

# UNITI informiert

Schwere Nutzfahrzeuge in der EU –  
kaum alternative Lade- und  
Tankinfrastruktur vorhanden

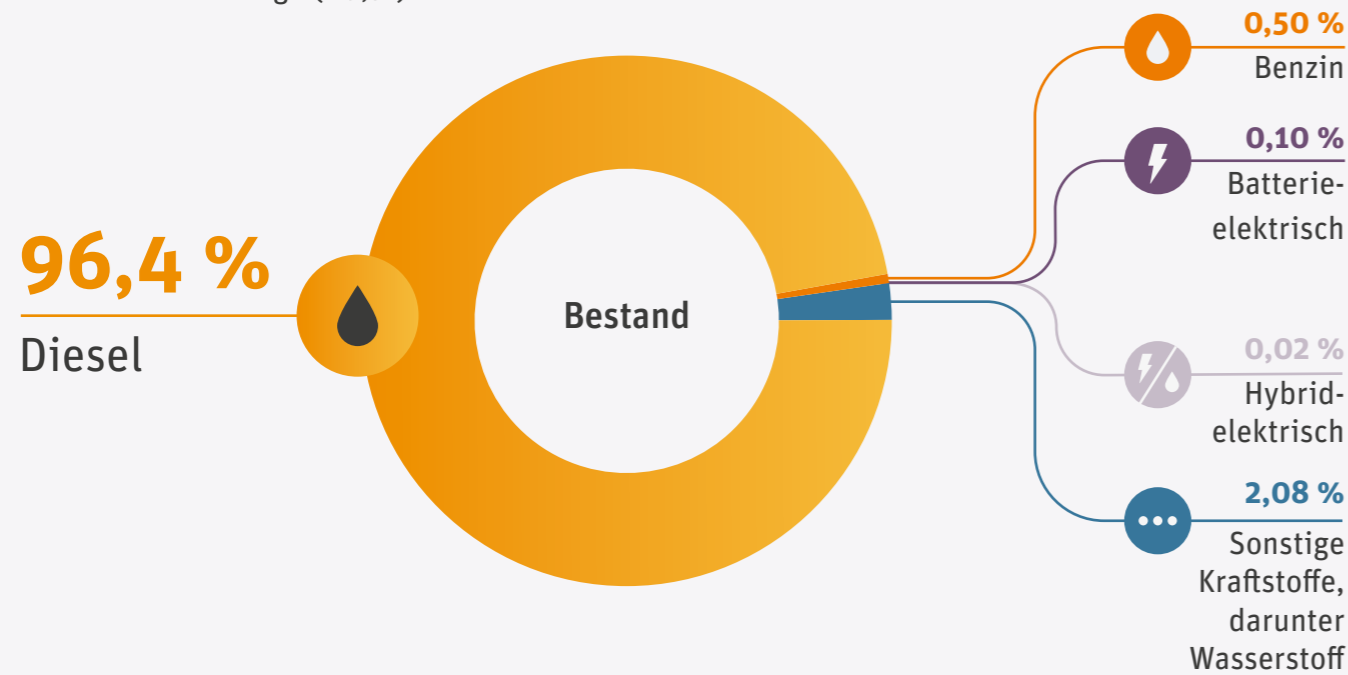


# Schwere Nutzfahrzeuge in der EU – kaum alternative Lade- und Tankinfrastruktur vorhanden



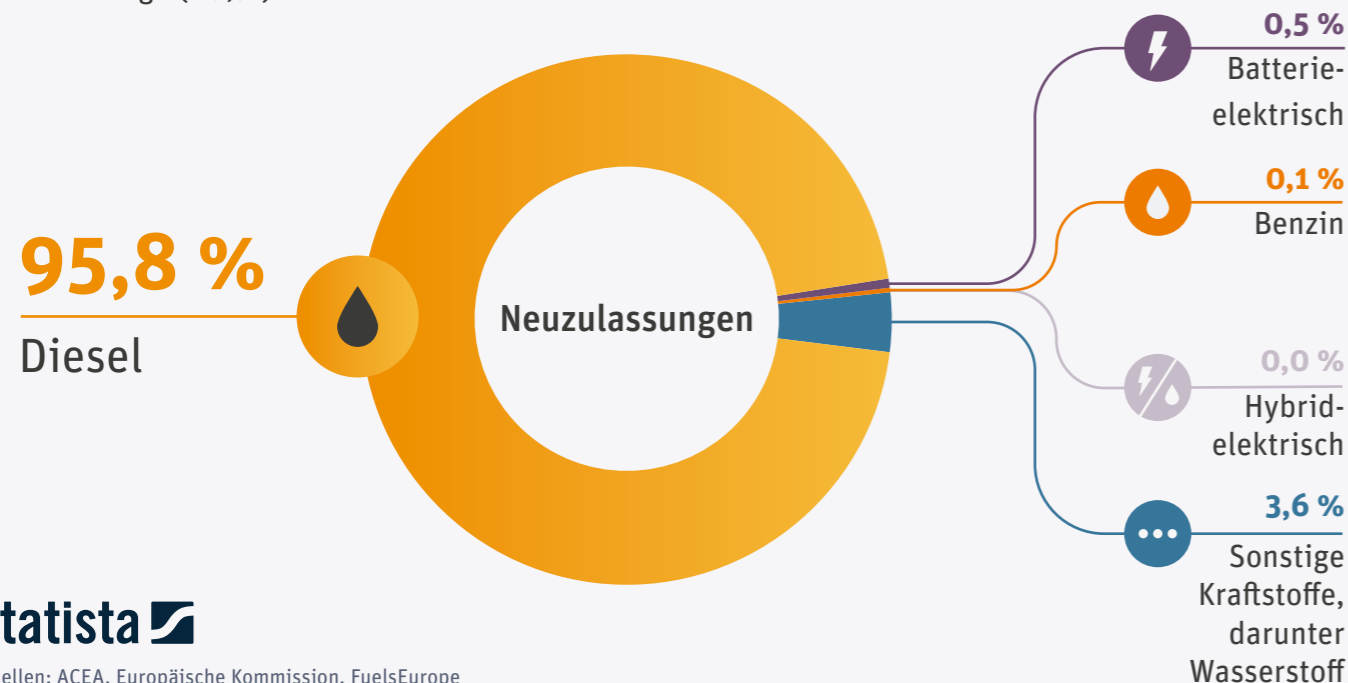
## Nur 0,1 % der Lkw sind strombetrieben

