
Verbrennerverbot für Lkw und Busse droht

Vertreter des EU-Parlaments und des EU-Rats haben sich unter Moderation der EU-Kommission über die CO₂-Flottenregulierung für schwere Nutzfahrzeuge wie Lkw und Busse geeinigt. Der Klimaschutzbeitrag grüner Kraftstoffe bei der Einhaltung der Grenzwerte wird darin nicht berücksichtigt. Die EU setzt damit bei schweren Nutzfahrzeugen auf einen All-Electric-Ansatz, der nach Ansicht des UNITI Bundesverband EnergieMittelstand weder technisch noch wirtschaftlich sinnvoll ist.

Neue Lkw und Busse in der Europäischen Union müssen künftig im Fahrbetrieb weniger CO₂ ausstoßen. So sieht die erzielte Einigung im EU-Trilogverfahren zur Flottenregulierung von neuzugelassenen Lkw eine CO₂-Reduktion um 45 Prozent bis 2030, um 65 Prozent bis 2035 und um 90 Prozent bis 2040 vor. Für Stadtbusse fallen die Reduktionsziele noch ambitionierter aus. Die müssen ab dem Jahr 2035 komplett CO₂-frei unterwegs sein.

Die Reduktionsziele waren zuvor zwischen EU-Parlament und EU-Rat nicht strittig. Uneinigkeit herrschte vorab dagegen bezüglich der Anrechenbarkeit des Klimaschutzbeitrags erneuerbarer Kraftstoffe auf die Flottenziele, die vom Europäischen Parlament eingefordert worden war. Im Trilogverfahren konnten sich die europäischen Volksvertreter in dieser Frage nicht gegen die EU-Regierungen durchsetzen. Damit setzt die Europäische Union im Bereich der schweren Nutzfahrzeuge auf einen reinen All-Electric-Ansatz, der ausschließlich batterieelektrisch oder mit Brennstoffzellen angetriebene Nutzfahrzeuge sowie Wasserstoffverbrenner erlaubt.

Dagegen wird der CO₂-neutrale Betrieb von neuen Lkw oder Bussen mit erneuerbaren Kraftstoffen wie grünstrombasierten E-Fuels oder biogenem HVO-Diesel als Option für die CO₂-Reduzierungsziele ausgeschlossen. „Mit der Entscheidung auf EU-Ebene kommt ein weiteres Puzzlestück hinzu, das den industriellen Produktions- und damit Markthochlauf grüner Kraftstoffe verhindern wird“, sagt UNITI-Hauptgeschäftsführer Elmar Kühn. Aber „ohne grüne Kraftstoffe schaffen wir die Energiewende im Verkehr nicht“, was erst recht für den Bereich der schweren Nutzfahrzeuge gelte.

Eine Hintertür lässt der Gesetzgeber im Rahmen der für das Jahr 2027 vorgesehenen Evaluierung der Regeln. Dann soll noch einmal geprüft werden, wie schwere Nutzfahrzeuge, die ausschließlich mit CO₂-neutralen Kraftstoffen angetrieben werden, noch neu zugelassen werden können. Der von vielen Experten angemahnte Ansatz, CO₂-Emissionen nicht nur am Auspuff eines Fahrzeugs zu messen („Tailpipe-Ansatz“), sondern diese über dessen gesamten Lebenszyklus zu betrachten, soll dabei ebenso valuiert werden, wie die Anwendung eines Carbon-Correction-Factors, der den Anteil erneuerbarer Kraftstoffe im Kraftstoffmix berücksichtigen würde. Maßnahmen, die nach Elmar Kühns Ansicht alle bereits heute in der Flottenregulierung berücksichtigt werden sollten, um effektiven Klimaschutz durchzusetzen. „Es gibt keinen vernünftigen Grund, das im Jahr 2027 überhaupt erst zu prüfen.“ (aum)

Bilder zum Artikel



In der Schweiz bereits im Einsatz: Brennstoffzellen-Lkw Hyundai X-Cient Fuel Cell.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Hyundai



Brennstoffzellen-Lkw von VDL mit Toyota-Technik.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Volvo testet schwere Brennstoffzellen-Lkw.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volvo Trucks



BYD e-Bus der Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BYD



Mercedes-Benz Citaro Fuelcell-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mercedes-Benz
