

... auf den Punkt gebracht

„Effektiver Klimaschutz bedarf einer zukunftsorientierten Mobilität“

Stand: 25.10.2021

Worum geht es der BAUINDUSTRIE in dem Vorschlag der Kommission für eine Verordnung zum Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR) COM (2021) 559 und dem strategischen Fahrplan zur Unterstützung des raschen Aufbaus der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe

Ziel der BAUINDUSTRIE ist, einen aktiven Beitrag für mehr Klimaschutz in Deutschland und Europa durch eine effektive Reduzierung von CO₂-Emissionen u.a. im Bereich Verkehr und Transport zu leisten.

Gleichzeitig muss für eine erfolgreiche EU-Wirtschaft bzw. den EU-Binnenmarkt eine uneingeschränkte Mobilität in Zukunft unter Berücksichtigung des erforderlichen Klimaschutzes sichergestellt werden. Die BAUINDUSTRIE spricht sich daher u. a. für einen massiven Ausbau von Schienen und Wasserstraßen in den kommenden Jahren aus, da beide Verkehrsträger geeignet sind, große Mengen an Warenströmen und Personenverkehren gezielt über lange Strecken nachhaltig zu transportieren.

Realistisch betrachtet wird die Straße jedoch auch weiterhin der Verkehrsträger sein, über den nicht nur der Großteil der anfallenden Güterverkehrsleistung abgewickelt, sondern auch Individualmobilität in Regionen sichergestellt wird, in denen Schienen- oder ÖPNV-Angebote nicht vorhanden sind.

Dieser Gesichtspunkt wird durch den Trend der Globalisierung und die Zunahme lokaler Wirtschaftskreisläufe und -netzwerke verstärkt. Wenn zusätzlich die Elektrifizierung des Straßenverkehrs schneller vorangebracht wird, rückt klimaneutrale Mobilität auf der Straße in nahe Zukunft.

Konsequenterweise muss seitens der EU-Gesetzgeber daher sichergestellt werden, dass die nötigen Voraussetzungen für eine Förderung klimafreundlicher Antriebstechnologien gelegt werden. Ein entscheidender Faktor ist in diesem Zusammenhang eine flächendeckende und effektive Ladeinfrastruktur.

Ihr Ansprechpartner

Martin Ziegenberg (Berlin)

Anja Siegemund (Brüssel)

Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e.V.

Kurfürstenstraße 129, 10785 Berlin

Rue Marie de Bourgogne 58, 1000 Brüssel

Kontakt

Telefon +49 30 21286-263

martin.ziegenberg@bauindustrie.de

Telefon +32 2 50089-63

anja.siegemund@bauindustrie.de

Die BAUINDUSTRIE sieht als zwingend erforderlich an, dass

- eine einheitliche europäische Regelung geschaffen wird zur Unterstützung des EU-weiten Ausbaus einer effizienten Ladeinfrastruktur.
- eine zukunftsorientierte Ladeinfrastruktur EU-weit kurze Abstände und ausreichende Anzahl von (Schnell-)Ladepunkten vorsieht.
- alternativ die Option für Mitgliedstaaten besteht, Straßen mit der Möglichkeit zum dynamischen Laden zu bauen mit der Maßgabe, die Stromversorgung für Elektroautos und -LKWs während der Fahrt zu gewährleisten.
- zukunftsorientiert öffentlich zugängliche Ladestationen für leichte Nutzfahrzeuge proaktiv bzgl. Anzahl und Kapazität installiert werden, so dass die Motivation für einen schnellen Umstieg auf klimaneutrale Fahrzeuge konsequent und nachdrücklich gefördert wird.
- optimalerweise an den Landesgrenzen, unabhängig von den vorgegebenen Abständen im TEN-V Kern- und Gesamtnetz, zusätzliche Ladepunkte installiert.
- finanzielle Unterstützung für einen schnellen Aufbau effizienter Ladeinfrastrukturen gewährleistet wird.
- die EU-Kommission aktiv die Fortschritte der Umsetzung auf EU-Ebene verfolgt und ggf. Abhilfemaßnahmen ergreift.

