



2018/2023(INI)

17.8.2018

STELLUNGNAHME

des Ausschusses für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und
Lebensmittelsicherheit

für den Ausschuss für Verkehr und Tourismus

zu dem Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe in der Europäischen
Union: Zeit zu handeln!
(2018/2023(INI))

Verfasserin der Stellungnahme: Christel Schaldemose

PA_NonLeg

VORSCHLÄGE

Der Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit ersucht den federführenden Ausschuss für Verkehr und Tourismus, folgende Vorschläge in seinen Entschließungsantrag zu übernehmen:

1. begrüßt den Aktionsplan zur Infrastruktur für alternative Kraftstoffe; ruft in Erinnerung, dass der Verkehr einer der größten Verursacher von CO₂-Emissionen in Europa und die einzige Branche ist, in der die Emissionen noch zunehmen; hebt hervor, dass es in allen Politikbereichen, die mit der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe zusammenhängen, mehr Abstimmung auf lokaler, regionaler und auf EU-Ebene bedarf, damit sich die EU in Bezug auf Wissen, Technologie und Marktanteil auch künftig mit der internationalen Konkurrenz messen kann; betont das Ziel, ein angemessenes Infrastrukturnetz für alternative Kraftstoffe aufzubauen, damit der Verkehr bis 2050 vollständig dekarbonisiert werden kann; fordert die Kommission in diesem Zusammenhang auf, einen Fahrplan für die nächsten fünf Jahre vorzuschlagen, in dem der gemeinsame politische Rahmen und die allen Mitgliedstaaten gemeinsamen Ziele umrissen werden;
2. fordert die Mitgliedstaaten eindringlich auf, für den raschen Ausbau einer ausreichenden Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und schneller und ultraschneller Lademöglichkeiten entlang dem TEN-V-Kernnetz und dem TEN-V-Gesamtnetz sowie in städtischen und ländlichen Gebieten und für deren weitere Finanzierung zu sorgen, indem sie ambitionierte und kohärente nationale Strategierahmen weiterentwickeln und umsetzen; betont, dass die Verfügbarkeit und Zugänglichkeit privater und öffentlicher Lade- und Tankstelleninfrastrukturen von entscheidender Bedeutung ist, um die Akzeptanz von Fahrzeugen, die mit alternativen Kraftstoffen betrieben werden, seitens der Verbraucher zu erhöhen; ist der Ansicht, dass den Lösungen Vorrang eingeräumt werden sollte, die mit Blick auf den gesamten Lebenszyklus eines Fahrzeugs das größte Potenzial für die Senkung von Emissionen aufweisen, wobei dem Grundsatz der Technologieneutralität Rechnung getragen werden sollte;
3. fordert die Mitgliedstaaten auf, bei der Ausarbeitung ihrer nationalen Strategierahmen den Grundsätzen der TEN-V-Netze (Kern- und Gesamtnetz) und der gemeinsamen Verkehrspolitik gebührend Rechnung zu tragen;
4. fordert die Mitgliedstaaten, deren nationale Strategierahmen in erster Linie auf Erdgas beruhen, auf, diese Wahl zu überdenken, die der sich in Europa abzeichnenden Tendenz zur Elektromobilität entgegensteht und letztendlich nicht dazu beiträgt, die Senkung der Emissionen im Verkehr auf lange Sicht zu beschleunigen; ersucht diese Mitgliedstaaten, ihre jeweiligen nationalen Strategierahmen neu auf Strom aus erneuerbaren Quellen, mithilfe von Strom gewonnenes synthetisches Erdgas, Biogas und Biomethan auszurichten;
5. hält eine nachhaltige Stadtplanung, bei der eine gemeinsame Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel an die Stelle einer privaten Verwendung tritt, und Investitionen in den Ausbau einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe im öffentlichen Verkehr für geboten, was insbesondere für den Einsatz von Elektrobussen gilt, die 2017 lediglich 10 % aller in Europa neu angeschafften Busse ausmachten;

