

Kleine Anfrage

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

CO₂-Emissionen im Güter- und Personenverkehr Bahn, Pkw bzw. Lkw, Schiff

Das Umweltbundesamt gibt als CO₂-Emissionen für den Güterverkehr folgende Werte in Gramm pro Tonnenkilometer (g/tkm) an (<https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/emissionsdaten#emissionen-im-guterverkehr-tab-elle>):

Lkw (Lkw und Sattelschlepper ab 3,5 t) 112 g/tkm; Güterbahn mit durchschnittlichem Strom-Mix in Deutschland 18 g/tkm; Binnenschiff 31 g/tkm.

Aus Sicht der Fragesteller kann man nicht den Durchschnitt aller Lkws ab 3,5 t heranziehen, vor allen die innerstädtisch fahrenden Lkws, und mit Güterzügen vergleichen. Güterzüge bewegen wesentlich höhere Tonnagen über lange Strecken.

Der Dieselverbrauch moderner Lkws im Fernverkehr kann mit ca. 26 bis 30 Litern angegeben werden (https://www.man.eu/ntg_media/media/content_media_n/microsite/pdfs/Die_neue_MAN_TG_Presseartikel_Trucker_Supertest.pdf). Baufahrzeuge benötigen nach Kenntnis der Fragesteller bis ca. 40 Liter pro 10 km, fahren aber kürzere Strecken und haben oft Allradantrieb oder zumindest zwei Antriebsachsen für gute Traktion auf schlechtem Untergrund.

Die Bahn befördert auf der Schiene keine Kurier-, Express- oder Paketdienste (KEP) innerhalb von Städten und auch nicht über andere kurze Strecken. Ferner beliefert die Bahn per Schiene keine Supermärkte. Ebenso werden Baustoffe durchschnittlich nur 35 km weit transportiert, daher entfallen beispielsweise Betonmischer, schwere Allradkipper oder Baumstammtransporter der Holzwirtschaft (https://www.uvmb.de/de/aktuelles/detail.html?tx_news_pi1%5Bnews%5D=8&tx_news_pi1%5Bcontroller%5D=News&tx_news_pi1%5Baction%5D=detail&cHash=4758238dd142c5250650eacd26455c32).

Vergleichbar mit dem CO₂-Ausstoss der Bahn ist nach Ansicht der Fragesteller eigentlich nur der zügig gefahrene Lkw-Verkehr im Fernverkehr bei Strecken über 250 km. Dort liegt der Verbrauch gewöhnlich um 28 Liter pro 100 km bei ca. 25 t Nutzlast (<https://www.scania.com/de/de/home/experience-scania/scania-presetests/presetests-scania-r500.html>). Ein moderner 40-t-Lkw mit 25 t Nutzlast und einem Verbrauch von 28 Litern verursacht bei 2,64 kg CO₂ pro Liter Diesel und einem Heizwert von 9,7 kW pro Liter gerundet 30 Gramm CO₂ pro Tonnenkilometer. Das ist im Vergleich zu Bahn und Binnenschiff sehr gut.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie ermittelt die Bundesregierung den Wert (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller) für Lkws von 112 Gramm pro Tonnenkilometer (g/tkm)?
2. Wie werden, zu Frage 1, anteilig die Fahrzeuge bis 3,5 bis 5 t, >5 bis 7,5 t, >7,5 bis 12 t, >12 bis 18 t und mehr als 18 t berücksichtigt?
3. Wie werden, zu Frage 1, die Fahrbedingungen und Strecken, innerstädtisch, Kurzstrecke bis 30 km, >30 bis 200 km und Fernverkehr über 200 km anteilig berücksichtigt?
4. Wie wird nach Kenntnis der Bundesregierung der CO₂-Ausstoß der Bahn (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller) von 18 g/tkm berechnet?
5. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung eine unterschiedliche Berechnung für den Güter- und Personentransport im CO₂-Ausstoß der Bahn bei Elektrotraktion?
6. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Anteil der Dieseltraktion im Güter- und Personentransport der Bahn?
7. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung eine Ausweisung zur Berechnung im Gütertransport bei Einzelwagenverkehren, aber auch im Fernverkehr?
8. Welcher Strom-Mix wird nach Kenntnis der Bundesregierung bei Elektrotraktion der Bahn angenommen?
9. Wie hoch wird der Anteil Leerfahrten beim Güterverkehr per Lkw, Bahn und Binnenschiff in der CO₂-Berechnung eingerechnet?
10. Welcher Energieverbrauch wird im Hochgeschwindigkeitspersonenverkehr angenommen?
11. Welcher Energieverbrauch wird im Regionalverkehr angenommen?
12. Welcher Energieverbrauch wird im S-Bahn-Verkehr angenommen?
13. Welche Durchschnittsgeschwindigkeit wird im Personenfernverkehr angenommen?
14. Welche Durchschnittsgeschwindigkeit wird im Regionalverkehr angenommen?
15. Welche Durchschnittsgeschwindigkeit wird im S-Bahn-Verkehr angenommen?
16. Welche Durchschnittsgeschwindigkeit wird im Gütereinzelwagenverkehr angenommen?
17. Welche Durchschnittsgeschwindigkeit wird im Güterverkehr insgesamt angenommen?
18. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Anteil des Vor- und Nachlaufs per Lkw beim Güterverkehr der Bahn beim Einzelwagenverkehr und beim Gesamtzugverkehr?
Wie wird der Vor- und Nachlauf in der CO₂-Berechnung im gesamten CO₂-Ausstoß der Bahn (DB-Cargo) und der privaten Güterbahnen kalkuliert?

19. Wie hoch war nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 2019 und 2020 der prozentuale Anteil der Einzelwagenverkehre der Bahn (DB-Cargo) und der privaten Güterbahnen, und wie viel macht der CO₂-Anteil des Einzelwagenverkehrs am gesamten Güterverkehr der Bahn (DB-Cargo) und der privaten Güterbahnen aus?

Berlin, den 16. Dezember 2020

Dr. Alice Weidel, Dr. Alexander Gauland und Fraktion

