

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Thomas Lutze, Bernd Riexinger, Dr. Gesine Löttsch, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 20/6094 –**

Studien der Bundesregierung zur Wirksamkeit von Tempolimits

Vorbemerkung der Fragesteller

Im Januar 2023 wurde die Studie „Flüssiger Verkehr für Klimaschutz und Luftreinhaltung“ des Umweltbundesamtes (UBA) veröffentlicht (www.umweltbundesamt.de/publikationen/fluessiger-verkehr-fuer-klimaschutz-luftreinhaltung). Obwohl in dieser Studie die Aussagen zu den Wirkungen eines allgemeinen Tempolimits auf Autobahnen nur zehn der insgesamt 360 Seiten umfassen, wurde seitdem in der Öffentlichkeit intensiv über diesen Aspekt berichtet und wurden die Aussagen der Studie stark kritisiert. Die Fraktion der FDP hat daraufhin eine eigene Kurzstudie in Auftrag gegeben, die zu dem Ergebnis kam, dass die Berechnungen des Umweltbundesamtes geschönt seien (www.fdpbt.de/kurzstudie-tempolimit-autobahnen) bzw. „dass die Studie des UBA unwissenschaftlich und irreführend ist“ (Bernd Reuther, verkehrspolitischer Sprecher der Fraktion der FDP: www.rnd.de/politik/tempolimit-kritik-an-fdp-gutachten-haarstrauebender-klimaskeptikerquatsch-E6FSTWOZB5BNHEOKQZHGG3Y5KE.html).

Auch diese Studie erfuhr deutliche Kritik, weil die Studienautoren Andreas Knorr und Alexander Eisenkopf im Verdacht stehen, der Klimaskeptiker-Bewegung nahestehen und Alexander Eisenkopf auf rechtspopulistischen Nachrichtenportalen veröffentlichte (ebd.). Der Co-Autor der Studie der Fraktion der FDP, Andreas Knorr, wird noch Anfang 2022 als Mitglied des Wissenschaftlichen Beirates beim Bundesminister für Digitales und Verkehr in dessen Gutachten geführt (bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/kompensation-zukuenftiger-einnahmeausfaelle.pdf?__blob=publicationFile). Alexander Eisenkopf war bis 2018 Mitglied des Wissenschaftlichen Beirates beim Bundesminister für Digitales und Verkehr. Die Haltung von Andreas Knorr und Alexander Eisenkopf zum anthropogenen Klimawandel war seit mindestens 2016 öffentlich bekannt (bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/wissenschaftlicher-beirat-gutachten-2016-3.pdf?__blob=publicationFile).

Nach Ansicht der Fragestellerinnen und Fragesteller hat die öffentliche Debatte um diese Studie im Auftrag einer Bundesbehörde nicht nur der gebotenen Sachlichkeit der Debatte um Maßnahmen zum Klimaschutz geschadet, sondern auch dem Ansehen des Wissenschaftlichen Beirates beim Bundesminister für Digitales und Verkehr. Denn der seit 1. Januar 2022 amtierende Vorsitzende des Wissenschaftlichen Beirates beim Bundesminister für Digitales und

Verkehr, Markus Friedrich, ist zugleich Mitautor der Studie im Auftrag des Umweltbundesamtes.

1. In welcher Art bewertet die Bundesregierung die Ergebnisse der o. g. Studie des Umweltbundesamtes?
 - a) Welche Bundesministerien waren daran jeweils wie beteiligt?
 - b) Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus dieser Studie?
 - c) Wie bewertet die Bundesregierung das wissenschaftliche Vorgehen dieser Studie?

Die Fragen 1 bis 1c werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung nimmt die Ergebnisse zur Kenntnis. Die Studie wurde durch das Umweltbundesamt (UBA) ausgeschrieben und in Auftrag gegeben. Die Finanzierung erfolgte über den Ressortforschungsplan des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV). Das BMUV war daher im Rahmen der üblichen Begleitung von Vorhaben des Ressortforschungsplans beteiligt.

2. Welche Studien, die die Wirksamkeit von Tempolimits auf deutschen Straßen ausschließlich oder unter anderem zum Gegenstand haben, hat die Bundesregierung seit dem Jahr 2000 selbst durchgeführt, in Auftrag gegeben oder mitfinanziert (bitte tabellarisch nach durchführendem bzw. auftraggebendem Bundesministerium oder durchführender bzw. auftraggebender Bundesbehörde, Autorinnen und Autoren, Veröffentlichungsjahr, Titel der Studie aufschlüsseln)?
 - a) Welche diesbezüglichen Studien von Dritten sind dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) bekannt?
 - b) Welche diesbezüglichen Studien sollen durch welches Bundesministerium bzw. welche Bundesbehörde demnächst in Auftrag gegeben werden?
 - c) Wie stellt die Bundesregierung sicher, dass die geplanten Studien auf wissenschaftlicher Basis erstellt werden und keinen klimawandel-leugnenden Positionen Vorschub leisten?