6. fordert, dass schnellen und ultraschnellen Lademöglichkeiten an Umgehungsstraßen, Parkflächen und Hauptstraßen in dicht besiedelten Stadtgebieten Vorrang eingeräumt wird; ist der Ansicht, dass zu diesem Zweck die Zusammenarbeit und die Abstimmung zwischen Behörden vor Ort, Stromversorgern und Privatinvestoren ausgeweitet werden sollten;
7. spricht sich für elektrifizierte Straßen aus, bei denen Elektrofahrzeuge während des Fahrens aufgeladen werden können; fordert den umfassenden Ausbau der Elektrifizierung zumindest entlang der Straßen des TEN-V-Kern- und des -Gesamtnetzes; ist der Ansicht, dass elektrifizierte Straßen eine Lösung darstellen könnten, mit der Batterien verkleinert werden und folglich der Preis neuer Fahrzeuge gesenkt wird;
8. nimmt mit Besorgnis zur Kenntnis, dass die nationalen Strategierahmen in den einzelnen Mitgliedstaaten mit höchst unterschiedlichem Ehrgeiz verfolgt und nicht im selben Tempo umgesetzt werden und dass der Ausbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe insgesamt und der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge hinter den Vorgaben zurückbleibt; bedauert, dass lediglich acht Mitgliedstaaten die in der Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2014 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe¹ festgelegten Anforderungen an die nationalen Strategierahmen uneingeschränkt erfüllen und dass zwei Mitgliedstaaten den Ablauf der Frist für die Vorlage ihrer nationalen Strategierahmen gemäß Artikel 3 der Richtlinie verstreichen ließen, ohne einen solchen Rahmen zu übermitteln; betont in diesem Zusammenhang, dass die nationalen Strategierahmen von entscheidender Bedeutung sind, um private Partner für die Finanzierung von Ladeinfrastruktur zu gewinnen; ersucht deshalb die Kommission, die Einführung verbindlicher nationaler Vorgaben und einer Verpflichtung der Mitgliedstaaten zur regelmäßigen Berichterstattung in Erwägung zu ziehen, damit bis 2025 entlang des TEN-V-Netzes eine grundlegende Infrastruktur für alternative Kraftstoffe aufgebaut werden kann;
9. betont, dass die Mitgliedstaaten konkrete, verbindliche und durchsetzbare Ziele mit Blick auf das Verteilungsnetz für alternative Kraftstoffe festlegen sollten, die sowohl der gegenwärtigen als auch der geplanten Marktdurchdringung von Fahrzeugen, die mit solchen Kraftstoffen betrieben werden, Rechnung tragen;
10. bedauert, dass Kraftstoffe fossilen Ursprungs wie etwa Erdgas und Flüssiggas in der Richtlinie 2014/94/EU immer noch als alternative Kraftstoffe gelten, wodurch das Ziel der Union, den Verkehrssektor bis Mitte des Jahrhunderts zu dekarbonisieren, untergraben wird;
11. fordert die Kommission auf, die verschiedenen nationalen Strategierahmen eingehend zu analysieren und die erfolgreichen nationalen und regionalen Maßnahmen in ihre Empfehlungen an andere Mitgliedstaaten aufzunehmen;

¹ ABl. L 307 vom 28.10.2014, S. 1.

12. fordert die Kommission auf, auf der Grundlage der Lebenszyklusemissionen Nachhaltigkeitskriterien für Wasserstoff-Kraftstoffe und für synthetische Kraftstoffe vorzuschlagen, bei denen vorgelagerte Emissionen aus der für sämtliche Produktionsprozesse erforderlichen Stromerzeugung und die Auswirkungen auf den Wasserbedarf und die Landnutzung berücksichtigt werden;
13. regt die Mitgliedstaaten dazu an, die Bereitstellung von öffentlich zugänglichen Ladestationen für Elektrofahrzeuge in Ballungsräumen und stadtnahen Gebieten auszuweiten;
14. ist der Ansicht, dass der Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in erster Linie in Orten mit schlechter Luftqualität vorangetrieben werden sollte und dass die Informationen über die zur Förderung der Elektromobilität ergriffenen oder geplanten Maßnahmen in die Luftqualitätspläne aufgenommen werden sollten;
15. fordert dauerhafte Investitionen in Forschung und Innovation, damit erneuerbare Energiequellen und nachhaltige Verkehrsträger noch stärker kombiniert werden, sodass bis Mitte des Jahrhunderts eine unter dem Strich emissionsfreie Mobilität verwirklicht wird;
16. stellt fest, dass die Eigentümer von Elektrofahrzeugen ihre Fahrzeuge zumeist zu Hause oder am Arbeitsplatz aufladen; hält eine umfassende und interoperable private und gemeinsam genutzte öffentliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge und Elektrofahrräder zu Hause und am Arbeitsplatz für geboten, wobei auch auf eine Verpflichtung zur Bereitstellung derartiger Ladestationen an Tankstellen, die an Fernverkehrsstraßen liegen, zurückgegriffen werden sollte; nimmt zur Kenntnis, dass es sowohl öffentlicher als auch privater Investitionen bedarf, um eine bestmögliche Abdeckung zu erreichen; hält es in diesem Zusammenhang für geboten, dass sowohl in neuen Gebäuden als auch im Gebäudebestand ausreichende Ladeinfrastrukturen errichtet werden; stellt fest, dass unbedingt mehr Informationen verbreitet werden müssen und dass die Privatwirtschaft eingebunden werden muss, damit die vorgeschlagenen Ziele verwirklicht werden;
17. nimmt mit Besorgnis zur Kenntnis, dass 2017 lediglich 19 batteriebetriebene Elektrofahrzeugmodelle und 25 aufladbare Hybridfahrzeugmodelle auf dem europäischen Markt angeboten wurden, während die europäischen Verbraucher aus mehr als 417 Fahrzeugmodellen mit Benzin oder Diesel angetriebenen Verbrennungsmotoren auswählen konnten¹;
18. betont, dass die Nutzung alternativer Kraftstoffe ohne ein ausreichendes Verteilungsnetz nicht gesteigert werden kann; hebt hervor, dass es Verpflichtungen mit Blick auf die Verteilung bedarf, damit die Unsicherheit bezüglich der Infrastrukturabdeckung abgebaut wird;
19. fordert die Kommission auf, eine Verordnung über die grenzübergreifende Bereitstellung einer öffentlich zugänglichen Infrastruktur für alternative Kraftstoffe zumindest im TEN-V-Netz auszuarbeiten;

