Deutscher Bundestag
10. Wahlperiode

Drucksache 10/2772

21. 01. 85

Sachgebiet 2129

Beschlußempfehlung und Bericht

des Innenausschusses (4. Ausschuß)

zu dem Antrag der Fraktion der SPD
— Drucksache 10/2276 —

Großversuch der Bundesregierung zum Tempolimit

A. Problem

Die Bundesregierung soll aufgefordert werden, bei der Festlegung von Einzelheiten des Großversuches zum Tempolimit auch Umweltverbände zu beteiligen und in die den Großversuch begleitende Sachverständigengruppe auch Experten wie z. B. von der Technischen Universität Berlin und dem Institut für Energie- und Umweltforschung in Heidelberg aufzunehmen.

B. Lösung

Ablehnung des Antrages

Mehrheitsentscheidung im Ausschuß

C. Alternativen

Die Fraktion der SPD besteht auf Annahme des Antrages.

D. Kosten

keine

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

den Antrag — Drucksache 10/2276 — 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)

Der Antrag der Fraktion der SPD wurde in der 108. Sitzung des Deutschen Bundestages am 6. Dezember 1984 beraten und an den Innenausschuß federführend sowie an den Ausschuß für Verkehr zur Mitberatung überwiesen.

Der Ausschuß für Verkehr hat in seiner Sitzung am 12. Dezember 1984 mit Stimmenmehrheit die Ablehnung des Antrages empfohlen und ferner darauf hingewiesen, daß sich der projektbegleitende Ausschuß, der auch an der Vorbereitung des Großversuches beteiligt sei, aus Vertretern der zuständigen Ressorts, aus Vertretern der Länder, der Bundesanstalt für das Straßenwesen, dem Umweltbundesamt und aus vier unabhängigen Professoren zusammensetzte. Eine Vergrößerung dieses Gremiums erschwere die Arbeit und führe zu erheblichen Zeitverzögerungen. Wenn Personen in das Gremium aufgenommen würden, die sich bereits auf ein Tempolimit festgelegt hätten, so würde dies zu unabsehbaren Berufungsfällen auch für die Gegner einer solchen Regelung führen.

Der Innenausschuß hat die Vorlage in seiner Sitzung am 12. Dezember 1984 beraten und mit Mehrheit seitens der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktion der SPD bei Enthaltung seitens der Fraktion DIE GRÜNEN beschlossen, den Antrag abzulehnen.

