

06.12.21**Empfehlungen**
der Ausschüsse

EU - AV - U - Vk - Wi

zu **Punkt ...** der 1014. Sitzung des Bundesrates am 17. Dezember 2021

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**COM(2021) 559 final****A**Der **Ausschuss für Agrarpolitik und Verbraucherschutz (AV)**,der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (U)**,der **Verkehrsausschuss (Vk)** undder **Wirtschaftsausschuss (Wi)**

empfehlen dem Bundesrat, zu der Vorlage gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG wie folgt Stellung zu nehmen:

Vk
Wi
(bei An-
nahme
entfällt
Ziffer 2)

1. Der Bundesrat begrüßt grundsätzlich den Verordnungsvorschlag, der den Mitgliedstaaten Zielwerte für die Bereitstellung von Infrastruktur für alternative Kraftstoffe vorgibt. Dies ist eine wichtige Maßnahme im Rahmen des gesamten Maßnahmenpaketes „Fit for 55“, um die Dekarbonisierung des Verkehrssektors voranzutreiben.

AV

2. Der Bundesrat begrüßt den Vorschlag für eine Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, um eine ausreichende und umfassende sowie auch einheitliche und verbraucherfreundliche Infrastruktur in ganz Europa sicherzustellen.

- U
VK
3. Aus Sicht des Bundesrates ist der Hochlauf der Lade- und Betankungsinfrastruktur für alternative Antriebe im Zusammenspiel mit den neuen CO₂-Emissionsnormen (BR-Drucksache 711/21) und insbesondere dem Hochlauf der Elektromobilität eine zentrale Voraussetzung für das Erreichen der Klimaziele auf europäischer wie auch auf nationaler Ebene. Die von der EU bisher vorgesehenen Verpflichtungen für den Lade- und Tankinfrastrukturbedarf sind hierfür nicht ausreichend.
- AV
4. Der Bundesrat stimmt mit den Zielen der Kommission überein, dass die verstärkte Einführung und Nutzung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe mit dem Aufbau eines umfassenden Netzes von Lade- und Betankungsinfrastrukturen einhergehen muss, damit emissionsarme und emissionsfreie Fahrzeuge aller Verkehrsträger in großem Maßstab eingesetzt werden können. Die Verbraucherinnen und Verbraucher werden nur dann auf emissionsfreie Fahrzeuge umsteigen, wenn sie sicher sind, dass sie ihre Fahrzeuge überall in der EU aufladen oder betanken können, wie sie es derzeit bei Fahrzeugen mit konventionellem Antrieb gewohnt sind. Der Bundesrat begrüßt das erklärte Ziel der Kommission, eine Mindestabdeckung mit öffentlichen Ladepunkten für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge bis 2030 zu gewährleisten. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung sich dafür einzusetzen, dass bereits bis spätestens Ende 2027 an den Ladestationen flächendeckend eine Leistung von mindestens 300 Kilowatt angeboten wird und mindestens eine Ladestation mit einer Einzelleistung von mindestens 150 Kilowatt verfügbar ist, damit rechtzeitig benutzerfreundliche Bedingungen geschaffen werden und dadurch die Verbreitung von Elektrofahrzeugen weiter unterstützt wird.

Begründung (nur gegenüber dem Plenum):

Um Verbraucherinnen und Verbrauchern den Umstieg auf E-Autos zu erleichtern, ist eine hinreichende und leicht zugängliche Lade-Infrastruktur unverzichtbar. Hierzu gehört die Möglichkeit, sich innerhalb von Europa mit einem Elektroauto uneingeschränkt bewegen können. Dies ist von großer Bedeutung für die Erreichung der Pariser Klimaziele und den Erfolg der Elektromobilität.

- U
VK
5. Der Bundesrat begrüßt insbesondere, dass die Kommission erstmals verbindliche EU-weite Ausbauziele für die Infrastruktur für alternative Antriebe festlegen will und mit der Umwandlung der Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFID) in eine Verordnung (AFIR) einheitli-

che und vor allem auch verkehrsträgerübergreifende Mindestanforderungen an diese Infrastruktur in den Mitgliedstaaten vorschlägt. Mit dieser Initiative für eine Verordnung kann die Verfügbarkeit und Nutzbarkeit eines dichten, weitgespannten Netzes von Infrastrukturen für alternative Kraftstoffe in der gesamten EU deutlich verbessert werden.

