

Beschlußempfehlung und Bericht **des Innenausschusses (4. Ausschuß)**

zu dem Antrag der Fraktion DIE GRÜNEN
— Drucksache 10/536 —

Notmaßnahmen gegen das Waldsterben durch Geschwindigkeitsbegrenzungen
bei Kraftfahrzeugen

zu dem Antrag der Fraktion der SPD
— Drucksache 10/2065 —

Bekämpfung des Waldsterbens und gesundheitlicher Gefährdungen
durch Geschwindigkeitsbegrenzungen

A. Problem

Als Notmaßnahme gegen das Waldsterben soll durch Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen innerhalb kürzester Zeit eine zusätzliche Reduzierung der durch den Kraftfahrzeugverkehr verursachten Luftverunreinigungen, namentlich eine Verringerung der Stickoxidemissionen erreicht werden. Beide Anträge schlagen dazu für Kraftfahrzeuge Geschwindigkeitsbegrenzungen in Höhe von 80 km/h auf Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften sowie von 100 km/h auf Autobahnen sowie auf anderen Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften vor, die mit zweispurigen Autobahnen in eine Richtung und Mittelstreifen zwischen den Richtungsfahrbahnen Autobahnen ähnlich sind. Beide Anträge unterscheiden sich dadurch, daß der Antrag der Fraktion der SPD diese Geschwindigkeitsbegrenzungen zunächst für eine vierjährige Versuchsphase vorschlägt, nach deren Ablauf eine erneute Beschlußfassung des Deutschen Bundestages auf der Basis der durch eine derartige Regelung vorliegenden Erkenntnisse

erfolgen soll. Ferner schlägt der Antrag der Fraktion der SPD vor, daß während dieser vierjährigen Versuchsphase die Gebietskörperschaften in geschlossenen Ortschaften für Wohnstraßen eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h festsetzen können sollen.

B. Lösung

Ablehnung der Anträge.

Mehrheitsentscheidungen im Ausschuß**C. Alternativen**

Die Oppositionsfraktionen bestehen auf Annahme des jeweils von ihnen vorgelegten Antrages.

D. Kosten

keine

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,
die Anträge — Drucksachen 10/536 und 10/2065 — abzulehnen.

Bonn, den 12. Dezember 1984

Der Innenausschuß

Dr. Wernitz	Schmidbauer	Duve	Dr. Ehmke (Ettlingen)
Vorsitzender	Berichterstatter		

Bericht der Abgeordneten Schmidbauer, Duve und Dr. Ehmke (Ettlingen)

I. Allgemeines

Der Antrag der Fraktion DIE GRÜNEN — Drucksache 10/536 — wurde in der 31. Sitzung des Deutschen Bundestages am 27. Oktober 1983 beraten und an den Innenausschuß federführend sowie an den Finanzausschuß, den Haushaltsausschuß, den Ausschuß für Wirtschaft und den Ausschuß für Verkehr zur Mitberatung überwiesen. Der Innenausschuß hatte bereits in einer Beschlußempfehlung vom 27. Juni 1984 mehrheitlich vorgeschlagen, den Antrag abzulehnen (vgl. Drucksache 10/1981). Die Vorlage wurde dann in der 88. Sitzung des Deutschen Bundestages am 4. Oktober 1984 erneut an den Innenausschuß zur federführenden Beratung sowie an den Finanzausschuß, den Haushaltsausschuß, den Ausschuß für Wirtschaft und den Ausschuß für Verkehr zur Mitberatung überwiesen.

Der Antrag der Fraktion der SPD — Drucksache 10/2065 — wurde ebenfalls in der 88. Sitzung des Deutschen Bundestages am 4. Oktober 1984 beraten und an den Innenausschuß federführend sowie an den Finanzausschuß, den Ausschuß für Wirtschaft, den Ausschuß für Verkehr und den Haushaltsausschuß zur Mitberatung überwiesen.

Der Haushaltsausschuß hat in seiner Sitzung am 5. Dezember 1984 beide Anträge mit Mehrheit abgelehnt. Der Ausschuß für Wirtschaft hat in seiner Stellungnahme vom 14. November 1984 zu beiden Anträgen jeweils mit Mehrheit vorgeschlagen, dem Deutschen Bundestag die Ablehnung des Antrages zu empfehlen — in bezug auf den Antrag in Drucksache 10/536 bei zwei Stimmen der Fraktion DIE GRÜNEN für den Antrag und einer Enthaltung sowie in bezug auf den Antrag in Drucksache 10/2065 bei Unterstützung des Antrags durch die Fraktion der SPD und die Fraktion DIE GRÜNEN.

