

**Antwort
der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Drabiniok, Dr. Ehmke (Ettlingen)
und der Fraktion DIE GRÜNEN
— Drucksache 10/1408 —**

Verminderung der Autoabgase durch Geschwindigkeitsbeschränkungen

*Der Bundesminister für Verkehr – StV 14/36.25.50 – 10.01/37 Va
84 – hat mit Schreiben vom 6. Juni 1984 die Kleine Anfrage
namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:*

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?

Der Bundesregierung liegt diese Untersuchung erst seit dem 29. Mai 1984 vor. Ohne eingehende Prüfung kann hierzu keine Stellungnahme abgegeben werden.

2. Welche neuen Ergebnisse über Geschwindigkeitsprofile auf Autobahnen und Bundesstraßen liegen der Bundesregierung von der Bundesanstalt für Straßenwesen vor?

Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) hat mit Verkehrsdaten aus den Jahren 1982 und 1983 über Modellrechnungen die fahrleistungsgewichtete Verteilung der Pkw-Geschwindigkeiten im Autobahnnetz berechnet. Danach liegt die mittlere Geschwindigkeit der Pkw-Jahresfahrleistung bei 112,3 km/h. Für Außerortsstraßen (ohne Autobahnen) hat die BASt in ihrer Stellungnahme zur Anhörung im Innenausschuß des Deutschen Bundestages am 6. Februar 1984 eine mittlere Geschwindigkeit von 75 km/h genannt.

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:
- eine angebliche Zunahme der Emissionen von Kohlenwasserstoffen und Kohlenmonoxid bei Tempo 100 auf Autobahnen und Tempo 80 auf Landstraßen,
 - eine angebliche Verringerung der Stickoxidedmissionen von nur 15 000 t bei Tempo 100 auf Autobahnen und 57 000 t bei Tempo 80 auf Landstraßen,
 - eine angebliche heutige mittlere Pkw-Geschwindigkeit von 97 km/h auf Autobahnen, die sich bei Tempo 100 um nur 6 km/h verringern würde?

Empirische Untersuchungen (Niederlande TNO; Schweiz EMPA) prognostizieren bei Abnahme der Geschwindigkeiten in dem diskutierten Bereich neben der Abnahme der Stickoxide auch eine deutliche Verringerung der Kohlenmonoxidemission sowie eine leichte Reduzierung der Kohlenwasserstoffemissionen.

Es ist jedoch nicht angegeben, welche Fahrmodi den Untersuchungen zugrunde gelegt wurden und wieweit diese Fahrmodi dem tatsächlichen Geschwindigkeitsverhalten auf deutschen Autobahnen entsprechen.

Offen ist auch, inwieweit instationäre Vorgänge (Beschleunigungen, Verzögerungen) bei den genannten Untersuchungen berücksichtigt wurden. Da empirische Untersuchungen und Modellrechnungen widersprüchliche Ergebnisse zeigen, müssen weitere Untersuchungen abgewartet werden, ehe eine abgesicherte Aussage über die Zu- oder Abnahme der Schadstoffemissionen möglich wird.

Nach den Untersuchungen der BASt beträgt die mittlere Pkw-Geschwindigkeit auf Bundesautobahnen 112,3 km/h. Bei einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 100 km/h wird unter Berücksichtigung eines realistischen Beachtungsgrades dieser Geschwindigkeitsbegrenzung eine mittlere Geschwindigkeit von 95 km/h erwartet.

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 (Dieselanteil 4,5 v. H.)“ der schriftlichen Stellungnahme des VDA beziehen. Einmal wird behauptet, daß sich die Tabelle auf officielles 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).
- Wie beurteilt die Bundesregierung die fachliche Fundiertheit und die Seriosität der Herkunft dieser Tabelle; handelt es sich dabei – nach Stellungnahme durch das Umweltbundesamt – um officielles Datenmaterial? Steht die Bundesregierung hinter den Bewertungen, die der Vertreter des Umweltbundesamtes während der Anhörung dazu abgegeben hat?
 - 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?

Die Bundesregierung stützt sich in erster Linie auf Untersuchungsergebnisse, die von nachgeordneten Dienstbehörden (Bundesanstalt für Straßenwesen, Umweltbundesamt) oder in deren Auftrag durchgeführt wurden. Liegen spezielle Ergebnisse, die zur Beurteilung umweltpolitischer Maßnahmen erforderlich sind, nicht vor, so werden von der Bundesregierung auch Untersuchungen anderer Organisationen und Institutionen in Betracht gezogen.

Im übrigen wird auf die Beantwortung der Frage 3 verwiesen.

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?

Der Bundesregierung sind in der Zwischenzeit neue Untersuchungen über Schadstoffemissionen bei verschiedenen Geschwindigkeiten bekanntgeworden, jedoch müssen noch weitere Forschungsergebnisse abgewartet werden, bevor hierzu eine abschließende Stellungnahme abgegeben werden kann. Insoweit wird auf die Beantwortung der Frage 3 verwiesen.

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 Menschen gefährdet würden – eine Politik „Wald gesund, Mensch tot“ betreibe die Bundesregierung nicht,
- b) die Äußerungen des Parlamentarischen Staatssekretärs Springer, z. B. auf einer Pressekonferenz am 30. Januar 1984 in Berlin, wonach „Geschwindigkeitsbeschränkungen kaum Folgen für den Schadstoffausstoß“ hätten?

Die Bundesregierung sieht z. Z. keine Veranlassung, die Äußerungen der Parlamentarischen Staatssekretäre zu korrigieren, solange keine neuen abgesicherten Erkenntnisse vorliegen, die zu einer anderen Beurteilung der Schadstoffemissionen bei verschiedenen Geschwindigkeiten Anlaß geben könnten.

Die Bundesregierung sieht sich aber veranlaßt, auf eine falsche Zitierung in dem zweiten Titem der Frage 6 a) hinzuweisen; hier muß es richtigerweise lauten: „..., wie z. B. Kohlenmonoxid und Kohlenwasserstoffe“.

7. Das Umweltbundesamt hat als unteren Abschätzungswert eine NO_x-Verminderung von 170 000 t durch Tempo 80/100 (bei weitgehender Befolging) 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?

Von den in der Stellungnahme zur Anhörung im Innenausschuß am 6. Februar 1984 genannten Einflußfaktoren, die alle zu einer tendenziell höheren Reduzierung der Stickoxidemissionen bei Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung führen, kann das Umweltbundesamt bisher nur den Einfluß durch Berücksichtigung der von der Bundesanstalt für Straßenwesen ermittelten Geschwindigkeitsverteilung auf Autobahnen angeben; hierdurch erhöht sich der Minderungseffekt für die Stickoxidemissionen geringfügig. Die Quantifizierung einiger anderer Einflüsse erfordert noch weitere Untersuchungen.

Im Auftrag des Umweltbundesamtes werden z. Z. bestandsrepräsentative Pkw-Emissionsfaktoren ermittelt.

Hierbei werden u. a. die Emissionen im Autobahngeschwindigkeitsbereich und erstmals der Einfluß instationären Fahrbetriebs im oberen Geschwindigkeitsbereich untersucht. Die Ergebnisse werden voraussichtlich Ende 1984 vorliegen.

Zur Beschreibung des Geschwindigkeits-Zeit-Verlaufs auf Autobahnen in Abhängigkeit bestimmter Einflußfaktoren wie Lkw-Anteil, Verkehrsdichte usw. wird das Umweltbundesamt Forschungsvorhaben vergeben. Erste Ergebnisse sind nicht vor Frühjahr 1985 zu erwarten.

8. Welche weiteren Untersuchungen in Zusammenhang mit dem Problemfeld „Schadstoffausstoß und Geschwindigkeit bei Kraftfahrzeugen“ hat die Bundesregierung in Auftrag gegeben bzw. sind geplant?

Im Auftrag des BMFT führt der TÜV Rheinland zur Zeit Untersuchungen durch, bei denen

- für Geschwindigkeitsbereiche von 90 bis 150 km/h Emissionsfaktoren sowohl für Konstantfahrten als auch für Fahrzyklen empirisch ermittelt werden;
- die Emissionsfaktoren auch für einzelne Bestandteile der Fahrzyklen separat bestimmt werden, so daß die Nachbildung beliebiger Fahrsituationen ermöglicht wird.

Darüber hinaus werden Untersuchungen über Fahrzyklen für die Nachbildung des Autobahnverkehrs an verschiedenen Hochschulinstituten durchgeführt.

Im übrigen wird auch auf die Beantwortung der Frage 7 verwiesen.