Bewertung der im AFIR vorgeschlagenen Maßnahmen vor dem Hintergrund der Ziele der BAUINDUSTRIE

Die BAUINDUSTRIE begrüßt die Entscheidung der EU-Kommission, die Revision der EU-Richtlinie (2014/94/EU) in Form einer Verordnung vorzunehmen. Aktuell stehen 70 % der Ladesäulen in nur 3 Mitgliedstaaten (Niederlande, Frankreich und Deutschland), die übrigen Mitgliedstaaten sind unterversorgt. Vor dem Hintergrund einer Sicherung und Förderung klimafreundlicher Mobilität – auch zum Wohl eines effizienten EU-Binnenmarkts muss hier durch eine EU-weit ausgebaute einheitliche Ladeinfrastruktur schnellstmöglich Abhilfe geschaffen werden. Dieses Ziel kann nur durch eine Verordnung erreicht werden.

Der Verordnungsvorschlag sieht in Art. 3 und 4 Vorgaben für die Abstände zwischen den Ladestationen, die Ladeleistung der Punkte und ihre Anzahl vor.

- Aus Sicht der BAUINDUSTRIE ist es zwingend erforderlich, dass der Ausbau der Ladeinfrastruktur auch gerade in entlegenen Regionen der Mitgliedstaaten erfolgt, unabhängig von der dortigen Bevölkerungsdichte. Zum einen soll die Attraktivität entlegener Regionen gesteigert werden, zum anderen funktioniert ein Binnenmarkt nur dann erfolgreich, wenn alle Regionen erreichbar sind.

Daher muss vorrangiges Ziel sein, die in den Vorgaben für die TEN-V Netze dargelegten Abstände auf keinen Fall zu überschreiten.

- **Bei der Versorgung ländlicher Regionen mit Ladeinfrastruktur dürfen wirtschaftliche Interessen oder Rentabilität der entsprechenden Anlagen nicht in den Vordergrund gerückt werden.** Dies birgt sonst die Gefahr, dass der ländliche Raum vom europäischen Wohlstand abgehängt wird. In der Folge können Landflucht und zunehmende Urbanisierung bestehender Ballungsräume weiter zunehmen mit den bekannten negativen sozialen und umweltrelevanten Folgen.

In Art. 3 (1) legt die EU-Kommission für die Mitgliedstaaten fest, dass sie in ausreichendem Maße öffentlich zugängliche Ladestationen für leichte Nutzfahrzeuge errichten sollen.

- Die BAUINDUSTRIE begrüßt den Ansatz der verstärkten Implementierung emissionsfreier Fahrzeuge. Allerdings sieht die BAUINDUSTRIE es als effektiver an, wenn das Ziel der Förderung des Umstiegs auf klimafreundlichen Verkehr gezielt durch proaktive Installationen von Ladestationen erfolgt, so dass mit der Anzahl von Ladestationen nicht auf den Bestand von emissionsfreien Fahrzeugen reagiert wird, sondern eher proaktiv eine höhere Anzahl – gerade innerstädtisch, auf öffentlich zugänglichen Parkplätzen etc. – geschaffen wird.
- Die Nutzer benötigen für den Umstieg auf emissionsfreie Fahrzeuge die Sicherheit, dass sie weiterhin den erforderlichen Komfort bzgl. Lademöglichkeit und somit maximale Mobilität genießen.

Art.3 (3) fordert von benachbarten Mitgliedstaaten, dass sie sicherstellen, dass auf dem gesamten TEN-V-Gesamt- und Kernnetz der Höchstabstand sichergestellt ist.

