

## **Beschlußempfehlung und Bericht**

**des Ausschusses für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit  
(21. Ausschuß)**

- a) zu dem Entschließungsantrag der Abgeordneten Müller (Düsseldorf), Antretter, Dr. Hauff, Schäfer (Offenburg), Dr. Vogel und der Fraktion der SPD  
— Drucksache 10/4387 —

**zur dritten Beratung des Entwurfs des Haushaltsgesetzes 1986**

**hier: Einzelplan 06**

**Geschäftsbereich des Bundesministers des Innern**

- b) zu dem Antrag der Fraktion DIE GRÜNEN  
— Drucksache 10/5050 (neu) —

**Großversuch Tempo 100**

- c) zu dem Antrag der Fraktion DIE GRÜNEN  
— Drucksache 10/2059 —

**Abgasverminderung bei Lastkraftwagen als Notmaßnahme gegen das Waldsterben**

- d) zu dem Antrag des Abgeordneten Drabiniok und der Fraktion DIE GRÜNEN  
— Drucksache 10/2759 —

**Zwölf autofreie Sonntage im Jahr**

- e) zu dem Entschließungsantrag der Abgeordneten Frau Hönes, Dr. Schierholz, Schulte (Menden) und der Fraktion DIE GRÜNEN  
— Drucksache 10/4703 —

**zur Großen Anfrage der Abgeordneten Lenzer, Gerstein, Dr. Bugl, Boroffka, Carstensen (Nordstrand), Engelsberger, Keller, Maaß, Frau Dr. Neumeister, Schneider (Idar-Oberstein), Seesing, Dr. Warrikoff und Genossen und der Fraktion der CDU/CSU sowie der Abgeordneten Dr.-Ing. Laermann, Neuhausen, Kohn, Dr. Rumpf, Frau Seiler-Albring, Dr. Hirsch, Baum, Beckmann und der Fraktion der FDP**

**Forschungen zu Ursachen der Waldschäden**

**f) zu dem Entschließungsantrag der Fraktion DIE GRÜNEN  
— Drucksache 10/5165 —**

**zur Großen Anfrage der Abgeordneten Frau Dr. Hartenstein, Dr. Hauchler, Bachmaier, Frau Blunck, Duve, Dr. Hauff, Klehm, Lennartz, Müller (Düsseldorf), Müntefering, Reuter, Schäfer (Offenburg), Stahl (Kempen), Frau Weyel, Kießlinger, Jansen, Dr. Vogel und der Fraktion der SPD**

**Volkswirtschaftliche Verluste durch Luftverschmutzung**

**A. Problem**

*Zu a)*

Nach Auffassung der Fraktion der SPD ist die Entscheidung der Bundesregierung vom 19. November 1985, keine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Bundesautobahnen und Landstraßen einzuführen, falsch. Die Chance, mit einer rasch wirkenden Maßnahme dem Wald zu helfen, Menschenleben zu retten und Energie zu sparen, sei damit vertan.

Mit dem Entschließungsantrag der Fraktion der SPD unter a) soll die Festlegung getroffen werden, daß

- das Tempolimit von 100 km/h auf Bundesautobahnen zur drastischen Schadstoffminderung geeignet ist, da eine gute Befolgung eine Minderung der Schadstoffmenge um über 30% bewirkt,
- die Befolgung des Tempolimits durch geeignete Maßnahmen erreicht werden muß,
- Schadstoffminderungen, die durch Tempo 80 km/h auf Außerortsstraßen zu erzielen sind, in die Berechnungen miteinzubeziehen sind,
- die Verkehrssicherheit bei der Entscheidung für eine Geschwindigkeitsbegrenzung mitzuberücksichtigen ist,
- keine schneller wirksamere Maßnahme zur Minderung der Schadstoffemissionen und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Bundesautobahnen und Landstraßen als Tempo 100 km/h bzw. 80 km/h denkbar ist,
- der schadstoffarme PKW durch den Verzicht auf die obligatorische Einführung der US-Grenzwerte diese Maßnahmen nicht ersetzen kann.

Aus diesen Gründen sei die Einführung von Tempo 100 km/h auf Bundesautobahnen und 80 km/h auf Landstraßen für die Dauer von vier Jahren das Gebot der Stunde.

*Zu b)*

Die Fraktion DIE GRÜNEN kommt aus ähnlichen Erwägungen zur Forderung eines Tempolimits von 100 km/h auf Auto-

bahnen und 80 km/h auf Außerortsstraßen, für das die Bundesregierung sich auch innerhalb der EG-Gemeinschaft einsetzen soll.

