

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Sabine Leidig, Ingrid Remmers, Dr. Gesine Löttsch, Lorenz Gösta Beutin, Heidrun Bluhm, Jörg Cezanne, Kerstin Kassner, Caren Lay, Ralph Lenkert, Michael Leutert, Amira Mohamed Ali, Victor Perli, Dr. Kirsten Tackmann, Andreas Wagner, Hubertus Zdebel und der Fraktion DIE LINKE.

Feinstaubbelastungen in unterirdischen Bahnhöfen

Die Stellungnahme der Nationalen Akademie der Wissenschaften Leopoldina zum Thema „Saubere Luft“ hat nach Ansicht der Fragesteller noch einmal die gesundheitlichen Gefahren von Feinstaub verdeutlicht und die Notwendigkeit einer weiteren Verschärfung der Grenzwerte für Feinstaub angemahnt. Feinstaub wird mit zahlreichen Krankheitsbildern insbesondere im Atemwegsbereich in Verbindung gebracht. Vor allem für Menschen mit asthmatischen Erkrankungen kann Feinstaub auch schon bei kurzer Exposition starke gesundheitliche Auswirkungen haben. Allgemein gelten für Feinstaub (PM10) Grenzwerte von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft im Jahresmittel und 50 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft im Tagesmittel.

Für Bahnhöfe scheinen diese Grenzwerte jedoch nicht zu gelten, obwohl sich dort in der Regel sehr viele Menschen aufhalten und es sich dabei für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Bahn auch um einen Aufenthaltsort handelt, wo sie diesen Schadstoffkonzentrationen dauerhaft ausgesetzt sind.

Im 2014 eröffneten Zürcher Untergrundbahnhof wurden Feinstaubwerte von bis zu 111 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft gemessen (vgl. Artikel von Arno Luik in Kontext Wochenzeitung vom 25. April 2019, www.kontextwochenzeitung.de/politik/421/ungesund-im-untergrund-5872.html), also eine Überschreitung der in Deutschland gültigen Grenzwerte um mehr als das Doppelte.

Nach Angaben des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) sind die Bahnunternehmen für die Einhaltung von Schadstoffgrenzwerten in Bahnhöfen verantwortlich: „Grundsätzlich gilt nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz, dass die Eisenbahnen selbst die uneingeschränkte Verantwortung für die sichere Führung des Betriebes tragen. Alle einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen sowie die anerkannten Regeln der Technik sind zu beachten. Beim Betrieb von Schienenfahrzeugen und Anlagen müssen die Unternehmen u. a. auch sicherstellen, dass die Vorschriften des technischen Arbeitsschutzes eingehalten werden“ (vgl. Artikel von Arno Luik in Kontext Wochenzeitung vom 25. April 2019, a. a. O.).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Grenzwerte gelten in Bahnhöfen und anderen Verkehrsstationen für die Belastung mit Feinstaub und anderen Schadstoffen (bitte für alle Schadstoffklassen gegliedert nach Art der Verkehrsstationen tabellarisch auflisten)?
2. Gelten für Bahnhöfe andere Grenzwerte als die Umgebungsluft im Allgemeinen, und wenn ja, welche sind das?
3. Welche Messwerte für die Konzentration von Feinstaub und anderen Schadstoffen in Bahnhöfen und anderen Verkehrsstationen sind der Bundesregierung bekannt (bitte alle Messungen jeweils für alle Bahnhöfe bzw. Verkehrsstationen und Schadstoffklassen tabellarisch auflisten)?
4. Wer ist nach Kenntnis der Bundesregierung für die Einhaltung von Schadstoffgrenzwerten in Bahnhöfen und anderen Verkehrsstationen zuständig, und welche Rolle spielt hier das EBA (bitte begründen)?
5. Wird die zu erwartende Belastung mit Feinstaub und anderen Schadstoffen nach Kenntnis der Bundesregierung bei Genehmigungsverfahren für Bahnhöfe und andere Verkehrsstationen als Kriterium für die Erteilung der Genehmigung geprüft (bitte die genauen Verfahrensschritte darstellen)?
6. Welche Feinstaubbelastungen sind nach Einschätzung der Bundesregierung in dem im Bau befindlichen Tiefbahnhof Stuttgart 21 zu erwarten, insbesondere mit Blick auf das dort notwendige starke Bremsen der Züge, die mit starkem Gefälle und hoher Geschwindigkeit in den Bahnhof einfahren?
7. Sind Messungen der Luftqualität im Tiefbahnhof Stuttgart 21 geplant?
Wenn ja, welche Schadstoffe sollen gemessen werden?
Falls nein, warum sind solche Messungen nicht vorgesehen?
8. Wie beurteilt die Bundesregierung die Prognosen des Bahnexperten Rößler, der für den Tiefbahnhof Stuttgart 21 eine Überschreitung der Feinstaubgrenzwerte um ein Vielfaches befürchtet (vgl. Artikel von Arno Luik in Kontext Wochenzeitung vom 25. April 2019, a. a. O.)?
Leitet die Bundesregierung daraus einen politischen Handlungsbedarf für den gesundheitlichen Schutz von Reisenden und Beschäftigten ab?
Welche Maßnahmen sind geplant, bzw. warum sieht die Bundesregierung keinen Handlungsbedarf?
9. Welche Feinstaubbelastungen sind nach Einschätzung der Bundesregierung in den tief liegenden Bahnhöfen der „zweiten Stammstrecke“ in München zu erwarten?
10. Welche Möglichkeiten für eine Reduktion der Feinstaubbelastung in Bahnhöfen gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung (z. B. Befahrensverbote, Geschwindigkeitsbegrenzungen, Begrenzung der Zugfrequenz, Vorschrift bestimmter technischer Maßnahmen u. Ä.), und wer kann diese ggf. anordnen?
11. Wie beurteilt die Bundesregierung insbesondere mit Blick auf die Feinstaubbelastung den Trend zur Verlagerung von Bahnhöfen in den Untergrund, wie dies mit Stuttgart 21 oder dem Fernbahntunnel Frankfurt (mit Bahnsteigen unter dem bestehenden Hauptbahnhof) der Fall ist?

12. Welche Reduktionen beim Ausstoß von Feinstaub und anderen Schadstoffen können nach Kenntnis der Bundesregierung durch die Umstellung von Dieselmotorbetrieb auf elektrischen Betrieb bei Bahnstrecken erreicht werden?

Berlin, den 27. Mai 2019

Dr. Sahra Wagenknecht, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion

