

Lkw auf der Stromspur

Umweltgutachter nehmen den Güterverkehr unter die Lupe



Nutzfahrzeug an der Stromleitung: Auf einer Teststrecke bei Berlin sind Lkw mit einem Siemens-System schon auf Probefahrt.

Von Claus Grimm

Auf über 60 Seiten nimmt der Sachverständigenrat für Umweltfragen (SRU) in seinem am Montag vorgelegten Gutachten den Güterverkehr unter die Lupe. Wenn der Gütertransport seine Treibhausgasemissionen in den Griff bekommen will, müsse er konsequent an Umweltkriterien ausgerichtet werden, fordern die Wissenschaftler. Den Instrumentenkoffer liefern sie gleich mit.

Die im Auftrag der Bundesregierung arbeitenden Sachverständigen tragen zusammen, mit welchen ordnungsrechtlichen, planerischen und steuerlichen Maßnahmen der Güterverkehr dazu beitragen kann, dass die Treibhausgas(THG)-Emissionen sinken. Denkhemmungen haben die sieben Experten um Prof. Martin Faulstich von der TU München nicht. Deren Vorschläge reichen von der Ein-

beziehung des Straßengüterverkehrs in das Emissionshandelssystem („attraktive Regulierungsoption“) bis zur Elektrifizierung von Autobahnspuren für Trolley-Trucks. Oberleitungen oder Schienen sowie deren Absicherung entlang der Autobahn-Hauptmagistralen (5700 km) würden etwa 2,5 Mio. EUR pro Kilometer kosten. Die Maut sollte bereits für Fahrzeuge ab 3,5 t zGG gelten, und zwar auch auf nachgeordneten Straßen. Kritik übt der SRU an der Kraftstoffbesteuerung. Obwohl Diesel eine höhere Energiedichte und damit Kohlenstoffintensität habe, werde er niedriger besteuert als Benzin. Das müsse sich ändern.

Bei der Verkehrswegeplanung sollen Verkehrs- und Umweltministerium kooperieren, schlagen die Experten vor. Alle bislang nicht umgesetzten Projekte sollten auf den Prüfstand. Das Straßennetz sei so dicht, dass die Erhaltung Vorrang hat und auch der Rückbau nicht ausgeschlossen wer-

den sollte. Der Schienengüterverkehr könnte seine jährliche Verkehrsleistung von heute 115 auf 500 Mrd. tkm erhöhen, rechnen die Wissenschaftler vor. Sie sehen aber auch, dass dies ohne längere Züge, eine bessere Leit- und Sicherheitstechnik sowie den Aus- und Neubau von Schienenwegen nicht funktioniert. Biokraftstoff spielt in den Szenarien keine große Rolle. Biodiesel sollte nur in der Schiff- und Luftfahrt sowie Fahrzeugen eingesetzt werden, die nicht regenerativ-elektrisch angetrieben werden können.

Der inländische Güterverkehr trägt mit 6,8 Prozent zu den THG-Emissionen bei. Ein separates Senkungsziel für den Güterverkehr gibt es nicht. Mit einem Anteil von 70 Prozent an der Gesamtverkehrsleistung gilt der Straßengüterverkehr als größte Emissionsquelle innerhalb des Güterverkehrs. Das Gutachten kann aus dem Netz heruntergeladen werden.

DVZ 7.6.2012

www.umweltrat.de