Im Rahmen seiner Beratungen hat sich der Innenausschuß zunächst seitens der Bundesregierung über den von ihr vorgesehenen Großversuch zur Frage der durch Geschwindigkeitsbegrenzungen möglichen Reduzierung des Schadstoffausstoßes von Kraftfahrzeugen unterrichten lassen. Seitens der Bundesregierung war insoweit dargelegt worden, daß der Großversuch über die Auswirkungen von Geschwindigkeitsbegrenzungen auf das Emissionsverhalten von Personenkraftwagen angelaufen sei. Auftragnehmer sei die Vereinigung der Technischen Überwachungsvereine. Es habe eine sehr schnelle Klärung darüber gegeben, daß die Vereinigung der Technischen Überwachungsvereine beauftragt werden sollte, weil insoweit von der Kapazität und dem fachlichen Potential die Voraussetzungen dafür gegeben seien, möglichst rasch zu einem Ergebnis zu kommen. Die Vereinigung der Technischen Überwachungsvereine habe von Beginn an ein geschlossenes Konzept vorgelegt. Dies sei in einigen Detailpunkten nochmals überarbeitet worden. Im Grundsatz habe sich daran nichts geändert. Ziel des Versuches sei es, gesicherte Erkenntnisse über das Abgasverhalten der Personenkraftwagen unter den tatsächlichen Bedingungen des Straßenverkehrs zu erhalten. Der Versuch werde auf Autobahnen ausgeführt und bestehe aus vier Elementen — verkehrstechnische Untersuchungen und Geschwindigkeitsuntersuchungen, Schadstoffemissionsermittlungen für Einzelfahrzeuge auf Rollenprüfständen, Berechnung der Gesamtemissionen des PKW-Verkehrs sowie parallel dazu Emissionsmessungen entlang der Bundesautobahnen. Die Ergebnisse würden in der zweiten Novemberhälfte 1985 vorliegen. Das entsprechende Gutachten werde im Dezember 1985 erstellt sein. Die Vereinigung der Technischen Überwachungsvereine habe zwar einen Zeitraum von 14 Monaten für die Durchführung des Versuches als notwendig angesehen. Dies hätte jedoch bedeutet, daß die Ergebnisse erst Anfang 1986 vorgelegen hätten. Die Verkürzung der Frist sei dadurch möglich geworden, daß die Messungen auf den Straßen nicht mehr bis zum Oktober ausgedehnt, sondern im September beendet würden und nicht nur auf die Rollenprüfstände der Technischen Überwachungsvereine, sondern auch auf andere in der Bundesrepublik Deutschland vorhandenen Rollenprüfstände zurückgegriffen werde. Hinsichtlich der Abkürzung des Versuches sei hervorzuheben, daß zwar ein längerer Zeitraum besser gewesen wäre. Ziel müsse es allerdings sein, ein möglichst günstiges Verhältnis zwischen Zeitaufwand und optimalem Ergebnis zu erreichen. Dies sei im Hinblick auf die derzeitigen Planungen nach Auffassung der Bundesregierung der Fall. Die Reduzierung des Versuchsablaufs um zweieinhalb Monate sei in voller Übereinstimmung mit der Vereinigung der Technischen Überwachungsvereine erfolgt. Die Sachverständigen hätten bestätigt, daß sie in der Lage seien, die Ergebnisse in dem nunmehr festgelegten Zeitraum vorzulegen. Die Durchführung des Auftrages sei zwar in erster Linie Sache der Vereinigung der Technischen Überwachungsvereine. Das Vorhaben werde jedoch durch einen Projektbeirat beratend begleitet. Dieser bestehe aus vier Wissenschaftlern, vier Mitgliedern der Bundesregierung, d. h. Vertretern des BMV, des BMI, des BMWi und des BMFT, einem Vertreter des Umweltbundesamtes und der Bundesanstalt für das Straßenwesen, ferner drei Vertreter der Bundesländer Bayern, Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen. Die in den Projektbeirat berufenen Wissenschaftler seien im Hinblick darauf ausgewählt worden, daß sich ein Teil des Beirates vorrangig mit verkehrswirtschaftlichen und verkehrspolitischen Fragen auseinandersetze, während sich ein zweiter Teil des Beirates vor allem mit den technischen Fragen befasse. Professor Dr. Helling von der Technischen Hochschule in Aachen sei für Fragen der Kfz-Technik zuständig. Die Professoren Dr. Leutzbach aus Karlsruhe und Dr. Steierwald aus Stuttgart befaßten sich mit Fragen der Verkehrstechnik. Aus diesem Bereich seien zwei Wissenschaftler ausgewählt worden, weil dieses Gebiet sehr wichtig sei. Ferner sei Professor Dr. Pischinger von der Technischen Hochschule Aachen berufen worden, der Fachmann für Abgasfragen sei. Der Beirat habe eine erste Sitzung am 22. November 1984 durchgeführt und das Projekt in der derzeit vorgesehenen Form gebilligt. Er werde den Versuch während der gesamten Zeit beratend begleiten und