Der Ausschuß für Verkehr hat zu beiden Vorlagen in seiner Stellungnahme vom 5. Dezember mitgeteilt, daß das Ergebnis des Großversuchs der Bundesregierung zum Tempolimit abgewartet werden sollte und daher das Problem nicht entscheidungsreif sei. Der Finanzausschuß hat mit Schreiben vom 5. Dezember 1984 erklärt, daß sein Zuständigkeitsbereich durch beide Vorlagen nicht oder kaum berührt werde und er deshalb auf eine mitberatende Stellungnahme dazu verzichte.

Der Innenausschuß hat beide Vorlagen in seinen Sitzungen am 24. Oktober und 12. Dezember 1984 in verbundener Beratung erörtert und beide Anträge jeweils mit Mehrheit seitens der Koalitionsfraktionen, den Antrag in Drucksache 10/536 gegen die Fraktion DIE GRÜNEN bei Enthaltung seitens der Fraktion der SPD und den Antrag in Drucksache 10/2065 gegen die Stimmen der Fraktion der SPD bei Enthaltung seitens der Fraktion DIE GRÜNEN abgelehnt.

II. Zum Beratungsverlauf

Im Rahmen der Beratungen hat sich der Ausschuß jeweils über den aktuellen Stand der Vorbereitungen zu dem Großversuch der Bundesregierung über die Auswirkungen von Geschwindigkeitsbegrenzungen auf das Emissionsverhalten von Pkw durch die Bundesregierung unterrichten lassen. Zu den Modalitäten des Großversuches und deren Bewertung durch die einzelnen Fraktionen ist auf die Ausführungen im Bericht des Innenausschusses zu Drucksache 10/2276 zu verweisen.

Grundlegend wurde seitens der Fraktion der CDU/CSU in bezug auf den Stellenwert der Diskussion um die Geschwindigkeitsbegrenzungen ausgeführt, daß im Rahmen der Beweggründe der Umweltpolitik der Fraktion der CDU/CSU an erster Stelle der Schutz der menschlichen Gesundheit stehe. Es sei unstrittig, daß die Kraftfahrzeugabgase sehr akut schädigende Wirkungen hätten und auch krebserregend seien. Die Schadstoffkonzentrationen im Fahrzeuginnern seien sehr hoch und es sei unstrittig, daß derzeit die Katalysatortechnik die einzige sei, die in diesem Zusammenhang der Gesundheitsvorsorge dienen könne. Ein Tempolimit bringe insoweit nichts. An zweiter Stelle stehe der Schutz der Umwelt — Gebäude und Vegetation. Es sei naheliegend, daß ein Tempolimit für den Schutz der Gebäude ebenfalls nichts erbringe, weil insoweit die Schadstoffkonzentrationen in den Ballungsgebieten und den Großstädten entscheidend seien und nicht die Schadstoffausstöße entlang der Autobahnen. Hinsichtlich des Schutzes der Vegetation sei die Frage, wieviel an prozentualer Reduzierung des Gesamtschadstoffausstoßes ein Tempolimit erbringen könnte. Die derzeit vorliegenden Erkenntnisse seien sehr widersprüchlich. Es sei zu klären, ob die Ergebnisunschärfe schon derart groß sei, daß der mögliche Nutzen nicht mehr gegeben sei. Bei dem Großversuch gehe es nicht um eine Verzögerung der Entscheidung, sondern darum, daß die Diskrepanz der bisher vorliegenden Ergebnisse auf der Basis einer genauen Untersuchung beseitigt werde und am Ende belastbare Ergebnisse vorlägen. Einflußparameter wie das reale Verkehrsverhalten seien bisher überhaupt nicht untersucht. Es gebe keinerlei Meßergebnisse, die dem genügten. Alle bisherigen Berechnungen basierten auf stationären Messungen nach abgestimmten Fahrzyklen. Es gebe keinerlei Verzögerungs- und keinerlei Beschleunigungsmessungen. Dies müsse im Großversuch ermittelt werden, so daß der von den Koalitionsfraktionen eingeschlagene Weg richtig sei, die Aussagen zur Frage der Reduzierung des Schadstoffausstoßes durch Geschwindigkeitsbegrenzungen auf eine solide Datenbasis zu stellen, um dann die politische Entscheidung treffen zu können. Diese Notwendigkeit ergebe sich auch, wenn man sich vor Augen führe, daß die Fraktion DIE GRÜ-