- Wi 6. Der Bundesrat begrüßt es, einen stabilen und transparenten Strategierahmen für den beschleunigten Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe zu erreichen, auch damit ein funktionierender Erst- und Zweitmarkt für die entsprechenden Fahrzeuge geschaffen wird. Er ist aber der Auffassung, dass nicht alle Ziele gleichermaßen geeignet sind, einen über dieses Jahrzehnt hinausreichenden Rahmen für einen ambitionierten und zugleich wirtschaftlichen Infrastrukturaufbau zu gewährleisten. Er bittet daher die Bundesregierung, im Sinne der folgenden Punkte aktiv Einfluss auf den Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe zu nehmen.
- U
Vk 7. Der Bundesrat hält es für unabdingbar, dass verlässliche Vorgaben für die auszubauende öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für Pkw, leichte und schwere Nutzfahrzeuge mit quantitativen Mindestvorgaben für die installierte Ladeleistung pro Fahrzeug und für die Maximaldistanz zwischen zwei Ladestationen gemacht werden. Der vorgesehene Stufenplan zum Ausbau der öffentlich zugänglichen Ladestandorte mit Vorgaben zu Mindestabständen von maximal 60 Kilometer je Fahrtrichtung zwischen öffentlich zugänglichen Ladestandorten im TEN-V-Kern- und Gesamtnetz ist hierbei ein bedeutsamer Baustein. Diese Mindestanforderungen sollten in jedem Fall aufrechterhalten werden, wünschenswert wäre eine noch größere Dichte. Mindestens sollte den Mitgliedstaaten die Möglichkeit eingeräumt bleiben, auch darüber hinauszugehen.
- Wi 8. Angesichts der Transportdienstleistungen leichter Nutzfahrzeuge erscheinen individuelle Ladeleistungen von 150 Kilowatt als unzureichend. Um eine technische Nachhaltigkeit zu erreichen, sollten wie im Deutschlandnetz individuelle Ladeleistungen von mindestens 300 Kilowatt vorgegeben werden (zu Artikel 3 Absatz 2).

- Wi 9. Für das angestrebte 30-minütige Hochleistungsladen von LKW sind höhere individuelle Ladeleistungen als vorgeschlagen erforderlich. Hierfür erscheint der frühe Umsetzungszeitpunkt nicht realistisch. Daher sollte Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe a dahingehend geändert werden, dass schon jetzt ein späterer Realisierungszeitpunkt, beispielsweise der 31. Dezember 2027, für die Verfügbarkeit höherer Ladeleistungen an den Ladestandorten, beispielsweise von mindestens 3 600 Kilowatt und einer individuellen Ladeleistung mindestens einer Ladestation von mindestens 720 Kilowatt, sowie in einem ersten Schritt weitere Entfernungen, beispielsweise von nicht mehr als 150 Kilometer Entfernung im TEN-V-Kernnetz, als Anforderungen vorgesehen werden sollten.
- Wi 10. In Zukunft werden für schwere Nutzfahrzeuge stärkere Ladeleistungen, die nicht schwächer als für leichte Nutzfahrzeuge sein sollten, erforderlich werden. In Artikel 4 Absatz 1 Buchstaben c und d sollte daher vorgegeben werden, dass diese Anforderungen auf sicheren Parkplätzen und an städtischen Knoten erhöht werden. Beispielsweise könnten eine Ladeleistung von mindestens 300 Kilowatt an sicheren Parkplätzen und öffentlich zugängliche Ladepunkte mit einer Gesamtladeleistung von mindestens 1 500 Kilowatt mit einer individuellen Ladeleistung von mindestens 300 Kilowatt an jedem städtischen Knoten vorgegeben werden.
- Wi 11. Konkrete Aussagen zum weiteren Ausbau der Hochleistungsladeinfrastruktur scheinen allerdings zum jetzigen Zeitpunkt in Artikel 4 verfrüht, da der Ausbau technologieoffen in Relation zur Entwicklung des dynamischen Ladens (Oberleitungs-Lkw) und der Lkw-fähigen Wasserstofftankstellen bewertet werden sollte. In Artikel 13 sollte daher vorgegeben werden, dass in den nationalen Strategierahmen hierzu entsprechende Aussagen getroffen werden müssen.
- U
Vk 12. Insbesondere für die Dekarbonisierung schwerer Nutzfahrzeuge ist der rasche Ausbau einer geeigneten Infrastruktur (Wasserstoff, Strom etc.) bis Ende 2030 unabdingbar. Bestehenden Kapazitätsproblemen bei der Versorgung mit grünem Wasserstoff ist mit einer möglichst effizienten Nutzung des Treibstoffs zu begegnen. Daher begrüßt der Bundesrat, dass auch hierfür Vorgaben für Mindestabstände in der Fläche (TEN-V-Kern- und Gesamtnetz) und für Mindest-

kapazitäten bei der Wasserstoffbetankung an öffentlich zugänglichen Wasserstofftankstellen vorgesehen sind.