Die Fragen 2 bis 2c werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die nachfolgend genannten Studien wurden von der Bundesregierung durchgeführt, in Auftrag gegeben oder mitfinanziert. Angegeben sind vor dem Hintergrund der Fokussierung der Fragestellung auf die Aktivitäten der Bundesregierung nur solche Studien, die im Rahmen ministerieller Aufgaben erstellt wurden. Forschungsvorhaben oder andere Untersuchungen, die durch Behörden im jeweiligen Geschäftsbereich der Ministerien in eigenständiger Ausübung ihrer Aufgaben durchgeführt oder beauftragt wurden, bleiben hier unbeachtet. Aufgrund des langen Zeitraums sowie der thematischen Breite der Fragestellung kann zudem nicht gänzlich ausgeschlossen werden, dass die Wirkung eines Tempolimits auf deutschen Straßen auch noch in weiteren Studien zumindest eine Rolle gespielt hat.

Im Übrigen wird auf die Anlage* verwiesen.

* Von einer Drucklegung der Anlage wird abgesehen. Diese ist auf Bundestagsdrucksache 20/6325 auf der Internetseite des Deutschen Bundestages abrufbar.

Dem BMDV sind folgende Studien Dritter bekannt.

- Agora Verkehrswende (2018), Klimaschutz im Verkehr: Maßnahmen zur Erreichung des Sektorziels 2030, Berlin.
- Bauernschuster, S. und Ch. Traxler (2021), Tempolimit 130 auf Autobahnen: Eine evidenzbasierte Diskussion der Auswirkungen, Perspektiven der Wirtschaftspolitik 22(2).
- Eisenkopf, A. und A. Knorr (2023), Tempolimit auf Autobahnen: Eine realistische Perspektive, Friedrichshafen und Speyer.
- Puls, T. und J. Wendt (2021), Verkehr auf der Autobahn. Schneller als 130 – Regel oder Ausnahme?, IW-Kurzbericht 61.
- Puls, T. und J. Wendt (2022), Hohe Spritpreise: Autofahrer gehen vom Gas, IW-Report 54.
- Schmidt, U. (2020), Generelles Tempolimit auf Autobahnen: Hohe volkswirtschaftliche Kosten sind zu berücksichtigen, Kiel Policy Brief 145.
- Scholz, T., A. Schmallowsky und T. Wauer (2007), Auswirkungen eines allgemeinen Tempolimits auf Autobahnen im Land Brandenburg, online verfügbar unter mil.brandenburg.de/cms/media.php/lbm1.a.2239.de/studie_tempolimit.pdf.
- Targobank (2022), Autostudie 2022, online verfügbar unter targobank-magazin.de/wp-content/uploads/2022/03/TARGOBANK_Forsa-Autostudie2022_Info-Charts.pdf.
- VCD (2019), VCD-Hintergrund: Tempolimit auf Autobahnen für Verkehrssicherheit und Klimaschutz. 26.04.2019. Verkehrsclub Deutschland, online verfügbar unter www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Themen/Verkehrssicherheit/Tempolimit_auf_Autobahnen/VCD_Hintergrundpapier_Tempolimit_04_2019.pdf.
- Weimann, J. (2021), CO2-Preise und Kosten der CO2-Vermeidung bei Anwendung ordnungsrechtlicher Maßnahmen im Vergleich zur Erweiterung des EUETS, Magdeburg.

Die Vergabe weiterer Studien zur Wirksamkeit von Tempolimits auf deutschen Straßen ist aktuell nicht geplant.

3. Auf Basis welcher Erkenntnisse lehnt das BMDV ein allgemeines Tempolimit auf Autobahnen ab?

Stützt sich die Auffassung des BMDV auch auf die von der Fraktion der FDP beauftragte Kurzstudie der Autoren Andreas Knorr und Alexander Eisenkopf oder andere Studien dieser Autoren?

Die Koalitionsparteien haben vereinbart, dass es in der laufenden Legislaturperiode kein generelles Tempolimit geben wird.