dabei in Abständen von drei Monaten Anhörungen von anderen interessierten gesellschaftlichen Gruppen und Sachverständigen, d. h. auch den von den Oppositionsfraktionen geforderten, durchführen. Diese Verfahrensweise sei gewählt worden, weil ein derartiger Projektbeirat nur bis zu einer bestimmten Größenordnung effektiv arbeiten könne. Die Anhörungen des Beirates seien ein Versuch, in dessen Meinungsbildungsprozeß alle denkbaren Auffassungen einzubringen. Dies sei ein häufig praktiziertes Verfahren. In bezug auf die Außerortsstraßen sei darauf hinzuweisen, daß diese in den laufenden Großversuchen deswegen nicht einbezogen seien, weil bei deren Berücksichtigung nach Auskunft der Vereinigung der Technischen Überwachungsvereine eine Versuchsdauer von zwei bis drei Jahren zur Verfügung stehen müßte. Dies sei darauf zurückzuführen, daß die Verhältnisse bei den Außerortsstraßen ungleich vielschichtiger seien als in bezug auf die Autobahnen. Im Rahmen der Durchführung des Versuches auf Autobahnen würden jedoch Überlegungen angestellt, inwieweit in begrenztem Umfang auch Außerortsstraßen in den Versuch mit einbezogen werden könnten. Diese Überlegung sei noch nicht abgeschlossen. Im Hinblick auf die Außerortsstraßen sei ferner daran zu erinnern, daß die Autobahnen hinsichtlich ihrer Bedeutung im Zusammenhang mit der Frage möglicher Reduzierungen des Schadstoffausstoßes durch Geschwindigkeitsbegrenzungen wichtiger seien. Das Umweltbundesamt sei in seinem Gutachten davon ausgegangen, daß etwa zwei Drittel der möglichen Reduktionen durch die untersuchten Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Autobahnen zu erreichen seien. Von daher sei es gerechtfertigt, den Schwerpunkt der Untersuchungen in bezug auf die Autobahnen durchzuführen. Nach Vorlage der Ergebnisse über den Großversuch werde die Bundesregierung schnell eine Entscheidung herbeiführen, ohne daß dies derzeit in Wochen oder Monaten angegeben werden könne. Dies hänge von den Ergebnissen des Versuches ab.

Seitens der Fraktion der CDU/CSU war es ausdrücklich begrüßt worden, daß der Projektbeirat in regelmäßigen Abständen Anhörungen durchführen wolle und dadurch die Möglichkeit gegeben sei, Sachverständige, wie sie von der Fraktion der SPD vorgeschlagen seien, zu hören. Hinsichtlich der Ausgestaltung des Versuches war in bezug auf die Außerortsstraßen hervorgehoben worden, daß dann wenn sich zeige, daß die Probleme in bezug auf die Außerortsstraßen besonders schwierig seien und zu deren Lösung ein erheblich größerer Zeitbedarf bestehe, richtigerweise nur vorgesehen werden könne, daß mit aller Sorgfalt die Lösung der Probleme in bezug auf die Außerortsstraßen parallel zu dem Versuch auf Autobahnen in Angriff genommen würden. Im Rahmen der Durchführung des Versuches auf Autobahnen stehe zu erwarten, daß bestimmte Probleme, die auch auf Außerortsstraßen aufträten, einer Lösung zugeführt würden. Parallel dazu werde — wie vorgesehen — auch zu untersuchen sein, inwieweit sich Verkehrsverlagerungen, Pulkbildungen und Akzeptanzfragen im Hinblick auf die einzelnen Straßentypen ergäben. Soweit dies im Rahmen des Versuchsverlaufes möglich sei, könnten dann auch verstärkt Fragen untersucht werden, die sich in bezug auf die Außerortsstraßen stellten. Die Fraktion der CDU/CSU begrüße es, daß die Bundesregierung den Großversuch zügig einleite und geht davon aus, daß sie den Innenausschuß im Verlaufe des Großversuches weiter unterrichte. Auch dann könnten jeweils noch zusätzliche Vorschläge eingebracht werden, die im weiteren Verlauf des Großversuches berücksichtigt werden könnten. Die Fraktion der CDU/CSU stimme der Vorgehensweise der Bundesregierung hinsichtlich des Großversuches nachdrücklich zu. Sie schließe sich inhaltlich voll der Stellungnahme des Ausschusses für Verkehr an und lehne daher den Antrag der Fraktion der SPD ab.

