

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Bettina Herlitzius, Winfried Hermann, Daniela Wagner, Dr. Valerie Wilms, Cornelia Behm, Hans-Josef Fell, Bärbel Höhn, Oliver Krischer, Undine Kurth (Quedlinburg), Dorothea Steiner, Markus Tressel und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Kältemittel in Klimaanlagen der Deutschen Bahn AG

Das Kältemittel, das momentan in Klimaanlagen von Reisezugwagen der Deutschen Bahn AG (DB AG) und auch bei fast allen Autoklimaanlagen eingesetzt wird, heißt R134a (Tetrafluorethan). Es ist besonders klimaschädlich. Ein Kilogramm R134a entfaltet die gleiche klimaschädigende Wirkung wie 1 430 Kilogramm CO₂. Die Europäische Union hat darum im Jahr 2006 die Grenzwerte für Klimaanlagen von Autos verschärft. Hier darf in Klimaanlagen neuer Fahrzeugtypen das Kältemittel R134a ab 2011 nicht mehr verwendet werden. Ziel der Vorgaben ist es, die Verwendung der klimaschädlichen Gase wie R134a langfristig zu verbieten.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. In welchen zeitlichen Intervallen werden die Klimaanlagen von Reisezugwagen der DB AG auf Funktionsfähigkeit und auf Leckagen gewartet, und welche Wartungsintervalle werden demgegenüber vom Hersteller empfohlen (bitte aufgeschlüsselt nach Reisezugtypen)?
2. Welche Mengen an Kältemittel kommen dabei bezogen auf die verschiedenen Typen von Klimaanlagen zum Einsatz (bitte Auflistung nach Typen und Kältemitteln)?
3. Wie hoch ist insgesamt der Anteil an R134a bei den Kältemitteln?
4. Wie hoch ist der Anteil alternativer Kältemittel (bitte Auflistung nach Mitteln)?
5. Wie hoch ist die Treibhausgasbilanz von Klimaanlagen, die Luft als Kältemittel einsetzen wie im ICE 3 im Vergleich zu Klimaanlagen im ICE 2, die mit R134a betrieben werden unter Berücksichtigung der durchschnittlichen Leckagerate und des Energieverbrauchs bezogen auf einen Reisezugwagen und ein Jahr in Tonnen CO₂ äquivalent?
6. Wie hoch ist der Verbrauch an R134a und anderen Kältemitteln pro Jahr (bitte Auflistung für die Jahre 2005 bis 2009)?
7. Wie hoch ist die absolute Menge der leckagebedingten Verluste an R134a pro Jahr zwischen 2005 bis 2009 gewesen (evtl. Unterscheidung nach ICE/IC etc.)?

8. Wie hoch ist die prozentuale Leckagerate von R134a in Klimaanlagen pro Jahr von 2005 bis 2009 gewesen?
9. Wie stellt die DB AG sicher, dass R134a bei der Wartung nicht in die Atmosphäre entweicht?
10. Wie hoch ist der leckagebedingte Treibhauseffekt pro Jahr zwischen 2005 und 2009 gewesen?
11. Wie hat sich der Verbrauch an R134a bei der DB AG in den letzten fünf Jahren entwickelt (bitte Auflistung nach Jahren)?
12. Inwieweit plant die Bundesregierung gesetzliche Vorgaben für ein Verbot von R134a in Klimaanlagen der Eisenbahnen?
13. Inwieweit plant die Bundesregierung einen Grenzwert für den Einsatz klimaschädlicher Kältemittel einzuführen, um den Einsatz einzuschränken?
14. Bis wann will die DB AG das Kältemittel R134a vollständig durch weniger klimaschädigende Mittel ersetzt haben?
15. Gibt es von Seiten der DB AG Vorgaben, die neue ICx-Flotte mit neuen Klimaanlagen auszurüsten, die nicht mit R134a, sondern mit weniger klimaschädlichen Kältemitteln betrieben werden?
Wenn ja, welche Kältemittel sollen eingesetzt werden, und wenn nein, mit welcher Begründung?
16. Welches Kältemittel als Ersatz für R134a favorisiert die DB AG?
17. Wird die DB AG alternative Klimaanlagentechniken untersuchen, die den Einsatz von CO₂ als Kältemittel zulassen?

Berlin, den 17. August 2010

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion