

# BUNDESRAT

## Stenographischer Bericht

### 540. Sitzung

Bonn, Freitag, den 14. September 1984

#### I n h a l t:

<p><b>Präsident Dr. h. c. Strauß zum 35jährigen Bestehen des Bundesrates</b> . . . . . 317 A</p> <p><b>Amtliche Mitteilungen</b> . . . . . 317 D</p> <p><b>Zur Tagesordnung</b> . . . . . 318 A</p> <p>1. Entschließung des Bundesrates zur Einführung umweltfreundlicher Kraftfahrzeuge</p> <p style="padding-left: 20px;">a) Antrag des Landes Baden-Württemberg gemäß § 23 Abs. 3 i. V. m. § 15 Abs. 1 GO BR (Drucksache 340/84)</p> <p style="padding-left: 20px;">b) Antrag des Freistaates Bayern gemäß § 23 Abs. 3 i. V. m. § 15 Abs. 1 GO BR (Drucksache 341/84)</p> <p style="padding-left: 20px;">c) Antrag der Länder, Bremen, Hamburg, Hessen und Nordrhein-Westfalen (Drucksache 342/84)</p> <p style="padding-left: 20px;">d) Antrag des Landes Niedersachsen gemäß § 23 Abs. 3 i. V. m. § 15 Abs. 1 GO BR (Drucksache 343/84)</p> <p style="padding-left: 20px;">e) Antrag des Landes Schleswig-Holstein gemäß § 23 Abs. 3 i. V. m. § 15 Abs. 1 GO BR (Drucksache 392/84)</p>	<p>in Verbindung mit</p> <p>2. Entschließung des Bundesrates zur Einführung einer Vorschrift zur periodischen Überwachung des Abgasverhaltens sowie der Zündanlage von Kraftfahrzeugen — Antrag des Landes Nordrhein-Westfalen — (Drucksache 262/84) 318 A</p> <p style="padding-left: 20px;">Dr. h. c. Späth (Baden-Württemberg) . . . . . 318 B, 337 B, 343 A</p> <p style="padding-left: 20px;">Börner (Hessen) . . . . . 322 B</p> <p style="padding-left: 20px;">Dr. Albrecht (Niedersachsen) 325 B, 340 B</p> <p style="padding-left: 20px;">Einert (Nordrhein-Westfalen) 327 D, 340 B</p> <p style="padding-left: 20px;">Dr. Vogel (Rheinland-Pfalz) . . 330 D, 343 C</p> <p style="padding-left: 20px;">Zeyer (Saarland) . . . . . 333 C</p> <p style="padding-left: 20px;">Kahrs (Bremen) . . . . . 334 D, 347* A</p> <p style="padding-left: 20px;">Dick (Bayern) . . . . . 335 B</p> <p style="padding-left: 20px;">Dr. Zimmermann, Bundesminister des Innern . . . . . 341 B</p> <p style="padding-left: 20px;">Vogel, Staatsminister beim Bundeskanzler . . . . . 348* A</p> <p><b>Beschluß zu 1):</b> Annahme der Entschließung in der festgelegten Fassung . . 344 D</p> <p><b>Beschluß zu 2):</b> Die Entschließung wird nicht angenommen . . . . . 345</p> <p><b>Nächste Sitzung</b> . . . . . 345</p>
--	---

**Verzeichnis der Anwesenden****Vorsitz:**

Präsident Dr. h. c. Strauß, Ministerpräsident  
des Freistaates Bayern

**Schriftführer:**

Dr. Vorndran (Bayern)  
Dr. Haak (Nordrhein-Westfalen)

**Baden-Württemberg:**

Dr. h. c. Späth, Ministerpräsident  
Dr. Eyrich, Justizminister und Minister für  
Bundesangelegenheiten

**Bayern:**

Schmidhuber, Staatsminister für Bundesange-  
legenheiten  
Dick, Staatsminister für Landesentwicklung  
und Umweltfragen  
Dr. Vorndran, Staatssekretär im Staatsministe-  
rium der Justiz

**Berlin:**

Diepgen, Regierender Bürgermeister  
Prof. Dr. Scholz, Senator für Bundesangelegen-  
heiten

**Bremen:**

Koschnick, Präsident des Senats, Bürgermei-  
ster  
Kahrs, Senator für Rechtspflege und Strafvoll-  
zug und Senator für Bundesangelegenheiten

**Hamburg:**

Pawelczyk, Zweiter Bürgermeister und Bevoll-  
mächtigter der Freien und Hansestadt Ham-  
burg beim Bund  
Gobrecht, Senator, Finanzbehörde

**Hessen:**

Börner, Ministerpräsident

**Niedersachsen:**

Dr. Albrecht, Ministerpräsident  
Hasselmann, Minister für Bundesangelegen-  
heiten

**Nordrhein-Westfalen:**

Dr. Posser, Finanzminister  
Einert, Minister für Bundesangelegenheiten  
Dr. Haak, Justizminister  
Prof. Dr. Jochimsen, Minister für Wirtschaft,  
Mittelstand und Verkehr

**Rheinland-Pfalz:**

Dr. Vogel, Ministerpräsident  
Gaddum, Minister für Bundesangelegenheiten,  
Bevollmächtigter des Landes Rheinland-  
Pfalz beim Bund

**Saarland:**

Zeyer, Ministerpräsident  
Prof. Dr. Knies, Minister für Rechtspflege und  
Bundesratsangelegenheiten

**Schleswig-Holstein:**

Claussen, Innenminister

**Von der Bundesregierung:**

Dr. Zimmermann, Bundesminister des Innern  
Vogel, Staatsminister beim Bundeskanzler  
Dr. Häfele, Parl. Staatssekretär beim Bundes-  
minister der Finanzen  
Grüner, Parl. Staatssekretär beim Bundesmini-  
ster für Wirtschaft

(A)

(C)

## 540. Sitzung

Bonn, den 14. September 1984

Beginn: 9.32 Uhr

**Präsident Dr. h. c. Strauß:** Meine sehr geehrten Damen und Herren! Hiermit eröffne ich die heutige **Sondersitzung** des Bundesrates, wie wir sie im Juli beschlossen haben. Es ist die 540. Sitzung, seit der Bundesrat am 7. September 1949, also vor 35 Jahren, zum ersten Mal zusammengetreten ist. Der **Bundesrat** hat seither das **Verfassungsleben** unseres Staates **entscheidend mitgestaltet** und damit den Auftrag erfüllt, den ihm die Väter der Verfassung zugedacht haben: „Durch den Bundesrat wirken die Länder bei der Gesetzgebung und Verwaltung des Bundes mit.“

(B) Dieser Auftrag ist vielfach in der öffentlichen Darstellung vergessen worden, als ob es sich hier um eine Kammer zur Vertretung der Länderinteressen handelte. Wir sind dieser Auffassung immer energisch entgegengetreten; denn hier handelt es sich um ein **Verfassungsorgan des Bundes**, das ich als Organ sui generis bezeichnen möchte. Vor Jahren hat eine Debatte darüber stattgefunden, ob der Bundesrat eine Art Senat, eine **zweite Kammer** darstellt. Das **Bundesverfassungsgericht** hat sich mit dieser Frage beschäftigt. Ich glaube, wir können angesichts der langjährigen Tätigkeit des Bundesrates mit Stolz und Zufriedenheit sagen: Wir sind ein Verfassungsorgan sui generis, für das es kein vergleichbares ausländisches Beispiel gibt.

Im **Parlamentarischen Rat** ist in den Jahren 1948 und 1949 lange debattiert, diskutiert und, man kann wohl auch sagen, darüber gestritten worden, wie dieses **föderative Verfassungsorgan** zusammengesetzt sein solle. Schließlich ist eine Entscheidung getroffen worden, die an gute historische Erfahrungen anknüpft: Der Bundesrat sollte wieder aus Mitgliedern der Länderregierungen gebildet werden. Das hat sich in der Verfassungswirklichkeit sehr gut bewährt, nicht zuletzt im Zusammenhang mit der Problemnähe der von uns zu treffenden Entscheidungen und im Interesse einer soweit wie möglich funktionierenden Zusammenarbeit mit den Organen des Bundes. Die Länder können so — und das ist ja auch die Absicht gewesen — eine **wirksame Korrektivfunktion gegenüber Bundestag und Bundesregierung** wahrnehmen — der Bundesrat hat davon vielfältigen Gebrauch gemacht —, sie

können auch mannigfache Erfahrungen, die sich aus der **Bürger- und Aufgabennähe beim Gesetzesvollzug** ergeben, in die Bundespolitik einbringen. Nicht zuletzt durch die Arbeit dieses Hauses, das die Länderinteressen natürlich ebenfalls zu vertreten und gleichzeitig die Belange des Bundes zu wahren hat, konnte mancher gefährliche Konflikt im Verhältnis Bund/Länder vermieden oder zumindest entschärft werden, Konflikte, an denen andere Bundesstaaten schwer zu tragen haben.

So ist der Bundesrat in diesen 35 Jahren das gewesen, was der erste Bundesratspräsident Karl Arnold in der denkwürdigen ersten Sitzung des Bundesrates am 7. September 1949 in seiner Antrittsansprache in diesem Saal als Auftrag des Bundesrates umschrieben hat: „... das unentbehrliche **Mittlerorgan zwischen dem Bund und den Ländern**“.

Die heutige Tagesordnung ist geradezu symbolisch für diese Funktion des Bundesrates. Die Länder suchen nach einer Lösung für dringliche Umweltprobleme in den Ländern, die im nationalen Rahmen, aber nur im Zusammenwirken von Bund und Ländern, gelöst werden können. Ich bin davon überzeugt, daß alle Diskussionsbeiträge und Reden von heute diesen engen Zusammenhang und die gegenseitige Abhängigkeit beweisen werden.

Bevor wir in die heutige Tagesordnung eintreten, habe ich gemäß § 23 der Geschäftsordnung folgendes mitzuteilen:

Aus der Landesregierung des **Freistaates Bayern** und damit aus dem Bundesrat **ausgeschieden** ist mit Wirkung vom 17. Juli 1984 Herr Staatsminister Dr. Fritz Pirkel. Herr Dr. Pirkel gehörte dem Bundesrat als stellvertretendes Mitglied über 20 Jahre lang an. Als engagierter Sozialpolitiker hat er sich in dieser Zeit weit über Bayern hinaus hohes Ansehen erworben. Für seine langjährige und verdienstvolle Mitarbeit in den Ausschüssen und im Plenum des Bundesrates spreche ich ihm den Dank des Hauses aus. In seiner neuen Aufgabe als Abgeordneter des Europäischen Parlaments wünschen wir ihm viel Erfolg.

Die Regierung des **Freistaates Bayern** hat mit Wirkung vom 24. Juli 1984 als neues **stellvertretendes Mitglied** des Bundesrates Herrn Staatssekretär

(D)

**Präsident Dr. h. c. Strauß**

- (A) Dr. Gebhard Glück benannt. Dem neuen Mitglied des Bundesrates wünsche ich mit uns allen hier im Hause eine gute Zusammenarbeit.

Ich darf mich nun der **Tagesordnung** zuwenden. Wie Sie wissen, sollen in der heutigen Sondersitzung ausschließlich Entschließungsvorlagen zum Umweltschutz beraten werden. Wir haben daher nur zwei Tagesordnungspunkte, die wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam aufgerufen werden sollen.

Gibt es Wortmeldungen zur Tagesordnung? — Das ist offensichtlich nicht der Fall. Dann ist sie so **festgestellt**.

Zur gemeinsamen Beratung rufe ich die Punkte 1 und 2 der Tagesordnung auf:

Entschließung des Bundesrates zur **Einführung umweltfreundlicher Kraftfahrzeuge**

- a) Antrag des Landes Baden-Württemberg gemäß § 23 Abs. 3 i. V. m. § 15 Abs. 1 GO BR (Drucksache 340/84)
- b) Antrag des Freistaates Bayern gemäß § 23 Abs. 3 i. V. m. § 15 Abs. 1 GO BR (Drucksache 341/84)
- c) Antrag der Länder Bremen, Hamburg, Hessen und Nordrhein-Westfalen (Drucksache 342/84)
- d) Antrag des Landes Niedersachsen gemäß § 23 Abs. 3 i. V. m. § 15 Abs. 1 GO BR (Drucksache 343/84)
- (B) e) Antrag des Landes Schleswig-Holstein gemäß § 23 Abs. 3 i. V. m. § 15 Abs. 1 GO BR (Drucksache 392/84)

in Verbindung mit

Entschließung des Bundesrates zur Einführung einer Vorschrift zur periodischen **Überwachung des Abgasverhaltens sowie der Zündanlage von Kraftfahrzeugen** — Antrag des Landes Nordrhein-Westfalen — (Drucksache 262/84).

Es liegt eine große Zahl von Wortmeldungen vor. Ich darf als ersten Ministerpräsidenten Dr. h. c. Späth aufrufen.

**Dr. h. c. Späth** (Baden-Württemberg): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Die Debatte in dieser Sondersitzung ist nicht zuletzt durch eine Bundesratsinitiative des Landes Baden-Württemberg ausgelöst worden. Ich muß zu dieser Initiative eine erste Bemerkung machen, bevor ich zu einer Wertung der hier vorliegenden Anträge komme.

Wir haben diese Initiative eingereicht, nachdem wir in der öffentlichen Diskussion im Juni dieses Jahres festgestellt hatten, daß sich aus der Frage der Einführung des sogenannten schadstoffarmen Autos immer mehr eine Diskussion über die Frage ergibt, mit welchen Mitteln die **freiwillige Einführung** dieses Autos unterstützt werden soll, ob mehr mit **steuerlichen Anreizen** oder mehr mit **Direktsubventionen**. Wir wollten hier im Bundesrat —

und ich will das heute gleich noch einmal dokumentieren — festhalten: Für uns ist die Einführung des schadstoffarmen Autos keine Frage der Freiwilligkeit mit irgendeinem Endtermin, zu dem die anderen Autos verschwinden, sondern für uns stellt sich ausschließlich die Frage: Wie schnell gelingt es, möglichst in rechtlicher Harmonisierung mit der EG — ich sage: möglichst —, die Einführung des umweltfreundlichen und schadstoffarmen Autos verbindlich durchzusetzen? (C)

Die Ausgangslage für diese Debatte in der Bundesrepublik war die Absicht, dieses Auto zum 1. Januar 1986 verbindlich einzuführen. Das zu tun, ist unverändert unser Anliegen. So nahe war ich einem Antrag der SPD-Kollegen noch nie, was nicht überraschend ist; denn es ist ja kein großes Geheimnis, daß die Formulierung des SPD-Antrags im Vorfeld weitestgehend eine Kopie der baden-württembergischen Initiative ist. Das ist keine Schande.

(Dr. Posser [Nordrhein-Westfalen]: Es sind dieselben Probleme!)

— Ich sage ja, Herr Kollege Posser: Das ist keine Schande. Deshalb kann ich mich auch dazu bekennen, daß ich diesem Antrag sehr nahe bin.

Bei der Sitzung im Juli haben wir über diesen Antrag nicht abgestimmt, weil wir gesagt haben: „Es müssen noch einmal alle Fragen untersucht und geklärt werden, die entscheidend dafür sind, ob der 1. Januar 1986 eingehalten werden kann oder nicht.“ Die Ausgangslage für Baden-Württemberg ist nach wie vor: Alles, was in die Richtung dieses Zieles 1. Januar 1986 führt, wird von uns unterstützt, gefördert und mitgetragen. Wenn wir das in Baden-Württemberg allein tun müßten, sage ich Ihnen hier: Wir würden es tun. Daß, wenn es konkret wird, auch einige von denen, die heute noch einmal lautstark den 1. Januar 1986 ohne Wenn und Aber fordern, Schwierigkeiten haben, zeigt eigentlich das **Beispiel Hessen**. (D)

Während wir hier debattieren, liegt mir ein Antrag des Wirtschaftsministers von Hessen für die Beratungen im Wirtschaftsausschuß nächste Woche zur EG-Richtlinie vor. Dort heißt es, wir sollten den 1. Januar 1986 fordern und gleichzeitig **Übergangsfristen** für diejenigen, die das technisch nicht leisten können, bis zum 31. Dezember 1988 vorschlagen. Ich kann nur sagen: Einverstanden! Dies ist genau die Kompromißlinie, die wir als letzte noch für denkbar halten. — Es handelt sich hierbei um den Schnellbrief des hessischen Wirtschaftsministers an den Wirtschaftsausschuß des Bundesrates vom 7. September 1984. — Das heißt, sobald die Sache konkret wird, erkennen alle Beteiligten, daß es ungeheuer schwierig ist, neben der Forderung 1. Januar 1986 auch tatsächlich alles zu unternehmen, um die Sache zu realisieren.

Wir haben, um es noch einmal zu sagen, weil das auch unsere Zielposition ist, versucht, mit allen Beteiligten die Frage zu erörtern: Wie schnell können wir was durchsetzen? Ich sage noch einmal: Es ist kein Problem, und es wäre letztlich kein Problem von der Autoseite her, bei den großen Autotypen, die schon heute den Katalysator in weiten Berei-

**Dr. h. c. Späth** (Baden-Württemberg)

- (A) chen des Exports haben, die Sache im Hinblick auf die technische Ausrüstung sehr schnell durchzusetzen. Die größten Schwierigkeiten, von denen wir bei uns gehört haben, kommen alle nicht aus Baden-Württemberg. Möglicherweise kommt auch für die Regierung Nordrhein-Westfalen noch der Zeitpunkt, zu dem sie — vielleicht nach dem Kommunalwahlkampf oder auch erst nach dem Landtagswahlkampf — mit ihrer Autoindustrie einmal die realen Fragen und Konsequenzen ihrer Forderung erörtert. Ich habe Verständnis dafür, daß sie das zur Zeit nicht tun kann; aber wir meinen, man müßte es trotzdem tun. Dem Ziel, den deutschen Wald zu retten, dient nicht die verbale Abstimmung im Bundesrat, sondern die Frage ist, wie schnell wir das schadstoffarme Auto bekommen.

Wenn man mit den Sachverständigen redet — nicht mit der Autolobby; solange heißt es: bis die Politik nicht mehr das Wort hat; wenn dann der Sachverstand wieder gefragt ist, wechselt man erneut zur Realität —, sagen einem alle, daß es keine Schwierigkeiten bereite, einige Autotypen sehr schnell umzustellen, daß es der deutschen Autoindustrie aber erhebliche Schwierigkeiten bereite, die kleinen Typen schnell umzustellen. Das betrifft sicher nicht die Firmen im Lande Baden-Württemberg. Vielleicht trägt ein SPD-Vertreter einmal vor, wie er sich die technische Umstellung, also etwa die Neukonstruktion der Autotypen, die in seinem Lande hergestellt werden, bis zum 1. Januar 1986 praktisch vorstellt, und zwar mit einem genauen **Terminplan**. Es wäre interessant, wenn hier, statt politische Polemik zu betreiben, einmal dargestellt würde, wie innerhalb von zwölf Monaten — bis zum 31. Dezember 1985 bringen wir vielleicht ein Gesetz zustande, wenn wir uns ungeheuer sputen —, die technische Neukonstruktion, die Herstellung der Produktionseinrichtungen, die Zulassungsregeln und das Inverkehrbringen des Autos bewerkstelligt werden sollen. Ich kann mir kaum vorstellen, daß im Hinblick auf die Arbeitsmarktlage etwa in Nordrhein-Westfalen und in Hessen hier jemand öffentlich fordert, die vorhandenen Typen aus dem Verkehr zu ziehen und dann zu warten, bis die neuen Typen technisch ausgereift sind. Deshalb halte ich auch die hessische Konzeption, die meiner eigenen sehr ähnlich ist, daß man nämlich im Grunde drei Jahre brauche, bis man alles umgestellt habe, für realistisch. Ich will gleich noch hinzufügen, daß dies deshalb realistisch ist — das ist bei allen Gesprächen über die Frage, wie schnell das geht, unser Lernprozeß gewesen —, weil auch die **USA** und **Japan** eine Umstellungszeit von vier bis sechs Jahren gebraucht haben und diese dann zum Teil sogar noch verlängern mußten. Für Importe mußten sie noch Ausnahmegenehmigungen anbieten.

Für den Fall, daß die sozialdemokratisch regierten Länder der Meinung sind, man habe hier etwas versäumt, würde ich dem zustimmen. Man könnte ja die Frage erörtern, warum zu dem Zeitpunkt, als die USA und Japan damit begonnen haben, in der Bundesrepublik überhaupt nichts gelaufen ist. Ich könnte mir vorstellen, wenn man 1972 gesagt hätte: „Was den Amerikanern recht ist, müssen wir als Automobilland auch tun“, wenn man 1972 mit der

- EG-Harmonisierung und allem Drum und Dran begonnen hätte, dann wären wir jetzt vielleicht so weit, wie wir eigentlich sein müßten. (C)

Ich will etwas wiederholen, was ich gestern bei einer Debatte im Parlament meines Landes gesagt habe. Manchmal kommt es mir vor, daß, wie bei einem Staffellauf, die ersten drei Läufer den Starttermin vergessen haben und auf dem Sportplatz erscheinen, als der vierte Läufer gerade angetreten ist. Dann merken sie, daß sie etwas versäumt haben, mischen sich unter die Zuschauer und feuern lautstark diesen vierten Läufer an, doch all das aufzuholen, was sie versäumt haben, und dann noch die anderen abzuhängen, die rechtzeitig gestartet sind.

Die Sache ist viel zu ernst, und der Wald ist viel zu sehr in Gefahr, als daß wir dieses Thema nicht ernst nehmen müßten. Aber gerade weil wir es ernst nehmen, müssen wir, muß der Bundesrat versuchen, eine **realistische Position** zu finden, um uns in dieser Frage durchzusetzen.

Es gibt zwei **Hinderungsgründe gegen den 1. Januar 1986** mit allen Verbindlichkeiten. Das eine ist der Hinderungsgrund, den ich beschrieben habe. Es wird sich zeigen, daß es für einige Autotypen, vor allem der kleineren Klassen, die die großen Zahlen bringen, technisch nicht möglich ist, das gesteckte Ziel zu erreichen. Insoweit plädiere ich — vielleicht hilfsweise für diejenigen, die aus politischen, taktischen Gründen heute nicht so frei reden können — eigentlich mehr für die Automobilproduktion in Ländern außerhalb Baden-Württembergs. Die Heftigkeit der Proteste bei mir — um das auch zu sagen — hat eine genaue Reihenfolge. Die wenigsten Proteste kamen von der Autoindustrie Baden-Württembergs. (D)

Zweitens. Wir kommen an der **EG-Problematik** nicht vorbei. Damit eines klar ist: Wenn es etwas gibt, wo ich bereit bin, eine Auseinandersetzung über die Funktion der EG anzunehmen, dann ist es das Auto. Ich habe schon aus Solidarität zu unseren bayerischen Nachbarn volles Verständnis dafür, daß es etwa beim Bier einen Punkt gibt, an dem wir in Europa nicht mehr mitmachen können. Aber wenn es über die Europäische Gemeinschaft wirklich zum Schwur kommt, dann kommt es für mich zum Schwur bei der **Umweltpolitik**.

Ich will hier noch einmal deutlich sagen: Die EG kann von uns verlangen, daß wir Angebote machen, die abwägbare und nachvollziehbar sind. Ich sehe ein, daß die Bundesregierung erhebliche Schwierigkeiten bekäme, wenn sie heute von den übrigen EG-Mitgliedern verlangte, zum 1. Januar 1986 ihre Autos ohne Wenn und Aber umzustellen. Wer sich das einmal in Ruhe überlegt, der weiß, was er hier fordert, und der weiß auch, daß er vielleicht nur einen bestimmten Zustand erreichen will. Das zu unterstellen, wäre jedoch böseartig; deshalb will ich dies nicht tun. Aber es besteht die Möglichkeit, daß man eben doch vermutet, man wolle nur den Zustand erreichen, daß die Bundesrepublik, wenn sie etwas tut, scheitert und man dann sagen kann: Was seid ihr nur für Europäer!

Dr. h. c. Späth (Baden-Württemberg)

- (A) Wir können nicht im Jahr der europäischen Wahlen Europa beschwören und kurz darauf sagen: Was interessiert uns Europa? Das heißt, selbst wenn wir uns auf den berühmten **Artikel 36** berufen, funktioniert das nur, wenn wir den Mut haben, uns darauf zum Schutze unserer Umwelt, unserer Gesundheit zu berufen, gleichzeitig aber sagen: Wir finden einen Weg und bieten einen Weg an, der den Europäern gerecht wird. Ich bin der Meinung, ein **nationaler Alleingang** muß angedroht und muß notfalls auch durchgesetzt werden.