¹ Availability and Affordability of ZEVs. Zwischenbericht, Element Energy, Oktober 2017.

20. stellt fest, dass aus den nationalen Plänen, die der Kommission im Rahmen der Durchführung der Richtlinie 2014/94/EU vorgelegt wurden, hervorgeht, dass der derzeitige Ausbaustand der in der Union verfügbaren Ladepunkte – auf der Grundlage der Empfehlung der Kommission von einem Ladepunkt für jeweils zehn Elektrofahrzeuge – für die Zahl der im Einsatz befindlichen Elektrofahrzeuge ausreicht;
21. stellt außerdem fest, dass davon ausgegangen wird, dass die nationalen Pläne für den Ausbau der EU-weiten öffentlichen Ladeinfrastrukturen bis 2020 mit der prognostizierten Zunahme der Zahl der Fahrzeuge Schritt halten werden und dass mit mindestens einer Schnellladestation alle 40 km außerdem genügend Schnellladestationen an den wichtigsten Autobahnen zur Verfügung stehen werden;
22. hebt hervor, dass ab 2020 deutlich höhere Investitionen als geplant getätigt werden müssen, damit der voraussichtlichen Zahl der im Straßenverkehr eingesetzten Elektrofahrzeuge entsprochen werden kann, und dass die Finanzmittel der EU insbesondere auf weniger entwickelten Märkten diesbezüglich eine wichtige Rolle spielen werden;
23. hebt hervor, dass intelligenten Ladelösungen ein höherer Stellenwert beigemessen werden muss; stellt fest, dass dies verwirklicht werden kann, indem dafür gesorgt wird, dass die Anforderungen an private und gemeinsam genutzte öffentliche Ladeinfrastrukturen über die in der Überarbeitung der Richtlinie 2010/31/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. Mai 2010 über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden¹ festgelegten Mindestanforderungen hinausgehen; betont, dass die unzureichende Ladeinfrastruktur eines der größten Hindernisse für die Verwirklichung eines nachhaltigen Verkehrs in der EU darstellt;
24. hält es in Anbetracht der Tatsache, dass nicht alle Nutzer die Möglichkeit haben, ihre Elektrofahrzeuge zu Hause aufzuladen, für geboten, dass integrierte Lösungen für Wohn- und Nichtwohngebäude ausgearbeitet werden und die Ladestationen mit anderen vorhandenen Infrastrukturen wie etwa Straßenlaternen kombiniert werden;
25. stellt fest, dass das Wachstum im Markt für Elektrofahrzeuge den Strombedarf im Netz erhöhen wird, wobei die Europäische Umweltagentur (EUA) jedoch davon ausgeht, dass ein zu 80 % elektrisch angetriebener Fahrzeugbestand im Jahr 2050 den Strombedarf in der EU durchschnittlich um nur 10 % anheben wird;
26. vertritt die Auffassung, dass in städtischen Gebieten Ladeinfrastrukturen für alle Fahrzeugarten – beispielsweise gemeinsam genutzte Fahrzeuge, Elektrotransporter, Elektrofahrräder und zweirädrige Kraftfahrzeuge – bereitgestellt werden sollten;
27. hebt die Verbesserungen wie etwa niedrigere CO₂-Emissionen, eine geringere Lärmbelästigung, eine bessere Luftqualität und andere Umweltvorteile hervor, die mit einer landseitigen Stromversorgung erzielt werden können; fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, politisch motivierte Anreize für den Ausbau der landseitigen Stromversorgung in Binnen- und Seehäfen zu schaffen, damit die vom auf fossile Kraftstoffe gestützten Verkehr verursachten Emissionen gesenkt werden; hält die Mitgliedstaaten in diesem Zusammenhang dazu an, integrierte Pläne für den raschen

