

## Wissmann: Lkw-Hersteller brauchen Flexibilität für bessere Aerodynamik

**Das EU-Parlament hat heute Änderungen an der EU-Richtlinie 96/53 über Abmessungen und Gewichte von Nutzfahrzeugen verabschiedet. Dazu erklärte Matthias Wissmann, Präsident des Verbandes der Automobilindustrie (VDA): „Der Beschluss des EU-Parlaments geht grundsätzlich in die richtige Richtung. Die beschlossenen Veränderungen bei der Fahrzeuglänge ermöglichen eine bessere Aerodynamik und bieten damit die Chance für weniger CO<sub>2</sub>-Emissionen. Allerdings sollten diesem ersten Schritt nun weitere folgen.“**

Die EU-Kommission hatte im April 2013 vorgeschlagen, die Vorschriften für Abmessungen von Lkw zu modernisieren, um die Fahrzeuge effizienter und sicherer zu machen. Dazu sollen Lkw-Anhänger verlängert werden können. Auch die Fahrerhäuser können aerodynamischer konstruiert werden. Wissmann betonte: „Für eine praxisgerechte Regelung sind weitere Anpassungen nötig. Um neue, verbrauchsreduzierende Technologien in die Fahrzeuge bringen zu können, brauchen die Hersteller mehr Bauraum und zusätzliche Flexibilität für die Aerodynamik. Ausreichende Fristen sind aufgrund der langen Produktzyklen des Nutzfahrzeugs unerlässlich. Das muss auch Brüssel berücksichtigen. Wir setzen hier auf eine kluge Weiterentwicklung der Vorschläge durch den Europäischen Rat.“

Eine klare Regelung des grenzüberschreitenden Lang-Lkw-Verkehrs hat das EU-Parlament mit seinem Beschluss dagegen verworfen. Wissmann: „Damit wird eine Chance vergeben, den Straßengüterverkehr effizienter zu machen. Auch im grenzüberschreitenden Einsatz könnte der Öko-Laster zu weiteren Kraftstoffeinsparungen beitragen. Es ist unverständlich, dass das Parlament diese Chance für einen noch umweltfreundlicheren und effizienteren Straßengüterverkehr ungenutzt lässt.“

Das Parlament hat zudem die Einführung von Energieeffizienznormen für schwere Nutzfahrzeuge, ähnlich jener für Pkw und Transporter, gefordert. „Dabei wurde wohl übersehen, dass allein die Erfassung dieser Emissionen für schwere Nutzfahrzeuge heute

noch gar nicht auf gemeinsamer Basis möglich ist. Der Lkw ist von Haus aus ein Spritsparer. Die Nutzfahrzeughersteller haben in den vergangenen Jahren die Transporteffizienz ihrer Fahrzeuge weiter verbessert. Im Fernverkehr ist heute ein Durchschnittsverbrauch von unter einem Liter Diesel je Tonne Nutzlast auf 100 Kilometer Standard.“

Darüber hinaus hatte die Kommission ursprünglich eine Erhöhung des zulässigen Gesamtgewichts für Lkw und Busse mit Hybrid- oder Elektroantrieb um eine Tonne vorgeschlagen. Das Parlament ist hier noch weiter gegangen und hat die Definition alternativer Antriebe offen formuliert, ohne eine bestimmte Technologie festzuschreiben. „Wir begrüßen, dass die Parlamentarier eine technologieneutrale Berücksichtigung alternativer Antriebstechnologien fordern, denn nur so können die Potenziale aller alternativen Antriebe und Kraftstoffe genutzt werden“, sagte Wissmann. (ampnet/Sm)

## Bilder zum Artikel

---



Matthias Wissmann.

---