NEN in der Begründung ihres Antrages vor einem Jahr von 400 000 Tonnen Stickoxidreduzierung durch ein Tempolimit ausgegangen sei, während heute das Umweltbundesamt aufgrund der Untersuchungen anderer nach derzeitigem Erkenntnisstand 120 000 bis 182 000 Tonnen zugrunde lege, jedoch beispielsweise keine Abschätzungen zur Frage der Kohlenwasserstoffe auf Landstraßen abgeben könne. Seitens der Oppositionsfractionen werde immer so getan, als ob durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung, die einen Teilaspekt der in diesem Bereich insgesamt erörterten Maßnahmen darstelle, in überragender Weise eine Schadstoffminderung sofort realisiert werden könne. Im Rahmen der Diskussion um Geschwindigkeitsbegrenzungen sei jedoch das Bündel der von den Koalitionsfractionen vorgesehenen Maßnahmen im Zusammenhang mit der Einführung des schadstoffarmen Autos zu berücksichtigen. Jeder dadurch veranlaßte Neukauf eines Kraftfahrzeuges und jede dadurch veranlaßte Umrüstung führe mit Sicherheit zu Reduzierungen des Schadstoffausstoßes. Es wäre besser gewesen, derartige Maßnahmen sehr viel früher vorzusehen, als nunmehr Diskussionen über hypothetische Annahmen zu führen. Hinsichtlich der von den Koalitionsfractionen nunmehr vorgesehenen Maßnahmen sei in den 70er Jahren sehr viel Zeit vertan worden. In bezug auf die europäische Dimension der Problematik sei anzumerken, daß die Realität die Beschlußlage bereits überholt habe. Insoweit sei etwa auf die erstaunlich schnelle Entwicklung hinsichtlich der Einführung bleifreien Benzins zu verweisen, die erheblich rascher vorangehe, als dies nach der Beschlußlage auf EG-Ebene zu erwarten gewesen wäre. Zu der Forderung anderer europäischer Staaten in bezug auf die Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung in der Bundesrepublik Deutschland sei hervorzuheben, daß insoweit die realen Durchschnittsgeschwindigkeiten entscheidend seien und nicht die Tatsache, daß Geschwindigkeitsbegrenzungen vorgeschrieben seien. Darüber hinaus müsse berücksichtigt werden, daß einige Argumente aus anderen EG-Staaten nur zur Unterstützung der Interessenlage der dortigen Industrien vorgetragen würden. Es sei ferner notwendig, parallel zu dem Großversuch der Frage nach Ursachen- und Wirkungsbeziehungen nachzugehen. Es habe keinen Zweck, in der Abwägung mit volkswirtschaftlichen, verkehrspolitischen und weiteren Gesichtspunkten ein Tempolimit einzuführen, ohne daß irgendwelche belastbaren Hinweise über einen möglichen positiven Effekt für den Umweltschutz durch eine derartige Maßnahme vorlägen. Mögliche Entscheidungen könnten daher erst nach Beendigung des Großversuches erörtert werden. Im Rahmen einer derartigen Entscheidung sei es nicht auszuschließen, daß zu dem Zeitpunkt, zu dem die Entscheidung anstehe, eine völlig neue Situation im Hinblick auf die Wirkung der Maßnahmen zum Schadstoffarmen Auto gegeben und die Frage der Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen überholt sei. Dies könne gegenwärtig nicht vorhergesehen werden. Bevor jedoch in bezug auf die Frage der Geschwindigkeitsbegrenzungen eine Entscheidung gefällt werde, müsse mit aller Sicherheit abgeklärt werden, ob der Großversuch zu dem Er-

gebnis gelange, daß durch Geschwindigkeitsbegrenzungen eine Verbesserung der Luftreinhaltung erreicht werde, da eine Entscheidung in dieser Frage nicht nur die Luftreinhaltung betreffe, sondern eine Frage sei, die auch unter einer Reihe anderer Aspekte bedacht werden müsse.