¹ ABl. L 153 vom 18.6.2010, S. 13.

Aufbau einer Flotte rein elektrisch betriebener Fähren auszuarbeiten; stellt fest, dass es ergänzender einzelstaatlicher Bestimmungen bedarf, damit vor Anker gegangene Schiffe verpflichtet werden, den verfügbaren landseitig erzeugten sauberen Strom zu nutzen; regt außerdem an, dass zusätzliche Finanzmittel für den Ausbau der landseitigen Stromversorgung in Binnen- und Seehäfen zur Verfügung gestellt werden, da hohe Kosten die wirtschaftliche Durchführbarkeit beeinträchtigen; weist nachdrücklich auf die Möglichkeiten der Fazilität „Connecting Europe“ für die Förderung weiterer Entwicklungen in diesem Bereich hin;

28. bedauert, dass beim Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und der Verfügbarkeit von Fahrzeugen mit alternativem Antrieb kaum Fortschritte erzielt werden, und fordert die Hersteller auf, ihre diesbezüglichen Bemühungen auszuweiten;
29. fordert die Mitgliedstaaten auf, ihre Regelungen im Bereich der Energiebesteuerung zu überprüfen, um die Einführung alternativer Kraftstoffe zu erleichtern und entsprechende Anreize zu schaffen, und die aufwändige Besteuerung von Strom abzuschaffen, der zur Erzeugung alternativer Kraftstoffe wie etwa zur Umwandlung von Strom in Gas – um Energie aus schwankungsanfälligen erneuerbaren Quellen zu speichern – verwendet wird;
30. spricht sich dafür aus, dass an Flughäfen sauberer Strom (für den Einsatz in parkenden Flugzeugen sowie für die mobile Ausrüstung an Flughäfen) bereitgestellt wird, damit der Kerosinverbrauch gesenkt wird, die Luftqualität verbessert wird und die Auswirkungen auf den Klimawandel sowie der Lärmpegel eingedämmt werden;
31. stellt fest, dass ein Kreuzfahrtschiff mit einer Eigenbedarfsleistung von 4,6 MW stündlich wohl über 700 Liter Kraftstoff verbrennt, was mehr als 688 Lastkraftwagen mit laufenden Motoren gleichkommt;
32. hält die europäischen Fahrzeughersteller dazu an, ihre Investitionen in die Entwicklung von äußerst emissionsarmen Fahrzeugen aufzustocken, da dies eine der Möglichkeiten ist, mit denen die Verbreitung dieser Fahrzeuge auf dem EU-Markt beschleunigt werden kann; fordert die Kommission, die Mitgliedstaaten und die Automobilindustrie auf, das Angebot an leichten und schweren Nutzfahrzeugen mit alternativen Antrieben weiter auszubauen, indem sie beispielsweise bis 2025 bzw. 2030 zu erreichende ambitionierte Ziele für die durchschnittliche Senkung der Emissionen in der EU-Flotte neuer Personenkraftwagen, neuer leichter und neuer schwerer Nutzfahrzeuge unterstützen;
33. fordert die Rechtsetzungsinstanzen auf, den Zeitplan, die passende Anreizregelung und das Ausmaß der Ambitionen für den Anteil von emissionsarmen und emissionsfreien Fahrzeugen an der gesamten EU-Flotte festzulegen, damit der Verkehrssektor bis 2050 vollständig dekarbonisiert wird; ist der Ansicht, dass dies erforderlich ist, damit Investitionssicherheit für den Markt für alternativ angetriebene Fahrzeuge geschaffen und der Ausbau einer hinreichenden zugrunde liegenden Infrastruktur beschleunigt wird; weist darauf hin, dass die mit dem Übergang zu einem nachhaltigen Verkehr verbundenen Herausforderungen die gesamte Lieferkette betreffen;