4. Welche Studien hat das BMDV seit 2017 in Auftrag gegeben, um die Klimawirkung von verkehrspolitischen Maßnahmen, die sich unter der Federführung des BMDV befinden, zu untersuchen?

Wie hat das BMDV sichergestellt, dass die geplanten Studien auf wissenschaftlicher Basis erstellt werden bzw. wurden und keinen klimawandel-leugnenden Positionen Vorschub leisten?

Um verkehrspolitische Maßnahmen(-bündel) u. a. auf ihr Treibhausgasminde- rungspotenzial zu bewerten, hat das BMDV ein Gutachterkonsortium mit der

wissenschaftlichen Beratung zur Weiterentwicklung der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie beauftragt. Konsortialführer ist für die Beauftragungen mit den Laufzeiten 6. Juli 2015 bis 5. Juli 2019 sowie 31. März 2020 bis 30. März 2023 die Fraunhofer-Gesellschaft. Bei entsprechenden Förderprogrammen und -richtlinien erfolgt zudem die Betrachtung der erzielten Klimawirkungen im Rahmen der Evaluierung. Im Zuge der Vergabe gutachterlicher Leistungen wird die fachliche Eignung der Bieter geprüft.

5. Welche Maßnahmen schlägt das BMDV für das „übergreifende Klimaschutz-Sofortprogramm[s] der Bundesregierung, das sich derzeit in der Abstimmung befindet und schnellstmöglich beschlossen werden soll“ (siehe Bericht des BMDV auf Ausschussdrucksache 20(15)76 vom 21. September 2022), das noch nicht vorliegt, vor?

Auf Basis welcher wissenschaftlichen Erkenntnisse und mit Unterstützung welcher externen Beraterinnen und Berater wurden diese Vorschläge jeweils erarbeitet?

Das BMDV wird bei der Erarbeitung von Klimaschutzmaßnahmen für das Klimaschutz-Sofortprogramm vom in der Antwort zu Frage 4 genannten wissenschaftlichen Gutachterkonsortium unterstützt. Die Maßnahmenvorschläge im Verkehrsbereich und deren konkrete Ausgestaltung sind Gegenstand laufender Abstimmungen innerhalb der Bundesregierung.

6. Wie gestaltet sich die Zusammenarbeit zwischen dem Wissenschaftlichen Beirat beim Bundesminister für Digitales und Verkehr und dem Bundesministerium?
 - a) Wie bewertet das BMDV den Umstand und welche Konsequenzen zieht es daraus, dass mit Andreas Knorr ein Mitglied des Wissenschaftlichen Beirates beim Bundesminister für Digitales und Verkehr in Verdacht steht, den anthropogenen Klimawandel in Zweifel zu ziehen?
 - b) Welche Konsequenzen zog das BMDV aus der ehemaligen Mitgliedschaft von Alexander Eisenkopf im Wissenschaftlichen Beirat hinsichtlich der Zusammenarbeit mit dem Wissenschaftlichen Beirat und der Berufung neuer Mitglieder?
 - c) Welche Konsequenzen zieht das BMDV aus der Mitautorschaft von Markus Friedrich an der Studie des Umweltbundesamtes hinsichtlich der Zusammenarbeit mit dem Wissenschaftlichen Beirat und der Berufung neuer Mitglieder?
 - d) Wird das BMDV den Wissenschaftlichen Beirat damit beauftragen, eigene Studien zu den Themen Wirksamkeit von Tempolimits und Maßnahmen zum Klimaschutz durchzuführen, und wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 6 bis 6d werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Seit 1949 wählt der Wissenschaftliche Beirat seine Mitglieder eigenverantwortlich und entsprechend der benötigten fachlichen Expertise frei und unabhängig selbst aus. Der Bundesminister für Digitales und Verkehr beruft die Mitglieder auf Vorschlag und im Einvernehmen mit dem Beirat für die Dauer von sechs Jahren in den Wissenschaftlichen Beirat. Wiederberufungen sind zulässig. Der Wissenschaftliche Beirat ist ein interdisziplinär zusammengesetztes Gremium von bis zu 18 Verkehrsexperten und -expertinnen (derzeit 17), das den Bundesminister persönlich und das gesamte Bundesministerium in allen Fragen der Verkehrspolitik in Form von wissenschaftlichen Stellungnahmen verkehrsträ-

gerübergreifend berät. Die Themen, zu denen der Beirat Stellung bezieht, wählt er frei aus. Der offene Austausch über einzelne Standpunkte und die Abwägungen einzelner Meinungen im Wissenschaftlichen Beirat bilden oftmals die Meinungsvielfalt der Gesellschaft und Wissenschaft ab. Alle Empfehlungen stehen im einstimmigen Konsens aller Mitglieder. Anderenfalls werden Minderheitenvoten verfasst. Der Wissenschaftliche Beirat und das BMDV veröffentlichen die erarbeiteten Stellungnahmen des Beirats. Das BMDV kann satzungskonform den Wissenschaftlichen Beirat nicht beauftragen, eigene Studien zu bestimmten Themen, wie etwa zur Wirksamkeit von Tempolimits und Maßnahmen zum Klimaschutz, durchzuführen.