Seitens der Fraktion der FDP wurde ergänzend angemerkt, daß es widersprüchlich sei, wenn seitens der SPD-Bundestagsfraktion der Großversuch als überflüssig abgelehnt werde und ein solcher in Hessen von einem SPD-regierten Bundesland durchgeführt werde. In bezug auf Geschwindigkeitsbegrenzungen im Ausland sei hervorzuheben, daß es derzeit nur ein Land gebe, das Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Autobahnen auch unter Umweltschutzgründen eingeführt habe. Die übrigen Länder hätten dies unter Verkehrssicherheitsgesichtspunkten und zur Energieeinsparung getan, so daß diese Länder gegenüber der Bundesrepublik Deutschland insoweit keine Vorwürfe erheben könnten.

Seitens der Fraktion der SPD war deren ablehnende Haltung gegenüber dem Großversuch unter Hinweis auf die Ausführungen in der Plenardebatte vom 4. Oktober 1984 sowie die Begründung des Antrages in Drucksache 10/2065 unterstrichen worden. In bezug auf die Ausgestaltung des Großversuchs bestärke sich die Annahme, daß versucht werde, die Entscheidung in dieser Frage zu verzögern, so daß dieser nur eine Alibifunktion habe. In Anbetracht der derzeitigen Schadenslage müsse alles getan werden, was vermutlich nützlich sei. Dies müsse den Bürgern in deren eigenem Interesse zugemutet werden. Ein weiteres Jahr mit einer derartigen Maßnahme zuzuwarten, sei politisch unverantwortlich. Von daher müßte der Weg beschritten werden, sofort Geschwindigkeitsbegrenzungen einzuführen und wenn dann Zweifel an der Wirksamkeit dieser Maßnahme aufträten, einen Großversuch darüber durchzuführen, welche Meßwerte auf Strecken ermittelt werden könnten, auf denen keine Geschwindigkeitsbegrenzungen bestünden. Festzuhalten bleibe, daß der Bundeskanzler erklärt habe, der Großversuch werde Ende August 1985 beendet sein und dies nunmehr nicht haltbar sei. Die Fraktion der SPD bestehe daher auf Annahme ihres Antrages. In bezug auf den Antrag der Fraktion DIE GRÜNEN enthalte sie sich der Stimme, weil dieser eine endgültige Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen vorsehen wolle und die Möglichkeit der Festsetzung einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h für Wohnstraßen in geschlossenen Ortschaften nicht vorsehe.

Seitens der Fraktion DIE GRÜNEN war im Rahmen der Beratungen eine aktualisierte Begründung zu dem Antrag in Drucksache 10/536 vorgelegt worden. Darin wird folgendes ausgeführt: Wesentlicher Grund für die Rücküberweisung des Antrages sei der von der Bundesregierung in Aussicht gestellte „Großversuch Tempolimit“ gewesen. Die Fraktion DIE GRÜNEN lehne den von der Bundesregierung in Auftrag gegebenen „Großversuch“ grundsätzlich ab, weil die wichtigsten Eingangsdaten für die geplanten Berechnungen und Versuche schon jetzt hinreichend bekannt seien. Beispielsweise würden