Seitens der Fraktion der FDP war es ebenfalls als richtig angesehen worden, daß in bezug auf den gleitenden Projektbeirat eine kleine Anzahl anerkannter Fachleute ausgewählt worden sei. Hinsichtlich der Ausgestaltung des Großversuches war es bedauert worden, daß in absehbarer Zeit über Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Außerortsstraßen keine gesicherte Erkenntnisse zu erlangen seien. Allerdings sei es in der Tat so, daß zwei Drittel der behaupteten möglichen Schadstoffreduzierungen bei Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Autobahnen unterstellt würden. Im Hinblick darauf sei es richtig, bei den Autobahnen anzusetzen. Hinzuweisen sei ferner darauf, daß die Durchschnittsgeschwindigkeit auf Außerortsstraßen unter 80 km/h liege, so daß in bezug auf Außerortsstraßen die Durchschnittsgeschwindigkeit im Gegensatz zu Autobahnen unter der geforderten Geschwindigkeitsbegrenzung liege. Dies müsse im Rahmen der Diskussion ebenfalls berücksichtigt werden. Seitens der Fraktion der FDP war die Bundesregierung ferner aufgefordert worden, intensiv zu prüfen, ob es möglich sei, ebenso wie in der Luftfahrt unter völlig realistischen Begleitumständen auf einem Simulator, in dem das gesamte bundesdeutsche Wegestreckennetz und gleichzeitig die einzelnen Vorgänge beim Fahren eines Kraftfahrzeuges eingespeichert seien, eine realistische Auswertung auch unter verschiedenen Temperaturbedingungen und anderen Begleitumständen zu erhalten. Von Fachleuten, die derartige Simulatoren für die Luftfahrt herstellten, sei dargelegt worden, daß es überhaupt kein Problem wäre, in kürzester Zeit einen derartigen Simulator einrichten zu können. Dies würde zumindest zur begleitenden Unterstützung des Großversuches mehr erbringen, als ein reiner Rollenprüfstand. Im übrigen hat sich die Fraktion der FDP in bezug auf die Ablehnung des Antrages der Fraktion der CDU/CSU angeschlossen.

Seitens der Fraktion der SPD war deren ablehnende Haltung gegenüber der Durchführung des Großversuches unter Bezugnahme auf die Begründung zu dem Antrag in Drucksache 10/2276 und entsprechende Ausführungen in verschiedenen Plenardebatten unterstrichen worden. Die Fraktion der SPD hat die Realisierung des in dem Antrag enthaltenen Anliegens nach wie vor als notwendig angesehen und beantragt, der Vorlage zuzustimmen.

Seitens der Fraktion DIE GRÜNEN war im Rahmen der Beratungen ein ähnlicher Antrag wie derjenige in Drucksache 10/2276 vorgelegt worden, in dem allerdings die Sachverständigen und die Institutionen, die in den Projektbeirat berufen werden sollten, konkret benannt worden waren. Von daher sollte der Bundesminister des Innern aufgefordert werden, Professor Dr. Klaus Traube, Technische Universität Berlin, Dr. Ulrich Höpfner, Institut für Energie und Umwelt in Heidelberg als Vertreter der Umweltschutzverbände BBU und BUND in den Projektbeirat zu berufen. Der Ausschuß hat diesen Antrag durch die Ablehnung des Antrages in Drucksache 10/2276 als erledigt angesehen. Zur Ausgestaltung des Großversuches war es seitens der Fraktion DIE GRÜNEN im Rahmen der Beratungen mit Nachdruck bemängelt worden, daß dieser nur auf Autobahnen durchgeführt werde. Aus den Stellungnahmen des Umweltbundesamtes und der Bundesanstalt für das Straßenwesen sowie von anderen Sachverständigen sei bekannt, daß gerade durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf den Landstraßen ein ganz erheblicher Anteil von Schadstoffreduzierungen erreicht werden könne und deren Einbeziehung daher besonders dringlich sei.

Bonn, den 12. Dezember 1984

Schmidbauer **Duve** **Dr. Ehmke (Ettlingen)**

Berichterstatter

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 5300 Bonn
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 08 21, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51
ISSN 0722-8333