Die Mitglieder halten sich an professionelle wissenschaftliche Arbeitsweisen und den aktuellen Stand der Wissenschaft. Diese werden von allen als „Ehrenkodex“ verstanden und gelebt. Eine notwendige Mäßigung und Zurückhaltung i. S. des § 33 Abs 2 BeamtStG im Falle einer politischen Betätigung der Mitglieder wird somit gewahrt. Stellungnahmen, die die Mitglieder des Wissenschaftlichen Beirats im Rahmen ihres Hauptamts (z. B. als Lehrstuhlinhaberin oder Lehrstuhlinhaber) verfassen, sind durch das Wissenschaftsfreiheitsgesetz abgedeckt und erfolgen unabhängig von der interdisziplinären Arbeit des Beirats.

Ministerium / Bundesbehörde	Auftragnehmerin/Auftragnehmer	Autorinnen/Autoren	Titel	Jahr der Veröffentlichung
BMDV, BAST	Institut für angewandte Verkehrs- und Tourismusforschung e.V., Heilbronn), Ruhr-Universität Bochum)	M. Pfeiffer, R. Wiebusch-Wothge	Standards der Geschwindigkeitsüberwachung im Verkehr	2003
BMDV, BAST	Ingenieurbüro Lohmeyer GmbH & Co. KG, Radebeul, TU Dresden, NORDIC ENVICON Oy Helsinki und Metropolia Helsinki University of Applied Sciences	I. Düring, A. Lohmeyer, F. Pöschke, G.-A. Ahrens, Ch. Bartz, R. Wittwer, U. J. Becker, F. Richter, W. Schmidt, K. Kupiainen, L. Pirjola, A. Stojiljkovic, A. Malinen, H. Portin	Einfluss von Verkehrsberuhigenden Maßnahmen auf die PM ₁₀ -Belastung an Straßen	2010
BMDV, BAST	TU Dresden	Ch. Lippold, G. Weise, T. Jählig	Verbesserung der Verkehrssicherheit auf einbahnig zweistreifigen Außerortsstraßen (AOSI)	2012
BMDV, BAST	TU Dresden	R. Maier, R. Berger, H. Schüller, A. Heine	Bewertungsmodell für die Verkehrssicherheit von Landstraßen	2013
BMDV	BAST	B. Kollmus, H. Treichel, F. Quast	Tempolimits auf Bundesautobahnen 2015	2015

BMDV, BAST	BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung Dr.-Ing. Reinhold Baier GmbH, Aachen	R. Baier, K. Engelen, A. Klemps-Kohnen, A. Reinartz	Einsatzbereiche und Einsatzgrenzen von Straßenumgestaltungen nach dem „Shared Space“-Gedanken	2015
BMDV	BAST	U. Löhe	Geschwindigkeiten auf Bundesautobahnen in den Jahren 2010 bis 2014	2016
BMDV, BAST,	THM Gießen, BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung Dr.-Ing. Reinhold Baier GmbH, Aachen TU Dresden	A. Bark, D. Krähling, R. Kutschera, M. M. Baier, R. Baier, A. Klemps-Kohnen, L. Schuckließ, R. Maier, R. Berger	Bewertungsmodelle für Verkehrssicherheit von Autobahnen und von Landstraßenknotenpunkten	2017
BMDV	BAST		Folgen einer deutlichen Ausdehnung von innerörtlichen streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h aus Lärmschutzgründen für die Sicherheit, Leichtigkeit und Ordnung der Verkehrsabläufe.	in Bearbeitung
BMDV	BAST		Auswirkungen einer Senkung der Richtwerte in den Lärmschutzrichtlinien; Ermittlung der Dezibelabsenkungswerte	in Bearbeitung
BMUV	Öko-Institut e.V., Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR)/Institut für Verkehrsforschung		RENEWABILITY – Stoffstromanalyse nachhaltige Mobilität im Kontext erneuerbare Energien bis 2030	2009
BMUV	Öko-Institut e.V., Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR)/Institut für Verkehrsforschung, ifeu - Institut für Energie- und	W. Zimmer, R. Blanck, T. Bergmann, M. Mottschall, R. von Waldenfels,	Renewability III – Optionen einer Dekarbonisierung des Verkehrssektors	2016