Mit ihrem Antrag soll darüber hinaus festgestellt werden, daß die Bundesregierung die Minderungseffekte durch andere Maßnahmen (z. B. EG-Grenzwerte, steuerliche Erleichterungen, LKW) zu optimistisch abgeschätzt hat.

Zu c)

Mit dem Antrag der Fraktion DIE GRÜNEN soll die Bundesregierung aufgefordert werden,

- unverzüglich Maßnahmen zur wirksamen Abgasverminderung bei Lastkraftwagen durchzuführen,
- in den Verhandlungen mit den Mitgliedstaaten und den Gremien der Europäischen Gemeinschaft auf einer europäischen verbindlichen Einführung von Grenzwerten nach dem Stand der Technik auch bei Lastkraftwagen zu bestehen.

Zu d)

Mit dem Antrag der Fraktion DIE GRÜNEN wird die Bundesregierung aufgefordert,

ein gesetzliches Fahrverbot an zwölf Sonntagen eines jeden Jahres für alle motorisierten Individualverkehrsmittel zu erlassen.

Zu den Vorlagen unter a) bis d) hat die SPD-Gruppe im Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit in der 11. Sitzung des Ausschusses am 22. Oktober 1986 einen Vorschlag zur Beschlußempfehlung eingebracht.

Sie empfiehlt dem Deutschen Bundestag

zu den o. a. Anträgen im wesentlichen dahin gehend Stellung zu nehmen, daß

- in der ungebrochenen Schadensentwicklung des Waldes ein dramatischer Anlaß besteht, mehr als bisher zur Schadstoffminderung der Luft zu tun. Die Schadstoffe aus der Kfz-Emission zählen nach ihrer Beschaffenheit und Menge zu den Hauptverursachern des Waldsterbens; sie sind während der letzten Jahre nicht abgesenkt worden,
- das Konzept der Bundesregierung zur Einführung des schadstoffarmen PKW sich als Fehlschlag erwiesen hat,
- von allen als schadstoffreduziert anerkannten Fahrzeugen allein 45% längst zugelassene Diesel-PKW sind, die statt durch den Einbau weiterer Schadstoffminderungstechniken lediglich durch Umschreibung in die Kategorie der Schadstoffarmut aufgestiegen sind.

Zu dem in dem oben angeführten Vorschlag der SPD-Gruppe für unverzichtbar gehaltenen Maßnahmenpaket zählen zum

einen die in dem Entschließungsantrag Drucksache 10/4387 bereits gestellten Forderungen, darüber hinaus

- die Begrenzung der partikelförmigen Emissionen aus Diesel-PKW nach dem Stand der Technik, der heute bei einem Emissionswert von 0,6 g/ECE-Test liegt,
- die Verringerung der Schadstoffemissionen aus Nutzfahrzeugen: Absenkung der Grenzwerte für die Stickoxidemissionen um 30% unter die Werte der R 49; für leichte Nutzfahrzeuge sollten die US-Grenzwerte für diese Fahrzeuggruppe eingeführt werden,
- die verstärkte Förderung des kombinierten Verkehrs Schiene/Straße; dies gilt insbesondere für den Transitverkehr durch die Bundesrepublik Deutschland,
- das Verbot des verbleiten Normalbenzins; die Bundesregierung bleibt aufgefordert, bei der EG-Umweltministerkonferenz am 24. November 1986 die Zustimmung der EG-Partner zu erwirken, in der Bundesrepublik Deutschland verbleites Normalbenzin vom Markt nehmen zu können,
- die Ausweitung der Mineralölsteuerspreizung zwischen bleifreiem und bleihaltigem Benzin auf 10 Pf/l. Die Steuerbegünstigungen auf bleifreies Benzin sind bis Ende 1989 beizubehalten,
- die Absenkung des Benzolgehaltes auf 1% durch Präzisierung und Verschärfung der Benzinqualitätsangabenverordnung. Ein Ersatz durch andere kanzerogene Stoffe bzw. ihre Umwandlungsprodukte ist auszuschließen.

Zu e)

Mit dem Entschließungsantrag der Fraktion DIE GRÜNEN soll festgestellt werden, daß

- ein unvermindert anhaltender Schadensfortschritt in den Bergwäldern unserer Alpen mit unmittelbar drohenden Gefahren für die ansässige Bevölkerung zu verzeichnen ist,

ebenso

- eine starke Beschleunigung des Krankheitsverlaufs bei den Laubbaumarten,
- eine Verschiebung des Waldsterbens von der leichten Schadstufe zur mittleren und schweren Schadstufe,
- in den Kammlagen der Mittelgebirge ein Einpendeln des Krankheitszustandes auf einer sehr hohen Schadstufe.

