

Lastwagen könnten schon jetzt 20 Prozent umweltfreundlicher sein

Von Hans-Robert Richarz

Aus den Auspuffrohren schwerer Lastwagen und Omnibusse, die in Europa unterwegs sind, strömen rund ein Viertel aller CO₂-Emissionen, die innerhalb der EU anfallen und etwa fünf Prozent aller Gase, die insgesamt für den Treibhauseffekt verantwortlich gemacht werden - mehr als Flugzeuge und Schiffe des internationalen Luft- beziehungsweise Seeverkehrs zusammen zum Klimawechsel beitragen. Die Europäische Kommission will deshalb eine Strategie entwickeln, um den Kohlendioxid-Ausstoß des Schwerverkehrs in den nächsten Jahren zu senken.

Abgesehen von einigen Verbesserungen beim Treibstoffverbrauch hat der CO₂-Ausstoß schwerer Lastwagen und Omnibusse zwischen 1990 und 2010 aufgrund des wachsenden Transportvolumens auf der Straße um mehr als ein Drittel zugenommen. Ohne Eingriffe der Politik würden die Gesamtemissionen schwerer Nutzfahrzeuge in der EU auf dem jetzigen Niveau, also bei 35 Prozent über den Werten von 1990, verharren. Dies ist unvereinbar mit dem Ziel, die Treibhausgasemissionen bis 2050 um etwa 60 Prozent der Werte von 1990 zu senken, was sich die EU-Kommission im „Weißbuch zum Verkehr (2011)“ und dem „Fahrplan für den Übergang zu einer wettbewerbsfähigen CO₂-armen Wirtschaft bis 2050“ vorgenommen hat.

Immerhin hatte die EU-Kommission im Mai dieses Jahres eine Mitteilung zur Minderung des Kraftstoffverbrauchs und der CO₂-Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen beschlossen. Für die Messung der CO₂-Emissionen von Neufahrzeugen entwickelte sie ein computergestütztes Simulationsprogramm (VECTO), mit dessen Hilfe sie im kommenden Jahr den EU-Mitgliedsländern vorschlagen will, wie die Zertifizierung, Mitteilung und Überwachung der CO₂-Emissionen neuer schwerer Nutzfahrzeuge durchgeführt werden soll. Nach Inkrafttreten dieser Rechtsvorschriften wird die Kommission weitere Maßnahmen prüfen. Dabei wäre naheliegend, wie bereits bei Pkw und leichten Nutzfahrzeugen, verbindliche Obergrenzen für die durchschnittlichen CO₂-

Emissionen festzusetzen.

Ohne Bürokratie und neue Gesetze könnte allerdings jetzt schon viel erreicht werden. Das geht aus einer Studie hervor, die das belgische Beratungsunternehmens Transport & Mobility Leuven im Auftrag des Verbands der europäischen Automobilhersteller ACEA (European Automobile Manufacturers' Association) vorlegte. Danach könnten 20 Prozent der Einsparungen allein durch die Verminderung der Höchstgeschwindigkeit, die Vermeidung von Leerfahrten und ein verbessertes Fachwissen der Fahrer und Fahrerinnen über umweltfreundliches Fahren erreicht werden. Ein Viertel der möglichen Einsparungen könnten Hersteller durch bessere Fahrzeugdesigns erreichen. Transport & Mobility empfiehlt zudem, die Ausbildung für Menschen am Steuer eines schweren Lastwagens zu verbessern und künftig Reifen mit weniger Rollwiderstand zu verwenden.

Umweltverbände stellten diese Folgerungen jedoch umgehend in Frage. „ACEA scheint sagen zu wollen, dass andere Leute für die Emissionsreduktion verantwortlich sein sollten als die europäischen Autobauer“, sagte Greg Archer vom ökologischen Verkehrsverband Transport & Environment laut dem europäischen Umweltinformationsdienst ENDS Europe. (ampnet/hrr)

Bilder zum Artikel



Auch ohne aerodynamischen Feinschliff ließen sich Lastwagen schon heute umweltfreundlicher bewegen, wie das belgische Beratungsunternehmen Transport & Mobility Leuven feststellt.



Auch ohne aerodynamischer gestaltete Fahrerinnen ließen sich Lastwagen schon heute umweltfreundlicher bewegen, wie das belgische Beratungsunternehmen Transport & Mobility Leuven feststellt.
