

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Torsten Herbst, Oliver Luksic, Bernd Reuther, Daniela Kluckert, Dr. Christian Jung, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Nicole Bauer, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Mario Brandenburg, Dr. Marco Buschmann, Carl-Julius Cronenberg, Britta Katharina Dassler, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Otto Fricke, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Dr. Christoph Hoffmann, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Gyde Jensen, Katharina Kloke, Pascal Kober, Dr. Lukas Köhler, Carina Konrad, Alexander Graf Lambsdorff, Ulrich Lechte, Christian Lindner, Michael Georg Link, Till Mansmann, Alexander Müller, Roman Müller-Böhm, Dr. Martin Neumann, Dr. Stefan Ruppert, Christian Sauter, Frank Schäffler, Dr. Wieland Schinnenburg, Matthias Seestern-Pauly, Frank Sitta, Judith Skudelny, Bettina Stark-Watzinger, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Benjamin Strasser, Katja Suding, Michael Theurer, Dr. Florian Toncar, Dr. Andrew Ullmann, Sandra Weeser, Nicole Westig und der Fraktion der FDP

Stickstoffoxid- und Feinstaubemissionen im Schienenverkehr

Nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 27. Februar 2018 zur Rechtmäßigkeit der Einführung von Fahrverboten werden die Stickoxidemissionen (NOx) im Verkehrssektor in Deutschland besonders kritisch diskutiert. Während insbesondere Emissionen durch Diesel-Pkw im Zentrum dieser Debatte stehen, findet der Einfluss des Schienenverkehrs und anderer Verkehrsträger auf die NOx-Emissionen in Deutschland kaum Beachtung. Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund bemerkenswert, dass ein großer Teil der in Deutschland zugelassenen Triebwagen im Schienenverkehr nach wie vor mit Diesel betrieben werden. Um eine informierte Debatte über die Ursachen und die Herkunft erhöhter NOx-Emissionen zu führen, bedarf es daher einer vollumfänglicheren Betrachtung der NOx-Problematik, die auch den Schienenverkehr einbezieht.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele Triebwagen und Lokomotiven werden derzeit nach Kenntnis der Bundesregierung von der Deutschen Bahn AG (DB AG) und ihrer Tochterunternehmen betrieben, und wie viele davon mit Diesel?
2. Welche Schadstoff-Normen erfüllen die von der DB AG und ihrer Tochterunternehmen betriebenen Diesel-Triebwagen und Lokomotiven?
3. Wie viele Triebwagen und Lokomotiven der DB AG und ihrer Tochterunternehmen sind derzeit mit einem Partikelfilter ausgestattet?

4. Wie viele Tonnen NOx emittierten die von der DB AG und ihrer Tochterunternehmen betriebenen Züge im Güterverkehr sowie im Personennah- und Fernverkehr zwischen 2007 und 2017?
5. Wie viele Tonnen Feinstaub emittierten die von der DB AG und ihrer Tochterunternehmen betriebenen Züge im Güterverkehr sowie im Personennah- und Fernverkehr zwischen 2007 und 2017?
6. Wie hoch war nach Kenntnis der Bundesregierung der Anteil der durch den Schienenverkehr verursachten NOx- und Feinstaubemissionen am gesamten Ausstoß in Deutschland zwischen 2007 und 2017?
7. Wie hoch war die Verkehrsleistung aller dieselbetriebenen Triebwagen und Lokomotiven der DB AG und ihrer Tochterunternehmen zwischen 2007 und 2017, und welcher Anteil der Verkehrsleistung wurde in Gebieten erbracht, in denen laut Umweltbundesamt eine Überschreitung der Jahresmittelwerte der NOx-Belastung vorlag?
8. Wie verteilt sich die Verkehrsleistung aller dieselbetriebenen Triebwagen der DB AG und ihrer Tochterunternehmen zwischen Güterverkehr sowie Personennah- und Fernverkehr?
9. Wie viele Züge der DB AG und ihrer Tochterunternehmen sind derzeit mit Telematiksystemen zur Energieeinsparung ausgerüstet, und wie wirken sich diese Systeme auf die NOx- und Feinstaubemissionen aus?
10. Wie haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Feinstaub- und NOx-Emissionen an schienennahen Messstellen zwischen 2007 und 2017 entwickelt?
11. Mit welchen Maßnahmen will die Bundesregierung die NOx-Emissionen im Schienenverkehr weiter verringern?

Berlin, den 14. Mai 2018

Christian Lindner und Fraktion