Anteil der Kraftstoffe am Bestand der mittelschweren und schweren Nutzfahrzeuge (> 3,5t) in der EU 2021



## Auch bei den Neuzulassungen dominiert Diesel ganz klar

Anteil der Kraftstoffe an den Neuzulassungen der mittelschweren und schweren Nutzfahrzeuge (> 3,5t) in der EU 2021



## Aktuell sind öffentliche Ladepunkte für Lkw kaum vorhanden

Anzahl Tank- und Ladepunkte in der EU 2021

Land	Tankstellen	Wasserstoff-tankstellen	Lkw-Ladepunkte (800 kW)*
Belgien	3.121	3	/
Bulgarien	3.531	0	/
Dänemark	2.068	6	/
Deutschland	14.458	89	/
Estland	491	0	/
Finnland	k. A.	0	/
Frankreich	11.151	19	/
Griechenland	5.889	0	/
Irland	1.906	0	/
Italien	21.700	1	/
Kroatien	k. A.	0	/
Lettland	605	0	/
Litauen	k. A.	0	/
Luxemburg	235	0	/
Niederlande	4.147	7	/
Österreich	2.748	4	/
Polen	7.852	0	/
Portugal	3.333	0	/
Rumänien	2.292	0	/
Schweden	2.678	3	/
Slowakei	1.003	0	/
Slowenien	k. A.	0	/
Spanien	11.810	3	/
Ungarn	2.015	0	/

\* LKW-Ladepunkte sind bislang kaum vorhanden. Es gibt keine Daten zur Bestandsladeinfrastruktur in den verschiedenen Ländern der EU.

## Fazit:

- **77 Prozent** des Warentransports in der EU im Jahr 2021 erfolgte auf der Straße. Das entspricht 1,9 Billionen Tonnenkilometern. Der Anteil der Bahn am EU-weiten Güterverkehr lag 2021 bei **17 %**. Der Anteil der Binnenschifffahrt betrug **6 %**. Der Transport auf der Straße nahm weiter zu: Wurden 2011 rund **74 %** des Güterverkehrs auf der Straße abgewickelt, waren es 2021 rund **77 %**. Der **Güterverkehr auf der Straße per Lkw ist damit unverzichtbar** und ein Garant für wirtschaftliche Prosperität und Wohlstand in Europa.
- Der Straßengüterverkehr wird **europaweit von einem dichten, öffentlichen Tankinfrastrukturnetz** sicher und zuverlässig versorgt.
- Der Aufbau alternativer Tank- bzw. Ladeinfrastrukturen für Wasserstoff und Ladestrom befindet sich derzeit allenfalls in einem sehr frühen Stadium des Aufbaus. Eine öffentliche **Lkw-Megawatt-Ladeinfrastruktur in der EU ist statistisch noch nicht erfassbar**.
- Um einen reibungslosen Warenverkehr und damit das sichere Funktionieren des Binnenmarkts auch zukünftig garantieren zu können, ist es u. a. klimapolitisch geboten, heutige fossilbasierte **Kraftstoffe durch regenerative Kraftstoffe wie HVO und perspektivisch E-Diesel zu ersetzen**. Dafür bedarf es weder einer Anpassung der vorhandenen EU-weiten Tankinfrastrukturen noch der Fahrzeuge.
- Die definierten Aufbauziele in der 2023 überarbeiteten **AFIR** (Alternative Fuels Infrastructure Regulation) für das Straßenkernnetz in den EU-Mitgliedsländern **genügen laut Experten nicht**, um ein ausreichend dichtes öffentliches Tank- bzw. Ladenetz für Wasserstoff und Ladestrom im Straßengüterverkehr europaweit zu garantieren. Zudem ist ein Aufbau in dem dafür vorgesehenen sehr kurzen Zeitraum (bis 2030) fraglich.
- **Der Aufbau einer völlig neuen Infrastruktur ist kostenintensiv und technisch herausfordernd**, beispielsweise die Bereitstellung einer H<sub>2</sub>- bzw. Ladestrominfrastruktur inkl. Netzaufbau und -ertüchtigung sowie die Herstellung sämtlicher benötigter Komponenten. All diese Maßnahmen verursachen weitere CO<sub>2</sub>-Emissionen. Zudem muss die benötigte grüne Strom-/Wasserstoffmenge zur Verfügung gestellt werden können, was derzeit nicht absehbar ist.

## Politische Forderung:

Um die EU-Mitgliedsstaaten sowie die Logistikunternehmen wirtschaftlich nicht zu überfordern oder den reibungslosen Warentransport zu gefährden, sollte die EU verschiedene Antriebstechnologien im Schwerlastverkehr regulativ ermöglichen. Dazu gehört, den CO<sub>2</sub>-Minderungsbeitrag von E-Fuels und anderen regenerativen Kraftstoffen innerhalb der **EU-Flottenregulierung für schwere Nutzfahrzeuge wie Lkw aber auch für Busse anzuerkennen**.