Die Bundesregierung wird daher aufgefordert,

- eine grundsätzliche Umorientierung der Energiepolitik in Richtung auf Energieeinsparung und rationelle Energienutzung sowie auf eine schwerpunktmäßige Förderung erneuerbarer Energieträger nebst Dezentralisierung und Entmonopolisierung der Energiewirtschaft in die Wege zu leiten,

- integrierte Verkehrskonzepte mit konsequenter Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs, des Schienenverkehrs und des Fahrrades sowie einer umweltverträglichen Durchmischung der Flächennutzungen und Regionalisierungen von Wirtschaft und Versorgung anzustreben,
- eine vorsorgeorientierte Luftreinhaltepolitik nicht in der Schaffung immer neuer industriefreundlicher Kompromißgrenzwerte zu sehen, sondern eine Politik des konsequenten Vermeidens umwelt- und gesundheitsschädigender Emissionen an der Quelle zu betreiben.

Zu f)

Mit dem Entschließungsantrag der Fraktion DIE GRÜNEN soll die Bundesregierung u. a. aufgefordert werden,

- einen Gesetzentwurf vorzulegen, der das Benzinbleigesetz dahin gehend ändert, daß ab 1. Juli 1986 der Zusatz von Bleiverbindungen im Normalbenzin verboten wird,
- die beschleunigte Einführung bleifreien Superkraftstoffs voranzutreiben,
- die Ausnahmeregelungen für Bleialkylverbindungen und deren Zubereitungen am Arbeitsplatz aus dem Entwurf der Gefahrstoffverordnung zu streichen,
- durch Rechtsvorschrift zu bestimmen, daß der Benzolgehalt in Ottokraftstoffen deutlich unter 1 % betragen muß,
- die Sicherheits- und Kennzeichnungsvorschriften für Ottokraftstoffe an Tankstellen und Zapfsäulen so zu verschärfen, daß sie den vergleichbaren Vorschriften am Arbeitsplatz entsprechen,
- zu gewährleisten, daß Bleiverbindungen und Benzol nicht durch andere, für den Menschen und die Umwelt gefährliche chemische Zusatzstoffe im Benzin substituiert werden,
- eine Umsetzung der in den angeführten Punkten genannten Maßnahmen innerhalb der Europäischen Gemeinschaft anzustreben.

## **B. Lösung**

Ablehnung der Entschließungsanträge zu a), e) und f) sowie der Anträge zu b) bis d).

## **Mehrheitsentscheidungen des Ausschusses**

## **C. Alternativen**

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

## **D. Kosten**

Die Kosten wurden von den Antragstellern nicht beziffert.

**Beschlußempfehlung**

Der Bundestag wolle beschließen,

1. den Entschließungsantrag in Drucksache 10/4387,
  2. den Antrag in Drucksache 10/5050 (neu),
  3. den Antrag in Drucksache 10/2059,
  4. den Antrag in Drucksache 10/2759,
  5. den Entschließungsantrag in Drucksache 10/4703 und
  6. den Entschließungsantrag in Drucksache 10/5165
- abzulehnen.

Bonn, den 11. November 1986

**Der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit**

|                   |                    |                  |                            |
|-------------------|--------------------|------------------|----------------------------|
| <b>Dr. Göhner</b> | <b>Schmidbauer</b> | <b>Dr. Laufs</b> | <b>Schäfer (Offenburg)</b> |
| Vorsitzender      | Berichterstatter   |                  |                            |

### I. Allgemeines

Die Anträge betr. Tempolimit, Waldschäden und Luftverunreinigungen wurden vom Plenum den Ausschüssen wie folgt überwiesen:

- a) der Antrag Drucksache 10/2059 in der 88. Sitzung vom 4. Oktober 1984 federführend an den Innenausschuß und zur Mitberatung an den Finanzausschuß, den Ausschuß für Wirtschaft, den Ausschuß für Verkehr und den Haushaltsausschuß; die Federführung ging durch Plenarbeschluß vom 26. Juni 1986 an den Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit über;
- b) der Antrag Drucksache 10/2759 in der 117. Sitzung vom 24. Januar 1985 an den Innenausschuß federführend sowie zur Mitberatung an die Ausschüsse für Verkehr, für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten sowie für Jugend, Familie und Gesundheit (nunmehr für Jugend, Familie, Frauen und Gesundheit); die Federführung ging durch Plenarbeschluß vom 26. Juni 1986 auf den Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit über, der Innenausschuß wurde mitberatend;
- c) der Antrag Drucksache 10/4387 in der 179. Sitzung vom 29. November 1985 federführend an den Innenausschuß und zur Mitberatung an den Ausschuß für Verkehr; die Federführung ging durch Plenarbeschluß vom 26. Juni 1986 auf den Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit über;
- d) der Antrag Drucksache 10/5050 (neu) in der 202. Sitzung vom 27. Februar 1986 federführend an den Innenausschuß und zur Mitberatung an den Ausschuß für Verkehr; die Federführung ging durch Plenarbeschluß vom 26. Juni 1986 auf den Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit über;
- e) der Antrag Drucksache 10/4703 in der 191. Sitzung vom 23. Januar 1986 federführend an den Innenausschuß sowie zur Mitberatung an den Ausschuß für Forschung und Technologie und den Ausschuß für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten; die Federführung ging durch Plenarbeschluß vom 26. Juni 1986 auf den Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit über;
- f) der Antrag Drucksache 10/5165 in der 204. Sitzung vom 13. März 1986 federführend an den Innenausschuß sowie zur Mitberatung an den Ausschuß für Verkehr; die Federführung ging durch Plenarbeschluß vom 26. Juni 1986 auf den Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit über.

Zu a)

Über den Antrag Drucksache 10/2059 hatte der Innenausschuß in der 45. Sitzung am 23. Januar 1986

eine Anhörung durchgeführt. Die Ausschüsse für Wirtschaft sowie für Verkehr haben Ablehnung des Antrages vorgeschlagen; der Finanzausschuß hat auf eine Stellungnahme verzichtet; der Haushaltsausschuß hat die Bundesregierung aufgefordert, die Arbeiten am Gesamtkonzept zur Verminderung der Schadstoffe im Abgas von Dieselfahrzeugen zügig fortzusetzen.

Zu b)

Die Ausschüsse für Verkehr, Ernährung, Landwirtschaft und Forsten haben den Antrag 10/2759 abgelehnt. Der Innenausschuß hat ihn im Hinblick auf seine kommunalpolitische Zuständigkeit unter dem Aspekt möglicher Auswirkungen der Maßnahmen auf den öffentlichen Personennahverkehr beraten und mit Mehrheit seitens der Koalitionsfraktionen und der Fraktion der SPD gegen die Stimmen der Fraktion DIE GRÜNEN beschlossen, dem federführenden Ausschuß die Ablehnung des Antrages zu empfehlen. Ablehnung des Antrages hat auch der Ausschuß für Jugend, Familie, Frauen und Gesundheit empfohlen.

Er hat allerdings mit der Mehrheit der Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE GRÜNEN beschlossen, folgende Teile eines von der Fraktion der SPD gestellten Antrags (betr. Maßnahmebündel für die Schadstoffminderung im Verkehrsbereich) zur Berücksichtigung zu empfehlen:

Die Bundesregierung bleibt aufgefordert, bei der EG-Umweltministerkonferenz am 24. November 1986 die Zustimmung der EG-Partner zu erwirken, in der Bundesrepublik Deutschland verbleibendes Normalbenzin vom Markt nehmen zu können.

Ausweitung der Mineralölsteuerspreizung zwischen bleifreiem und bleihaltigem Benzin auf 10 Pf./l. Die Steuervergünstigungen auf bleifreies Benzin sind bis Ende 1989 beizubehalten.

Im übrigen wurde der Antrag der Fraktion der SPD mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktion der SPD und der Fraktion DIE GRÜNEN abgelehnt.

Zu c)

Zum Antrag Drucksache 10/4387 hatte der Verkehrsausschuß Ablehnung empfohlen.

Zu d)

Zum Antrag Drucksache 10/5050 (neu) lag die Stellungnahme des mitberatenden Ausschusses für Verkehr noch nicht vor.

Zu e)

Zum Antrag Drucksache 10/4703 hatte der Ausschuß für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten einmütig — bei Abwesenheit der antragstellenden Fraktion — Ablehnung empfohlen.

Zu f)

Zum Antrag Drucksache 10/5165 hatte der Ausschuß für Verkehr Ablehnung empfohlen.