Ein nationaler Alleingang muß aber so formuliert werden, daß die Europäer genügend Zeit haben, sich in einer vernünftigen Verfahrensweise darauf einzustellen. Das ist für mich ein **Stufenplan**, nach dem wir alle Typen in drei Jahren umstellen, und zwar in Stufen, die wir in unserem Antrag beschrieben haben. Das halte ich für realistisch. Dann ist es mit der Freiwilligkeit endgültig vorbei, sondern in diesem Fall heißt es: Am 1. Januar 1986 beginnen wir mit allem, was geht. In den Jahren 1986, 1987 und 1988 stellen wir um, und am 31. Dezember 1988 wird kein deutsches Auto mehr zugelassen, das nicht die vorgeschriebenen Abgaswerte aufweist. Danach lassen wir der EG höchstens noch ein Jahr Spielraum. Ich war ursprünglich der Meinung, wir sollten noch schneller umstellen und der EG mehr Spielraum lassen. Dies läßt sich jedoch nicht durchführen, weil es sonst zu nationalen Wettbewerbsklagen kommt. Wir können auch nicht daran interessiert sein, daß die importierten Autos die vorgeschriebenen Abgaswerte nicht aufweisen müssen, während die deutschen Autos sie zu erbringen haben. Das kann nicht in unserem Interesse liegen.

(B) Das heißt: Eine dreijährige Umstellungsfrist mit verbindlichem Ende — Anfangstermin 1. Januar 1986, Endtermin 31. Dezember 1988 — und einem äußersten Spielraum von einem Jahr für die EG wären eine Position, auf die sich die EG noch in vernünftiger Weise einstellen könnte. Wie weit wir auseinander sind, wissen Sie auch. Das ist übrigens alles schon in den 70er Jahren vorbereitet worden, als nicht wir die Verantwortung für die Bundesregierung trugen. Woher kommt denn die Konzeption, daß es sogar noch einen Zwischenwert geben soll? Nach dem heutigen Stand sehen die Kommissionsvorschläge einen Zwischenwert — 1989/91 —, vor, der die Schadstoffe um die Hälfte reduziert und mit einer technischen Konstruktion ohne Katalysator erreicht werden kann. Dies ist die Position der EG, das ist die offizielle Richtlinie. Dieser Zwischenwert bedeutet, daß die Automobilindustrie für den europäischen Markt noch einmal neue Typen entwickeln soll, die dann 1995, wenn auch die EG die **US-Abgaswerte** fordert, hinfällig sind. Das ist volkswirtschaftlicher Unsinn. Deshalb müssen wir die EG auf den Termin 1988 einschwören.

Um den SPD-regierten Ländern aber auch das gleich zu sagen: Das, was ich hier beschreibe, ist die **äußerste Auffanglinie**, die ich noch mittragen kann. Was früher geht, wird von Baden-Württemberg ausdrücklich mitgetragen. Wenn die Bundesregierung heute käme und sagte, sie habe es geschafft und könne das alles bereits zum 1. Januar 1986 machen, würden wir dem mit Freuden zustimmen.

(C) Aber Politik kann nicht darin bestehen, daß wir unerfüllbare Forderungen stellen und daran dann die Bundesregierung messen wollen. Dies mag taktisch interessant sein; von der Sache her hilft es aber nicht weiter.

Ich komme noch einmal — ich muß sagen, daß ich mich hier von dem 6-Länder-Antrag der unionsregierten Länder unterscheide — zu der Feststellung: Ich kann nicht darauf verzichten, daß der Bundesrat bei diesem Kompromißangebot an das Ende den **nationalen Alleingang** setzt. Noch einmal: Wenn es eine europäische Mutprobe gibt, dann, meine ich, sollten wir sie vorsichtig riskieren. Europa sollte uns zu wichtig sein, um das leichtfertig zu tun. Aber der Wald und die Umweltpolitik sind mir so wichtig, daß ich bereit bin, eine **europäische Auseinandersetzung** zu riskieren. Wenn wir das so rechtzeitig, so klar ankündigen und ein solches Kompromißkonzept anbieten, können wir, meine ich, den europäischen Partnern diese Auseinandersetzung zumuten. Sie muten uns ja auch einiges zu. Ich glaube, dies ist eine Position, die die Bundesrepublik einnehmen kann.

Sosehr ich mit dem inhaltlichen Konzept meiner Kollegen aus den unionsregierten Ländern übereinstimme: An dem entscheidenden Punkt „Alleingang“ möchte ich nicht auf die Position Baden-Württembergs verzichten und diese hier zur Abstimmung stellen. Wir tun das nicht leichtfertig; aber ich meine, die deutschen Bundesländer sollten der Bundesregierung klar sagen, daß sie diese Absicht unterstützen.

(D)

Es gibt aber noch eine andere Schwierigkeit. In der öffentlichen Diskussion ist die Frage des Kraftstoffes angesprochen worden. Dort sind wir weiter als im Autobereich. Es ist kein Geheimnis, daß inzwischen über die DIN-Normen eine Einigung erreicht worden ist. Der **bleifreie Kraftstoff** kann europaweit zur Verfügung gestellt werden. Ich halte das auch für durchsetzbar.

Ich will noch einmal für einen Moment auf den **Stufenplan mit verbindlichem Endtermin** eingehen. Wenn der verbindliche Endtermin mit der Drohung eines nationalen Alleingangs steht, kann die ganze Subventionspolitik höhergelegt werden. Man hat dann nämlich viel weniger Probleme mit der allgemeinen volkswirtschaftlichen und marktwirtschaftlichen Betrachtungsweise, weil mit einem Endtermin für eine dreijährige Übergangsfrist Subventionen gegeben werden. Wenn Sie diese bei einem unbestimmten Termin gewähren und den nationalen Alleingang nicht in Erwägung ziehen, heißt das doch, daß die Subventionsvorschriften für die drei Jahre mit dem Signal versehen sind: Wir machen dann weiter und müssen wohl weitermachen, wenn es zu dem Alleingang nicht kommt. Wenn Sie den Endtermin mit der Drohung eines Alleingangs verbindlich festlegen, können Sie das Ganze auf drei Jahre beschränken und dann entsprechend hoch ansetzen. Das heißt, Sie können den Effekt steigern, um in der Freiwilligkeitsphase der Umstellung die umweltfreundlichen Autos rasch zu den Käufern zu bringen.

Dr. h. c. Späth (Baden-Württemberg)

- (A) Wenn Sie das nicht tun, stehen Sie vor dem Problem des **Aufbaus eines Tankstellennetzes**. Die Mineralölindustrie hat große Zweifel, ob sie rasch ein Tankstellennetz aufbauen kann, wenn nicht die Leute wegen des durch den Endtermin entstehenden Drucks wissen, daß sie ab einem bestimmten Termin ein anderes Auto kaufen müssen. Ich glaube, viele Autokäufer schauen weniger auf die Subvention als auf den **Wiederverkaufswert** ihres Autos. Es wird ganz entscheidend darauf ankommen, ob sie das Gefühl haben: Wenn ich jetzt noch drei Jahre mit dem Wagen fahre und dann der verbindliche neue Typ kommt, dann weiß ich nicht mehr, was ich noch für meinen alten Wagen bekomme. Das heißt, der Druck dieser Konzeption ist sehr viel stärker. Er ist nicht so stark wie eine verbindliche Festlegung zum 1. Januar 1986. Da die Sozialdemokraten über die Subventionsfragen mitdiskutiert haben und für hohe Subventionen waren, ist mir eigentlich nicht ganz klar, warum Sie überhaupt in diese Diskussion eingetreten sind. Wenn Sie zum 1. Januar 1986 alles verbindlich einführen wollen, brauchen Sie über Subventionen gar nicht zu reden. Was wollen Sie denn subventionieren, wenn die Leute ohnehin kein anderes Auto kaufen können? Das wäre eine interessante Debatte, die wir hier auch einmal führen sollten.

Bei dieser Entwicklung geht es auch noch um die Frage der **Schadstoffbelastung**. Wenn man sagt, es finde eine Abstimmung über den deutschen Wald statt — ich glaube, ich zitiere im Augenblick den Kollegen Rau —, dann muß ich sagen, daß ich diese

- (B) Formulierung eines Ministerpräsidenten, der ja auch ein paar Probleme mit dem deutschen Wald hat — ich denke dabei an die  $\text{SO}_2$ -Belastung —, nicht für gut halte, wenn man bei einem Schadstoff den deutschen Wald ohne Wenn und Aber zur Debatte stellt, bei einem anderen Schadstoff aber auch die Arbeitsplätze ins Spiel bringen muß. Ich halte es politisch und intellektuell nicht für ehrlich, wenn man bei einem Schadstoff den deutschen Wald beschwört und uns bei einem anderen dazu bringt, und zwar aus Überzeugung — das sage ich jetzt für Baden-Württemberg —, **Kompromisse** zu schließen, und zwar nicht mit Rücksicht auf Baden-Württemberg, sondern mit Rücksicht auf Nordrhein-Westfalen. Das gilt für die **Kohlepolitik**, das gilt für die **Kraftwerkspolitik**. Wenn hier Nordrhein-Westfalen das ganz große Wort führt, kündige ich für die nächste Sitzung entsprechende Initiativen für einen Schwur auch in bezug auf  $\text{SO}_2$  an. Ich sage dies einmal in aller Deutlichkeit, weil wir nicht, wie der Herr Präsident es in der Eingangsrede getan hat, auf der einen Seite die Interessen und die Kooperation im föderativen System beschwören und dann beim nächsten Punkt bereits politische Taktik ausspielen dürfen.

Ich wiederhole: Baden-Württemberg hat hier aus Überzeugung Kompromisse geschlossen, die wir im eigenen Land verschärft haben. Wir halten aber diese Kompromisse mit Rücksicht auf Nordrhein-Westfalen und andere Länder im Interesse der Kooperation der deutschen Bundesländer für tragfähig. Wenn aber bei dieser Frage — dabei geht es nicht um die Interessen Baden-Württembergs —

mit der Abstimmung hier der deutsche Wald zur Debatte steht, will ich Ihnen noch einmal die Größenordnungen nennen. Bei meinem Stufenplan und der von Ihnen vorgeschlagenen sofortigen Einführung abgasarmer Kraftfahrzeuge stehen 150 000 t Stickoxid zur Debatte. Dies sind 10 % der **Stickoxid-Belastung** über drei Jahre. Anschließend sind es, bezogen auf die Gesamtstickoxid-Emission marginale Größenordnungen. Bei  $\text{SO}_2$  standen sich bei dem Kompromiß zwischen der Position Nordrhein-Westfalens und unserer Position drei- bis viermal so hohe Werte gegenüber. Was ist denn nun mit dem deutschen Wald? Ist dies eine Frage der Autoabgase mit 150 000 t Stickoxid, oder geht es beim Wald um alle Schadstoffe? Ich warne vor einer Diskussion, die nicht dem Wald, sondern einer parteipolitischen Position dient.

Ein Letztes zu diesem Thema! Wir können den Stickoxid-Ausstoß um 150 000 t — den Unterschiedswert zwischen dem Stufenplan und der Soforteinführung abgasarmer Autos — reduzieren. Es gibt heute für in Betrieb befindliche Autos technische Verfahren, mit denen die Stickoxid-Emissionen um etwa 40 % abgesenkt werden können. Wenn wir diese 40 % nur bei einem Drittel der neuesten Autos, die im Gebrauch sind, absenkten, würden wir diese 150 000 t Stickoxid hereinholen.

Das technische Verfahren leidet noch darunter, daß es zwar die Stickoxid-Menge erheblich herabsetzt, daß aber der Ausstoß von ein paar anderen Schadstoffen eher größer wird. Dieses Problem muß technisch gelöst werden. Wir schlagen der Bundesregierung vor — der Herr Innenminister hat den Sachverstand dafür, wie ich weiß, schon aktiviert —, zu prüfen, ob nicht mit einer gewissen **steuerlichen Erleichterung** im Altabobereich hier sehr schnell eine Ergänzung gesucht werden kann.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, ich weiß, daß der baden-württembergische Antrag heute keine Mehrheit bekommt. Ich bedaure dies; aber wir werden es ertragen. Ich habe jedoch gesagt: heute. Ich persönlich bin davon überzeugt, daß die Positionen, die die SPD-Länder heute einnehmen — ich meine nicht diejenigen, die sie in der nächsten Sitzung des Wirtschaftsausschusses einnehmen, sondern die Positionen, die sie heute aus Gründen einnehmen, die sie selbst zu vertreten haben —, meiner Meinung nach eher taktischer Natur sind. Aber, wie gesagt: Wir können die Folgen ja überprüfen; denn wenn es so steht, wie es heute beschworen wird, haben wir noch viele Möglichkeiten, dem Rechnung zu tragen. Zu diesem Thema fällt uns ungeheuer viel ein. Wir werden das prüfen, und zwar Sitzung für Sitzung, wenn es so ist, daß wir heute einen Notstand ausrufen.

Wenn es aber darum geht, eine sachliche Konzeption zu entwickeln, dann, meinen wir, ist der Stufenplan ein Weg, auf den wir uns alle verständigen könnten. Ich bin sehr froh darüber, daß wir eines erreicht haben, unabhängig von allem, was heute passiert: Der **Stufenplan mit Endtermin** ist jetzt in der politischen Debatte, und von diesem kommt niemand mehr ohne Schwierigkeiten herunter, vor allem nicht von dem Endtermin 31. Dezember 1988.

**Dr. h. c. Späth** (Baden-Württemberg)

- (A) Wir möchten ihn gern mit der Alleingangsposition der Bundesrepublik bewehren, nicht zuletzt deshalb, weil dann auch andere Nachbarstaaten wissen, daß, wenn sie ein Tankstellennetz mit bleifreiem Benzin nicht aufbauen, wir z. B. nicht die Sorge haben, daß deutsche Touristen nicht mehr ins Ausland reisen können, sondern dann fahren sie eben dorthin, wo sie bleifreies Benzin bekommen. Da Österreich und die Schweiz schon Zustimmung signalisiert haben, könnte auch dies einen ganz vernünftigen **Druck auf unsere Nachbarländer** ausüben.

Wir wollen soviel wie möglich tun. Ich bedaure, daß wir uns nicht mehrheitlich auf diese Fragen heute einigen können. Die **Abweichungen** meines Antrags von dem SPD-Antrag habe ich begründet. Die drei Punkte, in denen der Antrag Baden-Württembergs von der Meinung der Mehrheit der unionsregierten Länder abweicht, sind: 1. Januar 1986 als letzter Termin für den Beginn — jeder frühere Termin findet meine Zustimmung —, 31. Dezember 1988 als Endtermin mit der Drohung eines Alleingangs, wenn dies in der EG nicht einigungsfähig ist, und ein verbindlicher **Dreistufenplan**, bei dem nicht die Umstellung erst am Ende des Dreijahreszeitraums erfolgt, sondern in klaren Stufen Jahr für Jahr.

- (B) Ich möchte noch einmal an die Kollegen appellieren, zu prüfen, ob sie unsere Position nicht übernehmen können. Wenn sie heute nicht übernommen wird, appelliere ich an die Bundesregierung, zu erwägen, ob sie nicht bei ihrer Entscheidung in der nächsten Woche über die Beschlußlage hier hinausgehen sollte. Da wir hier im Vorfeld der Entscheidung derjenigen Organe beraten, die diese Entscheidung treffen müssen, nämlich zuerst die Bundesregierung und dann der Deutsche Bundestag, möchte ich von hier aus Bundesregierung und Bundestag auffordern, über die wahrscheinliche Entscheidung des Bundesrates heute hinauszugehen, und hinzufügen: Alle weitergehenden Positionen in Richtung auf eine rasche Einführung des abgasarmen Autos finden die Zustimmung Baden-Württembergs. Wir werden uns ja in diesem Hause schnell wieder treffen, um über die Vorschläge der Bundesregierung zu diesem Thema zu reden.

Das, was ich jetzt skizziert habe, ist die äußerste Grenze, bis zu der Baden-Württemberg kompromißbereit sein kann. Was dieser Grenze, die wir heute skizziert haben, nicht entspricht, kann — wer immer das hier zur Abstimmung stellt — nicht mit der Zustimmung Baden-Württembergs rechnen.

**Präsident Dr. h. c. Strauß:** Nächster Redner ist Ministerpräsident Börner.

**Börner** (Hessen): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! „Das Hin und Her über die Einführung schadstoffarmer Automobile in der Bundesrepublik Deutschland wird zunehmend zur Posse. Allerdings erfordert es mehr und mehr schwarzen Humor, um über das, was sich in Bonn zu diesem Thema abspielt, noch lachen zu können.“ Ich habe, meine Damen und Herren, wie Sie sicher wissen, aus dem „Handelsblatt“ zitiert.

(C) Die Medien und die Bürger vermögen in der Politik der Bundesregierung und der unionsregierten Länder nur eines zu erkennen: Durcheinander. Sie haben leider recht.

Unsere Wälder sterben. Unsere Gesundheit wird durch Autoabgase geschädigt. Die Wege zur Abhilfe sind vorgezeichnet. Und was tut die in erster Linie zuständige Bundesregierung? Sie lehnt sinnvolle Vorschläge ab, prescht dann mit markigen Ankündigungen vor, nimmt diese Ankündigungen wieder zurück, streitet und streitet. Nur das allein Notwendige tut sie nun seit Monaten nicht, nämlich entscheiden. Notwendige Entscheidungen werden durch umweltpolitische Rhetorik des Umweltministers ersetzt. Nach ihrem Fiasko mit dem **Kraftwerk Buschhaus** steht die Bundesregierung auch mit ihren Bemühungen um die Einführung des umweltfreundlichen Autos vor einem Scherbenhaufen.

Es wäre reizvoll, nur die widersprüchlichen Äußerungen des Herrn Bundesinnenministers zu unserem Thema wiederzugeben. Für Heiterkeitserfolge ist dieses Thema jedoch zu ernst.

(D) Es gilt heute, meine Damen und Herren, im Kern allein die Frage zu entscheiden, ob wir das umweltfreundliche Auto ab 1986 verbindlich einführen wollen. Wir werden heute breite Ausführungen zu steuerlichen Fragen, zu Kaufhilfen, zu Diesel- und Altfahrzeugen, zu Handelshemmnissen und zu EG-Vorschriften hören. Diese Ausführungen mögen durchaus zutreffen. Sie werden jedoch in erster Linie dazu dienen, zu vernebeln, daß man das umweltfreundliche Auto entgegen allen anderslautenden Ankündigungen der Bundesregierung nicht schon 1986, sondern allenfalls ab 1989 verbindlich — d. h., notfalls auch im nationalen Alleingang — will.

Meine Damen und Herren, ich möchte mit einigen Strichen die Entwicklung nachzeichnen, soweit sie für die heutige Diskussion bedeutsam ist.

Im Mai 1983 hat die Hessische Landesregierung in diesem Hause den Anstoß für konkrete Schritte zur Einführung des umweltfreundlichen Autos gegeben. Wir haben **Initiativen zur steuerlichen Begünstigung bleifreien Benzins und zur Minderung der Schadstoffe aus Kraftfahrzeugen** eingebracht. Die erste Initiative hatte Erfolg. Die Festlegung umweltfreundlicher Abgasgrenzwerte haben Sie hingegen abgelehnt. Unser Vorschlag sah damals die Festsetzung zum 1. Januar 1987 vor.

Die Bundesregierung begegnete unseren Vorschlägen zunächst mit dem Horrorgemälde, daß deutsche Touristen nicht mehr ins Ausland reisen könnten. Da unsere Vorschläge jedoch in der Bevölkerung breite Resonanz fanden, vollzog Herr Bundesinnenminister Zimmermann eine Kehrtwendung: Nun tritt er für einen notfalls **nationalen Alleingang** in der Abgasfrage, und zwar bereits zum 1. Januar 1986, also vor dem ursprünglich von der Hessischen Landesregierung für realistisch gehaltenen Termin.

Den starken Worten folgten jedoch keine Taten. Einen nationalen Alleingang soll es nicht mehr geben. In dem einschlägigen Beschluß des Bundeska-



Börner (Hessen)

- (A) binetts vom 3. Juli ist im wesentlichen nur noch von bleifreiem Benzin, weiteren Verhandlungen auf EG-Ebene und weiteren Überlegungen der Bundesregierung die Rede. Gesetzentwürfe liegen bisher nicht vor. Minister Zimmermann ist mit seinen Ankündigungen im Bundeskabinett praktisch gescheitert.

Es war daher von Ihnen, sehr geehrter Herr Kollege Späth, ein mutiger Schritt, eine Woche nach der Kabinettsitzung im Bundesrat eine Entschliebung einzubringen, die weiterhin notfalls einen nationalen Alleingang in der Abgasfrage fordert.

Dieser Antrag war so überzeugend, daß die sozialdemokratisch geführten Länder ihn sich nahezu gänzlich zu eigen gemacht haben. Wir wollten Sie damit nachdrücklich unterstützen und auf diese Weise der Bundesregierung das notwendige Signal geben, daß es mit Halbheiten im Kampf gegen das Waldsterben nicht mehr getan ist.

Leider ist im Juli nicht über die Anträge, sondern nur über den Termin der heutigen Sondersitzung beschlossen worden. In der Zwischenzeit sollten sich die Länder um eine **gemeinsame Entschliebung** bemühen. Wir waren dazu bereit. Die Union hat jedoch nur den Streit in ihrem eigenen Lager fortgesetzt. Wie Sie wissen, sind die Zeitungen voll davon. Deshalb sind wir auch heute praktisch nicht weiter als in unserer Sitzung am 13. Juli.

Herr Kollege Späth, Ihre Äußerungen damals, am 13. Juli, haben mich hoffen lassen, daß wir auch heute gemeinsam die notwendigen Schritte gehen würden. Ich darf nur die folgenden Worte von Ihnen in Erinnerung bringen:

Wir werden auf jeden Fall den Inhalt unseres Antrags in der Sitzung im September abstimmungsmäßig so vertreten, wie er jetzt steht. Wenn uns jemand davon überzeugt, daß es Pläne und klare Konzepte gibt, mit denen dasselbe Ziel zu erreichen ist, lassen wir mit uns reden. Wenn das Ergebnis wäre, auf diesen Alleingang zugunsten einer allgemeinen, verbindlichen EG-Regelung zu verzichten, käme das für Baden-Württemberg nicht in Frage.

(Dr. h. c. Späth [Baden-Württemberg]: Genau so ist es!)

Ich bitte Sie: Stehen Sie auch heute zu Ihrem Antrag und treten Sie hier nicht wie die Bundesregierung partiell einen Rückzug vor **Argumenten der Industrie** an! Ich werde in anderem Zusammenhang noch darauf zu sprechen kommen.

Es hat mich nicht überrascht, daß die Bundesregierung hier auf die Argumente der Industrie so stark Rücksicht nimmt. Aber die Waldschäden in Süddeutschland, Herr Kollege Späth, von denen wir in Hessen genauso betroffen sind wie Sie, sollten der Umweltpolitik einen anderen Stellenwert geben.

Ich habe im Juli an dieser Stelle dargelegt, daß in Hessen **jeder sechste Arbeitsplatz vom Automobil abhängt**. Mir sind schon deshalb die Interessen der Automobilindustrie nicht gleichgültig. Ich habe selbstverständlich — wie Sie alle — auch Gesprä-

che mit den Herren von der Automobilindustrie vor der politischen Entscheidung meines Kabinetts geführt. Auch angesichts dieser Gespräche scheinen mir zwei Feststellungen wesentlich zu sein:

Erstens: Das **abgasarme Auto ist technisch möglich**. Es wird schließlich von der Autoindustrie seit Jahren in die USA und nach Japan exportiert.

Zweitens: Die Autoindustrie braucht für ihre Produktion **klare Vorgaben**. Wir sollten daher im Interesse unserer Gesundheit und im Interesse der Wälder das technisch Mögliche umsetzen und der Automobilindustrie den nötigen Weg weisen. Das heißt, wir sollten das umweltfreundliche Auto auch dann verbindlich einführen, wenn uns andere EG-Länder nicht folgen, und wir sollten den Termin hierfür jetzt festschreiben.

Da auch Sie sich persönlich dafür ausgesprochen haben, Herr Kollege Späth, sollten Sie ernsthaft prüfen, ob Sie nicht auch unseren Anträgen zustimmen können.

(Zuruf Dr. h. c. Späth [Baden-Württemberg])

— Ich komme gleich darauf. — Nachdem wir nach unserer Initiative seit nunmehr über einem Jahr Streit in der Union erlebt haben und deshalb Zeit verlorengegangen ist, läßt sich über eine **kurze Übergangsfrist** notfalls reden.

Auch an notwendigen Konzessionen für eine Übergangszeit gegenüber den Autoherstellern in Nachbarländern der EG sollte ein nationaler Alleingang nicht scheitern.