- Das Ziel eines erfolgreichen EU-Binnenmarkts und der unbegrenzten emissionsfreien Mobilität kann aus Sicht der BAUINDUSTRIE für eine schnellere Mobilitätswende zumindest kurzfristig leichter erreicht werden, in dem sichergestellt wird, dass auf jeden Fall kurzfristig in der Übergangsphase an Grenzstationen der Autobahnen beidseitig Ladestationen vorgesehen werden – unabhängig von der Einteilung auf den TEN-V-Netzen. Dies gilt insbesondere für entlegene Regionen, um einen schnellen Warentransport zu ermöglichen und diese Regionen einzubinden.
- Aktuell sieht der Kommissionsvorschlag im Hinblick auf Elektrizitätsversorgung nur die Option der Ladesäulen vor.
- Die BAUINDUSTRIE spricht sich dafür aus, dass in einem Artikel 3a NEU die Mitgliedstaaten, entweder die Möglichkeit der Versorgung über Ladesäulen erhalten und/oder Straßen mit dynamischer Ladeinfrastruktur auszurüsten
- Ziel muss sein, dass die jeweils gewählte Option effektiv dazu beiträgt, die Nutzung emissionsarmer Fahrzeuge zu fördern und somit den CO₂-Ausstoß im Verkehrssektor zu senken. Dabei ist zu berücksichtigen, dass unabhängig von der Wahl der Optionen die Effektivität des Abstands der unter Art 3, 4 genannten Ladesäulen sowie der Ladekapazität insgesamt erreicht werden muss.

Vor diesem Hintergrund schlagen wir folgenden Art. 3a NEU vor:

Förderung/Ausbau der dynamischen Ladeinfrastruktur für leichte und schwere Nutzfahrzeuge

(1) Mitgliedstaaten können neben den in Art. 3 genannten Zielen der Ladeinfrastruktur für leichte Nutzfahrzeuge und den in Art. 4 genannten Zielen der Ladeinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge ebenso alternativ oder komplementär sicherstellen:

eine dynamische Ladeinfrastruktur für kleine Nutzfahrzeuge

eine dynamische Ladeinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge

(2) Ziel ist die Ermöglichung der Ladung der Nutzfahrzeuge während des Fahrens.

a) Die dynamische Ladeinfrastruktur für kleine Nutzfahrzeuge kann umfassen

- *berührungsloses induktives Laden*

b) Die dynamische Ladeinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge kann umfassen

- *berührungsloses induktives Laden*
- *Oberleitungstechnologie*

(3) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass im Falle des Einsatzes dynamischer Ladeinfrastrukturen die unter Art. 3 und 4 genannten Ziele der stationären Ladeinfrastruktur in gleichem Maße erreicht werden.

Art. 13 (5) ermöglicht die Förderung des Ausbaus der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe gemäß den einschlägigen Regeln für staatliche Beihilfen gemäß AEUV.

- Die BAUINDUSTRIE begrüßt diese Möglichkeit zur Förderung einer schnelleren Umsetzung der klimafreundlichen Mobilität.
- Eine ökologisch nachhaltige Verkehrswende zur Erreichung einer CO₂-Reduktion im Verkehrssektor braucht ein funktionsfähiges ökologisch ausgerichtetes Streckennetz.
- Kurz- bis mittelfristig stellen ÖPNV und Bahn keine flächendeckenden adäquaten und attraktiven Alternativen zum Straßengüter- und Individualverkehr dar. Somit muss der Fokus auf einer klimagerechten Bau- und Investitionspolitik für die Straße liegen, anstatt diese zu Gunsten anderer Verkehrsträger zu vernachlässigen. Dazu gehört konsequenterweise auch eine schnelle Finanzierung des Ausbaus von Ladeinfrastruktur.

Art. 16 zur Fortschrittsverfolgung sieht vor, dass die EU-Kommission Mitgliedstaaten auffordern kann, Maßnahmen zu ergreifen, wenn ein Mitgliedstaat Gefahr läuft, seine Umsetzungsziele zu verfehlen.

- Vor dem Hintergrund der Dringlichkeit der Erzielung der klimapolitischen Ziele spricht sich die BAUINDUSTRIE dafür aus, dass in diesem Fall die Kommission nicht nur die Möglichkeit zur Aufforderung haben soll.
- Daher sollte im Text „kann“ durch „muss“ ersetzt werden.