Der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit hörte in seiner 7. Sitzung am 29. September 1986 zehn Sachverständige zu den Anträgen Drucksache 10/4387 und Drucksache 10/5050 (neu), also zu der Forderung nach Einführung eines Tempolimits. Das Urteil der Sachverständigen reichte von Befürwortung bis Ablehnung. Dabei setzten sich die Sachverständigen insbesondere mit dem „Kurzbericht über die wesentlichen Ergebnisse des Abgas-Großversuchs“ auseinander, den die Vereinigung der Technischen Überwachungs-Vereine im November 1985 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr vorgelegt hatte. Dazu wurde beispielsweise ausgeführt, daß die vor dem Versuch verwendeten Ausgangsdaten für Fahrleistung, mittlere Geschwindigkeit, Geschwindigkeitsverteilung und für die fahrzeugeigenen Emissionen nicht repräsentativ gewesen seien und der Abgas-Großversuch nunmehr eine verlässliche Datenbasis geschaffen habe. Von anderen Sachverständigen wurde die methodische Vorgehensweise dieser Studie kritisiert. Zugleich wurde die realistische Einschätzung der Befolgungsrate von rund 30 % (also die Annahme, daß sich 30 % der Verkehrsteilnehmer an das Tempolimit halten würde), bezweifelt. Auch die Auswirkungen von Geschwindigkeitsbegrenzungen auf die Sicherheit im Straßenverkehr wurden von den Experten unterschiedlich beurteilt. Einerseits wurde darauf hingewiesen, daß eine Minderung der Geschwindigkeit auch zu einer Verringerung der Zahl der Unfälle und insbesondere der Unfallfolgen führe. Doch führe eine Tempobegrenzung auf den Autobahnen zugleich zu einer Verlagerung auf die unfallträchtigeren Landstraßen. Dieses Argument würde auch bei einer Tempo-Begrenzung von 80 km/h auf Landstraßen nicht aufgehoben. Einige Ingenieure beurteilten die Auswirkung von Geschwindigkeitsbegrenzungen auf die Fahrzeugtechnik negativ; es würde ein Wettbewerb hin zu geringeren Sicherheitsstandards hervorgerufen. Insgesamt hatte sich bei dem Versuch ergeben, daß die Schadstoffminderung durch die Tempobegrenzung geringer gewesen sei als vor dem Versuch angenommen. Mit den ermittelten jährlichen Reduktionen von 32 000 Tonnen Stickoxid, 1 640 Tonnen Kohlenwasserstoffe und 135 400 Tonnen Kohlenmonoxid Einführung eines Tempolimits von 100 km/h nicht begründet werden, da diese Werte unter ein Prozent der Gesamtemissionen lägen. Ein anderer Sachverständiger hielt eine Verminderung der Stickoxide durch Tempo 100 km/h auf Autobahnen und durch Tempo 80 km/h auf Landstraßen um mehr als 250 000 Tonnen im Jahr für möglich und wies darüber hinaus auf den zu erwartenden Rückgang der Verkehrsunfälle, auf die — wenn auch geringfügige — Absenkung des Lärmpegels sowie den Rückgang des Kraftstoffverbrauchs hin. Insgesamt gaben die Ingenieure aber der Weiterentwicklung der Katalysatorentechnik den Vorrang vor den Auswirkungen von Geschwindigkeitsbegrenzungen. So wies ein Sachverständiger darauf hin, daß die Anwendung der geregelten Dreiwegekatalysatoren-

technologie eine gleichzeitige Verringerung der Rohemissionen von CO, HC und NO um 90 bis 95 %, bei ungeregelten Katalysatoren von durchschnittlich 50 % bringen werde.

Der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit hat sodann in seiner 11. Sitzung am 22. Oktober 1986 alle sechs Vorlagen, ferner den Bericht der Bundesregierung zur Umsetzung der Empfehlungen des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen im Gutachten „Waldschäden und Luftverunreinigungen“ (Drucksache 10/4284), den er mehrheitlich zustimmend zur Kenntnis nahm, und (mitberatend) den Antrag der Fraktionen der CDU/CSU und FDP betr. Forschungen zu Ursachen der Waldschäden — Drucksache 10/4702 (neu) — beraten und dabei insbesondere die Anhörung zum Tempolimit ausgewertet.

Die Fraktion der SPD brachte dabei zu den Vorlagen Drucksachen 10/4387, 10/5050 (neu), 10/2759 und 10/2059, ferner zu den (im Ausschuß noch nicht abschließend beratenden) Vorlagen Drucksache 10/3609, Siebter Bericht und Empfehlung der Europa-Kommission zur Frage der Festlegung der Europäischen Abgasnormen, und Drucksache 10/4234, Antrag der Fraktion der SPD betr. Minderung der Schadstoffemissionen bei Nutzfahrzeugen, folgenden zusammenfassenden Antrag ein:

„Der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit empfiehlt dem Deutschen Bundestag, zu den Vorlagen