Hier komme ich auf den von Ihnen zitierten Antrag zurück; ich habe ihn vor mir liegen. Dies war nicht, Herr Kollege Späth — das möchte ich einmal ausdrücklich feststellen —, ein „Persilschein für die hessische Automobilindustrie“, wie Sie es dargestellt haben, sondern der Antrag an den Wirtschaftsausschuß heißt: Rücksichtnahme praktisch auf Frankreich und Italien. Das vertrete ich hier, das halte ich auch für richtig. Hier sehe ich im weiteren Verfahren auch Möglichkeiten einer Einigung.

Entscheidend ist jedoch — damit komme ich zum Grundsatz zurück —: Wir dürfen nicht — dabei beziehe ich mich auf die Position der Bundesregierung — auf Freiwilligkeit abstellen. Die **Einführung des abgasarmen Autos** muß alsbald **verbindlich** sein. Das ist der Kern der Juli-Initiativen von Baden-Württemberg und der SPD-regierten Länder. Wir halten auch heute daran fest.

Die von der Automobilindustrie propagierte Freiwilligkeitsphase, die nun Maßstab für die Umweltpolitik der Bundesregierung ist, halte ich für indiskutabel. Die Automobilindustrie will erst ab Oktober 1986 in einem sich über Jahre hinziehenden Stufenverfahren zu den heutigen Kraftfahrzeugen ein **Parallelangebot an schadstoffarmen Fahrzeugen** anbieten. Dieser Schritt würde die Abgasbelastung kaum mindern.

Die Automobilindustrie hat selber Zweifel, ob das Parallelangebot vom Käufer angenommen wird. Was nützt es, Automobile in einer schadstoffarmen

**Börner (Hessen)**

- (A) Version anzubieten, meine Damen und Herren, wenn diese Modelle dann nicht gekauft werden? Nur wenn ein breiter Absatz schadstoffarmer Kraftfahrzeuge garantiert ist, wird es auch ein entsprechendes **Angebot an bleifreiem Benzin** geben. Wir müssen ja sehen, daß es auch **hohe Investitionsmittel** erfordert, hier in der Bundesrepublik oder in Westeuropa die erforderliche Infrastruktur herzustellen. Diese Investitionen werden von der Mineralölindustrie um so eher getätigt, als ein breites Angebot von Autos auf den Markt kommt, das diesen Kraftstoff auch will. Alles andere ist eine Vernebelung marktwirtschaftlicher Grundsätze.

Meine Damen und Herren, ein solches Angebot von bleifreiem Benzin ist jedoch Voraussetzung dafür, daß Käufer abgasarme Kraftfahrzeuge erwerben. Der Stufenplan der Automobilindustrie mag ein geschickter Zug sein, die Diskussion um das umweltfreundliche Auto zu beeinflussen. Nur, machen wir uns nichts vor: Zu einer nennenswerten Schadstoffreduzierung würde er über Jahre hin nicht führen. Wer sich diesen Stufenplan zu eigen macht, gibt zu erkennen, daß er den Schutz der Wälder auf Jahre hinaus praktisch noch nicht mit dem nötigen Nachdruck betreibt.

Im übrigen noch zwei Bemerkungen in diesem Zusammenhang:

- Erstens. Wie wollen Sie es dem deutschen Bürger länger vermitteln, daß abgasarme Kraftfahrzeuge von der deutschen Autoindustrie seit fast einem Jahrzehnt in die USA und nach Japan exportiert werden, unser Land jedoch noch viele Jahre mit schädlichen Autoabgasen überzogen werden soll?

Zweitens. Wir kennen nun seit langem das Lamento der Industrie, durch Umweltauflagen würden Arbeitsplätze gefährdet. Dies ist auch jetzt zu hören. Als Politiker sollten wir diese Äußerungen nicht mehr unbesehen hinnehmen. Denken Sie etwa an die **Entschwefelungsanlagen für Kraftwerke**. Auch hier gab es entsprechende Meldungen aus der Industrie, daß das alles so nicht gehe. Heute reisen Manager nach Japan, um Entschwefelungsanlagen zu kaufen, deren eigene Entwicklung sie verschlafen haben.

Ich kann noch etwas anderes hinzufügen — ich habe hier ja noch als Mitglied der Bundesregierung damals die Diskussion um die stärkere Motorisierung im Lkw-Verkehr erlebt, 8 PS pro Tonne —: Auch damals gab es Bedenken, ob die deutsche Industrie das schaffe. Sie hat sich herausgefordert gefühlt, und sie hat es geschafft. Und wenn sie herausgefordert wird, wird sie auch hier die entsprechenden technischen Normen in ihrer Produktion schaffen, die die Bundesregierung festsetzen muß und die wir in der politischen Diskussion vorschlagen.

Das heißt — und das wollte ich hier in dieser Debatte sagen —: Entgegen der Meinung, durch eine solche Entwicklung würden Arbeitsplätze gefährdet, würde die verbindliche Einführung des abgasarmen Autos für die deutsche Industrie auch **Innovationsanstöße** geben und **neue Arbeitsplätze** schaffen.

Meine Damen und Herren, nicht der Bundesrat, sondern in erster Linie die Bundesregierung hat über die Einführung des umweltfreundlichen Autos zu entscheiden. Die Bundesregierung hat sich bisher zu den notwendigen Entscheidungen nicht durchringen können. Deshalb gewinnt die heutige Grundsatzentscheidung des Bundesrates besonderes Gewicht. Davon geht auch die Bundesregierung aus.

Ich fordere Sie, die Kollegen aus den unionsgeführten Ländern, auf: Stützen wir daher die Bundesregierung, indem wir beschließen, das umweltfreundliche Auto bald und notfalls auch ohne unsere EG-Partner verbindlich einzuführen! Nur so können wir unsere Wälder und unsere Gesundheit schützen. Nur eine solche Entschlossenheit wird auch unseren Partnern in der Europäischen Gemeinschaft klarmachen, daß es uns mit dem Umweltschutz ernst ist. Nur so können wir die notwendige Vorreiterrolle übernehmen. Machen wir uns nichts vor: Wenn die Bundesregierung mit einem deutschen Stufenplan in die Verhandlungen mit der EG geht, wird es auch dort Stufenpläne geben, und zwar nicht für die 80er, sondern vermutlich bis weit in die 90er Jahre hinein. Jedoch dürfte es dann für den Schutz unserer Wälder und unserer Gesundheit zu spät sein.

Im übrigen sollte der Bundeskanzler in den Verhandlungen auf EG-Ebene endlich verdeutlichen, wie wichtig der Umweltschutz für unser Land ist. Meine Damen und Herren, wir tragen überproportionale Lasten in der EG, und dies mag auch in der Zukunft nötig sein. Nur: Dies sollte auch Anlaß sein, von anderen Ländern Entgegenkommen in der Umweltfrage zu fordern, auch wenn dort die Umweltschäden noch geringer sind als bei uns. Andernfalls ist die notwendige **Solidarität in der EG** in Frage gestellt. Die EG-Verdrossenheit bei uns dürfte dann noch steigen.

Ein Weiteres sollten wir bedenken: Wenn wir die Abgase aus Kraftfahrzeugen nicht alsbald nachhaltig mindern, wird die Diskussion über eine **Geschwindigkeitsbegrenzung** aus Umweltschutzgründen unvermeidlich. Diejenigen, die heute die verbindliche Einführung des umweltfreundlichen Autos ablehnen, müssen wissen, daß sie damit Geschwindigkeitsbegrenzungen herausfordern.

Und schließlich: Die Bevölkerung hat fassungslos mitangesehen, in welcher Weise Bundesregierung und Koalition das Thema „Buschhaus“ behandelt haben. Nun erleben wir wieder das Hickhack um das abgasarme Auto. Soll Umweltpolitik in diesem Stile weiter betrieben werden?

Die Union spricht von den notwendigen **Auseinandersetzungen mit den Grünen**. Mit Auseinandersetzungen ist es nicht getan. Notwendig ist eine überzeugende Umweltpolitik der großen Parteien. Nur wenn der Bürger davon überzeugt ist, daß der Umweltschutz auch von den großen Parteien ernst genommen wird, wird er sein **Wahlverhalten** entsprechend einrichten. Wer dagegen ist, das umweltfreundliche Auto verbindlich einzuführen, oder statt dessen nur ankündigt und deklamiert, darf

**Börner (Hessen)**

- (A) sich hinterher über bestimmte Wahlergebnisse nicht wundern und beklagen.

Meine Damen und Herren, es geht heute allein um die Frage, ob das umweltfreundliche Auto in absehbarer Zeit verbindlich eingeführt werden soll. Alle anderen in den Anträgen behandelten Fragen — wie etwa das Dieselfahrzeug, die Altfahrzeuge, steuerliche Fragen — sind demgegenüber nebensächlich. Ich bin daher auf diese Fragen auch nicht eingegangen. Ich habe ja angedeutet, daß auch hier in den weiteren Beratungen über konkrete Vorschläge der Bundesregierung unsere Mitarbeit sichergestellt ist und daß ich hoffe, daß wir dort eine gewisse **Kompromißfähigkeit** auf beiden Seiten erhalten.

Meine Damen und Herren, wir sollten aber die Diskussion deshalb heute nicht auf diese Nebenfelder lenken. Die Bundesregierung hat die Frage zu beantworten, wie sie dieses politische Problem schnell lösen will.

- Baden-Württemberg und die SPD-regierten Länder haben die allein entscheidende Frage, ob das umweltfreundliche Auto demnächst verbindlich eingeführt werden soll, im Juli bedingungslos bejaht. Wir stehen auch heute noch dazu. Wir wollen den Kampf gegen das Waldsterben mit Taten, und wir wollen den Schutz der Gesundheit vor den Autoabgasen. Wir wollen auch Klarheit für die deutsche Automobilindustrie. Die Bundesregierung hat mit ihrem Zögern und der Diskussion der letzten Monate die Wirtschaft verunsichert. Damit muß es ein Ende haben!

Der **Verband der Automobilindustrie** hat sich kürzlich in einem Schreiben an die Bundesregierung gewandt. In diesem Schreiben heißt es zum Schluß:

Die deutsche Automobilindustrie richtet an die Bundesregierung die dringende Bitte, nach den langen Erörterungen der Abgasfrage möglichst rasch Klarheit zu schaffen, um den Markt nicht länger zu verunsichern und die Voraussetzungen dafür zu schaffen, daß die Automobilindustrie ihre Kräfte auf das gemeinsame Ziel konzentrieren kann.

Meine Damen und Herren, so kritisch wird die Politik der Bundesregierung bereits aus Wirtschaftskreisen beurteilt.

Tragen wir nun heute durch unsere Abstimmung dazu bei, die notwendige, auch von der Automobilindustrie gewünschte Klarheit zu schaffen! Ich bitte Sie deshalb, dem Antrag der vier sozialdemokratisch regierten Länder für das umweltfreundliche Auto zuzustimmen.

**Präsident Dr. h. c. Strauß:** Das Wort hat Ministerpräsident Dr. Albrecht.

**Dr. Albrecht (Niedersachsen):** Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Die Tatsache, daß der Bundesrat heute zu einer Sondersitzung nur über das Thema „abgasarmes Auto“ zusammengetreten ist, unterstreicht, wie mir scheint,

- eindrucksvoll die große Bedeutung, die wir alle, alle elf Bundesländer, diesem Thema beimessen. (C)

Wir sind alle in Not durch das Waldsterben. Wir stehen unter einem gewaltigen **Zeitdruck**. Ich denke, ich ernte keinen Widerspruch, wenn ich sage, daß in Wahrheit alle Maßnahmen, die die Bundesregierung zusammen mit dem Bundestag und dem Bundesrat schon getroffen hat — etwa die Großfeuerungsanlagen-Verordnung —, oder die Maßnahmen, über die wir jetzt diskutieren, die geplant sind, mindestens fünf Jahre, wenn nicht zehn Jahre früher hätten getroffen werden müssen, um uns vor dem gewaltigen Problem des Waldsterbens zu bewahren.

Herr Kollege Börner und die Kollegen von der SPD: Ich würde sehr behutsam sein, angesichts dieser unbestreitbaren Tatsache nun rasante Forderungen zu erheben und zu kritisieren, daß alles nicht schon sehr viel schneller gegangen ist. Es gibt nämlich in Wahrheit keine Entschuldigung dafür, daß etwa die **Großfeuerungsanlagen-Verordnung**, die vor allem den Schwefeldioxid-Ausstoß, aber auch den Ausstoß anderer Schadstoffe drastisch einschränken soll, nicht schon vor Jahren, noch unter der sozialliberalen Koalition, verabschiedet worden ist. Herr Kollege Späth hat mit Recht gesagt, daß es spätetens seit 1972 möglich gewesen wäre — wie die Amerikaner und die Japaner es getan haben —, das abgasarme Auto einzuführen.

- Ich meine auch, daß es nicht richtig ist, uns vorzuwerfen, daß die Diskussion über diese schwierigen Probleme ein Jahr gedauert hat und daß es dazu auch unterschiedliche Meinungsäußerungen gibt; denn inzwischen weiß jeder, der Regierungsverantwortung trägt, wie unheimlich schwierig es ist, das **ökologisch Notwendige** mit dem **ökonomisch Vertretbaren** zu verbinden. Daß das austariert werden muß und daß dabei unterschiedliche Meinungen zusammengeführt werden müssen, scheint mir etwas völlig Selbstverständliches zu sein. (D)

Dabei leiden wir darunter, daß wir immer noch nicht ganz genau wissen, welches eigentlich die Ursachen des Waldsterbens sind und wie alle Ursachenzusammenhänge zu sehen sind. Aber man kann wohl sagen: Sicher ist, daß Schwefeldioxid in hohem Maße schädlich ist. Man kann, glaube ich, mit Sicherheit auch sagen, daß die Stickoxide von besonderer Bedeutung für den Wald sind.

Wir sehen in Niedersachsen und, so denke ich, auch in Schleswig-Holstein zu unserer eigenen Überraschung gerade im Küstenbereich, daß das Waldsterben dort größer ist als in anderen Teilen des Landes. Gleichzeitig zeigen unsere Messungen, daß Schwefeldioxid im Küstenbereich weniger anzutreffen ist als sonst in der Bundesrepublik Deutschland. Das heißt, was Schwefeldioxid angeht, ist die Situation an der Küste viel besser. Die Erklärung liegt nahe — auch wenn sie nicht absolut zwingend ist —, daß es die Stickoxide sind, die in Verbindung mit der Ozonbildung gerade auch an der Küste, wo viel ultraviolettes Licht einstrahlt, das Waldsterben verursachen. Deshalb ist das Thema „abgasarme Autos“ so wichtig; denn — wie jeder

Dr. Albrecht (Niedersachsen)

- (A) weiß —: 55 % der Stickoxide, die uns belasten, werden von den Kraftfahrzeugen emittiert.

Nun, es gibt in wichtigen Punkten noch Meinungsverschiedenheiten unter uns — ich werde gleich noch darauf kommen —, aber es gibt auch ein hohes Maß an Übereinstimmung. Ich möchte vermeiden, daß das untergeht. Zumindest sechs Länder haben sich hier im Bundesrat bereits auf einen Text geeinigt. Sie können deshalb sicher sein, Herr Kollege Börner: Wie wir es uns vorgenommen haben, wird der Bundesrat in dieser Sondersitzung, die extra zu diesem Zweck anberaumt worden ist, seine Position heute festlegen. Die Bundesregierung wird, wie sie es von Anfang an geplant hat, in der nächsten Woche dann die notwendigen Entscheidungen, was sie angeht, treffen können.

Ich möchte auf die wichtigsten Punkte eingehen. Alle meine Vorredner haben mit dem Zeitpunkt, mit dem Datum, begonnen, und das ist richtig. Auch die sechs Länder, die heute die Mehrheit im Bundesrat darstellen werden, halten an dem Datum 1. Januar 1986 fest. Wir wollen, daß spätestens vom 1. Januar 1986 an das abgasarme Auto in der Bundesrepublik Deutschland eingeführt wird — nicht schlagartig, ein für allemal, für alle Modelle, zu hundert Prozent, aber doch so, daß es wirklich schon im Jahre 1986 eine sehr spürbare Verbesserung der Situation gibt.

- (B) Ich denke, jeder, der mit Vertretern der Automobilindustrie gesprochen hat, weiß, daß dies natürlich ein **industrieller Umstellungsprozeß** größten Ausmaßes ist. Viele Modelle sind dafür zum Teil gar nicht geplant. Es gibt Modelle, bei denen der Einbau eines Katalysators möglich ist, bei denen er für den Export auch eingebaut wird. Es gibt andere, bei denen das auch technisch nicht möglich ist.

Dies alles in so kurzer Zeit in die Reihe zu bringen, ist schon sehr schwierig. Wir wissen, daß die Industrie hierbei vor einer außergewöhnlichen Herausforderung steht. Aber wir müssen unserer Industrie diese Herausforderung zumuten, weil Größeres auf dem Spiel steht. Dabei sieht der Antrag, den wir im Bundesrat eingebracht haben, vor, daß wir **zweigleisig** fahren, daß wir auf der einen Seite ein **Anreizsystem** schaffen, das es, selbst wenn es nicht verbindlich ist, nur noch abgasarme Autos zu kaufen, doch für den Käufer so interessant macht, daß er sich bei der Kaufentscheidung für das abgasarme Auto entscheidet. Auf der anderen Seite brauchen wir aber auch das andere Instrument, nämlich **verbindliche Normen**, die insbesondere festlegen, daß von gewissen Daten in der Bundesrepublik Deutschland an nur noch Autos zugelassen werden, die umweltfreundlich sind.

Dabei scheint es mir ein wichtiger Fortschritt zu sein, daß unser Antrag — ich nehme an, darüber gibt es auch mit den anderen Ländern keine Meinungsverschiedenheiten — vorsieht, daß Anreize auch für die bereits im Gebrauch befindlichen Automobile gegeben werden; denn wenn man weiß, wie begrenzt der Prozentsatz der jährlichen Neuzulassungen, gemessen am Gesamtbestand der Automobile in der Bundesrepublik Deutschland ist, liegt es auf der Hand, daß alles, was man an **Verbesserung**

**durch Nachrüsten** der jetzt gefahrenen Automobile erreichen kann, für den Wald mehr bringt als die Konzentration nur auf die Neuzulassungen. (C)

Das ist ein zweiter Gesichtspunkt, den ich gern unterstreichen möchte. Wir haben darauf großen Wert gelegt, und unser Entschließungsantrag sagt dies deutlich: Das System muß so beschaffen sein, daß es **keine Wettbewerbsverzerrungen zwischen Automobilfirmen** gibt, insbesondere keine Wettbewerbsverzerrungen zwischen großen Wagen, mittleren Wagen und kleineren Wagen. Das heißt, um es vom Standpunkt Niedersachsens aus einmal deutlich zu sagen: Es muß so sein, daß die großen Wagen nicht besser behandelt werden als die kleinen Wagen. Ich denke, ich brauche das nicht zu begründen; denn jeder weiß, daß die Masse unserer Bevölkerung, die einen Wagen ja im übrigen nicht auf Geschäftskosten, sondern aus der eigenen Tasche, aus dem Nettoeinkommen, kauft, auf die kleinen und die mittleren Wagen angewiesen ist.

Es wäre schließlich eine ordnungspolitische Frage zu beantworten, über die es eigentlich auch keine Meinungsverschiedenheit zu geben braucht, nämlich ob wir eine bestimmte Technik vorschreiben, etwa die **Katalysatortechnik**, oder ob wir nur Abgasgrenzwerte vorschreiben, die eingehalten werden müssen, es im übrigen aber der Industrie überlassen, die Technik, die angemessen ist und das Ziel erreicht, selbst zu wählen. Wir haben uns hierfür entschlossen. Jeder, der sich ein bißchen mit den Dingen befaßt hat, weiß, was das bedeutet, nämlich daß auch für die Forschungen, die schon seit vielen Jahren laufen, um mit dem sogenannten **Magerkonzept** die US-Grenzwerte einzuhalten, nicht endgültig die Tür geschlossen ist. (D)

Was in Wahrheit bleibt — wenn ich Herrn Kollegen Börner richtig verstanden habe, ist er ja auch bereit, über eine Übergangsfrist mit sich reden zu lassen, und der Kollege Späth hat begründet, warum sie notwendig ist —, ist die Frage: Wie halten wir es mit der **Europäischen Gemeinschaft**? Auch hier sind wir uns wiederum darin einig, daß es für die Bundesrepublik Deutschland völlig unannehmbar ist — ich sage noch einmal: völlig unannehmbar ist —, daß die Europäische Gemeinschaft das umweltfreundliche Auto erst für die 90er Jahre einführen will. Ich sage gern hier auch an die Adresse der anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft: Es wäre ein verhängnisvoller Irrtum, wenn sie glaubten, sie hätten noch Zeit. Wir leiden ja darunter, daß das Waldsterben in Deutschland besonders weit vorangeschritten ist. In Teilen Frankreichs beginnt es gerade erst; in anderen Ländern ist es noch nicht feststellbar. Aber die anderen Mitgliedstaaten würden sich täuschen, wenn sie glaubten, das Waldsterben käme nicht zu ihnen. Die **Übersäuerung des Bodens** schreitet auch schon in diesen Ländern fort. Wie glücklich wären wir, wenn wir die Erkenntnisse, die wir heute haben, schon früher gehabt hätten und deshalb fünf oder zehn Jahre früher hätten handeln können. Die anderen europäischen Staaten haben noch die Chance zu handeln, ehe die großen Schäden sichtbar sind. Ich

Dr. Albrecht (Niedersachsen)

- (A) meine, es sollte möglich sein, sie davon zu überzeugen, daß sie hier eine besondere Chance haben.

Aber wie dem auch sei: Für die Bundesrepublik Deutschland geht es hierbei um wirklich **vitale Interessen**. Deshalb erwarten wir von der Bundesregierung, daß sie das ganze große Gewicht, das die Bundesrepublik Deutschland in der Europäischen Gemeinschaft besitzt, zur Geltung bringt, um noch für die 80er Jahre in der EG insgesamt die notwendigen Maßnahmen durchzusetzen. Wir müssen unseren Partnern in der EG auch sagen, daß die Bundesrepublik Deutschland, wenn das nicht gelingt, in der Tat die **Schutzklauseln**, die das Vertragswerk vorsieht, in Anspruch nehmen wird. Ich selbst habe 17 Jahre in Brüssel gearbeitet und kenne mich dort ein bißchen aus. Der **Artikel 36** des Vertrages besagt, daß ein Mitgliedstaat besondere Maßnahmen ergreifen kann, wenn die Gesundheit der Menschen, der Tiere und der Pflanzen gefährdet ist. Genau das ist ja der Fall! Es gibt überhaupt keinen denkbaren Fall, auf den dieser Artikel so sehr zutrifft wie den des Waldsterbens und der gesundheitlichen Belastung der Menschen, die damit auch verbunden ist.

(Börner [Hessen]: Dann tun Sie es doch!)

— Deshalb werden wir uns — ich sage das deutlich; darüber gibt es keine Meinungsverschiedenheit, Herr Kollege Börner — auf diesen Artikel notfalls auch berufen. Nur — und jetzt kommt der Punkt —: Sämtliche Artikel stehen unter der **Kontrolle durch den Europäischen Gerichtshof**. Hier muß man sich entscheiden, was man wirklich will. Wir haben in unserem Antrag gesagt: volle **Ausschöpfung des EG-rechtlichen Handlungsspielraums**, d. h. einschließlich der Inanspruchnahme von Schutzklauseln.

(B)

Aber was uns trennt — das ist ja durch die Ausführung meiner beiden Vorredner erstaunlich deutlich geworden —, ist doch die Frage, ob wir auch unter Mißachtung des europäischen Rechts im Alleingang, wie es heißt, handeln sollen. Hier ist für die sechs Länder die Grenze erreicht, wo wir sagen müssen: Das ist nun wirklich nicht möglich. Druck auf die Europäische Gemeinschaft — ja, soviel wie nur möglich! Alleingang im Sinne einer verbindlichen Einführung der US-Grenzwerte für alle in Deutschland zugelassenen Wagen — ja, aber im Rahmen des europäischen Rechts! Wir sagen **nein**, wenn ich es einmal so deutlich sagen darf, **zum Rechtsbruch**.

Ich meine, hierüber müssen wir doch noch einen Augenblick nachdenken; denn darüber kann es doch eigentlich keine Meinungsverschiedenheit zwischen uns geben. Der Wald ist wichtig; er ist sogar sehr, sehr wichtig; aber das Recht ist noch wichtiger. Für mich ist es unvorstellbar, daß der Bundesrat, eine gesetzgebende Körperschaft, einen Beschluß fassen will, mit dem er die Bundesregierung auffordert, notfalls auch einen Rechtsbruch in der EG zu begehen. Das ist bei unserer Konzeption von einem Rechtsstaat unvorstellbar. Wenn wir zu denen gehörten, die sagen: „legal, illegal, scheißegal“, könnte ich mir schon vorstellen, daß das

keine Bedeutung hätte. Aber das ist ja bei uns, die wir hier sitzen, nicht der Fall. (C)

Ich meine, man muß — ich sage das aus guter Kenntnis der Europäischen Gemeinschaft — auch sehen, daß diese **Europäische Gemeinschaft** nichts anderes als eine **Rechtsgemeinschaft** ist. Sie hat kein Heer, sie kennt keine Bundesexekution, sie kann keine Armee in irgendeinen Mitgliedstaat schicken, der das Recht der Gemeinschaft nicht mehr respektieren will. Darüber kann es überhaupt keinen Zweifel geben: Wenn die Mitgliedstaaten nach letztinstanzlicher Rechtsprechung, nachdem der Europäische Gerichtshof rechtsverbindlich entschieden hat, diese Entscheidungen, die Urteile des Gerichtshofs, nicht ausführen, dann hört die Europäische Gemeinschaft auf zu bestehen. Auch deshalb, meine ich, muß man sehr sorgfältig abwägen, was man hierbei eigentlich vertreten und was man nicht vertreten will.

Im übrigen denke ich, daß in der Praxis diese Frage, die eine dogmatisch wichtige Frage ist, in Wahrheit nicht so große Bedeutung hat. Wie wird es denn in der Praxis ablaufen? Wir schaffen jetzt ein prima **Anreizsystem**. Ich sage dazu an die Adresse des Bundesinnenministers — wo ist er? — verschwunden! —,

(Heiterkeit)

aber auch an die Adresse des Bundesfinanzministers und der anderen Mitglieder der Bundesregierung: Es hat überhaupt keinen Sinn, ein Anreizsystem zu schaffen, wenn es sein Ziel nicht erreicht. Das heißt, es muß so bemessen werden, daß die Bevölkerung, die sich fragt: „Kaufe ich jetzt dieses Auto, umweltfreundlich, oder jenes, nicht umweltfreundlich?“, ganz eindeutig einen Vorteil darin sieht, das umweltfreundliche Auto zu kaufen. (D)

Wir werden also dieses Anreizsystem bekommen, und das wird uns einen großen Schritt voranbringen. Dann werden wir Druck auf die EG ausüben, und das wird auch Wirkung zeitigen. Notfalls werden wir uns auf eine Schutzklausel berufen. Ich persönlich bin davon überzeugt, daß der Europäische Gerichtshof sagen wird: „Jawohl, in dieser Notsituation ist die Bundesrepublik berechtigt, sich auf eine solche Schutzklausel zu berufen.“

In Wahrheit kommen wir also mit dem Instrumentarium sehr gut hin, und es ist völlig unnötig, nun hier Diskussionen darüber zu führen, ob es sich um einen Rechtsbruch handelt oder nicht.

Ich bitte deshalb sehr herzlich, daß dem Vorschlag der sechs Länder zugestimmt wird und daß diejenigen, die heute vielleicht nicht zustimmen, zumindest begreifen, daß das ein prima Vorschlag ist.

**Präsident Strauß:** Das Wort hat Minister Einert, Nordrhein-Westfalen.

**Einert (Nordrhein-Westfalen):** Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Eine kurze Vorbemerkung zu den Ausführungen von Herrn Ministerpräsidenten Albrecht hinsichtlich der heutigen **Sondersitzung**. Ganz so, daß wir uns von vornherein

Einert (Nordrhein-Westfalen)

- (A) verabredet hätten, heute einmal eine Sondersitzung des Bundesrates zu veranstalten, um über die generelle Problematik der Umweltgefährdung in bezug auf den Wald zu sprechen, war es wohl nicht; sondern die Mehrheit in diesem Hause war im Juli nicht bereit, die eigentlich schon damals fällige politische Entscheidung zu treffen. Sie wollte dies an die Ausschüsse überweisen, und dann sollte das alles seinen geschäftsordnungsmäßig vorgeschriebenen Gang gehen. Erst als ich sie namens der SPD-Länder mit der Drohung, notfalls eine Sondersitzung zu beantragen, überzogen habe, war die Mehrheit bereit, im Kompromißwege die heutige Sondersitzung zu verabreden. Dies nur, damit die Fakten hier klar sind.

Die Zerstörung der Umwelt hat inzwischen — darüber gibt es ja keinen Streit — ein Ausmaß angenommen, das die **natürlichen Lebensgrundlagen** unseres Volkes ernsthaft gefährdet. Für den Bereich der Wälder ist dies durch die Waldschadenserhebung aus dem Jahre 1983 deutlich geworden. Danach waren 1982 rund 8%, 1983 aber bereits annähernd 35% der Waldfläche des Bundesgebietes geschädigt, und nach den vorliegenden Erkenntnissen wird diese Entwicklung auch 1984 anhalten.

- (B) Nun möchte ich eine Bemerkung hinsichtlich der auch heute wieder allmählich aufflackernden abgewandelten Erblastdiskussion anfügen; das werden wir noch ein paarmal zu hören bekommen. Man kann durchaus über das diskutieren — ich bestreite dies nicht —, was auch in der Vergangenheit vielleicht versäumt worden ist, von welcher Regierung auch immer. Nur, meine Damen und Herren, es könnten auch seitenweise Protokolle über Äußerungen hier anwesender ehrenwerter Ministerpräsidenten zitiert werden, die zu Beginn der 80er Jahre in ihren Landtagen davor gewarnt haben, den Begriff „Waldsterben“ zu gebrauchen, hysterisch zu werden und ähnliche Dinge mehr. Machen wir uns doch nichts vor: Auch unsere eigenen objektiven Erkenntnisse und das öffentliche Bewußtsein in dieser Frage haben — leider, muß man sagen, weil nämlich die Ergebnisse so gefährlich sind — eine **dramatische Entwicklung** genommen. Vielleicht sind wir alle erst heute — keiner kann sich wohl ganz davon freisprechen — zu Erkenntnissen und Entscheidungen gekommen, die vor einigen Jahren so nicht möglich waren.

Eine weitere Schädigung oder gar großflächige Vernichtung des deutschen Waldes — darin sind sich ja wohl alle Parteien einig — hätte unabsehbare Folgen für Mensch und Tier. Sie wäre im umfassenden Sinne lebensbedrohend. Deshalb stimme ich dem Kollege Späth zu, wenn er sagt: „Der Wald hat keinen Preis.“ Ich füge allerdings hinzu — ich gebrauche ganz bewußt ein Wort, das mein Ministerpräsident Rau einmal formuliert hat, der, weil dies nur eine Sondersitzung ist, so wichtige Termine übernommen hat, daß er heute leider nicht hier sein kann —: „Auch heute wird sich entscheiden, ob der Wald eine Mehrheit erhält.“ Unsere Entscheidungen, wie sie auch immer getroffen werden, müssen auch vor diesem Hintergrund gesehen werden.

In der Bundesratssitzung am 13. Juli, also vor etwa acht Wochen, hatte ich noch den Eindruck, es gebe wirklich ein gemeinsames Bemühen aller im Kampf zur Vermeidung einer Umweltkatastrophe. Nun haben mich allerdings Diskussionen und öffentliche Verlautbarungen in den Folgewochen an der Ernsthaftigkeit und Aufrichtigkeit früherer Bekenntnisse und Forderungen in dieser Sache etwas zweifeln lassen. In der Sache wäre am 13. Juli eine Mehrheit möglich gewesen, und sie stand ja auch hauchdünn an. Das hat sich ja hier vor den Bänken in aller Öffentlichkeit dargestellt. Deshalb greife ich den Faden noch einmal auf. Ich zitiere ja keine vertraulichen Protokolle.

Als ich zum zweitenmal in die „Bütt“ ging, nachdem mich Herr Ministerpräsident Späth ein bißchen dazu herausgefordert hatte, habe ich ihm ja ausdrücklich zugestimmt und habe gesagt: „Ich bin bereit, den SPD-Antrag zurückzustellen, und die SPD-Länder werden dem Antrag Baden-Württembergs in vollem Umfange, wortgleich, zustimmen.“ Daraufhin ist in der Bank, neben der ich sitze, Herr Ministerpräsident Vogel aufgesprungen und hat Ihnen zugerufen: „Nun können wir doch zustimmen; jetzt haben wir doch die Mehrheit!“ — Das hat jeder hören können; es war ja keine geheime Sitzung. Dann hat es allerdings geheißen: „Das können wir jetzt nicht machen; sonst hauen wir damit den Bundesinnenminister in die Pfanne.“

(Heiterkeit)

Also: Wenn die Mehrheit es gewollt hätte, dann hätte es schon am 13. Juli eine Mehrheit gegeben, und wir hätten entscheiden können. In Wirklichkeit hat sich auch politisch, inhaltlich seit der Sitzung am 13. Juli in der Sache eigentlich nichts geändert.

Nordrhein-Westfalen und die anderen SPD-regierten Länder stehen deshalb vor diesem Hintergrund unverändert zu der Position, die sie am 13. Juli 1984 eingenommen haben und die ja übrigens auch die Position der Bundesregierung vom Sommer 1983 gewesen ist. Das ist ja keine alleinige Erfindung irgendeiner Partei.

Geändert hat sich in diesen zwei Monaten jedoch die Meinung der CDU-regierten Länder, und bei dieser Meinungsänderung hat — das werden Sie mir nicht übelnehmen — auch Baden-Württemberg eine etwas traurige Rolle gespielt. Gerade Ihre Auffassung, Herr Ministerpräsident Späth, hat sich ja doch nur wenige Tage nach der Bundesratssitzung vom 13. Juli 1984 geändert. Die Öffentlichkeit und Ihre eigenen politischen Freunde haben Ihnen in den letzten Wochen und noch gestern ja auch sehr deutlich „reingerieben“, wie es gewesen ist. Das will ich aber jetzt nicht genüßlich wiederholen.

(Zuruf Dr. h. c. Späth [Baden-Württemberg])

— Es wäre mir zu billig, Ihnen jetzt hier reihenweise die Zitate aus der Presse vorzuführen. Das bringt auch nichts.

Die ganze Diskussion und Auseinandersetzung wäre allerdings uns allen ein bißchen leichter gefallen — das möchte ich hinzufügen —, wenn in dieser zentralen Frage unserer Umweltgestaltung auch

Einert (Nordrhein-Westfalen)

(A) der Bundeskanzler schon früher einmal, um es so auszudrücken, die Rolle des „Chorleiters“ in dieser Frage übernommen und nicht nur nach dem Motto gehandelt hätte: „Nun diskutiert mal schön, und dann werden wir schon sehen, wie wir eventuell ‚aus dem Schneider‘ kommen.“ Denn bereits am 10. Juni 1983 hatte die **hessische Initiative**, die ja in diesem Zusammenhang zu nennen ist, nämlich die **Initiative zur Änderung des Mineralölsteuergesetzes und zur Begünstigung bleifreien Benzins**, im Bundesrat eine Mehrheit gefunden. Nach dieser Mehrheitsentscheidung des Bundesrates hat die Bundesregierung im Verlaufe dieser Sitzung lautstark vor den Folgen eines nationalen Alleingangs gewarnt und ihn als Illusion abgetan. Das war im Juni 1983; das muß man sich noch einmal zu Gemüte führen. Wenige Wochen später hat dann der Bundesinnenminister Zimmermann die Öffentlichkeit mit seiner Forderung bzw. Ankündigung verblüfft, den Termin 1. Januar 1986, verbindlich für alle, für die EG-weite Einführung der US-Abgasgrenzwerte vorzusehen. Für den Fall des Scheiterns gebe es, so Zimmermann, eine nationale, alleinige Regelung. Daran haben wir uns angehängt.

Wenn Sie, Herr Ministerpräsident Späth, heute sagen, das gehe nun alles nicht mehr bis 1986, dann muß man natürlich auch die Frage aufwerfen: Wer hat das denn nun im Grunde genommen anderthalb Jahre „schmoren“ lassen? Diese Auffassung hat damals viel Beifall bei uns gefunden, und dazu stehen wir. Was dann geschah, entzieht sich an sich jeder rationalen Betrachtungsweise. Auf einmal wurden (B) Arabesken am Rande hochgezogen. Dabei ging es um Kaufkraftanreize und um die Dauerfrage, ob sich wohl der Innenminister oder der Finanzminister durchsetzen könne. Das alles haben wir zwar mit Interesse und zum Teil auch mit Verblüffung verfolgt. Der Alleingang wurde höchstens noch einmal beim Reinheitsgebot für deutsches Bier zitiert; aber in dieser zentralen Umweltfrage ging es auf einmal nicht mehr.

Ich sage: Gleichgültig, was das Bundeskabinett letztlich am 19. September beschließen wird, für mich steht fest, daß der politische Vorlauf des umweltfreundlichen Autos mit einem eklatanten Fehlstart begonnen hat.

Eine nüchterne **Bestandsaufnahme** wäre nötig. Von dem Konsens, der am 13. Juli erkennbar war, sind eigentlich nur übriggeblieben: die Beurteilung der bedrohlichen Ausgangslage, das völlig unzureichende Terminschema der Europäischen Gemeinschaft in dem Kommissionsvorschlag, aber auch die Erkenntnis, daß ein umfassendes Versorgungsnetz so schnell wie möglich erreicht bzw. errichtet werden muß. Auch über die Frage finanzieller Anreize sollte man diskutieren, bis zur obligatorischen Einführung der Abgasgrenzwerte. Übriggeblieben ist auch die Beurteilung der negativen Folgen für Arbeitsmarkt und Konjunktur, die ja auch durch verschleppte, unzureichende Lösungen drohen.

Ich füge aber hinzu: In der entscheidenden Frage auch des nationalen Alleingangs für den Fall des Scheiterns auf der EG-Ebene bezüglich der verbindlichen Einführung umweltfreundlicher Autos zum

1. Januar 1986 ist ja erst innerhalb der letzten Wochen ein **Dissens** entstanden, den ich für verhängnisvoll halte. (C)

Und das Durcheinander geht ja weiter. Gestern hat der Vorsitzende der CDU/CSU-Bundestagsfraktion, Herr Dregger, im Deutschen Bundestag noch einmal erklärt: „Jawohl, wenn die EG nicht auf unsere Terminvorstellungen herunterkommt, werden wir den **nationalen Alleingang** machen.“ Ich frage mich: Von wem ist denn nun wirklich eine verbindliche Erklärung aus den Reihen der Union zu diesen Fragen zu erhalten? Der Bundesinnenminister: Wann, ja, mit welchen Erklärungen? Der Bundeskanzler schweigt. Die Fraktionsvorsitzenden erklären dies. Im Bundesrat sagt Herr Ministerpräsident Späth: „... und müssen wir heute bereits verbindlich erklären, wenn auch terminlich abgestuft... Aber wenn die nicht herunterkommen, machen wir ab 1989 einen nationalen Alleingang.“ Dies also als heute schon verbindliche Erklärung. Herr Ministerpräsident Dr. Albrecht sagt, das müsse man wohl prüfen, und er sei der Meinung, daß der **Artikel 36 des EWG-Vertrages** wohl eine Handhabe hergäbe. Aber so ganz will er wohl nicht „springen“, und er sagt: „Aber der Rechtsstaat ist eigentlich höher zu stellen.“

Darauf sage ich nun jedoch sehr eindeutig: Wenn überhaupt. Ich muß Ihnen, Herr Kollege Späth, allerdings zubilligen, daß Sie in dieser Frage wenigstens konsequent sind. Für mich ist das keine Frage „Rechtsstaat oder nicht Rechtsstaat“. Wenn wir gemeinsam der Auffassung sind: Unsere Umwelt ist für Menschen, für Pflanzen und für Tiere, für uns alle, so gefährdet, daß der Artikel 36 ausreicht, um einen Alleingang zu unternehmen, wenn die EG eben nicht im gemeinsamen Interesse ihre Terminvorstellungen auf unsere Vorstellungen herunterzieht, dann muß man dies heute auch ganz klar und eindeutig sagen. (D)

Was machen Sie denn sonst? Dann fangen Sie nämlich 1986, 1987, 1988 an, diese Frage zu erörtern, und dann entsteht genau das Problem: Wer will denn wohl bis dahin **Investitionsentscheidungen** über Millionen und Milliarden treffen? Die Automobilindustrie? Die Mineralölindustrie? Oder jener kleine Tankstellenpächter, der ja auch mit einer Investitionsentscheidung über einige zehntausend Mark dabei ist? Das kann man doch nicht mehr vor sich herschieben, sondern hier muß man, um es etwas flapsig zu formulieren, „Butter bei die Fische“ tun und muß hier und heute sagen, was man eigentlich will.

Wir halten nun allerdings — und darin unterscheiden wir uns auch von Baden-Württemberg — die **Entscheidungsreife** in bezug auf die Festlegung des Termins 1. Januar 1986 nach wie vor für **gegeben**. Ich sage Ihnen, Herr Kollege Späth, auch: Das ist keine parteitaktische Frage. Ich sage für Nordrhein-Westfalen: Es gibt entweder einstimmig oder mit ganz großer Mehrheit gefaßte eindeutige Beschlüsse, auch Beschlüsse von beiden CDU-Landesparteitagen, sowohl des Rheinlandes als auch Westfalens, die den Termin 1. Januar 1986 ohne Wenn und Aber fordern. Es gibt eindeutige Erklärungen



Einert (Nordrhein-Westfalen)

- (A) der CDU-Opposition im Nordrhein-Westfälischen Landtag, die genau das gleiche sagen. Von daher kann es nicht darum gehen, daß jetzt die sozialdemokratische Landesregierung Nordrhein-Westfalens glaube, nun allein daraus Honig saugen zu können.

Ich füge noch folgendes hinzu. Sie haben hier soeben gesagt, für Baden-Württemberg sei das kein Problem; der gute Stern stehe voran, und Sie hätten damit keine Probleme.

Sie hätten Ihren Stufenplan eigentlich aus Rücksicht auf die Länder mit einer Automobilindustrie entwickelt, die vor größeren Umstellungsschwierigkeiten stünden. Dann muß ich allerdings zurückfragen: Wenn Sie auf Baden-Württemberg keine Rücksicht zu nehmen brauchen und die Länder Hessen, Bremen und Nordrhein-Westfalen — Hamburg ist ja in dieser Frage nicht unmittelbar betroffen — politisch ihr Kreuz dafür hinhalten und sagen: 1. Januar 1986, dann lassen Sie uns doch gemeinsam beim 1. Januar 1986 bleiben!

(Dr. h. c. Späth [Baden-Württemberg]: Sie brauchen ja Ihr Kreuz nur scheinbar hinzuhalten!)

— Nein, wir haben bei uns zu Hause ähnliche Diskussionen. So ist es nicht!

- (B) Entscheidend ist aber, glaube ich, daß es auf den Druck in Richtung EG ankommt. Das weiß jedweder, der Verhandlungen gerade auf der europäischen Ebene kennt und weiß, wie die Erfahrungen aus der Vergangenheit sind. Man sagt: „Nun komm' du einmal unseren Forderungen entgegen! Wenn du ihnen nicht entgegenkommst, werden wir uns dem eben beugen, werden zwar ‚sauer‘ sein, aber nichts dagegen machen.“ Was ist das jedoch für eine Verhandlungsposition? Dafür kann ich kein Verständnis aufbringen.

Die Automobilindustrie, die Mineralölindustrie, das Tankstellengewerbe brauchen verbindliche **Vorgaben**. Die entsprechenden Gesetze und Verordnungen müssen auf den Tisch. Über die rechtlichen Feinheiten haben wir schon einmal im Juli diskutiert. Ich muß hinzufügen — und das ist auch ein politischer Satz —: Natürlich gilt **EG-Recht**, und natürlich kann man nicht so tun, als stellten wir wieder eine nationale Insel dar und brauchten auf Nachbarn keine Rücksicht zu nehmen. Eines formuliere ich jedoch knochenhart: Wenn wir in der Frage übereinstimmen, daß umgehend, unverzüglich, mit der Verringerung der Abgase ernst gemacht werden muß, dann lasse ich mich auch nicht von der formaljuristischen Darstellung bluffen und beeindrucken, daß wir am EG-Recht überhaupt nicht vorbeikämen.

Ich formuliere es noch härter: Die ganze EG kann mir gestohlen bleiben, wenn ich sie nur deshalb aufrechterhalten muß, damit der Wald und unsere Umwelt „zum Teufel gehen“. So hat es hier keiner gesagt, und ich sage dies auch nicht als Vorwurf. Nur, um es ganz eindeutig und ganz hart zu formulieren: Irgendwo gibt es auch vor dem europäischen Hintergrund eine Grenze. Die gleichen Debatten haben wir ja in bezug auf Subventionen für die

Landwirtschaft und auf viele andere Dinge geführt. (C) Hier, meine ich, ist der Punkt erreicht, an dem man einmal Farbe bekennen und sagen muß, wie weit man in dieser Frage gehen will und von wo an wir nicht mehr mitmachen. Dies hier ist eine solche Frage.

(Staatsminister Vogel: Das ist Kraftmeierei!)

— Nein, Herr Kanzleramtsminister Vogel, das ist keine Kraftmeierei, sondern hier — darüber gibt es übereinstimmende Auffassungen — muß man sagen, was „Sache“ ist. Hier gibt es kein „Kneifen“ mehr, und hier gibt es kein Zurückziehen auf hilfsweise Formulierungen wie die, man möchte ja wohl schon ganz gerne, wenn man nur könnte, und dann hört man damit auf.

Lassen Sie mich abschließend noch zwei Anmerkungen zum **Tagesordnungspunkt 2** machen, der ja heute in verbundener Debatte mitbehandelt wird und der hier auch eine Rolle spielt. Die Debatte um die Einführung umweltfreundlicher Kraftfahrzeuge deckt ja nur einen Teil des Problems ab. Während es hier nur um Neuwagen geht, sind die derzeitigen Regelungen zur **Schadstoffminderung bei Altfahrzeugen** noch nicht so effektiv, wie es möglich wäre.

Aus diesem Grunde hat die Nordrhein-Westfälische Landesregierung eine Initiative ergriffen, die bereits von vielen Seiten her Unterstützung gefunden hat bzw. auch in der Vergangenheit schon gefordert worden ist. Ich erinnere an den **Beschluß des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages** vom November 1983. Nun ist festzustellen, daß ein Verordnungsentwurf der Bundesregierung bis heute nicht vorliegt. Wir können es nicht hinnehmen, daß die Ankündigung der Bundesregierung, endlich tätig werden zu wollen, dazu führt, unseren Entschließungsantrag zum jetzigen Zeitpunkt für erledigt zu erklären. (D)

Im übrigen: Wenn man dieses Argument ernst nähme, brauchten wir auch über eine Entschließung in Sachen umweltfreundlicher Kraftfahrzeuge nicht zu debattieren; denn auch hier liegen Absichtserklärungen der Bundesregierung in Hülle und Fülle vor. Vom **Selbstverständnis des Bundesrates** — auch darüber ist heute morgen bereits gesprochen worden — als **Verfassungsorgan** ausgehend, kann es nicht darauf ankommen, ob die Bundesregierung bereits begonnen hat, mehr oder weniger intensiv an einem Problem zu arbeiten.

Ich bitte deshalb darum, der Entschließung in der vorliegenden Fassung zuzustimmen.

**Präsident Dr. h. c. Strauß:** Das Wort hat Ministerpräsident Dr. Vogel, Rheinland-Pfalz.

**Dr. Vogel (Rheinland-Pfalz):** Sehr verehrter Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Die Einführung umweltfreundlicher Kraftfahrzeuge ist eine **umweltpolitische Entscheidung von höchster Dringlichkeit**. Diese Entscheidung hat die Bundesregierung zu treffen. Wir haben uns vorgenommen, eine Entschließung dazu zu verabschieden. Herr Einert, der Eindruck, den Sie hier er-



Dr. Vogel (Rheinland-Pfalz)

- (A) weckt haben, als ob wir ein Gesetz machten, als ob wir eine Verordnung beschlössen, ist natürlich falsch. Das Ringen um Ihre Entscheidung zu dieser EntschlieÙung, das Sie uns hier vorgeführt haben, verbirgt nur sehr vordergründig, daß Ihr einziges Interesse darin besteht, denen, die zu entscheiden haben, möglichst Schwierigkeiten bei dieser Entscheidung zu machen.

