

Pressemitteilung vom 18.11.2016: Ihr Ansprechpartner ist Martin Bulheller, Telefon 069/7919-277

Umwelt: Lkw hängt Binnenschiff bei Feinstaub und Stickoxiden ab

BGL: Es ist Zeit, ideologische Scheuklappen beim Umweltschutz abzusetzen

BGL, Frankfurt, 18.11.2016:

Anlässlich seiner Mitgliederversammlung 2016 in Frankfurt am Main verweist der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. darauf, dass die langjährigen Umweltschutzanstrengungen im Bereich Straßengüterverkehr alt-hergebrachte „Gewissheiten“ vom Podest gestoßen haben: Nach neuesten Daten des Umweltbundesamtes (UBA) hat der Lkw 2014 erstmals das bisher als weniger umweltbelastend geltende Binnenschiff sowohl beim Feinstaub als auch bei den immer mehr im Fokus stehenden Stickoxiden abgehängt. Pro Tonnenkilometer (tkm = (Frachtgewicht in t) x (Transportentfernung in km)) emittiert das Binnenschiff durchschnittlich 26 % mehr Stickoxide und doppelt (!) so viel Feinstaub als der Lkw!

Laut UBA betragen durchschnittlich die Stickoxidemissionen 2014 beim Lkw 0,344 g/tkm und beim Binnenschiff 0,433 g/tkm, die Feinstaubemissionen beim Lkw 0,005 g/tkm und beim Binnenschiff 0,01 g/tkm. BGL-Präsident Adalbert Wandt dazu: „Wir freuen uns, dass sich die jahrelangen Umweltschutzbemühungen des Transportlogistikgewerbes – allen voran die Investitionen in schadstoffreduzierende Motorentechnologie – endlich auch amtlich nachweisbar niederschlagen. Und: Da 2014 laut Mautstatistik des Bundesamtes für Güterverkehr erst knapp 13 % der Fahrleistungen mit der modernsten Schadstoffklasse Euro VI erbracht wurden, im September 2016 aber bereits über 49 %, dürfte sich der Vorsprung des Lkw inzwischen weiter erhöht haben. Wir können also eine historische Zäsur in der Verkehrspolitik festhalten: Der altbekannte Automatismus ‚Verkehrsverlagerung von der Straße aufs Binnenschiff = Umweltschutz‘ gilt nicht mehr!“



Das Umweltbundesamt hält aber noch weitere Überraschungen parat. So ist z.B. dem UBA-Text 56/2016 „Klimaschutzbeitrag des Verkehrs bis 2050“ zu entnehmen, dass selbst bei – aus Eisenbahnsicht – idealtypischen Bedingungen im Jahre 2050 noch immer knapp 60 % (aktuell sind es gut 70 %) der Güterverkehrsleistung auf der Straße stattfinden werden (s. Anlage 1). „Angesichts dieser Zahlen ist es höchste Zeit, endlich die ideologischen Scheuklappen abzunehmen und verkehrsträgerübergreifend nach den besten Lösungen für die Bewältigung der zukünftigen Transportmengen zu suchen. Wie man sieht, muss das Hauptaugenmerk aber bei dem Verkehrsträger bleiben, der auch in den kommenden Jahrzehnten den Löwenanteil des Güterverkehrs zu schultern hat: der Straße“, so BGL-Präsident Wandt.

Wie lässt sich aber der auch in Zukunft dominierende Straßengüterverkehr möglichst umweltverträglich abwickeln? Erforderlich wird in jedem Fall eine mittelfristige Abkehr von fossilen Kraftstoffen sein. Flüssiggasantriebe gelten deshalb bereits heute schon allenfalls als Zwischenlösung. Langfristig werden aufgrund der Ressourcenknappheit von Energie und Strom voraussichtlich Elektroantriebe vorzugsweise mit direkter Stromverwertung – also ohne zwischengeschaltete Umwandlung z.B. in Wasserstoff – überzeugen. Der Oberleitungs-Lkw könnte so gesehen schon bald zum Alltag gehören.

Doch auch beim Elektroantrieb gilt: Keine Rose ohne Dornen! Gemäß der o.g. UBA-Studie führt eine umfassende Elektrifizierung des Verkehrssektors fast zu einer Verdoppelung des gesamtwirtschaftlichen Stromverbrauchs gegenüber bisherigen Verbrauchsszenarien. D.h. Deutschland wird im Jahre 2050 mehr als die Hälfte seines Strombedarfs importieren müssen. Die Stromproduktion in den meisten deutschen Nachbarstaaten wird aber noch auf lange Sicht hin von Atomkraft und fossilen Energieträgern dominiert sein. Insofern werden die verfolgten CO₂-Minderungsziele nur mit emissionsfreier Elektroenergie zu erreichen sein.

Anlage 1: Entwicklung der Güterverkehrsleistung und Modal Split 2005–2050

Ergänzende Informationen hierzu finden Sie im neuen BGL-Jahresbericht auf den Seiten 25-35.