1. Entschließungsantrag der Fraktion der SPD zur dritten Beratung des Entwurfs des Haushaltsgesetzes 1986, hier: Einzelplan 06 — Tempolimit — Drucksache 10/4387
2. Antrag der Fraktion DIE GRÜNEN „Großversuch Tempo 100“ — Drucksache 10/5050 (neu)
3. Antrag der Fraktion DIE GRÜNEN „Zwölf autofreie Sonntage im Jahr“ — Drucksache 10/2759
4. Siebter Bericht und Empfehlung der Europa-Kommission zur Frage der Festlegung der europäischen Abgasnormen — Drucksache 10/3609
5. Antrag der Fraktion der SPD „Minderung der Schadstoffemissionen bei Nutzfahrzeugen“ — Drucksache 10/4234
6. Antrag der Fraktion DIE GRÜNEN „Abgasverminderung bei Lastkraftwagen als Notmaßnahme gegen das Waldsterben“ — Drucksache 10/2059

wie folgt Stellung zu nehmen:

#### I.

Der Deutsche Bundestag sieht in der ungebrochenen Schadensentwicklung des Waldes einen dramatischen Anlaß, mehr als bisher zur Schadstoffminderung der Luft zu tun. Besonders unbefriedigend und wirkungslos sind bisher die Maßnahmen der Bundesregierung zur Minderung der Kfz-Emissionen verlaufen, obwohl gerade diese Schadstoffe

nach ihrer Beschaffenheit und Menge zu den Hauptverursachern des Waldsterbens zählen.

Obwohl dazu die Möglichkeit bestanden hätte, sind während der letzten Jahre die Kfz-Schadstoffe nicht abgesenkt worden. Insofern hat sich das Konzept der Bundesregierung zur Einführung des schadstoffarmen PKW als Fehlschlag erwiesen: ganze 247 000 PKW sind mit einem geregelten Drei-Weg-Katalysator ausgestattet, und lassen sich als wirklich „sauber“ bezeichnen. Eine Vergleichbarkeit der Schadstoffminderung durch EG-Norm mit denen der US-Norm ist nicht gegeben.

Von allen als schadstoffreduziert anerkannten Fahrzeugen sind allein 45% längst zugelassene Diesel-PKW, die statt durch den Einbau weiterer Schadstoffminderungstechniken lediglich durch Umschreibung in die Kategorie der Schadstoffarmut aufgestiegen sind. Das Fehlen eines Partikelwertes bei der Anerkennung der Schadstoffarmut hat einen Diesel-Boom ohne jeden Sinn und Verstand eingeleitet: die Partikelbelastung einschließlich ihrer krebserregenden Kohlenwasserstoffbestandteile steigt jährlich um rund 2 000 t an.

Die Fortschritte bei der Senkung der Kfz-Emissionen durch die Einführung schadstoffverminderter PKW sind so gering, daß sie durch die gestiegenen Fahrleistungen von PKW aber auch im Güterfernverkehr sowie durch höhere Durchschnittsgeschwindigkeiten bereits überkompensiert sind. Bestürzende Schadstoffbilanz heute ist: die Stickoxidemissionen aus Kraftfahrzeugen sind heute höher als z. B. zu Beginn der Tempolimit-Debatte im Herbst 1984.

## II.

Der Deutsche Bundestag hält deshalb zur Schadstoffminderung im Verkehrsbereich folgendes Maßnahmenpaket für unverzichtbar:

1. Begrenzung der partikelförmigen Emissionen aus Diesel-Pkw nach dem Stand der Technik. Dieser liegt heute bei einem Emissionswert von 0,6 g/ECE-Test. Der Grenzwertvorschlag der EG-Kommission von 1,3 g/ECE-Test ist zur Schadstoffminderung der Diesel-PKW ungeeignet und deshalb nicht akzeptabel.

Die steuerliche Förderung von Diesel-PKW ist an die Einhaltung der Grenzwerte nach dem oben beschriebenen Stand der Technik zu binden.

2. Tempolimit auf Bundesautobahnen von 100 km/h und auf Landstraßen von 80 km/h im Interesse unserer Umwelt, unserer Gesundheit, aber auch im Interesse der Verkehrssicherheit. Ein solches Tempolimit sollte mindestens für die Dauer von vier Jahren gelten. Wenn sich in diesem Zeitablauf das Katalysatorfahrzeug wirklich durchgesetzt hat, kann über diese Frage — auch im Lichte der Erfahrungen mit der Verkehrssicherheit — neu entschieden werden.

Es gibt keine rascher wirkende Maßnahme zur Absenkung der Kfz-Emissionen als das Tempolimit. Wenn sich die Bundesregierung vor rund

zwei Jahren statt für einen wissenschaftlich höchst umstrittenen Großversuch für ein Tempolimit von 100 km/h auf BAB entschieden hätte, wäre die Luft der Bundesrepublik Deutschland um mindestens 65 000 t Stickoxide entlastet. Mit etwas mehr Überzeugungsarbeit könnten die Schadstoffeinsparungen durch ein Tempolimit noch wesentlich höher ausfallen.

