

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Drabiniok, Dr. Ehmke (Ettlingen)
und der Fraktion DIE GRÜNEN

Verminderung der Autoabgase durch Geschwindigkeitsbeschränkungen

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Die hessische Landesregierung hat beim Technischen Überwachungsverein e.V. (TÜV) Essen Untersuchungen über das Emissionsverhalten von PKW in Abhängigkeit von der Geschwindigkeit durchführen lassen.

Welche Ergebnisse liegen der Bundesregierung vor, insbesondere über Emissionen der Schadstoffe Stickoxide, Kohlenwasserstoffe und Kohlenmonoxid?

2. Welche neuen Ergebnisse über Geschwindigkeitsprofile auf Autobahnen und Bundesstraßen liegen der Bundesregierung von der Bundesanstalt für Straßenwesen vor?
3. Wie beurteilt die Bundesregierung aufgrund von Erkenntnissen des Umweltbundesamtes folgende Stellungnahmen und Behauptungen von Vertretern des Verbandes der Automobilindustrie e.V. (VDA), die während der Anhörungen des Ausschusses für Verkehr am 9. November 1983 und des Innenausschusses am 6. Februar 1984 im Deutschen Bundestag abgegeben wurden:
 - a) eine angebliche Zunahme der Emissionen von Kohlenwasserstoffen und Kohlenmonoxid bei Tempo 100 auf Autobahnen und Tempo 80 auf Landstraßen,
 - b) eine angebliche Verringerung der Stickoxidemissionen von nur 15 000 t bei Tempo 100 auf Autobahnen und 57 000 t bei Tempo 80 auf Landstraßen,
 - c) eine angebliche heutige mittlere PKW-Geschwindigkeit von 97 km/h auf Autobahnen, die sich bei Tempo 100 um nur 6 km/h verringern würde?
4. Der Vertreter des VDA stellte während der Anhörung des Innenausschusses am 6. Februar 1984 zwei sich widersprechende Behauptungen auf, die sich auf die Herkunft der Tabelle „Emissionsfaktoren für PKW (Bezugsjahr 1980) in Abhängigkeit von der mittleren Fahrgeschwindigkeit (Diesel-

anteil 4,5 v. H.)“ der schriftlichen Stellungnahme des VDA beziehen. Einmal wird behauptet, daß sich die Tabelle auf offizielles Material des TÜV Rheinland stützen soll (siehe S. 20/54 des Protokolls Nr. 20 – Innenausschuß), ein anderes Mal wird angegeben, daß sie „von einem Herrn des TÜV Rheinland übermittelt“ worden sein soll (siehe S. 20/56 desselben Protokolls).

- a) Wie beurteilt die Bundesregierung die fachliche Fundiertheit und die Seriösität der Herkunft dieser Tabelle; handelt es sich dabei – nach Stellungnahme durch das Umweltbundesamt – um offizielles Datenmaterial? Steht die Bundesregierung hinter den Bewertungen, die der Vertreter des Umweltbundesamtes während der Anhörung dazu abgegeben hat?
 - b) Wie beurteilt die Bundesregierung, nach fachlicher Bewertung durch das Umweltbundesamt, die ergänzende Stellungnahme des Geschäftsführers des VDA vom 22. März 1984 (Ausschußdrucksache Nr. 10/40 des Innenausschusses vom 3. April 1984), vor allem hinsichtlich der NO_x-Emissionen und der Emissionsmessungen durch den niederländischen TNO?
5. In einem Entschließungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und FDP (Ausschußdrucksache 65 des Ausschusses für Verkehr) zum Antrag der Fraktion DIE GRÜNEN „Notmaßnahmen gegen das Waldsterben durch Geschwindigkeitsbegrenzungen bei Kraftfahrzeugen“ heißt es:
- „Wie die Anhörung vor dem Verkehrsausschuß am 9. November 1983 ergeben hat, würde eine Geschwindigkeitsbegrenzung den Ausstoß solcher Schadstoffe erhöhen, die sich besonders schädlich für die menschliche Gesundheit auswirken.“
- Entspricht die in diesem Antrag gemachte Behauptung nach Ansicht der Bundesregierung noch dem jetzigen Wissensstand?
6. Inwieweit sieht sich die Bundesregierung veranlaßt, folgende Äußerungen und Antworten zu korrigieren:
- a) die Antworten des Parlamentarischen Staatssekretärs Dr. Schulte auf die mündlichen Fragen der Abgeordneten Frau Geiger (CDU/CSU) während der 39. Sitzung am 30. November 1983, wonach
 - eine wesentliche Verringerung der gesamten Schadstoffemissionen aus Kraftfahrzeugen durch Geschwindigkeitsbegrenzungen nicht erreicht werden kann,
 - beim Thema Geschwindigkeitsbegrenzung gesehen werden müsse, daß ein Teil der Schadstoffemissionen verringert werde, dafür aber andere Schadstoffe in größerem Umfang anfielen, und zwar Stickoxide und Kohlenmonoxid,
 - man auf der einen Seite einen kleinen Teil der Schadstoffe verringern könne, auf der anderen Seite aber Men-

schen gefährdet würden – eine Politik „Wald gesund, Mensch tot“ betreibe die Bundesregierung nicht,

- b) die Äußerungen des Parlamentarischen Staatssekretärs Spranger, z. B. auf einer Pressekonferenz am 30. Januar 1984 in Berlin, wonach „Geschwindigkeitsbeschränkungen kaum Folgen für den Schadstoffausstoß“ hätten?
7. Das Umweltbundesamt hat als unteren Abschätzungswert eine NO_x-Verminderung von 170 000 t durch Tempo 80/100 (bei weitgehender Befolgung) in seiner Stellungnahme zur Anhörung am 6. Februar 1984 angegeben. Dabei mußte eine Reihe von Einflußfaktoren unberücksichtigt bleiben, die sämtlich tendenziell zu einem höheren Rückgang der Stickoxidemissionen bei Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit führen.
- a) Welche neuen Quantifizierungen einiger dieser Einflüsse kann das Umweltbundesamt jetzt schon geben, und inwieweit verändern sie den bisherigen Abschätzungswert?
 - b) Welche Untersuchungen finden noch statt bzw. sind geplant, und wann werden sie abgeschlossen sein?
8. Welche weiteren Untersuchungen in Zusammenhang mit dem Problemfeld „Schadstoffausstoß und Geschwindigkeit bei Kraftfahrzeugen“ hat die Bundesregierung in Auftrag gegeben bzw. sind geplant?

Bonn, den 4. Mai 1984

Drabiniok

Dr. Ehmke (Ettlingen)

Schoppe, Dr. Vollmer und Fraktion