In Wahrheit ist es doch so: Die Verpflichtung zum Handeln, die jetzt besteht, resultiert aus der Entscheidung der Bundesregierung, insonderheit aus der Entscheidung des Bundesinnenministers im Jahre 1983 für umweltfreundliche Kraftfahrzeuge. Es ist das Versäumnis der Vorgänger von Herrn Zimmermann, daß diese Entscheidung erst jetzt und nicht schon vor Jahren herbeigeführt worden ist. Eine überfällige Entwicklung in ganz Europa ist dadurch in Gang gebracht worden. Bei aller Aufgeregtheit der Diskussion in der Bundesrepublik Deutschland, für die man zum Teil Verständnis haben muß, dürfen wir nicht übersehen, daß wir in der Umweltpolitik in Europa eine Vorreiterrolle übernommen haben, und zwar auch bei der Einführung umweltfreundlicher Autos. Dabei ist, wenn man es einmal mit ein bißchen Distanz betrachtet, nicht verwunderlich, daß es sich der Bundesrat mit einer entsprechenden EntschlieÙung nicht leichtmacht.

Der Wald findet natürlich in diesem Haus heute eine Mehrheit, meines Erachtens am besten mit einem realistischen, die Umwelt tatsächlich wirksam entlastenden Antrag, der als Erfolg einer wochenlangen Diskussion heute hier vorliegt. Man kann kritisieren, daß darüber so lange, so intensiv und so vielschichtig diskutiert worden ist. Ich meine, wenn die Frage so wichtig ist, wie alle hier sagen, ist es fast eine Selbstverständlichkeit, daß man darüber vorher intensiv sprechen muß. Es war deshalb richtig, daß wir am 13. Juli nicht eine der kurzfristig vorgelegten Entwürfe ohne weitere Diskussion beschlossen haben, und es ist auch richtig, daß wir heute diese Sondersitzung abhalten, Herr Kollege Börner. Wir sind heute in der Tat wesentlich weiter, als wir im Juli gewesen sind. Die Entscheidung, die wir heute vorlegen, weist einen — für manchen allerdings nicht sehr wichtigen — gravierenden Unterschied zu den Anträgen vom 13. Juli auf. Die jetzige **Entscheidung** ist nämlich **durchführbar**. Aus diesem Grund bitte ich sehr darum, noch einmal zu prüfen, meine Damen und Herren, ob das, was hier vorgeschlagen ist, tatsächlich nicht von allen mitgetragen werden kann.

Herr Einert, Sie rufen nach dem „Chorleiter“ Bundeskanzler. Sie haben doch mit uns zusammen im Juli die Bundesregierung dringend gebeten, ja nicht zu entscheiden, bevor wir diese Sondersitzung heute abhalten, damit uns nicht vorgegriffen wird und damit wir unsere Auffassung zur Geltung bringen können, bevor die Entscheidung fällt. Ich kann mich doch nicht im Juli hier hinstellen und sagen: „Das geht aber alles nur, wenn die Bundesregierung solange wartet,“ später darauf setzen, daß das niemand mehr weiß, weil die Leute unausgeschlafen sind und nicht mehr wissen, was gestern gesagt worden ist, und heute hierherkommen und genau

denjenigen, den ich gebeten habe zu warten, jetzt (C) dafür bestrafen, daß er diese Bitte erfüllt hat. Das ist doch nun wirklich kein Umgang von Staatsorganen miteinander. So mag man irgendwo auf dem Paukboden einer Wahlversammlung argumentieren, aber doch nicht in der Repräsentanz der obersten Staatsorgane.

Entscheidend ist, daß wir uns — das hat Herr Kollege Albrecht völlig zu Recht gesagt — im Rahmen des europäischen **Gemeinschaftsrechts** bewegen. Zu diesem Thema ist vorhin von diesem Pult aus gesagt worden, die ganze EG könne einem gestohlen bleiben, wenn sie nur dafür existiere, um den Wald kaputtzumachen. — Meine Damen und Herren, ich halte eine solche Aussage — mit Respekt — für unverantwortlich und nicht weit von Demagogie entfernt. Wie will ich denn einen einfachen Bürger zu rechtsstaatlichem Verhalten auffordern — und wenn er jugendlich ist, sogar erziehen —, wenn ich erkläre: „Die ganze Europäische Gemeinschaft und das ganze europäische Gemeinschaftsrecht können mir gestohlen bleiben, wenn sie nicht sofort das ermöglichen, was ich gerade für dringlich halte?“ Wir brauchen — und darauf muß jeder, wenn er darüber nachdenkt, kommen — in dieser zentralen Frage des Umweltschutzes unsere europäischen Partner, weil eben die **Belastung der Luft keine nationalen Grenzen** kennt, und ohne bleifreies Benzin in Europa würden weder in Zukunft umweltfreundliche Autos aus der Bundesrepublik Deutschland die Grenzen überqueren können, noch umgekehrt.

Ich lege großen Wert auf die Feststellung, so (D) wichtig die Auseinandersetzung in der Europäischen Gemeinschaft ist: Die Belastungsfrage trifft ganz Europa, weil das Fehlen von Grenzen in der Luft sich eben auch auf die DDR, auch auf die Tschechoslowakei und auf die anderen Länder, die nicht der EG angehören, aber unsere Nachbarn sind, bezieht.

Und außerdem: Wenn man **europäische Rechtsnormen** für unzureichend hält — und die bisherigen Beschlüsse der EG über die Automobilabgase sind in der Tat völlig unzureichend —, dann kann und muß man mit allem Nachdruck auf eine Änderung drängen. Wer eine Europäische Gemeinschaft will, der muß sich an die Regeln halten, und zwar nicht nur dann, wenn es ihm paßt. Wenn es ihm nicht paßt, darf er nicht erklären: „Sie können mir gestohlen bleiben.“ Das geht nicht. So können wir nicht Politik machen, und so können wir nicht ehrlich für Europa eintreten.

Es wäre unredlich, eine Lösung zu fordern, ohne diese Schwierigkeiten zu berücksichtigen. Es wäre aber auch unredlich, zu übersehen, daß es die wichtigste Aufgabe ist, die **Luftschadstoffe** so schnell wie möglich zu **vermindern**, und zwar gerade die Schadstoffe aus dem Kraftfahrzeug, weil sie vornehmlich an der Gefährdung der menschlichen Gesundheit direkt und wesentlich beteiligt sind.

In dieser Zielsetzung sind sich alle einig. Die Textvorschläge dürfen wir nicht nach der publizistischen Wirkung beurteilen und zu einem Wettlauf der Länder darin werden lassen, wer die kernigsten Worte formulieren kann.

Dr. Vogel (Rheinland-Pfalz)

- (A) Über den richtigen Weg müssen wir streiten. Es gibt keine Forderung, die nicht noch übertroffen werden könnte. Aber der beste Weg ist derjenige, der sich auch tatsächlich verwirklichen läßt.

Ich meine, der **Antrag der sechs Länder** beschreibt einen solchen Weg. Ich sehe keinen Grund, warum man ihn nicht in großer Übereinstimmung gemeinsam beschreiten sollte. Ich habe gelegentlich den leisen Verdacht, als ob einige Kollegen ihre Manuskripte von Referenten haben vorbereiten lassen, die die Anträge der anderen nicht genau gelesen haben; denn nur so ist mir das eine oder andere, was bisher heute morgen gesagt worden ist, etwa über den Alleingang und über die Termine, erklärlich. Ich würde am liebsten den Antrag stellen, die Sitzung zu unterbrechen, bis jeder alle Anträge noch einmal selbst gelesen hat, damit wir hier nicht in die Gefahr von Spiegelfechtereien kommen.

Schwerpunkt des Antrags, an dem wir mitgewirkt haben, ist die Forderung nach einer **verbindlichen Einführung der mit Katalysatoren erreichbaren Schadstoffgrenzwerte zum 1. Januar 1986 in der ganzen Europäischen Gemeinschaft**. Das ist es, was wir eigentlich wollen. Weil wir aber wissen, daß ein solcher Erfolg — auch bei denkbar größten Anstrengungen — nicht sehr wahrscheinlich ist, muß deutlich gemacht werden, daß eine europaweite Reduzierung der Schadstoffe aus unserer Sicht alsbald notwendig ist. Wir müssen mit der Möglichkeit rechnen, daß es nicht schon zum 1. Januar 1986 zu einer europäischen Lösung kommt. Für diesen Fall wird die Bundesregierung aufgefordert, unter voller Ausschöpfung des EG-rechtlichen Handlungsspielraumes für die Einführung der neuen Grenzwerte in der Bundesrepublik zu sorgen. Ob dies einen deutschen Alleingang in Form eines **Zulassungsverbots für herkömmliche Autos** zum 1. Januar 1986 zuläßt, wird von manchen hierzulande bejaht, aber von fast allen EG-Partnern verneint. In diesem Spannungsfeld wird eine **rechtssichere Lösung** gefunden werden müssen.

Wir halten aber nichts davon, die Möglichkeit eines solchen **nationalen Alleingangs** von vornherein auszuschließen. Ich möchte Baden-Württemberg und Schleswig-Holstein noch einmal ausdrücklich sagen, daß wir ihn nicht ausschließen. Wenn das Gemeinschaftsrecht die Möglichkeit bietet, Umweltschutz in der Bundesrepublik früher als in den Partnerländern zu verwirklichen, so sollte diese Möglichkeit genutzt werden. Es scheint mir ausgeschlossen, daß dadurch im Verhältnis zu Partnerländern etwa auftretende Probleme nicht lösbar sind.

Die von uns gefundene Formulierung — das geht, Herr Kollege Börner, über die im Juli vorgelegten Anträge hinaus — soll Wege zum erwünschten Erfolg auch dann aufzeigen, wenn eine umfassende und verbindliche Regelung zum 1. Januar 1986 aufgrund der rechtlichen und faktischen Restriktionen auch im nationalen Rahmen nicht möglich ist. Für diesen Fall wird ein **Stufenplan**, Herr Kollege Späth, mit festgelegtem Enddatum — das steht in unserem Antrag —, nämlich dem 31. Dezember 1988,

gefordert, und zwar ausdrücklich als **Minimallösung**. (C)

Die Bereitschaft zum nationalen Alleingang ab 1. Januar 1989 ist in dem Antrag enthalten. Darin unterscheidet sich unser Antrag nicht vom baden-württembergischen. Lediglich in der inhaltlichen Ausfüllung des Stufenplanes liegt ein Unterschied zum baden-württembergischen Antrag. Dort werden eine **Modellpalette** und Anteile an einer Modellpalette innerhalb des Stufenplanes festgelegt. Hier sehen wir Probleme; denn wir können nicht mit Sicherheit erkennen, daß die Festlegung von Prozentsätzen an einer Modellpalette uns tatsächlich weiterhilft. Meine Damen und Herren, Sie können Prozentsätze festlegen; dann bekommen Sie eine breite Palette bei den großen Autos und eine schmale Palette bei den Autos der mittleren Klassen. Damit erreichen Sie aber für die Umweltbelastung nicht das, was wir gemeinsam erreichen wollen.

Ich kann beim besten Willen, sosehr ich es auch versuche, nicht erkennen, daß der Antrag Baden-Württembergs in einem einzigen Punkt über den Antrag der sechs Länder hinausgeht. Anfang und Ende stimmen in beiden Anträgen, im Stufenplan, ebenfalls überein. Der nationale Alleingang ist als Notfall auch in unserem Antrag vorgesehen, allerdings natürlich — darin besteht auch wieder völlige Übereinstimmung mit dem Baden-Württembergs — ein rechtlich abgesicherter nationaler Alleingang und nicht einer, der auf das Recht „pfeift“.

Meine Hauptsorge ist allerdings nicht eine Reglementierung des Angebots. So bedeutsam eine verbindliche **Selbstverpflichtung der Automobilindustrie** auch ist, ich vertraue viel mehr auf die **Wettbewerbsfähigkeit der funktionsfähigen Marktwirtschaft**. Bei entsprechender Nachfrage werden auch genügend umweltfreundliche Autos angeboten werden. Bei dieser Zielsetzung beengt uns keine Rücksichtnahme auf europäische Partner, und in dieser Frage können wir die Bereitschaft zu einem wirksamen nationalen Alleingang nachweisen. Darum ist es so wichtig, für die Übergangszeit **ordnungspolitisch vertretbare Anreize** zu schaffen, die den Kauf und die Umrüstung eines umweltfreundlichen Autos in der Bundesrepublik zur Regel werden lassen. (D)

Wir begrüßen die bisherigen **Beschlüsse der Bundesregierung zur Mineralöl- und Kraftfahrzeugsteuer**. Die steuerlichen Anreize im bisher beschlossenen Umfang sind aber unseres Erachtens noch nicht ausreichend.

Wir bitten die Bundesregierung, zu prüfen, welche weiteren Anreize geschaffen werden können. Entscheidend ist, daß der gewünschte Erfolg im Einklang mit unseren ordnungspolitischen Vorstellungen erzielt wird. Diesem entspricht vor allem eine verstärkte Differenzierung bei den erwähnten Steuerarten.

Darüber hinaus enthält unser Antrag wichtige **Forderungen für umweltfreundliche Kraftfahrzeuge**. An erster Stelle stehen die dringend notwendige Bereitstellung von unverbleitem Benzin — meine

**Dr. Vogel** (Rheinland-Pfalz)

- (A) Damen und Herren, ich habe nicht viel davon, wenn ich ein Auto mit Abgaskatalysator habe, es aber nicht fahren kann, weil ich in den Landeshauptstädten kaum tanken kann —, eines Benzins übrigen, das zumindest nicht teurer als verbleites Benzin sein darf, sowie die Begünstigung von Dieselfahrzeugen und die Nachrüstung von Altfahrzeugen. Herr Kollege Börner, Sie haben die **Altfahrzeuge** vorhin mit leichter Hand an die Seite gestellt. Das sei nicht die zentrale Frage heute, sagten Sie, wenn ich das richtig gehört habe.

(Börner [Hessen]: Das ist falsch, Herr Kollege! Ich habe nur gesagt: Darüber kann man sich einigen!)

— Gut! Ich bin ja immer mehr dafür, sich zu einigen, als sich zu streiten. Das nehmen mir manche Leute sehr übel.

Herr Kollege Börner, wir haben etwa 25 Millionen Altfahrzeuge, und wir müssen mit ca. 2 Millionen Neufahrzeugen rechnen. Ich glaube, es ist des Schweißes der Edelsten wert, sich mit den Altfahrzeugen mindestens so intensiv zu befassen wie mit den Neufahrzeugen, wenn es nicht nur um die Parole und die Fahne, sondern tatsächlich um eine Entlastung der überlasteten Luft gehen soll.

Die Bundesregierung hat hier ja die notwendigen Maßnahmen eingeleitet. Es würde keinen Sinn ergeben, sie jetzt zu etwas aufzufordern, was sie schon tut. Das ist übrigens der einzige Grund, warum wir die Entschließung zu Punkt 2 der heutigen Tagesordnung nicht unterstützen können. Es geschieht nämlich schon, was in dieser Entschließung beschlossen werden soll. Dieser neuerdings Mode werdende Gang der Dinge, daß man von der Opposition im Landtag aufgefordert wird, etwas zu tun, was man hier schon getan hat, und dann hier noch einmal verlangt wird, etwas zu tun, was die zuständige Bundesregierung bereits getan hat, bringt einem vielleicht noch ein paar Textzeilen in den Zeitungen; aber in der Sache bringt es, glaube ich, nichts. Aus diesem Grunde, meine ich, ist es wichtig festzuhalten: Die Altfahrzeuge sind wegen der Größenordnung von außerordentlicher Bedeutung.

Also: Wir haben hier ein Konzept, das einen wichtigen Schritt zur Reinhaltung der Luft darstellt. Ich leugne nicht, daß es wieder nur ein Schritt ist. Die **Großfeuerungsanlagen-Verordnung** war ein Schritt; dies hier ist ein solcher, und der noch in diesem Jahr zu erwartende dritte Teil der **TA Luft** wird ein weiterer Schritt sein. Das alles schafft **Normen**. Das ist sehr gut, und es ist auch unsere Aufgabe, solche zu schaffen. Aber Normen allein tun es nicht, sondern es muß die Bereitschaft der Bürger dazukommen, zum Schutz der Umwelt auch tatsächlich selbst nach Kräften beizutragen, und zwar nicht nur in anonymen Umfragen, sondern auch dort, wo es konkret an den eigenen Geldbeutel geht. Ich habe beim Auto den begründeten Eindruck, als ob ein Großteil unserer Bürger auch zu einem begrenzten finanziellen Opfer bereit ist, wenn überzeugend dargelegt wird, daß damit etwas zur Rettung des Waldes und zur Erhaltung unserer Umwelt geschehen kann.

Ich bitte alle Beteiligten, noch einmal darüber nachzudenken, ob sie nicht dem Antrag der sechs Unionsländer zustimmen können. (C)

**Präsident Dr. h. c. Strauß:** Das Wort hat Ministerpräsident Zeyer, Saarland.

**Zeyer** (Saarland): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Der Schutz unserer Umwelt ist ein Thema, dem sich die Menschen in den letzten Jahren mehr und mehr zugewandt haben. Fragen des Umweltschutzes nehmen in der tagespolitischen Diskussion — wir alle wissen dies ja — einen immer breiteren Raum ein.

Dieses Haus hat der Novelle zur **Technischen Anleitung Luft** im Februar letzten Jahres zugestimmt. Unter Berücksichtigung neuer Erkenntnisse der Forschung wurden u. a. neue Grenzwerte für Schwermetalle, ein niedrigerer Immissionswert für Stickstoffoxide, eine schärfere Begrenzung der Emission krebserzeugender Stoffe unter Ausschöpfung des Standes der Technik festgelegt.

Ein knappes halbes Jahr später, im Juli 1983, ist die **Verordnung über Großfeuerungsanlagen** in Kraft getreten. Durch die Umsetzung dieser Verordnung wird ein wesentlicher Beitrag zur Verbesserung der Luftqualität geleistet.

Seit über einem Jahr nun wird in der Bundesrepublik Deutschland verstärkt auch über die **Verminderung der Umweltbelastung durch Autoabgase** diskutiert. Ich möchte an dieser Stelle nicht unerwähnt lassen, daß der Bundesminister des Innern, Friedrich Zimmermann, derjenige war, der durch seine Forderungen einen entscheidenden Anstoß zur Verminderung der Autoabgase gegeben hat. (D)

Die Diskussion am heutigen Tage, an dem wir eine Entschließung verabschieden wollen, die ein wichtiger Schritt in Richtung auf eine sauberere Luft sein wird, hat schon gezeigt, daß wir uns im Ziel alle einig sind, möglichst rasch eine Entlastung unserer Umwelt herbeizuführen. Nur über den Weg, auf dem dies erreicht werden soll, wird streitig diskutiert. Ich meine, dies sollten wir den Bürgerinnen und Bürgern in der Bundesrepublik Deutschland am heutigen Vormittag gemeinsam deutlich machen.

Die Einführung eines umweltfreundlichen, abgasarmen Autos wird eine der wichtigsten Entscheidungen im Kampf gegen die Schadstoffbelastungen der Luft sein. Nicht nur unsere Wälder leiden unter den Kraftfahrzeugabgasen, sondern gerade auch der Mensch! Was die Kraftwerke angeht, haben wir die bereits erwähnte Verschärfung der TA Luft und die Großfeuerungsanlagen-Verordnung in Kraft gesetzt. Was die Kraftfahrzeuge betrifft, wollen wir heute ebenfalls eine Wende herbeiführen.

In der gemeinsamen Entschließung der Länder Bayern, Berlin, Niedersachsen, Rheinland-Pfalz, Schleswig-Holstein und Saarland weisen wir darauf hin, daß etwa 55% der in der Bundesrepublik Deutschland emittierten Stickoxide und etwa 39% der Kohlenwasserstoffe aus den Abgasen der Autos stammen.

Zeyer (Saarland)

- (A) Uns liegen Untersuchungen vor, daß aufgrund des bodennahen Ausstoßes der Kraftfahrzeugabgase der **Immissionsanteil bei den Stickstoffoxiden** z. B. in saarländischen Belastungsgebieten bei ca. 60 % liegt.

In noch größeren Ballungsräumen ist davon auszugehen, daß dort der Immissionsanteil der Schadstoffe noch höher liegt. Es ist also nicht übertrieben: Die Gesundheitsgefährdung der Menschen innerhalb der Städte und auch in den angrenzenden Räumen hat eine wesentliche Ursache im Kraftfahrzeugverkehr.

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Als Ministerpräsident des Saarlandes hätte ich es sehr begrüßt, wenn im Zuge der Gespräche mit der Europäischen Gemeinschaft die Festlegung eines akzeptablen, **europaweiten Zeitplanes** für die Einführung abgasarmer Autos möglich gewesen wäre. Ich bedaure es außerordentlich, daß dies bislang nicht zu erreichen war. Ich sage ganz bewußt: bislang; denn es gibt ja Signale. Wir haben gestern in den Zeitungen lesen können, daß die Europäische Kommission Entgegenkommen zeigen will.

Lassen Sie mich hier noch einmal zugespitzt sagen: Was im Augenblick vorliegt, ist ja erst ein Textvorschlag der Europäischen Kommission. Die Entscheidung trifft der Rat. Die Kommission kann ihren Textvorschlag selbst noch verändern, und der Rat kann eine von dem Vorschlag der Kommission abweichende Entscheidung treffen. Ich hoffe, daß hier in Verhandlungen noch eine wesentliche Verbesserung erreicht werden kann. Ich meine, daß gerade die heutige Debatte im Bundesrat in hohem Maße dazu beiträgt, die Verhandlungsposition der Bundesregierung zu stärken.

(B)

Gerade wir Saarländer wissen, daß Umweltbelastungen nicht an den nationalen Grenzen haltmachen. Deshalb sage ich in aller Deutlichkeit: Für uns ist der **Vorschlag der EG-Kommission**, erst in elf Jahren europaweit strengere Abgasnormen endgültig einzuführen, **nicht akzeptabel**.

In der Vergangenheit haben wir öfter gehört, daß die nicht gesicherte Versorgung von deutschen Autofahrern mit unverbleitem Benzin einem nationalen Alleingang entgegenstehe. Dieses Argument ist in der letzten Zeit kaum noch zu hören. Offensichtlich setzt sich die Ansicht immer mehr durch, daß auch bei einem Alleingang der Bundesrepublik die Kraft des Faktischen dazu beitragen wird, in relativ kurzer Zeit ein genügendes Angebot an **bleifreiem Kraftstoff** auch in unseren Nachbarländern zu schaffen.

Nicht zuletzt setze ich darauf, daß diejenigen Staaten, die einen wesentlichen Anteil ihrer Einnahmen dem Tourismus verdanken, schon um die Urlauberströme aus Deutschland nicht versiegen zu lassen, ihrerseits relativ schnell bleifreien Kraftstoff anbieten werden.

Darüber hinaus meine ich, daß die Diskussion über die Belastung der Umwelt durch Autoabgase in den anderen Staaten neue Impulse erhält, wenn erst einmal ein Land innerhalb der EG aus dem Bereich der rein theoretischen Diskussion heraus-

getreten ist. Das kann dann wesentlich dazu beitragen, daß der bisher vorgesehene Stufenplan doch noch eine positive zeitliche Veränderung erfährt. (C)

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Ich gehe davon aus, daß gerade der von uns unterstützte Entschließungsantrag besser geeignet ist als jeder andere, die Bundesregierung in ihrem Bemühen zu unterstützen, bei ihren Gesprächen mit den übrigen Partnern der EG eine Verbesserung der bisher ins Auge gefaßten Lösung zu erreichen.

Ich sehe keinen vernünftigen Grund, warum die anderen Staaten nicht unserem Beispiel folgen sollten. Wenn eine frühzeitige, EG-weit verbindliche Regelung nicht durchsetzbar ist, dann sollten auch andere Staaten – wie wir – eine Umweltentlastung auf freiwilliger Basis mit Hilfe finanzieller Anreize herbeiführen.

Ich bin davon überzeugt, daß sich der **Bundesminister des Innern**, und mit ihm die Bundesregierung auch weiterhin als **Sachwalter des Umweltschutzgedankens** für eine an den Realitäten orientierte Umweltschutzpolitik mit Nachdruck einsetzen werden. Ein Hinauszögern der Entscheidung können wir alle nicht verantworten. Wir wissen, daß es **Umweltschutz nicht zum Nulltarif** gibt. Deshalb müssen wir für eine saubere Umwelt auch bezahlen.

Noch eines zum Schluß: Sosehr sich auch Bundesregierung, Bundestag und Bundesrat bemühen, Umweltschutz in politisches Handeln umzusetzen, wird dies jedoch Stückwerk bleiben müssen, wenn nicht jeder einzelne Bürger bereit ist, ebenfalls seinen persönlichen Beitrag zu leisten. (D)

**Präsident Dr. h. c. Strauß:** Meine Damen und Herren, es liegen noch — ich sage das zur Information über die Geschäftslage — folgende Wortmeldungen vor: für Bremen Senator Kahrs, für Bayern Staatsminister Dick, ferner Ministerpräsident Späth und dann Bundesminister Dr. Zimmermann.