3. Verringerung der Schadstoffemissionen aus Nutzfahrzeugen: Absenkung der Grenzwerte für die Stickoxidemissionen um 30% unter die Werte der R 49. Für leichte Nutzfahrzeuge sollten die US-Grenzwerte für diese Fahrzeuggruppe eingeführt werden.
4. Die Bundesregierung wird aufgefordert, den kombinierten Verkehr Schiene/Straße verstärkt zu fördern; dies gilt insbesondere für den Transitverkehr durch die Bundesrepublik Deutschland. Ein weiterer Anstieg Verkehrsaufkommens im Straßengüterfernverkehr ist umweltpolitisch unerwünscht.
5. Verbot des verbleiten Normalbenzins. Die Bundesregierung bleibt aufgefordert, bei der EG-Umweltministerkonferenz am 24. November 1986 die Zustimmung der EG-Partner zu erwirken, in der Bundesrepublik Deutschland verbleites Normalbenzin vom Markt nehmen zu können.
6. Ausweitung der Mineralölsteuerspreizung zwischen bleifreiem und bleihaltigem Benzin auf 10 Pf/l. Die Steuervergünstigungen auf bleifreies Benzin sind bis Ende 1989 beizubehalten.
7. Absenkung des Benzolgehaltes auf 1 Prozent durch Präzisierung und Verschärfung der Benzinqualitätsangabenverordnung. Ein Ersatz durch andere kanzerogene Stoffe bzw. ihre Umwandlungsprodukte ist auszuschließen. Nur so kann den gesundheitlichen Gefahren durch Benzolemissionen, die von Fahrzeugen ohne Katalysatortechnik ausgehen, wirksam begegnet werden.“

In der Diskussion wurde deutlich, daß sich die grundlegenden Meinungsunterschiede in der Frage der Einführung eines Tempolimits — die in der Vergangenheit in den parlamentarischen Gremien bereits mehrfach beraten worden ist — nicht wesentlich verändert haben.

Während die Fraktion der SPD nach wie vor — neben anderen Maßnahmen, vgl. obiger Entschließungsentwurf — ein Tempolimit auf Bundesautobahnen von 100 km/h und auf Landstraßen von 80 km/h für die Dauer von vier Jahren forderte mit der Maßgabe, daß dann — falls sich das Katalysatorfahrzeug wirklich durchgesetzt habe — erneut über das Tempolimit beschlossen werden könne und die Fraktion DIE GRÜNEN dieses Tempolimit ohne jede Einschränkung forderte und zugleich verlangte, daß sich die Bundesregierung innerhalb der EG ebenfalls für dieses Ziel einsetze, stellten sich die Koalitionsfraktionen auf den Standpunkt, daß nach dem Ergebnis des Großversuchs ein derartiges Tempolimit nur einen verhältnismäßig kleinen Teil der Abgasemissionen verhindern würde und

andere Maßnahmen, wie insbesondere die Einführung des schadstoffarmen Personenkraftwagens, wesentlich stärkere umweltschonende Effekte haben würden, so daß kein Anlaß bestehe, den Autobahnen ihren Charakter als Schnellstraßen zu nehmen.

Der Ausschuß ließ sich aber von der Bundesregierung über die derzeitigen Bemühungen berichten, insbesondere durch Maßnahmen auf EG-Ebene oder durch nationale Maßnahmen mit Zustimmung der EG-Gremien für Abgasverringerungen zu sorgen. So wurde vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit insbesondere darauf hingewiesen, daß sich die Bundesregierung bereits seit einigen Monaten um die Zustimmung des EG-Umweltministerrates zu einem nationalen Verbot von bleihaltigem Normalbenzin bemüht und die Verhandlungen darüber — es geht insbesondere um die Frage der Vereinbarkeit einer derartigen Maßnahme mit EG-Recht — zur Zeit intensiv fortsetzt. Zugleich laufen Bemühungen um eine EG-einheitliche Verringerung der Abgas-Grenzwerte für Lastkraftwagen. Zu der verschiedentlich geforderten zusätzlichen Spreizung des Preises von bleifreiem und bleihaltigem Benzin — durch stärkere Differenzierung der Mineralölsteuer — wurde zum einen darauf hingewiesen, daß sich auf dem Markt ohnehin inzwischen eine größere Spreizung durchgesetzt hat; zum anderen habe für die Bundesregierung das Verbot von bleihaltigem Normalbenzin Vorrang vor anderen Maßnahmen. Darüber hinaus sei auf Vorschlag der Bundesregierung EG-weit eine Absenkung des Benzolgehalts des Benzins auf 5% beschlossen worden. Man werde bei der EG auch die weitergehende Forderung des Bundesrates auf Absenkung des Benzolgehalts auf 1% vortragen; man halte hier eine EG-einheitliche Regelung für erforderlich. Das vom Bundesrat aufgezeigte Ziel sei als äußerst ehrgeizig zu werten; die Durchführung wäre vermutlich mit erheblichen Kosten verbunden. Dabei müsse auch berücksichtigt werden, daß die Einführung des schadstoffarmen Autos die Schadstoffemissionen wesentlich herabsetzen werde.

