

„Keine Vorteile durch Giga“

Bahnverband CER präsentiert Fraunhofer-Studie zu 25-m-Lkw



25-m-Lkw senken nur kurzfristig die Emissionen, glaubt Fraunhofer ISI. Mittelfristig würde diese Ersparnis überkompensiert.

Von Christian Dahm

Die positiven Effekte der Einführung längerer und schwerer Lkw von bis zu 25,25 m Länge und 60 t Gesamtgewicht könnten mittelfristig durch die massive Verkehrsverlagerung von der Schiene auf die Straße wieder aufgezehrt werden. Zu diesem Schluss kommt eine Studie im Auftrag der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen und Infrastrukturunternehmen CER.

„Die Zulassung von Megatrucks ist klima- und verkehrspolitisch kein Allheilmittel“, erklärte Projektleiter Claus Doll vom Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung ISI. Innerhalb von fünf bis zehn Jahren würden die negativen Auswirkungen bei weitem schwerer wiegen als die

anfänglich positiven Effekte. In den ersten fünf Jahren sinke zunächst der CO₂-Ausstoß, so Doll. Danach komme es allerdings zur Umstellung der logistischen Prozesse, und Güter, die bislang auf der Schiene transportiert worden seien, würden auf die Straße verlagert. Die Folge: Der CO₂-Ausstoß steige langfristig. Insgesamt würden laut der Studie jährlich zusätzlich 2 Mio. t CO₂ produziert.

Starke Rückverlagerung. Die Autoren gehen davon aus, dass beim Transport von hochwertigen Produkten und Containern bis zu 30 Prozent von der Schiene zurück auf die Straße verlagert würden. Betroffen sei vor allem der Kombinierte Verkehr. Außerdem würden auf langen Strecken über 1000 km nahezu alle konventionellen Sat-

telzüge durch 25-m-Lkw ersetzt, wenn der Einsatz nicht geregelt werde.

BGA übt Kritik. „Die Studie kommt zu ihrem Ergebnis, weil ein Kostenvorteil von bis zu 30 Prozent unterstellt wird“, kritisierte Gerhard Riemann, Vorsitzender des Verkehrsausschusses des Bundesverbandes Großhandel, Außenhandel, Dienstleistungen (BGA). Dieser Kostenvorteil sei zu hoch angesetzt, weil die Ausgaben für die notwendige Sicherheitstechnik sowie eine möglicherweise höhere Maut für längere Lkw-Kombinationen nicht berücksichtigt würden. Riemann schlug als Kompromiss eine stärkere Verzahnung von EuroCombi und Kombiniertem Verkehr vor.

DVZ 14.5.2009