

Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, Leif-Erik Holm,
Frank Magnitz, Andreas Mrosek, Matthias Büttner und der Fraktion der AfD**

Luftschadstoffe im Verkehrssektor

Luftschadstoffe wie NO_x, SO_x, HC und PM (Feinstaub) gelten als Verursacher von gesundheitsschädlichen Einflüssen auf Menschen. Die Überschreitung vereinbarter Grenzwerte in der EU ist die Grundlage für Fahrverbote und den Austausch von kommunalen Fahrzeugflotten sowie Nachrüstungen (www.umweltbundesamt.de/themen/luft/luftschadstoffe/stickstoffoxide).

Der Effekt bezüglich Verbesserungen der Luftqualität von Nachrüstungen und Fahrverboten ist gemäß aktueller Luftreinhaltepläne aber durchaus fraglich in Bezug auf Grenzwertunterschreitungen an relevanten Messstationen (www.welt.de/regionales/hamburg/article184190646/Stickoxidbelastung-Hamburger-Diesel-Fahrverbote-bleiben-wirkungslos.html).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie begründet die Bundesregierung die Elektrifizierung des urbanen Wirtschaftsverkehrs mit Bussen, Taxis, Mietwagen oder Carsharing, obwohl die gesamten Luftreinhaltepläne (www.welt.de/regionales/hamburg/article184190646/Stickoxidbelastung-Hamburger-Diesel-Fahrverbote-bleiben-wirkungslos.html) keinen eindeutigen bzw. ausreichenden Verbesserungseffekt dieser Maßnahmen aufweisen?
2. Welche Studien liegen der Bundesregierung vor, aus denen hervorgeht, dass die Elektrifizierung des urbanen Verkehrs CO₂ und NO₂ senkt?
3. Warum hat die Bundesregierung im Maßnahmenpaket „Saubere Luft“ keinerlei Maßnahmen aufgeführt, die zur Verflüssigung des innerstädtischen Straßenverkehrs, beispielsweise die Vorgabe zur „grünen Welle“ oder der Anlage von mehr Parkplätzen, aufgeführt?
4. Wie setzen sich die Prozentangaben der Luftschadstoffe in den einzelnen Emissionskatastern zusammen?
5. Welcher Verkehrsträger ist in den verschiedenen Emissionskatastern mit welchem Anteil beteiligt?
6. Welcher Kleeinfeuerungsanlagentyp, Gas-, Öl-, Holz-, Pelletheizung usw., ist in den verschiedenen Emissionskatastern mit welchem Anteil beteiligt?
7. Welchen Anteil haben die Emissionen aus Euro 4, Euro 5 und Euro 6 an den Gesamtemissionen im Verkehr (hier sind die Anzahl der Fahrzeuge je Abgasnorm und deren prozentualer Anteil an den Emissionen gemeint)?
8. Für welchen Zeitraum rechnet die Bundesregierung mit Euro-4- bis Euro-5-Fahrzeugen im Fahrzeugbestand?

9. Wie werden die Daten der aktuellen Verkehrszählungen und durchschnittlichen Emissionswerte gerechnet (gemeint ist, ob die Daten nach den Messzyklus NEFZ – Neuer Europäischer Fahrzyklus –, WLTP – Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure – oder Realverbrauch gerechnet werden)?
10. Falls zu Frage 9 durchschnittliche Werte herangezogen werden, welches sind diese, und woher stammen sie?
11. Wer hat nach Kenntnis der Bundesregierung das Computerprogramm TREMOD (Transport Emission Model) entwickelt bzw. war an der Entwicklung beteiligt (bitte Auftragnehmeradressen angeben)?
12. Wer hat nach Kenntnis der Bundesregierung das Lasten- und Pflichtenheft für das Computerprogramm TREMOD ausgearbeitet?
13. Waren bei der Erstellung des Lasten- und Pflichtenhefts für das Computerprogramm TREMOD neben dem Auftraggeber und Auftragnehmer weitere Beratungspartner beteiligt, und wenn ja, wer?
14. Wurden nach Kenntnis der Bundesregierung die Parameter, die in dem Programm TREMOD genutzt werden, auf Richtigkeit geprüft?
15. Wie werden nach Kenntnis der Bundesregierung die Emissionen von dieselgetriebenen Schienenfahrzeugen in den Emissionskatastern berücksichtigt?
16. Werden die Emissionen von Schienenfahrzeugen zur Zulassung tatsächlich gemessen oder werden diese anhand von technischen Unterlagen der Hersteller geschätzt oder errechnet?
17. Werden die Abgase von Schienenfahrzeugen im Echtbetrieb überprüft, und gibt es eine regelmäßige Abgasuntersuchung (AU) bei Schienenfahrzeugen?
18. Wie werden die Emissionen aus Bahnkraftwerken gerechnet oder tatsächlich gemessen, und wie fließen diese in die Emissionskataster ein?
19. Wie werden nach Kenntnis der Bundesregierung die Emissionen von Binnenschiffen berücksichtigt?
20. Werden nach Kenntnis der Bundesregierung die Emissionen von Binnenschiffen zur Zulassung tatsächlich gemessen, oder werden diese anhand von technischen Unterlagen der Hersteller geschätzt oder errechnet?
21. Werden die Abgase von Binnenschiffen im Echtbetrieb überprüft, und gibt es eine regelmäßige Abgasuntersuchung (AU)?
22. Werden bei den Umweltzonen zukünftig auch die Wasserstraßen für Binnenschiffe, beispielsweise in Düsseldorf, Stuttgart oder Köln, einbezogen (wenn nein, bitte begründen)?
23. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der prozentuale Anteil der Binnenschiffe, die bereits auf saubere Kraftstoffe umgerüstet sind, und welche Kraftstoffe werden anteilig verwendet?
24. Wie viele Schiffe verkehren nach Kenntnis der Bundesregierung in Stuttgart, Düsseldorf und Köln mit welchen berechneten Emissionen?
25. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der prozentuale Anteil der Liegeplätze für Binnenschiffe, welche mit einer Land-Stromversorgung ausgestattet sind?

26. Welche Strategie plant die Bundesregierung, um den Schadstoffausstoß gerade bei älteren Binnenschiffen zu senken?
27. Was plant die Bundesregierung zu Abgasen von Binnenschiffen, welche aus dem Ausland auf deutschen Gewässern fahren?

Berlin, den 17. Dezember 2018

Dr. Alice Weidel, Dr. Alexander Gauland und Fraktion

