

MITTEILUNG

an das Europäische Parlament und den Rat/ an die Europäische Kommission

gemäß Art. 23f Abs. 4 B-VG

des EU-Ausschusses des Bundesrates

vom 8. März 2022

COM (2021) 559 final Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates (Text von Bedeutung für den EWR)

Die geplante Verordnung betrifft alternative Treibstoffe für LKW, PKW und leichte Nutzfahrzeuge, See- und Binnenschiffe sowie Flugzeuge. Sie ist Teil des großen Gesetzespakets „Fit for 55“, mit dem die Kommission das EU-Ziel umsetzen will, den CO₂-Ausstoß bis 2030 um 55 Prozent gegenüber 1990 zu reduzieren.

Die gegenständliche Verordnung ist ein zentrales Element auf europäischer Ebene, um substantielle Treibhausgaseinsparungen im Verkehrsbereich zu erreichen. Sie soll einen für alle EU-Staaten gültigen Rahmen geben und für den Ausbau einer flächendeckenden, öffentlich zugänglichen Infrastruktur für alternative Kraftstoffe sorgen. Folglich soll ein ausreichendes Netz an Ladestationen, angemessene Verbraucher*inneninformationen und eine effektive Integration der Fahrzeuge in die Stromnetze sichergestellt werden. Das Ziel der bisherigen Richtlinie aus dem Jahr 2014, die durch die Verordnung nun ersetzt werden soll, liegt in der Beschleunigung des europaweiten Ausbaus von Ladeinfrastruktur für alternativ angetriebene Fahrzeuge und der Schaffung von Interoperabilität. Der EU Ausschuss des Bundesrates begrüßt dieses Ziel.

Der rasche Ausbau der Infrastruktur ist parallel zum Markthochlauf und der dynamischen Zunahme der Neuzulassungen von emissionsfreien Fahrzeugen essentiell. Insbesondere im grenzüberschreitenden Verkehr sind laut Ansicht des EU Ausschusses des Bundesrates einheitliche Regeln und ein gemeinsamer Infrastrukturaufbau besonders wichtig.

Diese Verordnung nimmt erstmals auch Ausbauziele für den Schwerverkehr mit auf, gerade dort hat der grenzüberschreitende Charakter besondere Relevanz. Alle diese Aspekte sind

auch für Österreich und alle Gebietskörperschaften relevant.

In der Verordnung definierte verbindliche nationale Ausbauziele für öffentliche E-Ladeinfrastruktur sind: 1 kW Ladeleistung pro E-Auto (PKW und leichte Nutzfahrzeuge) und 0,66 kW pro Plug-in-Hybrid. Bis 2025 soll es verpflichtende E-Ladepools, für PKW und LKW alle 60 km entlang von TEN-V Netz, geben. Bis 2030 sollen H2-Tankstellen (Wasserstoff-Tankstellen) alle 150 km verfügbar sein. Urbane Knoten werden mit konkreten Ausbaupflichtungen belegt. Vor allem die Verpflichtungen für E-Ladeinfrastruktur für LKWs und die geforderten Wasserstofftankstellen werden die Städte (und hier insbesondere die urbanen Knoten gemäß TEN-V) vor sehr große Herausforderungen stellen, da diese Infrastruktur derzeit noch gar nicht existiert. Der EU Ausschuss ist sich bewusst, dass die Anzahl der urban nodes derzeit zwar gerade ausgeweitet wird, aber sich dieses Dossier derzeit noch in Diskussion (TEN-T VO) befindet. Wissentlich, dass es im stadtnahen Bereich ein Mindestmaß an Infrastruktur braucht, regen die Städte hier an, die Vorgaben für die urban nodes so zu gestalten, dass auch ein gewisses Maß an Freiraum möglich ist.