Der nächste Redner ist Senator Kahrs.

**Kahrs (Bremen):** Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Ich möchte den wesentlichen Teil meiner Ausführungen zu **Protokoll \*)** geben, aber zum Ausdruck bringen, daß ich mich in voller Übereinstimmung mit den Ausführungen befinde, die Ministerpräsident Börner zu dem Antrag der vier sozialdemokratisch regierten Länder gemacht hat.

Ich möchte ganz kurz auf die Argumente eingehen, die im wesentlichen gegen den 4-Länder-Antrag von Hessen, Nordrhein-Westfalen, Bremen und Hamburg angeführt worden sind. Er bewegt sich, wenn man ihn auf den Kernbereich reduziert, auf zwei Denkebenen, auf zwei Gedankenlinien, nämlich erstens der technischen Unmöglichkeit, zum 1. Januar 1986 Autos mit Katalysatoren auszustatten, die in der Lage sind, die US-amerikanischen Werte zu erreichen. Hierzu ist nach meiner Einschätzung zu sagen: Wenn solche Auflagen gemacht werden, wird die Industrie auch in der Lage sein,

\*) Anlage 1

Kahrs (Bremen)

- (A) sie zu erfüllen, von gewissen Ausnahmen abgesehen, die man eventuell auch erfassen könnte.

Die zweite Denklinie, die gegen die vier Länder ins Feld geführt wird, ist diejenige des **Verstoßes gegen EG-Recht**. Auf diesen Standpunkt haben sich insbesondere Ministerpräsident Vogel und Ministerpräsident Albrecht gestellt, obwohl letzterer zum Ausdruck gebracht hat — hier liegt nach meiner Einschätzung auch der Ansatz für einen Logikfehler —, daß **Artikel 36 des EWG-Vertrages** für einen Alleingang der Bundesregierung greifen würde, damit also EG-Recht nicht gebrochen würde. Auf der anderen Seite wird zum Ausdruck gebracht, daß gleichwohl ein Rechtsbruch vorliege, wenn die Bundesregierung zum 1. Januar 1986 den Alleingang riskiere.

Der **Denkfehler** liegt nach meiner Einschätzung darin — damit wird auch das Rechtsbrucharargument vom Tisch gefegt —, daß, wenn eine bestimmte Rechtsregelung eine Ausnahme zuläßt und die Ausnahme greift, das Weitere sich nach den Denkregeln rechtmäßig einordnen läßt und ein Rechtsbruch nicht vorliegt.

Ich möchte die Bundesregierung und auch die genannten Ministerpräsidenten bitten, sich dieses Arguments einmal anzunehmen. Das Rechtsbrucharargument jedenfalls scheint mir nicht mehr zu greifen, wenn übereinstimmend festgestellt wird, daß ein Alleingang der Bundesregierung unter Artikel 36 des EWG-Vertrages subsumierbar wäre. — Ich danke Ihnen.

- (B) **Präsident Dr. h. c. Strauß:** Das Wort hat Staatsminister Dick für Bayern.

**Dick (Bayern):** Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Die Bedeutung dieser Sondersitzung des Bundesrates wird wohl schon dadurch unterstrichen, daß sechs Regierungschefs der CDU/CSU-regierten Länder — die zum größten Teil dazu auch das Wort genommen haben, mit Ausnahme des Bayerischen Ministerpräsidenten, der hier als Präsident vorsitzt — und auch ein Ministerpräsident der sogenannten A-Länder anwesend sind, sowie durch die Zahl der Wortmeldungen, die zu diesem Problem der Umwelt, das uns alle berührt, Stellung bezogen haben oder beziehen werden.

Genau besehen zeigt sich in der Hauptsache eigentlich ein erstaunlich **hohes Maß an Übereinstimmung**, Übereinstimmung dort, wo wir uns im Grunde im Ziel einig sein müssen, nämlich daß nach der Frage  $\text{SO}_2$  nun das Problem der Stickoxide anzugehen ist. Es dürfte unstrittig sein, daß wir die Methoden sowie die Fragen der Praktikabilität und auch der Realisierbarkeit natürlich immer unter die politische Entscheidung stellen müssen. Derjenige, der bei Versprechen stets überzieht, wird letzten Endes enttäuschen. Das ist eine Frage der **Glaubwürdigkeit** unserer Politik und letztlich auch eine Frage, ob wir dem Umweltschutz dienen.

Ich sage das wirklich ohne jede Spitze. Ich betreibe dieses „Geschäft“ in Bayern jetzt seit immerhin 14 Jahren und weiß, wie schwierig gerade Umweltprobleme zu lösen sind, daß das Eingehen auf

den anderen, den Betroffenen, oft wichtiger ist als (C) Verordnungen und Gesetze von oben, was nicht heißt, daß diese nicht notwendig sind, sondern diese Phase des Gesprächs, des Einleitens von Maßnahmen ist natürlich äußerst wichtig.

Wir können sicherlich auch mit der Feststellung von Ministerpräsidenten Späth einig gehen, daß unerfüllbare Forderungen zu stellen uns schließlich nicht weiterbringen kann. Da Sie, Herr Ministerpräsident Börner, den Bundesinnenminister, was die Terminfrage betrifft, zitiert haben, darf ich Ihnen sagen: Es ist natürlich wünschenswert und als Ziel auch diskussionswürdig, einmal einen Termin in die Diskussion zu bringen, der möglichst kurzfristig ist. Hätte der Bundesinnenminister nicht kräftig eingegriffen, würde im Ergebnis heute wohl ein Weniger auf den Weg geschickt werden. Sein Verdienst ist es, daß Bewegung in die Sache gekommen ist.

Wir sollten auch leidenschaftslos sehen, daß zunächst verschiedene Meinungen zulässig sind. Es ist ja auch ein demokratischer Prozeß, daß Meinungen nun einmal erörtert werden. Dann muß geprüft werden, wie etwas auf den Tisch gebracht und der Wirklichkeit entsprechend zum Vollzug von Vorschlägen übergegangen werden kann.

Meine Damen und Herren, die Bayerische Staatsregierung sieht in dem vorliegenden gemeinsamen Antrag der Länder Bayern, Berlin, Niedersachsen, Rheinland-Pfalz, Saarland und Schleswig-Holstein eine konsequente Fortführung ihrer Umweltpolitik im Bereich des **Schutzes vor Luftschadstoffen**. Sie hat in intensiven Gesprächen mit den Beteiligten nach Lösungen gesucht, die, erstens, eine ökologisch wirksame und rasche Problemlösung ermöglichen, zweitens, den nationalen und internationalen Gegebenheiten soweit notwendig Rechnung tragen, letztlich somit gesamteuropäische Lösungen nicht verbauen, sondern vielmehr in der Praxis vorantreiben, und, drittens, der Automobil- und Mineralölwirtschaft sowie den Kfz-Haltern und -Käufern die dringend notwendige und sofortige Klarheit verschaffen. (D)

Unsere Anstrengungen zur Bekämpfung der vielfältig diskutierten Schädigungen an der menschlichen Gesundheit, der Tier- und Pflanzenwelt, insbesondere des Waldes sowie der Sachgüter ermöglichen die Absenkung der Schwefeldioxid-Emissionen aus bayerischen Kraftwerken seit 1976 nachweisbar um immerhin 75%, was jedoch nur ein Teilerfolg bliebe, wenn es nun nicht auch gelänge, den maßgeblich von Autoabgasen hervorgerufenen Schadstoffausstoß entscheidend zu reduzieren.

Wie wiederholt festgestellt wurde, haben Messungen der Luftverunreinigungen gezeigt, daß in den vergangenen Jahren die von Kraftfahrzeugen verursachten Schadstoffkonzentrationen sowohl in Verdichtungsräumen als auch in ländlichen Gebieten zugenommen haben, trotz anerkannter technischer Maßnahmen zur Emissionsverringerng am einzelnen Fahrzeug.

Alle bisherigen Maßnahmen der Kraftfahrzeugindustrie sowie die nationalen und EG-weiten Be-

Dick (Bayern)

- (A) grenzungen der Schadstoffe aus den Kfz-Abgasen konnten diese **negative Gesamtentwicklung** und Gesamtbilanz wegen der gleichzeitigen Zunahme der Anzahl der Kraftfahrzeuge nicht entscheidend beeinflussen.

Die Einführung des umweltfreundlichen Autos mit einer Verringerung der Schadstoffemissionen auf Werte bis zu etwa 10% der derzeitigen Menge duldet deshalb keinen Aufschub. Darin sind wir uns sicher auch alle einig. Daß Bayern hierbei an einer EG-weiten Regelung besonders gelegen sein muß, wird verständlich, wenn man sich den hohen Anteil des **europäischen Durchgangsverkehrs** durch unser Bundesland vor Augen hält.

Gesamteuropäische Belange erfordern eine weitblickende **gesamteuropäische Lösung**. Es ist deshalb besonders bedauerlich, daß sich die EG-Kommission bisher nicht in der Lage gesehen hat, den deutschen Terminvorstellungen zu folgen. Die von Brüssel bisher in Aussicht genommenen Termine für die stufenweise von 1989 bis 1995 vorgesehene Einführung verschärfter Abgasgrenzwerte und von unverbleitem Benzin sind unzureichend und im Hinblick auf das Ausmaß der Waldschäden schlicht und einfach nicht verantwortbar.

Ein alle Autotypen umfassender nationaler **Ableingang**, wie ihn z. B. die SPD wiederum fordert, erscheint bedauerlicherweise derzeit nicht realisierbar und wäre ökologisch nur begrenzt für einen Teilraum Europas wirksam.

- (B) Herr Kollege Einert, es kann deshalb nicht die Frage gestellt oder so formuliert werden, wie Sie es vorhin getan haben, ob der Wald heute eine Mehrheit finde. Ich glaube, jeder sollte dem anderen zubilligen, daß er sich hier wirklich bemüht, die Dinge in den Griff zu bekommen. Wir sollten im Interesse des Umweltschutzes davon absehen, diese Frage in das Gezänk der Parteien, insbesondere — wie es so schön heißt — der etablierten, zu stellen. Die Folge davon nämlich ist, daß dann der Eindruck entsteht: Die bringen sowieso nichts zusammen.

Ich könnte kurioserweise wieder darauf hinweisen: Das Problem würde sich in dieser Schärfe und so dringend heute gar nicht stellen, hätte sich die SPD während ihrer 13jährigen Regierungsverantwortung auf EG-Ebene nicht mit viel zu kleinen Schritten begnügt. Bloß sage ich auch deutlich: Was nützt uns allen der „Schnee von gestern“? — Nichts! Wir müssen diese Probleme endlich einmal offensiv aufgreifen und sollten hierbei nicht methodisch verschiedene Wege einschlagen, weil man davon kurzfristig vielleicht einen Vorteil haben könnte.

In dem gemeinsamen Antrag wird daher nachdrücklich eine **Gemeinschaftsregelung zum 1. Januar 1986** gefordert, da nur sie letztlich die angestrebten Verbesserungen in vollem Umfang gewährleistet. Es ist zu begrüßen, daß die EG-Kommission Pressemeldungen zufolge Verhandlungen mit den EG-Partnern aufnehmen will.

Wir unterstützen die Bundesregierung in ihrem Bestreben, realistische, EG-konforme Lösungen für die Einführung abgasarmer Autos zu finden. Der gemeinsame Antrag läßt genügend Spielraum für

eine Reihe von **detaillierten Lösungsmodellen**. Die Position des Alles oder Nichts aber kann nur derjenige vertreten, der nicht in der Verantwortung zum Handeln steht. Ich wiederhole: Das mag zwar kurzfristig öffentlichkeitswirksam sein; es erschwert aber die Umweltpolitik insgesamt und zerstört die Glaubwürdigkeit der Politik.

Sollte die wünschenswerte EG-weite Regelung noch nicht erreichbar sein, so fordert Bayern mit den mitantragstellenden Ländern die Bundesregierung auf, „unter voller Ausschöpfung“ — ich zitiere jetzt aus dem Text — „des EG-rechtlichen Handlungsspielraums die verbindliche Einführung der verschärften Abgasgrenzwerte ... zumindest in der Bundesrepublik Deutschland zu betreiben ...“ Die Beschlüsse der Bundesregierung vom 3. Juli 1984, die darauf hinauslaufen, die **Mineralölsteuer** und die **Kfz-Steuer** unter Beachtung der Aufkommensneutralität als **Anreizinstrumente** während einer stufenweisen Einführung einzusetzen, zeigen beispielhaft den richtigen Weg auf, der unseren **ordnungspolitischen Grundsätzen** entspricht.

Im übrigen gibt es kaum einen Politikbereich, in dem die Bevölkerung zu mehr Opfern bereit wäre als im Umweltschutz. Wir sollten diese Bereitschaft auch anerkennen und neuerdings nicht fortwährend dadurch in Frage stellen, daß nur der Staat, genau besehen, der Steuerzahler, Leistungen erbringen soll. Die Öffentlichkeit fordert vielmehr mit Recht rasche und klare Entscheidungen, unkompliziert im Vollzug und allgemein verständlich.

Die dem gemeinsamen Antrag zugrundeliegende Stufenlösung vom 1. Januar 1986 bis zum 31. Dezember 1988 trägt dem technisch Machbaren Rechnung. Die Lösung über eine **Selbstverpflichtung der Industrie im Verbund** — im Verbund, muß deutlich unterstrichen werden — mit den vorgesehenen Kaufanreizen kommt im Ergebnis einer verbindlichen Regelung gleich. Beispiele aus dem Bereich der Energiewirtschaft zur drastischen **Minderung der SO<sub>2</sub>-Emissionen aus fossil befeuerten Kraftwerken** zeigen bereits beachtliche Erfolge. Wir haben dies in Bayern in sehr harten Gesprächen mit den Partnern der Energiewirtschaft erreichen können.

Der gemeinsame Antrag sieht darüber hinaus vor, neben nachgerüsteten umweltfreundlichen Altfahrzeugen auch **umweltfreundliche Dieselaautos** in die Fördermaßnahmen einzubeziehen. Dieselfahrzeuge haben einen hohen und derzeit weiter steigenden Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen. Die Abgasentgiftung bei Dieselfahrzeugen, wenn auch im Hinblick auf andere Schadstoffkomponenten, wird künftig ebenso wichtig wie bei Ottomotorfahrzeugen sein.

Eine unerläßliche Voraussetzung — ich betone dies nochmals — für die Einführung des umweltfreundlichen Autos ist ein ausreichendes **Versorgungsnetz für unverbleiten Kraftstoff** zum frühestmöglichen Zeitpunkt. Bayern hat diesen Gesichtspunkt frühzeitig aufgegriffen und ein flächendeckendes Grundraster — ich wiederhole deutlich: nicht ein Gesamtraster, sondern ein Grundraster, das die Richtung anzeigt — an Bleifrei-Zapfstellen

Dick (Bayern)

- (A) unter Einsatz staatlicher Fördermittel aufgebaut. Wenn zwischenzeitlich an mehr als 30 Tankstellen in Bayern unterverbleiter Kraftstoff erhältlich ist, so übersteigt diese Zahl bei weitem Vergleichszahlen aus jedem anderen Bundesland.

Wir haben uns nicht darauf beschränkt, nur an die Mineralölwirtschaft zu appellieren, sondern mit diesem Grundrasterbeispiel an bleifreien Zapfsäulen unseren erklärten Willen unter Beweis gestellt, möglichst rasch den Einstieg in die „Bleifrei-Zeit“ zu realisieren.

Die **Haltung der Schweiz, Österreichs** und anderer Länder ist bekannt. Interessant ist in diesem Zusammenhang, daß auch die **DDR** bereit sein wird, zu gegebener Zeit auf den Transitstrecken unverbleites Benzin anzubieten. Der Umweltminister der DDR, Dr. Reichelt, hat dies anlässlich meines Besuchs in der DDR ausdrücklich in Aussicht gestellt.

In Bayern gehört nicht erst, aber ganz besonders seit der **Verfassungsergänzung zum Umweltschutz** die Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen zu den vorrangigen politischen Aufgaben. Diesem Auftrag wird die Bayerische Staatsregierung, wie sie mit ihrer realitätsbezogenen und deshalb ebenso erfolgreichen wie angesehenen Umweltpolitik beweist, in vollem Umfang gerecht. Ihre Haltung zum umweltfreundlichen Auto, wie sie im gemeinsamen Entschließungsantrag zum Ausdruck kommt, ist ein weiterer, aber auch besonders wichtiger Schritt auf diesem Weg.

- (B) Ich fasse zusammen. Der gemeinsame Antrag stellt sicher und fordert, was wir in der Umweltpolitik generell brauchen: erstens **ökologisch wirksame Lösungen**, d. h., insbesondere in diesem speziellen Fall, ein europaweites Vorgehen, zweitens **realitätsbezogene Lösungen**, d. h., EG-konforme und technisch mögliche Maßnahmen, drittens ein **rasches Handeln** mit deutlichen Zeitvorgaben und schließlich — viertens — die dringend notwendigen **klaren Entscheidungsgrundlagen**, in diesem Fall für Automobilproduzenten, Käufer und die Mineralölwirtschaft.

Der Bundeskanzler hat vorgestern erklärt, die Bundesregierung erwarte eine Entscheidung des Bundesrates. Gut! Die Länder haben um Lösungen gerungen und werden heute eine Mehrheitsentscheidung treffen. Nun ist die Bundesregierung dringend gefordert, rasch zu handeln und zu entscheiden. Dem Bundesinnenminister gebührt der ausdrückliche Dank dafür, daß er Umweltprobleme nachdrücklich aufgegriffen, in seiner Amtszeit **entscheidende Impulse** gesetzt und mehr getan hat als manche vor ihm.

Ich bitte ebenfalls, wie meine Kollegen aus den sechs Ländern, unserem Antrag beizutreten.

**Präsident Dr. h. c. Strauß:** Das Wort hat Ministerpräsident Späth.

**Dr. h. c. Späth** (Baden-Württemberg): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Ich finde, bei dieser Debatte sollten wir auch noch einmal eine Wertung der Standpunkte vornehmen. Wenn ich einmal

alles weglasse, was zum Geplänkel solcher Debatten gehört, und wenn ich weglasse, was zum Vorgeplänkel dieser Debatten gehört — hier fühle ich mich besonders mit dem Umweltminister der Bundesregierung verbunden, der sicherlich genauso wie ich gewußt hat, daß im Vorgeplänkel wahrscheinlich „Folterwerkzeuge“ vorgezeigt werden müssen, um die Formationen zu finden, bei denen man dann zum Kernpunkt der Dinge kommt — dann, meine ich, ist jetzt doch der Zeitpunkt in dieser Debatte für eine solche Wertung gekommen. (C)

Herr Kollege Einert, darin liegt der eigentliche Unterschied: Heute sind wir tatsächlich an einem Punkt angekommen, wo wir ans „Eingemachte“ gehen müssen, wo wir die Positionen bestimmen müssen, die zur Entscheidung gebracht werden sollen. Ich glaube, hier muß man ganz vorsichtig und auf der sicheren Seite abwägen. Dabei ist es mit einem flotten Spruch über Ihr „breites Kreuz“ nicht getan. Ich weiß nicht, wie breit es genau ist; aber ich erinnere mich an Zeiten, als die Mehrheitsverhältnisse — nicht in diesem Hause, aber im Nachbarhaus — umgekehrt waren. Damals war es für uns sehr viel leichter, eine einheitliche, knallharte Position zu beschließen — im sicheren Wissen, daß man augenzwinkernd sagen konnte: „Mehrheitsfähig wird es ja wohl nicht.“

Es gibt sogar ganz böse Leute, die sich dahin äußern: „Wenn Sie sagen, Sie hätten unserer Industrie im Gegensatz zur Union die Zähne gezeitigt“, dann soll es darunter Betriebe geben, die erklären: „Denen könnt ihr das ja nicht übelnehmen, auch nicht, wenn sie das im eigenen Lande tun; denn sie wissen natürlich, daß sie bei der endgültigen Entscheidung in der Minderheit bleiben. Insoweit können sie etwas lockerer über diese Dinge reden.“ (D)

Ich will das ausdrücklich weglassen, um das ganz klar zu sagen.

(Heiterkeit — Einert [Nordrhein-Westfalen]: Nachdem er es gesagt hat, läßt er es weg!)

— Das gehört noch zum Ritual.

(Erneute Heiterkeit)

Aber meine Bitte ist, daß wir vielleicht doch noch einmal auf einen Punkt eingehen, in dem sich, meine ich, viele getroffen haben. Eigentlich habe ich den Eindruck — und ich will das gleich zu beweisen versuchen —, daß alle Seiten den baden-württembergischen Antrag begründet haben. Ich will auch gleich sagen, warum.

Herr Kollege Börner, ich habe Ihnen sehr aufmerksam zugehört. Nach meinem Eindruck — und das ist bei allem ein bißchen deutlich geworden —, weiß im Grunde jeder, ob er es nun zugibt oder nicht, daß der 1. Januar 1986 als verbindlicher Termin ohne Wenn und Aber — Stand: September 1984, Bundesrat — nicht durchzusetzen ist. Ich sage das jetzt einmal, ohne mich damit politisch auseinanderzusetzen. Selbst jeder Außenstehende weiß, daß, wer sich mit den technischen, fachlichen Dingen befaßt, nur noch darüber streiten kann: Was ist ein



Dr. h. c. Späth (Baden-Württemberg)

- (A) **realistischer Schlußtermin?** Ein realistischer Anfangstermin, möglicherweise sogar noch vorgezogen, ist das Jahr 1985. Aber ein realistischer Schlußtermin mit allen notwendigen Klärungen ist der Termin 1. Januar 1986 nicht. Das war er vielleicht einmal — das will ich gern einräumen —, als der Bundesinnenminister zum ersten Mal gesagt hat: „Darauf gehen wir jetzt zu“ — wohl wissend, daß er dabei natürlich auf enorme Widerstände auch in der EG stoßen würde. Aber er hat damit einmal deutlich gemacht: Das ist unser Ziel.

Jetzt sollten wir ihm aber auch nicht vorwerfen, daß inzwischen schon wieder fünf Vierteljahre vergangen sind. Sonst beginnt nämlich erneut die alte Diskussion über die Frage: Wer ist eigentlich daran schuld, daß das nicht alles schon früher möglich gewesen ist? Deshalb sage ich: Wir müssen zwischen dem Vorgeplänkel und der endgültigen Position unterscheiden. Ich glaube nicht, daß jemand im Ernst behaupten kann, es sei möglich, einen sehr viel kürzeren Termin, als in dem Dreijahresstufenplan vorgesehen, zu finden. Ich kenne bisher niemanden, mit dem ich unter Ausschluß der Öffentlichkeit über dieses Thema geredet und den ich gebeten habe, mir doch einmal zu sagen, wie ein früherer Termin in Deutschland durchzusetzen wäre, der mir hätte sagen können: vor dem 31. Dezember 1988.

- Es gibt einige, die sagen: „Wenn man es genau nimmt, haben wir noch einen ganz kleinen Spielraum in Richtung auf einen **früheren Termin**.“  
(B) Aber dann taucht sofort das Problem der **EG-Harmonisierung** auf. Ich habe deshalb die Bitte an die SPD-Länder, einmal zu prüfen, ob es nicht realistischer wäre zu sagen, ob der 1. Januar 1986 — übrigens mit Ausnahmen — oder der 31. Dezember 1988 als Endtermin gelten soll. Dann müßten wir nur noch über die **Stufenlösung** reden.

Herr Kollege Albrecht, ich glaube, Sie haben diese Stufenlösung vorgetragen. Ich bin in dieser Frage verhandlungsbereit, wenn gewährleistet ist, daß ein Drittel der Neuzulassungen umgestellt wird, in welcher Form auch immer. Wenn Sie die Befürchtung haben, daß die großen Autos schneller umgestellt werden und damit **Wettbewerbsverzerrungen** entstehen, kann der Stufenplan gewährleisten, daß dies auf alle Autotypen bezogen werden muß, damit solche Wettbewerbsverzerrungen nicht entstehen.

Es ist nämlich ganz interessant, daß das **Volkswagenwerk**, das am Anfang sehr entschieden die These vertreten hat, daß man mehr Zeit brauche, jetzt schon öffentlich mitteilt, wie viele Typen es demnächst anbieten könne. Ich sehe schon wieder kommen, daß, sobald wir eine abgestimmte Lösung gefunden haben, die Automobilindustrie in einigen Bereichen zum Beweis ihrer Umweltfreundlichkeit sagt: „Wir können noch schneller liefern“, ohne zu sagen, was sie nicht kann, nämlich bestimmte Typen umzustellen.

(Börner [Hessen]: Meine Rede!)