Der Ausschuß hat nach weiterer Beratung einvernehmlich die Bundesregierung gebeten, ihm möglichst bald einen Bericht zum Thema „Auto und Umwelt“ vorzulegen.

In der Abstimmung wurden die Anträge zum Tempolimit abgelehnt, und zwar die Anträge Drucksache 10/2059 und Drucksache 10/2759 jeweils einstimmig (bei Abwesenheit eines Vertreters der antragstellenden Fraktion DIE GRÜNEN) und die Anträge Drucksache 10/4387 und Drucksache 10/5050 (neu) jeweils mit Mehrheit. Ebenfalls mit Mehrheit wurde der oben wiedergegebene Ent-

schließungsantrag der Fraktion der SPD abgelehnt.

Bei der Beratung der Vorlagen zu den Themen Waldschäden und Luftverunreinigung — Drucksachen 10/4703 und 10/5165, ferner des Berichts der Bundesregierung auf Drucksache 10/4284 und — mitberatend — des Antrags Drucksache 10/4702 (neu) wiesen die Vertreter der Koalitionsfraktionen auf die Feststellungen in dem Bericht der Bundesregierung hinsichtlich Waldschäden und Luftverunreinigungen — Drucksache 10/4284 — hin. Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit erläuterte noch einmal kurz die Empfehlungen des Sachverständigenrates für Umweltfragen zu diesem Bereich. Sie hätten sich im wesentlichen auf folgende Bereiche bezogen: Reduzierung der SO<sub>2</sub>- und NO<sub>x</sub>-Emissionen im nationalen und internationalen Bereich einschließlich ökonomische Anreize; waldbauliche Maßnahmen; Intensivierung der Waldschadensforschung; Energieeinsparung und rationelle Energienutzung sowie Waldschadenserfassung. Die Bundesregierung sei mit dem zweimal fortgeschriebenen Aktionsprogramm „Rettet den Wald“ diesen Empfehlungen hinsichtlich der Luftreinhaltestrategie, den flankierenden forstlichen Maßnahmen sowie der Intensivierung und Koordinierung der Waldschadensforschung gefolgt und sei zudem hinsichtlich des umweltfreundlichen Autos über die Empfehlungen hinausgegangen. Bestandteile der Energiepolitik der Bundesregierung seien darüber hinaus — wie dort empfohlen — Maßnahmen zur Energieeinsparung und zur rationalen Energienutzung. Bei der Luftreinigung seien (gegenüber dem in dem Bericht dargestellten Stand) weitere Fortschritte durch die TA Luft und die Verordnung zur Emissionsbegrenzung von leichtflüchtigen Halogenwasserstoffen entstanden. Zusammen mit den Auswirkungen der Großfeuerungsanlagen-Verordnung erwarte man eine Emissionsminderung von etwa 60% bei Schwefeldioxid und Stickoxiden gegenüber 1982. Hinzu kämen die verschiedenen Maßnahmen zur Schadstoffbegrenzung bei Kraftfahrzeugen auf nationaler Ebene sowie im EG-Bereich, u. a. der Steuernachlaß für bleifreies Benzin.

Nach kurzer Diskussion nahm der Ausschuß den Bericht der Bundesregierung in Drucksache 10/4284 mehrheitlich zustimmend zur Kenntnis; die Anträge Drucksache 10/4702 (neu) (mitberatend), Drucksache 10/4703 sowie Drucksache 10/5165 wurden jeweils mit Mehrheit abgelehnt. Dabei enthielt sich die Fraktion der SPD bei dem Antrag 10/5165 der Stimme, weil sie die in den Ziffern 1, 2, 5, 6 und 7 enthaltenen Forderungen für zustimmungsfähig hielt, während sie die übrigen Forderungen entweder für erledigt oder für sachlich nicht zustimmungsfähig hielt.

Bonn, den 11. November 1986

Schmidbauer      Dr. Laufs      Schäfer (Offenburg)  
Berichterstatter