Bei der Positionierung der E-Ladeinfrastrukturen ist auch darauf zu achten, dass der multimodale Verkehr als Rückgrat der europäischen Wirtschaft unterstützt bzw. weiter forciert wird. Zug und Bus gewährleisten eine wesentliche Basisauslastung im öffentlichen Verkehr. Das ist durch gezielt einzurichtende Ladepools im Umfeld von Multimodalitäts-Hubs wie z.B. Bahnhöfen sicherzustellen bzw. weiter auszubauen. Es sollte auch stärkerer Bezug auf regionale Nahverkehrskonzepte genommen werden.

Der EU Ausschuss des Bundesrates weist darauf hin, dass für schwere Nutzfahrzeuge auch Ladestationen und Abgabestellen geschaffen werden müssen, die einerseits einen nicht unerheblichen Platzbedarf haben und andererseits elektrische Leistungen und technische Anlagen benötigen die im städtischen Gebieten nur sehr schwer zu finden sind. Der EU Ausschuss möchte daher ersuchen Rücksicht auf Städte- und Gemeinden zu nehmen. Platz im öffentlichen Raum ist vor allem in Städten eine sehr knappe Ressource.

Die Errichtung von Ladeinfrastruktur muss dem Rechnung tragen und darf nicht auf Kosten anderer Verkehrsteilnehmer*innen, vor allem des Rad- und Fußverkehrs, erfolgen. Die Ladeinfrastruktur sollte aber so errichtet werden, dass Menschen mit Behinderungen (z.B. Rollstuhl) diese sicher und barrierefrei vom Stellplatz erreichen können.

Der Ausschuss möchte grundsätzlich festhalten, dass der Fokus aller verkehrlichen Maßnahmen des „Fit for 55“-Pakets auf Effizienzsteigerung durch neue Technologien beruht,

damit das angestrebte Klimaziel erreicht wird. Das Wachstum beim Verkehr sowie der Trend zu immer größeren Personenkraftwagen hat schlicht Fortschritte durch technische Effizienz mehr als aufgewogen. Dieses strukturelle Problem wird aber in den Vorschlägen und den umfangreichen Anlagen nicht berücksichtigt.

Eine einfache und transparente Vergleichbarkeit der Preise durch eine einheitliche mengenbezogene Preisauszeichnung (kWh) ist derzeit weder in Österreich noch Europa selbstverständlich. Dies verunmöglicht Verbraucher*innen die nötige Berechenbarkeit vor Ladevorgängen und erschwert unnötig den Umstieg auf E-Mobilität. Der EU Ausschuss begrüßt daher die Verpflichtung die Preisbestandteile (Preis pro Ladevorgang, Preis pro Minute und Preis pro kWh) schon vor dem Laden transparent darzulegen. Das vorgeschriebene Monitoring, insbesondere die Meldepflicht für Betreiber bei ad-hoc-Preisen an eine nationale Meldestelle (Art. 18), wird einen effektiven Beitrag zur Tariftransparenz schaffen. Maßnahmen zur Vermeidung von Verkehr und der verstärkte Einsatz energieeffizienter Verkehrsträger (Bahn, Bus, Rad und Fußverkehr) sind aus Sicht des EU Ausschusses des Bundesrates prioritär und bieten sich gerade in dichter besiedelten Regionen an, in denen die Fläche ohnehin beschränkt ist. Auch Maßnahmen in peripheren Regionen, die geeignete Formen eines leistbaren öffentlichen Verkehrs (z.B. Mikro-ÖV oder bedarfsorientierte Angebote als Teil eines integrierten Gesamtsystems) im Sinne einer flächendeckenden öffentlichen Mobilitätsgarantie sicherstellen, müssen als Teil einer nachhaltigen, smarten Verkehrsstrategie stärker betont werden. Die Verlagerung des Straßengüterverkehrs auf die Schiene sollte konsequenter weiterverfolgt und folgende Maßnahmen vorrangig umgesetzt werden: Verdopplung der Güterbeförderungskapazität, großzügiger rascher Ausbau der Bahninfrastruktur für Güter- und öffentlichen Personenverkehr sowie ausreichende Kapazitäten auf dem Schienennetz, um die Verlagerung von Fern- und Transitverkehr von der Straße auf die Schiene zu ermöglichen.