— Herr Kollege Börner, ich bin hier gar nicht empfindlich. Deshalb stecke ich die Prügel lieber jetzt ein; aber am Schluß will ich eine Konzeption haben, die dann auch steht. Diese Konzeption kann meiner Meinung nach nur bedeuten, daß man jetzt mit der Automobilindustrie eine ganz klare Stufenlösung typen- oder modellmäßig oder wie immer — ich bin kein Spezialist — mit dem Ziel durchsetzt, zu Beginn 1986 schon eine ganze Menge, nämlich das, was auf dem Markt ist, dann jeweils ein Drittel, umzustellen, und am 31. Dezember 1988 ist damit Schluß. (C)

Ich glaube, das sollten sich die SPD-regierten Länder wirklich einmal überlegen. Es wird ja auch geprüft; wir sitzen doch in diesem Hause auch noch nach dem 1. Januar 1986 zusammen. Ich meine, hier gibt es genug Bewegungsspielraum, der es Ihnen ermöglichen könnte, den Weg zu einem gemeinsamen Antrag zu gehen.

Nun möchte ich mich den Ausführungen meiner eigenen Kollegen zuwenden. Herr Kollege Albrecht, was ich so nicht stehen lassen kann — Sie haben sich damit an alle und somit auch an mich gewandt —, ist das Thema „**Rechtsbruch**“. Ich glaube, es ist ein gewaltiger Unterschied, ob man Fensterscheiben einwirft, wohl wissend, daß man das nicht darf, oder ob man in einer so prinzipiellen Umweltschutzfrage wie der des Waldes die Rechtsfrage aufwerfen muß. Ich werfe nicht die Frage auf, ob ich Fensterscheiben einschmeißen darf, und ich folge nicht dem Kollegen Einert, der in seiner inzwischen hier im Hause bekannten freimütigen Art die Frage, ob ihm europäisches Recht „wurscht“ ist oder nicht — (D)

(Einert [Nordrhein-Westfalen]: Das habe ich nicht gesagt)

— Entschuldigung, Herr Kollege Einert! Ich wollte das jetzt eigentlich fröhlich aufnehmen und Ihnen damit auch die Möglichkeit geben, klarzustellen, daß Sie es so ernst nicht gemeint haben, wie Sie es gesagt haben. Wenn Sie den Wortlaut Ihrer Ausführungen im Protokoll nachlesen, werden Sie ein bißchen erschrecken. Mir geht das gelegentlich auch so. Deshalb habe ich viel Verständnis dafür. Manchmal kommt einem einfach die „Galle“ hoch, wenn man auf einem im Grunde bürokratischen Weg die Lebensinteressen der Bevölkerung wahren soll. Ich habe dafür viel Verständnis; ich rege mich ebenfalls dauernd darüber auf.

Deshalb muß ich auch sagen, damit dies gleich einmal feststeht: Die Art, wie manche Dinge EG-weit behandelt werden, ist auf die Dauer nicht tragbar. Ich bin ein leidenschaftlicher Europäer; aber wenn der Preis meines Europa-Engagements und des Auftrags, junge Menschen von Europa zu überzeugen, darin besteht, daß ich ihnen sagen muß: „Wir können gerade noch das Problem der Butterpreise und der Milchquoten lösen, aber nicht mehr die drängenden Umweltprobleme Europas“, dann erleben wir in den nächsten Jahren eine Europa-Krise, über die wir, die wir in der Verantwortung stehen, uns noch wundern werden.



Dr. h. c. Späth (Baden-Württemberg)

(A) Ich will das einmal ganz deutlich und nicht nur mahnend sagen. Was ist das für ein Zustand, daß wir hier in der Umweltfrage von Notständen reden müssen und noch nicht einmal sicher ist, ob der Europäische Rat den Vorschlag der Kommission — 1995 — annimmt, während wir hier sitzen, über nationale Zustände debattieren und auf den nächsten Termin in Brüssel warten, zu dem erneut darüber geredet werden kann, ob der Termin 1995 ernst gemeint oder nicht? Daraus resultiert meine Position.

Die **europäischen Verträge** enthalten in diesem Zusammenhang zwei wichtige Bestimmungen. **Artikel 30** lautet — und das ist europäisches Recht —, daß wir uns daran zu halten haben, daß Produkte, die in einem Land hergestellt werden, in andere Länder eingeführt werden, dürfen, nicht, daß wir die Produktion umstellen. Das will ich auch einmal ganz klar sagen. Deshalb verletzen wir europäisches Recht mit meinem Antrag — 1. Januar 1986 — überhaupt nicht. Ich habe mir bei diesem Antrag vieles überlegt. Wir verletzen europäisches Recht Ende 1989. Das sollte man sich genau überlegen, weil das sehr wichtig ist. Darauf komme ich jetzt.

Zweitens gibt es den **Artikel 36** der europäischen Verträge, dessen Formulierung zugegebenermaßen — und ich habe mich sehr intensiv mit diesem Thema befaßt — eher auf einen Katastrophenschutz hinausläuft. Heute müssen wir bei der Auslegung von Rechtsnormen auch die Lebensnähe berücksichtigen. Die Umweltpolitik stand bei der Abfassung der **Römischen Verträge** mit Sicherheit nicht so im Vordergrund, daß man damals, als man die Artikel 30 und 36 formulierte, das Waldsterben im Auge hatte.

(B) Ich will Ihnen auch sagen, warum ich der Meinung bin, daß wir diese Auseinandersetzung über den Artikel 36 jetzt prinzipiell führen müssen. Wenn nämlich in Deutschland der Zustand eintritt, daß wir etwas erreichen wollen — und zwar einmütig, wie die Debatte hier und im Deutschen Bundestag zeigt —, und dies auch mit Anpassungsfristen und mit Kompromissen innerhalb Europas nicht mehr durchsetzen können, würde das bedeuten, daß in der Ordnungspolitik allmählich ein Zustand eintritt, den ich nicht mittragen könnte, nämlich daß ich zwar etwas erreichen will, aber, statt es anzuordnen, Leuten Geld geben muß, damit sie sich entsprechend verhalten. Das ist das Dilemma bei dieser Sache.

Wenn es bei dieser Linie in Europa bleibt, möchte ich gern einmal wissen, was wir tun sollen, wenn jetzt — nehmen wir das Beispiel **Formaldehyd** — eine Diskussion darüber beginnt, daß bestimmte Stoffe bei uns als giftig oder gefährlich angesehen werden, Stoffe, die durch Produktionsverfahren entstehen, die im Inland zwar nicht zugelassen sind, wohl aber im europäischen Ausland. Was machen wir denn, wenn es zu dieser Runde kommt? Dafür haben wir den **Europäischen Gerichtshof**, der Rechtsstreitigkeiten entscheidet.

(C) Ich fordere mit meinem Antrag nicht zu einem Rechtsbruch auf, sondern ich sage, daß der Artikel 36 für mich eine Ausgangslage ist, bei der ich nicht mit einem Blitzakkord arbeiten kann. Das ist der Grund, warum ich die SPD-regierten Länder auch noch einmal um Überprüfung ihres Antrags bitte. Wenn wir mit dem 1. Januar 1986 ankommen, kann der Europäische Gerichtshof nicht vorher abwägen, wie stark die **nationalen Interessen** sind und welche Anpassungsfristen wir anderen einräumen. Das kann sehr wichtig sein.

Wenn wir **Anpassungsfristen** einräumen, wie sie in meinem Antrag enthalten sind, und dann nachweisen — das haben wir alles untersucht —, daß beispielsweise bei einer EG-weiten Lösung bis 1990 eine Verminderung des Stickoxid-Ausstoßes in der Bundesrepublik um nur 15 000 t eintritt, nach dem Stufenplan, den ich vorschlage, dagegen um 240 000 t und bei einer sofortigen Einführung des Katalysators um 385 000 t, dann kann man aus diesen Beispielen in einer sehr sachlichen Debatte, für die wir übrigens ein bißchen Zeit haben — das ist der Unterschied zu einer sofortigen Entscheidung für den 1. Januar 1986; dabei laufen wir nämlich Gefahr, daß wir zunächst einmal mit einer einstweiligen Verfügung gestoppt werden —, gewisse Schlüsse ziehen. Genau das will ich vermeiden, und deshalb der Stufenantrag. Dieser Antrag gibt der Bundesregierung die Möglichkeit — das ist das Ziel —, die europäische Auseinandersetzung prinzipiell aufzunehmen.

(D) Nur — jetzt greife ich einen Gedanken auf, den der Kollege Börner geäußert hat und den ich teile —: Wenn wir das im Unverbindlichen lassen, dann wissen wir, wie die EG-Verhandlungen laufen. Wenn der Bundesrat, die Vertretung der Länder, hier den Wald beschwört, muß er gegenüber der Bundesregierung mit der Festlegung: „Wir wollen den Alleingang, und wir beschließen das als Empfehlung an die Bundesregierung“, so hart auftreten, daß Europa klar wird: Man kann in dieser Frage mit uns nicht mehr unverbindlich verhandeln, sondern dies muß mit einem **Zeitdruck** versehen werden. Der Zeitdruck, der durch den Termin 1. Januar 1986 entstände, würde uns daran hindern, realistisch mit der EG zu verhandeln. Ein nicht beschlossener Alleingang ist für mich zuwenig, weil er in Unverbindlichkeit endet.

Herr Kollege Vogel, ich habe keine Referentenunterlage bei mir. Ich habe alle Anträge genau gelesen. Da Sie einen Punkt erwähnt haben, will ich dazu folgendes sagen. Mir ist z. B. auch der kleine Unterschied zu der **Empfehlung des Innenausschusses**, nämlich nicht zu „beschließen“, sondern zu „betreiben“, zuwenig. Ich will darauf nur hinweisen, damit niemand sagt, das, was wir hier vertreten, sei baden-württembergischer Eigensinn.

Ich hätte dies alles nicht vorgetragen. Ich bin selbsterstarrt — wer mich kennt, weiß das —, stecke aber politisch selten freiwillig viel Prügel ein. Dieses Thema ist jedoch so wichtig — deshalb will ich das zum Schluß noch einmal sagen —, daß ich es eigentlich schade finde, daß sich die SPD nicht so

**Dr. h. c. Späth** (Baden-Württemberg)

- (A) weit auf uns zubewegt, daß wir eine Basis haben, um in Europa die große Auseinandersetzung in Angriff zu nehmen. Ich bedauere es auch, daß meine Kollegen nicht bereit sind, durch die Festlegung eines Alleingangs den Druck auf Europa mindestens so zu verstärken, daß wir wenigstens einmal vor dem Europäischen Gerichtshof landen. Wenn dann der Europäische Gerichtshof, Herr Kollege Albrecht — das will ich in Demut sagen —, nach Abwägung all dieser Auseinandersetzungen im nächsten Jahr zu dem Spruch kommt, dies könne man nicht tun, bin ich bereit, wieder darüber zu reden. Aber wissen will ich es vorher. Für mich geht es beim europäischen Recht in dieser Frage nicht um Strafrecht und dessen Verletzung, sondern mir geht es um die **Abwägung nationaler Interessen**.

Ich weiß, daß dies alles nichts fruchtet und daß meine Position heute keine Mehrheit finden wird. Deshalb appelliere ich noch einmal, Herr Bundesinnenminister, an die Bundesregierung, in der nächsten Woche über den heutigen Beschluß hinauszugehen. Ich will nichts, was prinzipiell gegen Europa läuft, aber ich will, daß Europa wieder eine Form annimmt, in der die nationalen Interessen so vertreten werden können, daß unserer jungen Generation dieses **Europa** nicht als Bürokratie erscheint, sondern daß wir es ihr **als Lebensziel**, auch als Umweltlebensziel, anempfehlen können.

**Präsident Dr. h. c. Strauß:** Das Wort hat Minister Einert.

- (B) **Einert** (Nordrhein-Westfalen): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Ich habe mich nicht noch einmal zur Sache gemeldet, sondern ich will, bevor ich weiter falsch zitiert werde, mir sei EG-Recht „wurscht“ — so ähnlich haben Sie formuliert — oder mir könne das EG-Recht „gestohlen bleiben“, noch einmal klarstellen, was ich vorhin gesagt habe; dazu stehe ich und das wiederhole ich auch. Ich habe im Gesamtzusammenhang gesagt: Mir kann die EG gestohlen bleiben, wenn sie nur eine formaljuristische Barriere darstellt, vor deren Hintergrund ich die Vernichtung unserer Umwelt und unseres Waldes nicht verhindern kann. Dabei bleibt es.

**Präsident Dr. h. c. Strauß:** Das Wort hat Ministerpräsident Dr. Albrecht.

**Dr. Albrecht** (Niedersachsen): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Ich bin dem Kollegen Späth dankbar dafür, daß er zum Schluß unserer Debatte noch einmal den entscheidenden Punkt angesprochen hat. Denn wenn man den Verlauf der Debatte sieht, stellt man fest, daß es gewisse Nuancen gibt, etwa ob nun 30% in dem Stufenplan stehen müssen oder nicht. Über den Stufenplan sind wir uns ja insoweit einig, daß wir spätestens am 1. Januar 1986 beginnen wollen und daß er spätestens am 31. Dezember 1988 enden soll. Wenn ich die anderen Punkte betrachte, so ist das alles nicht von Belang. Der entscheidende Punkt ist in der Tat: Wie kommen wir zu einer verbindlichen Einführung?

Herr Senator Kahrs hat erklärt, wenn Ministerpräsident Albrecht sagt, wir könnten uns auf Artikel 36 berufen und im Alleingang beschließen, daß nur in Deutschland — nicht in den anderen Mitgliedstaaten — von einem gewissen Datum an nur noch Kraftfahrzeuge zugelassen werden dürfen, die umweltfreundlich sind, dann sei das doch kein Rechtsbruch. — Herr Kahrs, das ist richtig; allerdings muß man noch etwas hinzufügen. Ob Artikel 36 in diesem Falle zu Recht, wie ich es glaube und wie auch Sie es glauben, angerufen werden kann, entscheidet nicht die Bundesrepublik Deutschland allein, sondern darüber entscheidet in letzter Instanz der **Europäische Gerichtshof**. Das ist der entscheidende Punkt. Wenn der Europäische Gerichtshof gesprochen hat, ist es ein Gebot der **Rechtsstaatlichkeit** und der **Vertragstreue**, daß die Bundesrepublik Deutschland diesen Richterspruch dann auch achtet.

Wenn wir das einmal ausgeräumt haben — auch der Kollege Späth hat soeben zu erkennen gegeben, daß er, wenn es denn so wäre, bereit wäre, dem Europäischen Gerichtshof zu folgen —, dann muß ich umgekehrt fragen: Warum stimmen Sie eigentlich dem 6-Länder-Antrag nicht zu?

Ich will den **entscheidenden Punkt** noch einmal nennen, Herr Kollege Späth. Wir haben uns — ich sage es einmal ganz offen — mit Ihnen immer noch nicht darüber einigen können, daß wir „unter voller Ausschöpfung des EG-rechtlichen Handlungsspielraums“ sagen:

Sollte eine EG-weite verbindliche Festlegung der Emissionsgrenzwerte nach dem Stand der Technik mit Wirkung ab 1. Januar 1986 nicht erreichbar sein,

— EG-weit! —

fordert der Bundesrat die Bundesregierung auf,

— nun kommt es —

unter voller Ausschöpfung des EG-rechtlichen Handlungsspielraums

— dazu gehören gerade die Möglichkeiten, die der Vertrag hergibt, „Schutzklauseln“, wie es gängig heißt, „für besondere Problemsituationen“ in Anspruch zu nehmen —

die verbindliche

— lieber Kollege Späth, nicht die unverbindliche —

Einführung der verschärften Abgasgrenzwerte nach dem Stand der Technik zumindest in der Bundesrepublik Deutschland zu betreiben mit dem Ziel, daß über eine stufenweise Einführung,

— genauso, wie Sie es wollen —

beginnend ab 1. Januar 1986, als obligatorischer Endtermin ...

(D)

**Dr. Albrecht** (Niedersachsen)

- (A) (Dr. Eyrich [Baden-Württemberg]: Die alte Fassung! — Späth [Baden-Württemberg]: Was Sie haben, ist die Fassung des Innenausschusses!)

— Dann hat man mir einen falschen Text gegeben.

(Heiterkeit)

— Stimmt's? — Habe ich den richtigen?

(Zurufe: Ja!)

— Na, Gott sei Dank!

(Erneute Heiterkeit)

Sie haben also den falschen Text, lieber Kollege Späth. Das beruhigt mich doch!

(Heiterkeit)

Aber das hilft ja vielleicht, wenn Sie vom falschen Text ausgegangen sind, daß Sie doch noch auf den neuen Text kommen. Unser Text ist ja viel besser.

(Erneute Heiterkeit)

Ich wiederhole:

beginnend ab 1. Januar 1986, als obligatorischer Endtermin der 31. Dezember 1988 festgelegt wird.

- (B) Ich meine wirklich, nach allem, was wir hier an Klarheit geschaffen haben, indem wir die erfreuliche Feststellung treffen können, daß niemand — ich hoffe, auch Herr Einert nicht — ein rechtsgültiges Urteil des Europäischen Gerichtshofs beiseite fegen will, als bestünde es nicht, müßten wir eigentlich auch über diesen Text Einigkeit erreichen.

**Präsident Dr. h. c. Strauß:** Das Wort hat Bundesminister Dr. Zimmermann.

**Dr. Zimmermann,** Bundesminister des Innern: Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Es fällt mir eigentlich leicht, nach dieser Debatte im Bundesrat für die Bundesregierung ein Schlußwort zu sprechen. Die Bundesregierung ist mit dem Text, den die Mehrheit des Bundesrates hier vorgelegt hat, aber auch mit dem Text, den der baden-württembergische Ministerpräsident vorgelegt hat, einverstanden und sieht darin keine Hemmnisse für das, was sie selbst in aller Kürze zu tun beabsichtigt.

Aber ein Wort möchte ich doch als erstes an diejenigen Herren richten, die hier über die Versäumnisse der Bundesregierung geklagt haben. Sie wissen, daß ich bei der Juli-Sitzung des Bundesrates anwesend war und daß es einiger Verhandlungen bedurft hat — ich habe das auf meine Kappe genommen, ohne jede Rückfrage beim Bundeskanzler oder bei sonst jemandem —, mich für die Bundesregierung zu verpflichten, die Sondersitzung des Bundesrates heute abzuwarten. Für die Verzögerung der letzten sechs Wochen trägt die Bundesregierung also mit Sicherheit keine Schuld.

(C) Aber auch für die **Verzögerungen** der letzten 13 Jahre trägt sie keine Schuld; denn die Amerikaner haben 1972 und die Japaner 1974 begonnen. Selbstverständlich hätten die Bundesregierung unter **Willy Brandt** und die Bundesregierung unter **Helmut Schmidt** jede Möglichkeit gehabt, diesem von einem Kontinent und einer Insel erprobten Weg rechtzeitig zu folgen. Ich bitte also, uns doch heute, wenn wir nach aller Anstrengung nach eineinhalb Jahren jetzt mit einem schlüssigen Konzept kommen, hier nicht der Säumigkeit zu zeihen. Das war das erste, was ich sagen wollte.

Zweitens. Wir haben mit der **Luftreinhaltepolitik** ernst gemacht. Ich kann mich sehr wohl an das erinnern, was die Kraftwerksbetreiber im Oktober 1982 zum Innenminister gesagt haben, nämlich daß seine weitgespannten Pläne für die **Großfeuerungsanlagen-Verordnung** zu einem schrecklichen Desaster in der deutschen Kraftwerksindustrie führen würden, während sie ein Jahr später sagten, daß alles in Ordnung sei und sie mit ihren Investitionsplänen hervorragend zurechtkämen. Das gleiche wird uns jetzt — das ist im Umlauf — beim Dritten Teil der **TA Luft** bevorstehen, bei dem das Geschrei der Betroffenen atemberaubend sein wird. Aber auch das wird die Bundesregierung — ich bin sicher, das werden auch die Bundesländer — durchstehen.

Was an dem Komplex der Luftreinhaltung noch fehlt, sind entsprechende Maßnahmen beim Auto. Die Bundesregierung hält also an ihrem im Oktober 1983 beschlossenen Ziel der Einführung der strengen, Ihnen bekannten Grenzwerte absolut fest. (D)

Jetzt darf ich vielleicht einmal ein Wort zu **Artikel 36** und zu dem ganzen Komplex des **Alleingangs** aus juristischer und politischer Sicht sagen. Als ich den **1. Januar 1986** nannte, wußte ich schon, was ich damals tat und daß das selbstverständlich eine **maximale Vorgabe** war. Aber hätte ich vor eineinhalb Jahren den 1. Januar 1989 oder 1995 nennen sollen? Es ging doch darum, angesichts der Tatsache, daß es eine europäische Diskussion über diese Frage nicht gab, zunächst einmal zu schockieren! Es ging doch darum, zunächst einmal Zeitpunkte zu setzen, die Entsetzen in der Europäischen Gemeinschaft hervorriefen! Es ging doch darum, auch der deutschen Automobilindustrie Zeitpunkte zu setzen, die sie alarmierten! Im allgemeinen bringt man, wenn man in eine Verhandlung geht, den Minimalvorschlag, auf den man sich einigen will, nicht gleich mit und setzt ihn an den Anfang der Verhandlungen. Man beginnt doch wohl mit dem maximalen Vorschlag; so auch hier.

Alleingang ist wunderbar. Nur bitte ich, nicht zu übersehen — das gilt vor allem für die Herren, in deren Ländern Automobilproduzenten angesiedelt sind —, daß der **deutsche Überschuß**, der in die Europäische Gemeinschaft geht, 770 000 Fahrzeuge pro Jahr beträgt, und das bei einer Gesamtproduktion von etwas über 4 Millionen deutscher Fahrzeuge. Weniger als 2 Millionen Fahrzeuge werden im eigenen Land verkauft, und mehr als 2 Millionen gehen in andere Länder, davon der Löwenanteil in die Europäische Gemeinschaft. Wir würden der

**Bundesminister Dr. Zimmermann**

(A) heute schwer notleidenden französischen Automobilindustrie, die im Jahre 1983 ein Minus von Milliarden Francs gemacht hat, mit einem nationalen Alleingang ab 1. Januar 1986 den größten Gefallen tun. Er würde es der französischen Automobilindustrie erlauben, jeden Import deutscher Wagen automatisch zu stoppen. Auf den Export nach Deutschland könnte sie — bei ihren bescheidenen Zahlen — verzichten. Das wäre für sie vielleicht sogar die Rettung. So liegen die Dinge wirklich, meine Damen und Herren.

Ich schließe die Anwendbarkeit des Artikels 36 wie Sie, Herr Senator, und andere nicht völlig aus. Nur muß man das enorme **Risiko** bedenken, das man eingeht, wenn man sich darauf verläßt. Man riskiert damit eine einstweilige Anordnung und ein obsiegendes Urteil der anderen Länder vor dem Europäischen Gerichtshof, wodurch man auf Jahre hinaus auf Null zurückgeworfen werden würde. Das hieße: alle begonnenen Maßnahmen stoppen, zurücknehmen und damit die totale Unsicherheit perfektionieren. Das muß ich hier einmal sagen.

Die Bundesregierung hat sich wirklich mit diesen komplexen Problemen beschäftigt. Ministerpräsident Börner sagt, in seinem Bundesland sei jeder sechste Arbeitsplatz von der Automobilindustrie abhängig; in der Bundesrepublik Deutschland ist es immerhin jeder siebte Arbeitsplatz. Wir machen hier keine Politik der deutschen Automobilindustrie zuliebe; wir machen keine Pläne, die sie gerne haben möchte oder uns gar vorschlägt. Im Gegenteil: Die Auseinandersetzungen der deutschen Automobilindustrie in den letzten Monaten gerade mit mir haben doch gezeigt, wie hart und mit welchen Bandagen gerungen worden ist. Hier ist ja wahrhaftig jede Lobby bis hin zur journalistischen eingesetzt worden, um das Terrain entsprechend zu bearbeiten.

Nein, meine Damen und Herren, das, was die Bundesregierung in der nächsten Woche tun wird, nachdem sie dem Bundesrat in bezug auf dessen Beschlüsse submissiv, in aller Höflichkeit und mit allem Respekt, den Vortritt gelassen hat, was sie in der nächsten Woche in Grundsatzbeschlüsse umsetzen wird, das wird Sie, wenn Sie alles in allem bedenken, zufriedenstellen.

Was die **EG-Kommission** vorgeschlagen hat, 1989 und 1995, ist — darin sind wir mit Ihnen allen einig — völlig unzureichend. Wir haben das auf der EG-Ratssitzung in Brüssel im Juni mit Nachdruck deutlich gemacht. Aber wir streben nach wie vor eine **EG-einheitliche Lösung** an, und bezüglich des Zeitrahmens, den Sie uns und den wir uns selber setzen wollen, nämlich 31. Dezember 1988, kann nun auch in der Europäischen Gemeinschaft niemand mehr sagen, hier habe ihn etwas überrascht.