34. hält die Mitgliedstaaten dazu an, den Ausbau der Ladeinfrastruktur für den öffentlichen Verkehr voranzutreiben und die Nachfrage nach alternativ angetriebenen Bussen und anderen elektrisch betriebenen öffentlichen Verkehrsmitteln anzuregen, wobei sie den Systemen Vorrang einräumen sollten, die mit Blick auf den gesamten Lebenszyklus eines Fahrzeugs am ehesten emissionsneutral sind;
35. hält die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften, die sich dem Globalen Bürgermeisterkonvent für Klima und Energie angeschlossen haben, dazu an, sich um die Aufnahme konkreter Maßnahmen in ihre jeweiligen Aktionspläne für nachhaltige Energie zu bemühen, die insbesondere auf den Aufbau oder die Vollendung der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge abzielen;
36. ersucht die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften, die im Kohäsionsfonds und im Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) zugunsten der nachhaltigen städtischen Mobilität zur Verfügung stehenden Möglichkeiten einer Kofinanzierung besser auszuschöpfen, um die Lade- und Betankungsinfrastruktur für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge fertigzustellen.

ANGABEN ZUR ANNAHME IM MITBERATENDEN AUSSCHUSS

Datum der Annahme	10.7.2018
Ergebnis der Schlussabstimmung	+: 47 -: 2 0: 8
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	Marco Affronte, Margrete Auken, Pilar Ayuso, Zoltán Balczó, Catherine Bearder, Ivo Belet, Biljana Borzan, Paul Brannen, Soledad Cabezón Ruiz, Nessa Childers, Miriam Dalli, Seb Dance, Mark Demesmaeker, Stefan Eck, Bas Eickhout, Karl-Heinz Florenz, Francesc Gambús, Arne Gericke, Jens Gieseke, Julie Girling, Sylvie Goddyn, Françoise Grossetête, Andrzej Grzyb, Jytte Guteland, György Hölvényi, Anneli Jäätteenmäki, Karin Kadenbach, Urszula Krupa, Giovanni La Via, Jo Leinen, Peter Liese, Valentinas Mazuronis, Susanne Melior, Miroslav Mikolášik, Rory Palmer, Massimo Paolucci, Piernicola Pedicini, Bolesław G. Piecha, Pavel Poc, John Procter, Julia Reid, Frédérique Ries, Daciana Octavia Sârbu, Annie Schreijer-Pierik, Davor Škrlec, Renate Sommer, Adina-Ioana Vălean, Damiano Zoffoli
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter	Guillaume Balas, Anja Hazekamp, Jan Huitema, Merja Kyllönen, Alojz Peterle, Christel Schaldemose, Keith Taylor
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 200 Abs. 2)	Marc Joulaud, Stanisław Ożóg

NAMENTLICHE SCHLUSSABSTIMMUNG IM MITBERATENDEN AUSSCHUSS

47	+
ALDE	Catherine Bearder, Jan Huitema, Frédérique Ries
EFDD	Piernicola Pedicini
GUE/NGL	Stefan Eck, Anja Hazekamp, Merja Kyllönen
NI	Zoltán Balczó
PPE	Pilar Ayuso, Ivo Belet, Karl Heinz Florenz, Francesc Gambús, Jens Gieseke, Julie Girling, Françoise Grossetête, Andrzej Grzyb, György Hölvényi, Marc Joulaud, Giovanni La Via, Peter Liese, Miroslav Mikolášik, Alojz Peterle, Annie Schreijer Pierik, Renate Sommer, Adina Ioana Vălean
S&D	Guillaume Balas, Biljana Borzan, Paul Brannen, Soledad Cabezón Ruiz, Nessa Childers, Miriam Dalli, Seb Dance, Jytte Guteland, Karin Kadenbach, Jo Leinen, Susanne Melior, Rory Palmer, Massimo Paolucci, Pavel Poc, Christel Schaldemose, Daciana Octavia Sârbu, Damiano Zoffoli
VERTS/ALE	Marco Affronte, Margrete Auken, Bas Eickhout, Davor Škrlec, Keith Taylor

2	-
EFDD	Julie Reid
ENF	Sylvie Goddyn

8	0
ALDE	Anneli Jäätteenmäki, Valentinas Mazuronis
ECR	Mark Demesmaeker, Arne Gericke, Urszula Krupa, Stanisław Ożóg, Bolesław G. Piecha, John Procter

Erklärung der benutzten Zeichen:

+ : dafür

- : dagegen

0 : Enthaltung