Für die CO2-Ziele bei Nutzfahrzeugen braucht es mehr Infrastruktur

Während das EU-Parlament wie erwartet das Verbrennerverbot für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge ab 2035 beschlossen hat, hat die Europäische Kommission einen Gesetzesentwurf zur Flottenregulierung für schwere Nutzfahrzeuge vorgelegt. Der Verband der Automobilindustrie hält diesen mit Blick auf die nur unzureichende Lade- und Wasserstoffinfrastruktur für höchst ambitioniert. „Die EU verschärft die CO2-Grenzwerte deutlich, ohne dabei notwendige flankierende Maßnahmen zu verabschieden und damit einen tatsächlich realisierbaren Hochlauf alternativer Antriebe sicherzustellen“, beklagt Verbandspräsidentin Hildegard Müller.

Das Potenzial, CO2-Emissionen durch emissionsfreien Schwerlastverkehr zu vermeiden, ist groß – schwere Lkw und Busse stoßen derzeit rund ein Drittel der CO2-Emissionen im Straßenverkehr aus. In Europa fahren laut VDA 8,1 Millionen schwere Lkw und Busse. Bis 2030 werden es voraussichtlich knapp zehn Millionen sein. Der Vorschlag aus Brüssel sieht für 2040 eine Reduktion des Flottengrenzwerts um 90 Prozent gegenüber 2019 vor. Als Etappenziel sollen es 2030 bereits 45 Prozent sein und 2035 dann 65 Prozent angesetzt.

Dazu müsse aber auch die entsprechende Infrastruktur geschaffen werden „Die ist aktuell noch nicht einmal annähernd vorhanden“, betont Müller, die vom Grundsatz her hinter den Zielen steht. Aber solange nicht erkennbar sei, wann für die schweren Fahrzeugklassen im Fernverkehr ein ausreichendes, öffentlich zugängliches Lade- und Betankungsnetz vorhanden ist, „haben die angestrebten CO2-Reduktionsziele und Verbrenner-Ausstiegsdaten für schwere Nutzfahrzeuge reinen Symbolcharakter“. Und für die Flottenbetreiber müssten stärkere Anreize zum Umstieg geschaffen werden. An den Herstellern liege es nicht. Diese arbeiteten daran, den Bedarf an batterieelektrischen oder mit Wasserstoff betriebenen Lkw und Bussen zu decken.

Verbände wie die e-Fuel Alliance vermissen bei den EU-Überlegungen die Berücksichtigung klimaneutraler Kraftstoffe. Auch der Zulieferer Mahle bedauert das, begrüßt aber das Votum zu grünem Wasserstoff. (aum)

Bilder zum Artikel

Vollelektrischer Verteiler-Lkw Scania 25 P BEV an einer Ladestation.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Iveco