Die EG hat jetzt Zeit, sich mit unseren Argumenten auseinanderzusetzen, um die frühestmögliche obligatorische Einführung der von uns festgelegten Werte zu erreichen. Für diese **Übergangszeit** werden wir **nationale Maßnahmen** treffen. Unsere Beschlüsse vom 3. Juli dieses Jahres weisen in diese

Richtung: **Änderung des Mineralölsteuergesetzes**, **bleifreies Benzin** darf unter keinen Umständen teurer sein als bleihaltiges Benzin. Der Fehler der Vereinigten Staaten von Amerika, wo bleihaltiges Benzin nach wie vor billiger ist, und zwar um mehrere Cents pro Gallone, muß unter allen Umständen vermieden werden. **Japan** ist den richtigen Weg gegangen. In Japan sind heute bei über 30 Millionen Pkw 98% auf Katalysator und bleifreies Benzin umgestellt.

Wir werden durch eine **Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes** die umweltfreundlichen Autos für einen Übergangszeitraum, fünf bis zehn Jahre, je nach Hubraum von der Kraftfahrzeugsteuer befreien und damit einen Teil der Mehrkosten des Katalysators ausgleichen. Unsere Verhandlungen innerhalb der EG haben gezeigt, daß dies zulässig ist und daß es uns von den zuständigen Kommissaren erlaubt wird, einen Teil der Mehrkosten des Katalysators auszugleichen. Etwas anderes wäre es, wenn wir über die Kosten des Katalysators hinausgingen.

Nach meiner Auffassung — ich habe das mehrfach deutlich gemacht — reicht das noch nicht aus, auch nicht für diese drei Jahre. Wir brauchen einen **raschen Umstellungsprozeß** und dazu einen **besonderen Kaufanreiz**, der ebenfalls steuerlich gewährt werden kann. Darüber wird das Bundeskabinett am nächsten Mittwoch endgültig beschließen. Zwei alternative Pläne stehen dort zur Debatte.

Wir brauchen die Einführung des umweltfreundlichen Autos in hoher Stückzahl. Wir wollen auch das umweltfreundliche **Dieselfahrzeug** in die Förderung einbeziehen, soweit die derzeitigen amerikanischen Grenzwerte für gasförmige und die künftigen Grenzwerte für partikelförmige Substanzen eingehalten werden. Zu einer Privilegierung des Dieselfahrzeugs ohne diese Konditionen, die ich gerade nannte, besteht allerdings kein Anlaß.

Die Bundesregierung strebt eine Regelung an, meine Damen und Herren, die denjenigen belohnt, der sich umweltbewußt verhält, und denjenigen entsprechend stärker belastet, der auch künftig die Umwelt mit Autoabgasen verschmutzt. Diese **Maxime** hat der Bundeskanzler schon in seiner Regierungserklärung aufgestellt.

Die Lösung muß für die Länder selbstverständlich einkommensneutral sein. Die **Kraftfahrzeugsteuer** ist eine **Ländersteuer**. Die Bundesregierung wird sich strikt daran halten, daß den Ländern kein Verlust entsteht. Im übrigen war eine **Selbstverpflichtung der Automobilindustrie** zum breiten Angebot umweltfreundlicher Modelle immer schon ein Teil unseres Konzepts. Auch insoweit sind wir mit dem, was heute hier im Bundesrat gesagt worden ist, völlig einverstanden.

Die Bundesregierung begrüßt also die Entschließung der Mehrheit, aber auch die Gedankengänge anderer, die hier geäußert worden sind. Wir freuen uns, daß der Bundesrat helfen will, das umweltfreundliche Auto möglichst früh und wirksam im nationalen Bereich einzuführen, und daß er mit

**Bundesminister Dr. Zimmermann**

- (A) dazu beiträgt, die EG-weite obligatorische Einführung dieses umweltfreundlichen Automobils zu erreichen.

Unmittelbar nach der bevorstehenden Entscheidung der Bundesregierung wird sich der Bundesrat ja wieder mit diesem Thema beschäftigen. Ich habe nach der heutigen Debatte keinen Zweifel, daß großes Einvernehmen über das herrschen wird, was die Bundesregierung vorzuschlagen beabsichtigt. — Ich danke Ihnen.

**Präsident Dr. h. c. Strauß:** Das Wort hat Ministerpräsident Späth.

- Dr. h. c. Späth (Baden-Württemberg):** Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Ich will die Debatte nicht mehr verlängern. Herr Kollege Albrecht, ich will nur präzisieren, was ich mit einem Alleingang in meinem Zwischenruf gemeint habe. Wir waren uns im Innenausschuß schon nahe. Jetzt heißt die Formulierung: „zu betreiben mit dem Ziel“ — ich nenne jetzt die Grundlage der heutigen Beratung —, also in bezug auf die Frage der verbindlichen Einführung, während es in der Fassung des Innenausschusses, bei der allerdings auch Ihr Antrag keine Mehrheit gefunden hat, „verbindlich beschließen“ hieß. „Verbindlich beschließen“ ist eine viel stärkere Formulierung als „zu betreiben mit dem Ziel“.

(B) Der zweite Punkt: Das Wort „unverbindlich“ ist bei der Frage des Stufenplans inzwischen herausgefallen.

Das sind die beiden Punkte, die mich dazu veranlassen zu sagen: Dies ist mir nicht konsequent und nicht stark genug. Ich will — darin unterscheiden sich unsere Positionen —, daß die Bundesregierung den Europäischen Gerichtshof bemüht, um diese Frage zu klären. Mir genügt nicht ein allgemeiner Auftrag, dieses Ziel im Rahmen der europäischen Verhandlungen zu erreichen, sondern ich meine: Wenn die Bundesregierung bei ihren Verhandlungen zu dem Ergebnis kommt, daß sie das nicht riskieren kann, muß sie das hier begründen. Der Bundesrat muß aber die Bundesregierung auffordern, jetzt anzukündigen, daß sie das tun wird.

Den Zwischentönen des Bundesinnenministers habe ich entnommen, daß es der Bundesregierung vielleicht sogar guttäte, wenn sie in diese Verhandlungen mit einem Beschluß des Bundesrates gehen könnte, der sie auffordert, entsprechend zu verhandeln, und der, wie gesagt, durch den Stufenplan genügend Zeit läßt. Es gibt keine einstweilige Verfügung; während der Freiwilligkeitsphase passiert erst einmal gar nichts. Die Zeit zu nutzen, mit diesem ungeheuren Druck in die Verhandlungen zu gehen, ist das Ziel des baden-württembergischen Antrags.

Deshalb möchte ich Sie bitten, noch einmal zu prüfen, ob dies nicht die bessere Lösung wäre.

**Präsident Dr. h. c. Strauß:** Das Wort hat Ministerpräsident Dr. Vogel. (C)

**Dr. Vogel (Rheinland-Pfalz):** Es geht in der Tat nahezu nur um ein Wort. Herr Kollege Späth, wenn das hilft: Mit mir kann man über die Wiederherstellung des Satzes aus der Fassung des Innenausschusses, den Sie gerade zitiert haben, gerne reden.

**Präsident Dr. h. c. Strauß:** Wollen Sie dazu einen konkreten Antrag formulieren? — Damit sind die Wortmeldungen zum Tagesordnungspunkt 1 erledigt.

Ich darf die Aufmerksamkeit des Herrn Bundesinnenministers allerdings darauf lenken, daß durch die Einschaltung einer Sondersitzung, die wir im Juli beschlossen haben und deren Termin mit der Bundesregierung so abgestimmt worden ist, daß die Entscheidung des Bundesrates auf alle Fälle rechtzeitig vor dem feststehenden Termin der Kabinettsitzung der Bundesregierung getroffen werden sollte, zwar die Möglichkeit einer eingehenden Prüfung von Juli bis September bestanden hat, aber keine Verzögerung eingetreten ist.

Zu **Tagesordnungspunkt 2** darf ich bekanntgeben, daß **Staatsminister Vogel** für die Bundesregierung eine **Erklärung zu Protokoll** \*) gibt. (D)

Es liegen keine weiteren Wortmeldungen vor. Wir kommen zur **Abstimmung**, und zwar zunächst zu **Punkt 1** der Tagesordnung, der Entschließung zur Einführung umweltfreundlicher Kraftfahrzeuge. Dazu liegen vor: die Grundanträge in den Drucksachen 340 bis 343 und 392/84, zwei Änderungsanträge in den Drucksachen 340 und 341/2/84 sowie die Empfehlungen der Ausschüsse.

Wie heute früh einvernehmlich festgelegt, beginnen wir mit dem Antrag des Landes Baden-Württemberg in der Drucksache 340/84. Hierzu liegt ein Änderungsantrag von Baden-Württemberg in der Drucksache 340/2/84 vor.

Ich lasse jetzt über beide Anträge zusammen abstimmen. Wer dafür ist, die Entschließung in der Fassung der beiden baden-württembergischen Anträge — also des Grundantrags und des dazu gestellten Änderungsantrags — anzunehmen, den bitte ich um ein Handzeichen. — Das war klar die Minderheit.

Damit sind die baden-württembergischen Anträge erledigt.

Wir kommen dann zu dem Antrag der Länder Bremen, Hamburg, Hessen und Nordrhein-Westfalen in Drucksache 342/84. Es ist Abstimmung durch Aufruf der Länder verlangt worden. Wenn ein Bundesland diesen — wenn ich so sagen darf — na-

\*) Anlage 2

**Präsident Dr. h. c. Strauß**

- (A) mentlichen Aufruf verlangt, muß dem nach unserer Geschäftsordnung entsprochen werden. Ich bitte daher den Schriftführer, die Länder aufzurufen.

**Dr. Haak** (Nordrhein-Westfalen), Schriftführer:

Baden-Württemberg	Nein
Bayern	Nein
Berlin	Nein
Bremen	Ja
Hamburg	Ja
Hessen	Ja
Niedersachsen	Nein
Nordrhein-Westfalen	Ja
Rheinland-Pfalz	Nein
Saarland	Nein
Schleswig-Holstein	Nein

**Präsident Dr. h. c. Strauß:** Das ist die Minderheit.

Wir kommen nunmehr zu dem Antrag der Länder Bayern, Berlin, Niedersachsen, Rheinland-Pfalz, Saarland und Schleswig-Holstein in Drucksache 341/2/84. Dieser Antrag versteht sich als Änderungsantrag zu den Grundanträgen in den Drucksachen 341, 343 und 392/84 und nimmt diese insgesamt mit auf. Deshalb ist es angebracht, hier ziffernweise abzustimmen.

- (B) Ich rufe aus der Drucksache 341/2/84 die Ziffern 1 und 2 auf und bitte dazu um ein Handzeichen. — Das ist die Mehrheit.

Ziffer 3! — Das ist ebenfalls die Mehrheit.

Ziffer 4! — Hier geht es um die Forderung an die Bundesregierung, dann, wenn die strengen Abgaswerte nicht ab 1. Januar 1986 EG-weit vorgeschrieben werden, ihre verbindliche Einführung in der Bundesrepublik Deutschland zu betreiben, und zwar stufenweise in der Zeit vom 1. Januar 1986 bis 31. Dezember 1988.

Wer der Ziffer 4 zustimmen will, ist um ein Handzeichen gebeten. — Das ist die Mehrheit.

Ziffer 5! — Hier handelt es sich um die Forderung, bei uns wie in den europäischen Nachbarstaaten eine rechtzeitige und ausreichende Versorgung mit unverbleitem Kraftstoff sicherzustellen.

Wer für Ziffer 5 ist, ist um ein Handzeichen gebeten. — Das ist die Mehrheit.

Ziffer 6! — Hier geht es um die Forderung, in der Zeit bis zu einer verbindlichen Einführung der strengen Abgasgrenzwerte die nationalen Möglichkeiten für wirtschaftliche Anreize auszuschöpfen, um auf freiwilliger Basis zu erreichen, daß der Kauf umweltfreundlicher Autos zur Regel wird, sowie um

Aussagen zu der steuerrechtlichen Ausgestaltung solcher Anreize. (C)

Wer der Ziffer 6 zustimmt, ist um ein Handzeichen gebeten. — Das ist die Mehrheit.

Ziffer 7! — Wer zustimmt, den bitte ich um ein Handzeichen. — Das ist auch die Mehrheit.

Ziffer 8! — Hier handelt es sich um die Forderung nach einem Konzept für ein umweltfreundliches Dieselfahrzeug und nach der Einbeziehung der Dieselfahrzeuge in die Begünstigungen.

Wer für Ziffer 8 ist, wird um ein Handzeichen gebeten. — Auch das ist die Mehrheit.

Ziffern 9 und 10! — Darüber kann zusammen abgestimmt werden.

Wer für die Ziffern 9 und 10 ist, der ist um ein Handzeichen gebeten. — Das ist die Mehrheit.

Es ist gewünscht worden, eine Schlußabstimmung durchzuführen. Diese Abstimmung soll gemäß einem von einem Land gestellten Antrag ebenfalls in Form des namentlichen Aufrufs der einzelnen Länder erfolgen.

Wer dafür ist, die Entschließung zum umweltfreundlichen Kraftfahrzeug in der soeben festgelegten Fassung anzunehmen, der möge so antworten, wie es nach Aufruf zweckmäßig ist.

(Heiterkeit)

**Dr. Haak** (Nordrhein-Westfalen), Schriftführer:

Baden-Württemberg	Nein
Bayern	Ja
Berlin	Ja
Bremen	Nein
Hamburg	Nein
Hessen	Nein
Niedersachsen	Ja
Nordrhein-Westfalen	Nein
Rheinland-Pfalz	Ja
Saarland	Ja
Schleswig-Holstein	Ja

(D)

**Präsident Dr. h. c. Strauß:** Das ist die Mehrheit. Dann ist die Entschließung in dieser Form angenommen.

Der Tagesordnungspunkt 1 ist damit abgeschlossen.

Wir kommen zur Abstimmung über Punkt 2 der Tagesordnung — die Diskussion ist ja für beide Tagesordnungspunkte zusammengefaßt worden —, die Entschließung zur Überwachung des Abgasverhaltens von Kraftfahrzeugen, Drucksache 262/84.

Die Ausschüsse empfehlen in Drucksache 262/2/84, die Entschließung nicht zu fassen. Die Abstimmungsfrage ist jedoch positiv zu stellen.

(A)

**Präsident Dr. h. c. Strauß**

Wer dafür ist, die beantragte Entschließung zu fassen, den bitte ich um das Handzeichen. — Das ist die Minderheit.

(C)

Damit ist die **Entschließung nicht angenommen.**

Meine Damen und Herren, die Tagesordnung der heutigen Sitzung ist damit abgewickelt.

Ich darf die **nächste Sitzung** des Bundesrates auf Freitag, den 5. Oktober 1984, 9.30 Uhr, einberufen.

Die Sitzung ist geschlossen.

(Schluß: 12.32 Uhr)

**Feststellung gemäß § 34 der Geschäftsordnung**

Einsprüche gegen den Bericht über die 539. Sitzung sind nicht eingelegt worden. Damit gilt der Bericht gemäß § 34 der Geschäftsordnung als genehmigt.

(B)

(D)

J. 346



## (A) Anlage 1

## Erklärung

von Senator **Kahrs** (Bremen)  
zu **Punkt 1** der Tagesordnung

Vergegenwärtigt man sich die Begleitumstände des Weges, den die heute hier zur Beratung anstehenden Entschließungsanträge bisher entlanggeschleift worden sind, dann möchte man angesichts vergleichbarer Vorgänge im Gesetzgebungsverfahren resignierend ausrufen: Viel Lärm um nichts!

Geht es denn bei der Frage nach dem Ob und Wann der längst überfälligen **Einführung des schadstoffarmen Autos**, das wir seit vielen Jahren in riesigen Stückzahlen für den Export zu produzieren imstande sind, wirklich um etwas derart Bedeutungsloses, daß wir uns das bisher gebotene Spiel ständigen Positionswechsels überhaupt leisten können?

(B) Ausgehend von der Gesetzesinitiative Hessens zur Änderung des Mineralölsteuergesetzes (Drs. 213/83) und dem Entschließungsantrag Hessens zur Verminderung der Schadstoffemissionen von Kraftfahrzeugen (Drs. 214/83), legte Baden-Württemberg — ebenfalls noch im Jahre 1983 — seinen Entschließungsentwurf zur Reduzierung der Schadstoffe im Automobilabgas vor, auf den sich die Länder mit großer Mehrheit verständigten.

Bereits zu diesem Zeitpunkt forderte der Bundesrat die Bundesregierung angesichts der „durch die fortschreitende Luftverschmutzung hervorgerufenen umfangreichen ökologischen und ökonomischen Schäden und des dramatisch fortschreitenden Waldsterbens“ auf, im EG-Bereich mit Nachdruck auf eine drastische Absenkung der Abgaswerte der Kraftfahrzeuge zu einem frühestmöglichen Termin hinzuwirken.

Die Bundesregierung konkretisierte mit ihrem Beschluß vom 3. Juli 1984 den allseitig erkennbar gewordenen dringenden Handlungsbedarf und kündigte an, unabhängig von dem EG-weit erreichbaren verbindlichen Einführungstermin des schadstoffarmen Autos „die auch von der Kommission vorgesehene Möglichkeit des nationalen Vorziehens ohne Verzerrung des Wettbewerbs auf dem Automobilmarkt voll auszuschöpfen“.

Als das völlig unzureichende Stufenschema der EG-Kommission zur Einführung verschärfter Emissionsgrenzwerte erst für die Jahre von 1989 bis 1995 bekannt wurde, gingen hier im Bundesrat — zu Recht, wie ich meine — „grimmige“ Entschließungsanträge mit dem Ziel ein, die Bundesregierung bei ihren Verhandlungen in Brüssel zu unterstützen, insbesondere den Herrn Bundesminister des Innern, der unmittelbar nach Kenntnis der Verzögerungsabsichten der EG-Kommission den verbindlichen Einführungstermin 1. Januar 1986 und — bei

Nichteinigung in der EG — den nationalen Alleingang empfahl. (C)

Mit dieser Zielrichtung sind dann hier im Plenum am 13. Juli 1984 hehre Worte gesprochen worden. Herr Ministerpräsident Späth und Herr Staatsminister Geil haben für ihre Länder ohne Wenn und Aber erklärt — ich bin gern bereit, die entsprechenden Passagen aus ihren Ausführungen hier zu zitieren —, daß Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz am verbindlichen Einführungstermin des schadstoffarmen Autos ab 1. Januar 1986 im EG-Bereich, notfalls auch im nationalen Alleingang, festhalten wollten. Wegen der umweltpolitischen Dringlichkeit der zu fassenden Entschließung, mit der die Bundesregierung in Brüssel unterstützt werden sollte, wurde — nach von den Unionsländern ausdrücklich gewünschten Ausschußberatungen — eine Plenarsondersitzung für heute anberaumt.

Nach Vertagung, Aufhebung bereits terminierter Sitzungen und dann ohne Ergebnis endenden Beratungen im Innenausschuß gilt nun heute für einige nicht mehr das, was noch vor acht Wochen unumstößlich war. Nach den umweltpolitisch konsequenten Aussagen sowohl des Bundesinnenministers als auch der Länder Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz legen die unionsgeführten Länder heute hier einen Entschließungsantrag vor, der viele zwar verständliche Rücksichtnahmen enthält, die aber insgesamt gesehen eine Aufweichung in der Frage des Einführungstermins für umweltfreundliche Autos bereits ab 1. Januar 1986 weder rechtfertigen noch den nationalen Alleingang aus EG-rechtlichen Gründen verbieten. Ich verweise hierzu nicht zuletzt auf die zutreffenden Ausführungen von Herrn Staatsminister Geil vom 13. Juli 1984 hier im Plenum. (D)

Die sozialdemokratisch geführten Bundesländer können diesem Positionswechsel nicht folgen. Sie halten ihren Entschließungsantrag vom 13. Juli 1984 in der entscheidenden Frage des Termins der Einführung des umweltfreundlichen Kraftfahrzeugs ab 1. Januar 1986, notfalls im nationalen Alleingang, angesichts der von den Autoabgasen ausgehenden schweren Umweltschädigungen aufrecht. Dabei weise ich für das Land Bremen nochmals ausdrücklich darauf hin, daß unabdingbare Voraussetzung jedes der in der Diskussion befindlichen Weges eine für die Länder kostenneutrale Regelung ist.

Wir bitten die übrigen Bundesländer, die mit weiteren Regelungsverzögerungen für unsere Umwelt verbundenen Gefahren vor ihrer Entscheidung zu unserem Entschließungsantrag nochmals ernsthaft zu bedenken. Es wäre wahrlich eine „vertane Chance“, wie das „Handelsblatt“ am 5. September 1984 seinen Kommentar zu unserem heutigen Behandlungsgegenstand überschrieb, wenn der Bundesrat bereits während der noch laufenden EG-Verhandlungen in diesen wichtigen Fragen „weiche Knie“ erkennen ließe.

## (A) Anlage 2

## Erklärung

von Staatsminister Vogel (Bundeskanzleramt)  
zu Punkt 2 der Tagesordnung

Für den Bundesminister für Verkehr gebe ich folgende Erklärung zu Protokoll:

Das Land Nordrhein-Westfalen hat am 28. Mai 1984 in diesem Hause einen Entschließungsantrag zur Einführung einer Vorschrift zur periodischen **Überwachung des Abgasverhaltens sowie der Zündanlage von Kraftfahrzeugen** eingebracht. Mit dieser Entschließung sollte der Bundesminister für Verkehr aufgefordert werden, baldmöglichst einen Entwurf zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) zu erstellen, durch den eine jährliche Überwachung des Abgasverhaltens sowie der Zündanlage von Kraftfahrzeugen vorgeschrieben wird.

Dieser Entschließungsentwurf ist in der 528. Sitzung des Ausschusses für Innere Angelegenheiten am 27. Juni 1984 angenommen worden.

In der 529. Sitzung des Ausschusses am 29. August 1984 ist diese Empfehlung wieder aufgehoben worden.

(B) Diese Entscheidung ist sachgerecht; denn die Bundesregierung hat entgegen dem von Herrn Minister Einert hier soeben Gesagten nicht nur eine bloße Absichtserklärung oder eine unverbindliche Ankündigung abgegeben. Sie hat vielmehr schon im Juli 1984 einen Referentenentwurf vorgelegt, nachdem sie zuvor — am 3. Juli — bereits ausdrücklich beschlossen hatte, eine jährliche Abgassonderuntersuchung einzuführen. Damit ist dem politischen Hauptanliegen des Antrags von Nordrhein-Westfalen Rechnung getragen.

Inzwischen liegen dem Bundesminister für Verkehr die Stellungnahmen der beteiligten Länder,

Bundesressorts und Verbände vor. Sie werden zur Zeit ausgewertet. Es hat sich dabei gezeigt, daß der vorgelegte Entwurf vielfach als zu verwaltungsaufwendig und in einzelnen Sachpunkten auch als nicht praktikabel angesehen wird. Diesen Bedenken soll Rechnung getragen werden. Das gilt insbesondere auch für die Bedenken des Landes Nordrhein-Westfalen, wie sie mit Schreiben vom 15. August 1984 dem Bundesminister für Verkehr — bei grundsätzlicher Begrüßung des Entwurfs — übermittelt worden sind. (C)

Ziel des neuen Entwurfs wird es sein, das Verfahren zwar wirksam, andererseits aber so unbürokratisch wie möglich auszugestalten. Die vorgesehene Untersuchung soll nur noch umfassen: den Gehalt an Kohlenmonoxid im Abgas bei Leerlauf, die Leerlaufdrehzahl sowie bei kontaktgesteuerten Zündanlagen die Überprüfung von Schließwinkel und Zündzeitpunkt auf Einhaltung der vom Fahrzeughersteller für den Fahrzeugtyp angegebenen Sollwerte. Die durchgeführte Prüfung und die Übereinstimmung mit den Herstellerwerten sollen durch eine außen sichtbare Plakette am Fahrzeug dokumentiert werden. Um das Verfahren so verbraucherfreundlich wie möglich auszugestalten, soll die Abgassonderuntersuchung in den Werkstätten im Rahmen normaler Wartungsarbeiten miterledigt werden können. Ohne die Einstellarbeiten wird sie auch von den technischen Überwachungsorganisationen vorgenommen werden können.

Nach dem derzeitigen Zeitplan ist die Zuleitung des Entwurfs an den Bundesrat für Ende Oktober 1984 vorgesehen. Die Verordnung könnte dann noch in diesem Jahr verabschiedet werden und am 1. Januar 1985 in Kraft treten. (D)

Angesichts dieses Sachstandes erscheint eine Entschließung, wie sie vom Lande Nordrhein-Westfalen nach wie vor gefordert wird, nicht erforderlich.