	Umweltforschung Heidelberg gGmbH, INFRAS AG	H. Förster, K. Schumacher, R. Cyganski, A. Wolfermann, Ch. Winkler, M. Heinrichs, F. Dünnebeil, H. Fehrenbach, C. Kämper, K. Biemann, J. Kräck, M. Peter, R. Zandonella, D. Bertschmann		
UBA	Planungsbüro Dr.-Ing. Ditmar Hunger Stadt – Verkehr – Umwelt, SVU, Dresden	D. Hunger, F. Fiedler, M. Hunger, U. J. Becker, F. Richter	Verbesserung der Umweltqualität in Kommunen durch geschwindigkeitsbeeinflussende Maßnahmen auf Hauptverkehrsstraßen	2007
UBA	ifeu - Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg gGmbH Universität Stuttgart, Institut für Energiewirtschaft und Rationelle Energieanwendung (IER) Universität Karlsruhe, Deutsch- Französisches Institut für Umweltforschung (DFIU)	J. Theloke, B. Calaminus, F. Dünnebeil, R. Friedrich, H. Helms, A. Kuhn, U. Lambrecht, D. Nicklaß, T. Pregger, S. Reis, S. Wenzel	Maßnahmen zur Einhaltung der Emissionshöchstmengen der NEC-Richtlinie (Teil 1: Maßnahmen zur weiteren Verminderung der Emissionen an NOX, SO2 und NMVOC in Deutschland)	2007
UBA	IVU Umwelt GmbH; ifeu - Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg gGmbH	V. Diegmann, F. Pfäfflin, G. Wiegand, H. Wursthorn,	Maßnahmen zur Reduzierung von Feinstaub und Stickstoffdioxid	2007

		F. Dünnebeil, H. Helms, U. Lambrecht		
UBA	Universität Stuttgart, Institut für Energiewirtschaft und Rationelle Energieanwendung (IER); Johann Heinrich von Thünen-Institut (vTI)	J. Theloke, U. Kugler, T. Kampffmeyer, M. Uzbasich, A. Kuhn, U. Dämmgen	Beschreibung der Minderungsmaßnahmen im Projekt PAREST – Maßnahmenblätter (Teilbericht zum Vorhaben „Strategien zur Verminderung der Feinstaubbelastung – PAREST“)	2013
UBA	Öko-Institut e.V., Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR)/Institut für Verkehrsforschung, Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung (ISI)	W. Zimmer, F. Hacker, L. Rausch, U. Fritsche, R. Cyganski, A. Justen, G. Knitschky, A. Lischke, M. Mehlin, St. Müller, W. Schade, J. Hartwig, L. Sievers	Weiterentwicklung des Analyseinstruments Renewbility; RENEWBILITY II – Szenario für einen anspruchsvollen Klimaschutzbeitrag des Verkehrs	2013
UBA	IVU Umwelt GmbH	V. Diegmann, F. Pfäfflin, H. Wursthorn	Bestandsaufnahme und Wirksamkeit von Maßnahmen der Luftreinhaltung	2014
UBA	LK Argus GmbH Universität Osnabrück	E. Heinrichs, J. Leben, A.-S. Hänisch, P. Cancik	TUNE ULR Technisch wissenschaftliche Unterstützung bei der Novellierung der EU-Umgebungslärmrichtlinie (AP2). Arbeitspaket 2: Geschwindigkeitsreduzierungen	2015
UBA	Freie Universität Berlin Forschungsinstitut zur Zukunft der Arbeit	K. Jacob, A.-L. Guske, S. Weiland, C. Range,	Verteilungswirkungen umweltpolitischer Instrumente und Maßnahmen	2016