in den Niederlanden und in der Schweiz je 50, beim TÜV-Essen 20 Fahrzeuge jeweils bestandsrepräsentativ hinsichtlich ihrer Schadstoffabgabe untersucht. Der TÜV-Rheinland überprüfe gerade im Auftrag des Umweltbundesamtes weitere Fahrzeuge. Das Zwischenergebnis zeige nur unwesentliche Abweichungen von den bisherigen Daten. Bei den untersuchten Fahrzeugen handele es sich um 50 Pkw's, repräsentativ ausgesucht, der Jahrgänge 1978 bis 1983, bei denen im vierten Gang bei 55 bis 150 km/h gemessen werde. Es würden nur Fahrzeugtests (keine Motortests) durchgeführt. Das Battelle-Institut messe zur Zeit die Geschwindigkeitsverteilung auf stadtnahen Autobahnen unter Einbeziehung von Beschleunigungsprofilen. Das für den Großversuch geplante Vermessen von 350 Fahrzeugen dauere bei sinnvoller Anstellung weit länger als ein Jahr und bringe keine wesentliche Änderung der Schadstoffabschätzungen. Auch beim Großversuch müsse die Schadstoffabgabe im wesentlichen auf dem Prüfstand ermittelt und über Kilometerleistung, Straßenart und Fahrverhalten auf alle Pkw's hochgerechnet werden. Ein zweites Ziel des Großversuches, nämlich die Erfassung der Dynamik des Verkehrsflusses, werde nur zu einer Erhöhung der errechneten Schadstoffminderungen führen können, denn unbestreitbar verlaufe der Verkehrsfluß bei Tempolimit harmonischer, also mit weniger Beschleunigungs- und Abbremsvorgängen. Dies gehe bereits aus der Tatsache hervor, daß bei zunehmender Verkehrsdichte auf vierspurigen Autobahnen ein Absinken der Leistungsfähigkeit bei fehlender Geschwindigkeitsbegrenzung bereits bei 2 400 Fahrzeugen pro Stunde eintrete, bei Tempolimit 100 aber erst bei 4 000 Fahrzeugen pro Stunde. Das vom Bundesverkehrsminister gebrauchte Argument, bei 98% aller Straßen bestehe ein Tempolimit, halte die Fraktion DIE GRÜNEN für irreführend. Wichtig für die Berechnung der Emissionsminderung durch ein Tempolimit 100 auf Autobahnen und 80 auf Landstraßen sei nicht die Straßenlänge, sondern zum einen die auf den Straßen gefahrenen Autokilometer und zum anderen die spezifische Stickoxidemission auf diesen Straßen pro Autokilometer. Obwohl die Autobahnen rund 2% des Straßennetzes ausmachten, würden auf ihnen ca. 26% des Pkw-Verkehrs abgewickelt. Außerdem sei die spezifische Stickoxidemission pro Kilometer Fahrstrecke auf Autobahnen höher, weil dort die Geschwindigkeit bedeutend höher liege als auf den anderen Straßen. Deshalb würden auf Autobahnen rund 45% der Stickoxidemissionen des gesamten Pkw-Verkehrs freigesetzt. Durch ein Tempolimit 100 könnte diese Emission um ein Drittel reduziert werden. Bei dieser Berechnung sei berücksichtigt worden, daß auf einem Teil der Autobahnen bereits ein Tempolimit vorgeschrieben sei. Auch der Verband der Deutschen Automobilindustrie warte seit der Anhörung im Innenausschuß des Deutschen Bundestages unablässig mit Behauptungen in der Öffentlichkeit auf, die längst widerlegt, ja als unseriös bezeichnet worden seien. In diesem Zusammenhang müsse auf die hauptsächlich vorgebrachten Argumente des Verbandes der Automobilindustrie eingegangen werden. So werde behauptet, daß ein Tempolimit zwar die Emissionen an Stick-

oxiden verringern, dafür aber die Emissionen von Kohlenmonoxid und Kohlenwasserstoffen erhöhen würde. Dieses Argument beruhe — wie bereits während der Sitzung des Innenausschusses habe bewiesen werden können — auf falschen Eingangsdaten, falschen Geschwindigkeitsdifferenzen und simplen Rechenfehlern. Zum Beleg seiner Aussage ziehe der Verband der Automobilindustrie Meßwerte des TÜV-Rheinland für Geschwindigkeiten von 100 km/h und 60 km/h heran. Er behaupte, bei 60 km/h würden die CO- und HC-Emissionen höher als bei 100 km/h liegen. Der Verband der Automobilindustrie übersehe dabei, daß die höhere Geschwindigkeit bei diesen Abgasmessungen gleichmäßig gefahren worden sei (sie solle eine Autobahnfahrt mit konstanter Geschwindigkeit darstellen), die niedrigere Geschwindigkeit jedoch zu einer ungleichmäßigen Fahrt mit Halt, Leerlauf, Beschleunigung usw. gehöre (sie solle für Vorortverkehr bzw. Landstraße typisch sein). Es ist nun prinzipiell falsch, aus diesen Daten abzuleiten, daß auch eine niedrigere Fahrgeschwindigkeit auf Autobahnen zu einer Erhöhung von CO und HC führe. Der Verband der Automobilindustrie tue jedoch gerade dieses: Die ungünstigen Einflüsse des Abbremsens, des Anhaltens im Leerlauf und des Beschleunigens bei nicht kreuzungsfreien Straßen würden auf den Autobahnverkehr übertragen und es werde behauptet, dies seien die Folgen einer niedrigeren Fahrgeschwindigkeit. Die Realität sehe anders aus: Vergleiche man Emissionsmeßwerte bei gleichmäßigen Geschwindigkeiten untereinander, z. B. bei 90 km/h und 120 km/h, so ergebe sich bei schnellerer Fahrt ein deutlicher Anstieg nicht nur der Stickoxid-, sondern auch der CO-Emission und auch ein höherer HC-Ausstoß. Eine Verringerung der Fahrgeschwindigkeit reduziere umgekehrt sowohl die Stickoxid- als auch die CO- und HC-Emissionen. Außerdem habe — wie inzwischen bereits allgemein bekannt geworden sei — der Verband der Automobilindustrie die durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Autobahnen erreichbare Stickoxidreduzierung erheblich zu niedrig angegeben. Der Verband der Automobilindustrie habe die heutige mittlere Geschwindigkeit der Personenkraftwagen auf Autobahnen mit 97 km/h angegeben, die sich bei Einführung eines Tempolimits auf durchschnittlich 91 km/h reduzieren würde. Die jetzt vorliegenden Berechnungen der Bundesanstalt für das Straßenwesen ergäben vielmehr 112,3 km/h als mittlere Geschwindigkeit auf Autobahnen. Sie schätze bei Tempolimit 100 eine mittlere Geschwindigkeit von 95 km/h. Die Bundesanstalt für das Straßenwesen erwarte also eine deutlich höhere Geschwindigkeitsreduktion (17,3 km/h) als der Verband der Automobilindustrie (6 km/h). Es müsse betont werden, daß die Bundesanstalt für das Straßenwesen eine große Zahl von Verkehrsmeßstellen unterhalte und laufende Auswertungen zum Verkehrsablauf langjährig vorgenommen habe und vornehme. Ein einjähriger Großversuch könne daher die statistisch besser abgesicherten Ergebnisse der Bundesanstalt für das Straßenwesen nicht korrigieren. Die streckenbezogene Stickoxidemission werde vom Verband der Automobilindustrie ebenfalls erheblich zu niedrig angegeben. Die der Berechnung vom

Verband der Automobilindustrie zugrunde gelegten Werte seien nicht belegt worden. Sowohl von öffentlicher Seite als auch von sonstigen Organisationen würden demgegenüber Emissionsfaktoren verwendet, die um etwa 50 % höher lägen. Als Folge dieser fehlerhaften Berechnungsgrundlage habe der Verband der Automobilindustrie den Emissionsrückgang auf Autobahnen als Folge eines Tempolimits 100 mit nur 15 000 Tonnen Stickoxide pro Jahr angegeben. Auch die in der ergänzenden Stellungnahme des Geschäftsführers des Verbandes der Automobilindustrie gemachten Ausführungen zur Berechnung der Stickoxidemissionen könnten nicht nachvollzogen werden. Während die Berechnungsgrundlagen in der Anhörung des Innenausschusses als offizielles Material des TÜV-Rheinland zu einem späteren Zeitpunkt dann als persönlich mitgeteilte Daten bezeichnet worden seien, sei in der ergänzenden Stellungnahme (Ausschußdrucksache 10/40) das Merkblatt über die Luftverunreinigungen an Straßen (MLaS/82) genannt. Dieses Merkblatt sei jedoch ausschließlich zur Abschätzung der Immissionskonzentrationen in der näheren Umgebung von Straßen ohne oder mit geringer Randbebauung geeignet, z. B. im Rahmen der Bewertung straßenplanerischer Alternativen. Es diene zur Ermittlung der Emissionsjahresmittelwerte und 95-Perzentile u. a. von NO und NO₂ und nicht zur Berechnung der Emissionsmengen. Der eingeschränkte Anwendungsbereich werde in der Einleitung des Merkblattes deutlich herausgestellt. Es sei unwissenschaftlich, dieses mit einer völlig anderen Zielsetzung erarbeitete Material zur Emissionsermittlung zu benutzen. Der Aussage des Verbandes der Automobilindustrie, daß die Stickoxide von Kraftfahrzeugen überwiegend als NO emittiert würden und daher bei der üblichen Abgabe der Emissionsstatistiken eine ungerechtfertigte Überbewertung in den offiziellen Emissionsstatistiken stattfinde, sei entgegenzuhalten, daß auch im Kraftwerks-, Industrie- und Haushaltsbereich dieses Verfahren üblich sei. An den Relationen zwischen den einzelnen Verursachergruppen ändere sich dadurch nichts. Die vom Verband der Automobilindustrie in der Anhörung und in der ergänzenden Stellungnahme geäußerte Behauptung, eine eindeutige Tendenz des Emissionsverlaufs innerhalb und zwischen den einzelnen Schwungmassenklassen sei nicht zu erkennen, werde durch die vom Verband der Automobilindustrie der Anlage 2 beigefügte Tabelle (Seite 13) selbst entkräftet: Ohne Ausnahme sei ein Anstieg der Emissionen in Anhängigkeit von der Fahrzeugmasse und der Fahrgeschwindigkeit zu erkennen. Abschließend müsse die Fraktion DIE GRÜNEN feststellen, daß während der

