



Antrag

der Abgeordneten des SSW

Klimaschutz im Straßenverkehr - jetzt!

Der Landtag wolle beschließen:

Der Schleswig-Holsteinische Landtag fordert die Landesregierung auf, eine Bundesratsinitiative zu starten, mit dem Ziel,

- die Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen auf 130 km/h zu begrenzen,
- ein LKW-Überholverbot auf zweispurigen Autobahnen und Kraftfahrstraßen festzuschreiben
- und eine Kraftstoffverbrauchsgrenze für neu zugelassene Diesel- und Benzin-PKW festzulegen.

Begründung:

Die StVO soll novelliert werden. Am 16.08.2019 hat der Bundesverkehrsminister seine Vorschläge hierfür veröffentlicht. Diese sind nun in die Verbands- und Länderanhörung gegangen und am Ende entscheidet der Bundesrat mit, ob die Änderungsvorschläge des Bundesverkehrsministers und ggfs. weitere Vorschläge angenommen werden. Hier besteht also die Chance, wichtige Regelungen zum Klimaschutz und zur Verkehrssicherheit mit einzubauen.

Geschwindigkeitsbegrenzung

Je schneller ein Fahrzeug fährt, desto höher ist der Schadstoffausstoß. Vor dem Hintergrund des Klimawandels ist es deshalb geboten, die Geschwindigkeit auf Autobahnen, wie in den anderen Staaten in Europa, entsprechend zu begrenzen. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung könnte auch zu einer verminderten Unfallgefahr führen.

Eine entsprechende Petition der Evangelischen Kirche hat das Quorum erfüllt, so dass eine Anhörung im Bundestags-Petitionsausschuss folgt. Inzwischen hat sich auch ein Bündnis für ein Tempolimit auf Bundesebene gegründet. Dem Bündnis gehören neben der Deutschen Umwelthilfe auch die Gewerkschaft der Polizei in Nordrhein-Westfalen, die Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland, der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, der ökologische Verkehrsclub und Greenpeace an.

LKW-Überholverbot

Eine Untersuchung der LKW-Überholvorgänge auf Autobahnen (Kellermann, 2002) zeigte auf, dass nur 1% der LKW-Überholvorgänge regelkonform durchgeführt wurde. Die so genannten „Elefantenrennen“ führen bei den anderen Verkehrsteilnehmern zu mehr Benzinverbrauch und einem erhöhten Abrieb bei Bremsbelegen, Reifen und ähnlichen Bauteilen des Fahrzeugs sowie allgemein zu einem stark behinderten Verkehrsfluss und kurzzeitigen Staubildungen sowie zu einer starken Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit (Auffahrunfälle, überraschendes Ausscheren von LKW, ...).

Benzinverbrauchsgrenze

Im gesamten Zeitraum 1995 bis 2017 verringerte sich der Durchschnittsverbrauch um 1,4 Liter pro 100 Kilometer von 8,8 auf 7,4 Liter. Ein Grund dafür ist die verbesserte Gesamteffizienz der Fahrzeuge, die sowohl Motoren als auch Getriebe und Karosserie betrifft. Und seit 1999 nimmt der Anteil an Pkw mit Dieselmotor stark zu. Diese Pkw verbrauchen bei vergleichbaren Fahrzeugparametern weniger Kraftstoff. Einer Verringerung des Kraftstoffverbrauchs stehen allerdings der Trend zu leistungsstärkeren Fahrzeugen sowie die zunehmende Ausstattung mit verbrauchserhöhenden Hilfs- und Komforteinrichtungen wie Klimaanlage entgegen. (Quelle: <https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/kraftstoffe>)

Deshalb muss hier eingeschritten werden und für Diesel- und Benzin-PKW höchst zulässige Verbräuche festgelegt werden.

Der Kraftstoffverbrauch der PKW-Flotte in Deutschland kann nur nachhaltig gesenkt werden, wenn festgelegt wird, dass Neuzulassungen nur noch möglich sind, wenn die entsprechenden KFZ eine bestimmte Verbrauchsgrenze nicht überschreiten. Dies wäre auch ein Anreiz für die Automobilbranche dem Faktor Verbrauch eine wesentlich höhere Bedeutung zuzumessen.

Lars Harms

und die Abgeordneten des SSW