		N. Pestel, E. Sommer, J. Pohlmann		
UBA	Rheinisches Institut für Umweltforschung an der Universität zu Köln; AVISO GmbH, IZT – Institut für Zukunftsstudien und Technologiebewertung gGmbH	H. Jakobs, Ch. Schneider, V. Handke	NEC-Richtlinie: Weiterentwicklung von Prognosen für Luftschadstoffe für nationale Luftreinhalteprogramme	nicht veröffentlicht (abgeschlossen 2019)
UBA	Öko-Institut e.V., ConPolicy – Institut für Verbraucherpolitik	F. Wolff, C. Fischer, Ch. Brunn, R. Grieshammer, V. Muster, L. Reisch, U. Schrader, Ch. Thorun	Weiterentwicklung des Nationalen Programms für nachhaltigen Konsum: Handlungsempfehlungen (Teil 2), Instrumente für nachhaltigen Konsum	2020
UBA	Öko-Institut e.V., Fraunhofer ISI, Hans Joachim Ziesing	J. Repenning, L. Emele, S. Ludig, T. Bergmann, R. Blanck, V. Bürger, G. Dehoust, R. Harthan, H. Hermann, L. M. Herrmann, H. Förster, B. Greiner, K. Hennenberg, W. Jörß, Ch. Loreck, F. Matthes,	Verbesserung der methodischen Grundlagen und Erstellung eines Treibhausgasemissionsszenarios als Grundlage für den Projektionsbericht 2017 im Rahmen des EU-Treibhausgasmonitorings („Politiksznarien VIII“)	2020

		L. Rausch, M. Scheffler, K. Schumacher, K. Wiegmann, C. Zell-Ziegler, S. Braungardt, W. Eichhammer, T. Fleiter, B. Fries, B. Schlomann, J. Steinbach, H. J. Ziesing		
UBA	Öko-Institut e.V, Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft e.V., Hochschule für Wirtschaft und Recht Berlin	R. Blanck, W. Zimmer, M. Mottschall, K. Göckeler, F. Keimeyer, M. Runkel, J. Kresin, S. Klinski	Mobilität in die Zukunft steuern: Gerecht, individuell und nachhaltig. Abschlussbericht zum UBA-Vorhaben „Fiskalische Rahmenbedingungen für eine postfossile Mobilität“	2021
UBA	Öko-Institut e.V, INFRAS AG	M. Jakob, P. Klöckner	Klimaschutzinstrumente im Verkehr: Tempolimit auf Autobahnen (Teil des Vorhabens: Weiterentwicklung von Klimaschutzmaßnahmen im Verkehr)	2021
UBA	adelphi research GmbH, INFRAS AG, UFZ – Helmholtz Zentrum für Umweltforschung	M. Oehlmann, C. Rubel, K. Klaas, A.-C. Nunes-Heinzmann, B. Schächli, M. Peter, V. Angst, J. Reutimann, O. Dilling,	Maßnahmenvorschläge für ein Aktionsprogramm zur integrierten Stickstoffminderung	2021

		S. Möckel, A. Wolf		
UBA	PricewaterhouseCoopers GmbH	V. Breisig, B. Hess, L. Rath	Ökonomische Bewertung von Klimaschutzmaßnahmen im Verkehr	2022
UBA	Öko-Institut e.V.	C. Fischer, F. Antony, R. Blanck, S. Braungardt, V. Bürger, M. Jakob, T. Kenkmann, B. Köhler, K. Kreye, K. Stuber-Rousselle	Teilbericht: Abschätzung von THG- Einsparungen von Maßnahmen und Instrumenten zu nachhaltigem Konsum im Forschungsvorhaben „Nachhaltigen Konsum weiterdenken: Evaluation und Weiterentwicklung von Maßnahmen und Instrumenten“	2022
UBA	Institut für Straßen- und Verkehrswesen (ISV) - Universität Stuttgart, Institut für Straßen- und Verkehrswesen (ISV) - Universität Graz, PTV Transport Consult GmbH	M. Schmaus, J. Bawidamann, M. Friedrich, M. Haberl, L. Trenkwaldner, M. Fellendorf, J. Uhlig, R. Lohse, E. Pestel	Flüssiger Verkehr für Klimaschutz und Luftreinhaltung	2023
UBA	LK ARGUS GmbH, ARGUS Stadt und Verkehr, LÄRMKONTOR GmbH	E. Heinrichs, T. Klein, J. Blohm, S. Eggers	Umweltwirkungen einer innerörtlichen Regelgeschwindigkeit von 30 km/h	2023
UBA	LÄRMKONTOR GmbH	F. Heidebrunn, S. Eggers, M. Bachmeier	Effektivität der Lärmaktionsplanung	vsl. 2023
UBA	Öko-Institut e.V., Fraunhofer ISI,		Transformation zu einem vollständig treibhausgasneutralen Deutschland (CARE)	Laufend

	Fraunhofer IEE			
--	----------------	--	--	--