neuerlichen Beratungen zu dem Antrag in Drucksache 10/536 keine neuen Erkenntnisse hätten gewonnen werden können. Sie vermute, daß dies auch nicht in der Absicht derjenigen Fraktionen liege, die einer Rücküberweisung zugestimmt hätten. Vielmehr seien hierfür vordergründig-taktische politische Motive ausschlaggebend gewesen. Auch der geplante Großversuch diene nur als Alibi-Argument; um die Emissionsminderung „auf die Tonne genau“ festzustellen, könnte man bis zum Sanktimmerleinstag forschen und hätte so immer ein Alibi für unterlassene Entscheidungen. Aber auch eine unterlassene Entscheidung stelle eine Entscheidung dar, in diesem Falle gegen den Wald. Durch die Entscheidung, bis heute kein Tempolimit einzuführen, seien schon rund 300 000 Tonnen Stickoxide unnötig emittiert worden. Das sei z. B. das Vierfache des Wertes, um den die Ergebnisse der einzelnen Untersuchungen über die Emissionsminderung eines Tempolimits noch auseinanderlägen. Die bisher ablehnende Haltung des Bundesinnenministers gegenüber einer Beteiligung der Umweltschutzverbände am Großversuch ließen wenig Hoffnung auf ein einwandfreies Ergebnis aufkommen. Von daher schlage die Fraktion DIE GRÜNEN vor, dem Deutschen Bundestag die Annahme des Antrages in Drucksache 10/536 zu empfehlen. Diese Ausführungen waren im Rahmen der Beratungen unterstrichen und nochmals auf die Aussage im Bericht des Umweltbundesamtes verwiesen worden, wonach die vereinfachende Rechnung mit mittleren Anteilen und Fahrzeugeigenschaften dazu führe, daß die Emissionen und die Geschwindigkeitsabhängigkeit tendenziell zu niedrig angegeben würden, d. h. der Effekt von Geschwindigkeitsbegrenzungen in Wirklichkeit größer sei, als im Bericht des Umweltbundesamtes berechnet worden sei. Gerade in bezug auf die Einführung eines Tempolimits bestünde Gelegenheit zu demonstrieren, was Vorsorgepolitik bedeute, d. h. dann, wenn in ausreichendem Maße Belege dafür zur Verfügung stünden, daß Maßnahmen sinnvoll seien, diese auch zu ergreifen. In bezug auf die Argumente der Koalitionsfraktionen wurde seitens der Fraktion DIE GRÜNEN hervorgehoben, daß selbst dann, wenn das schadstoffarme Auto zu dem von der Fraktion DIE GRÜNEN vorgeschlagenen Termin bis 1. Januar 1986 eingeführt worden wäre, es noch viele Jahre gedauert hätte, bis die durch eine sofortige Geschwindigkeitsbegrenzung mögliche Reduzierung der Schadstoffmenge erreicht sei. Dem Antrag der Fraktion der SPD könne die Fraktion DIE GRÜNEN wegen der bestehenden Unterschiede nicht zustimmen und enthalte sich deswegen insoweit der Stimme.

Bonn, den 12. Dezember 1984

Schmidbauer Duve Dr. Ehmke (Ettlingen)

Berichterstatte