- Wi 13. Zahlreiche Spediteure beteiligen sich in vielen Mitgliedstaaten an zahlreichen Wasserstoff-Lkw-Projekten, in denen eine Lkw-Reichweite von etwa 800 Kilometer für ausreichend gehalten wird. Sie benötigen rasch Planungssicherheit hinsichtlich des Ausbaus der Infrastruktur zur Wasserstoffbetankung für schwere Nutzfahrzeuge. Daher sollte in Artikel 6 Absatz 1 ein früherer Zeithorizont für die Errichtung eines 700-bar-Zapfsäulennetzes in den TEN-V-Kern- und Gesamtnetzen vorgesehen werden. Dies sollte auch leistungsfähiger als vorgeschlagen sein. Beispielsweise könnte vorgegeben werden, dass dies bis zum 31. Dezember 2027 geschehen soll und öffentlich zugängliche Tankstellen mit einer Mindestkapazität von 4 Tonnen pro Tag für mindestens 50 schwere Nutzfahrzeuge ausgestattet werden sollen.
- Wi 14. Aussagen zum Aufbau einer Infrastruktur für flüssigen Wasserstoff bis zum Jahr 2030 erscheinen allerdings aufgrund der in Relation zum komprimierten Wasserstoff etwa dreimal höheren Kosten verfrüht. Aussagen dazu sollten für die nationalen Strategierahmen in Artikel 13 vorgegeben werden.
- Wi 15. Grüne Gase können aufgrund verfügbarer Fahrzeuge unmittelbar und für etwa zehn Jahre wirtschaftlich dazu beitragen, die CO₂-Emissionen im Straßengüterverkehr relevant zu senken. Daher sollte vorgegeben werden, dass mittelfristig bis zu einem festen Datum, beispielsweise bis zum 1. Januar 2025, im TEN-V-Kern- und Gesamtnetz öffentlich zugängliche CNG- und LNG-Tankstellen für schwere Nutzfahrzeuge in einem maximalen Abstand, beispielsweise von maximal 150 Kilometer, errichtet werden. An ihnen sollen ausschließlich Gase biogenen Ursprungs (fortschrittliche Biokraftstoffe) zum Verkauf gelangen (zu Artikel 8).
- U
V_k 16. Der Verordnungsvorschlag schlägt verbindliche Mindestanforderungen an das Ladenetz und das Tankstellennetz für Wasserstoff in der gesamten EU vor. Erst mit der Sicherstellung von Interoperabilität, verbindlichen Standards für die Infrastruktur und quantitativen Zielen kann für grenzüberschreitende Fahrten von emissionsfreien oder emissionsarmen Fahrzeugen ein vollständiges und verlässliches europäisches Netz für eine alternative Kraftstoffinfrastruktur für die kli-

mafreundliche Mobilität der Zukunft geschaffen werden, das den Bürgerinnen und Bürgern den Umstieg auf Fahrzeuge mit alternativen Antrieben ermöglicht.

- Wi 17. Die Kosten des Netzausbaus für die Ladeinfrastruktur hängen wesentlich von der Flexibilität des Energiesystems und der Möglichkeit eines gesteuerten Ladens ab, daher sind in Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe i neben den Maßnahmen auch ein Umsetzungsplan mit Meilensteinen und Angaben zu den benötigten Finanzmitteln erforderlich. Hierzu ist ein Austausch zwischen den Netzbetreibern, den Fahrzeugherstellern und der Logistikbranche erforderlich, um anwendungsorientierte Lösungen kalkulieren und bereitstellen zu können.
- Wi 18. Die investiven Mehrkosten für Schiffe mit Wasserstoff-Brennstoffzellen-Antrieben, Wasserstoff-Bebunkerung sowie Containerbefüllstationen werden erheblich sein. Daher sollte der nationale Strategierahmen einen Einführungsplan samt Zielvorgaben, Meilensteinen und benötigten Finanzmitteln vorsehen und Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe o entsprechend umformuliert werden.
- Wi 19. Nicht für jedes Gewässer sind alle alternativen Kraftstoffe geeignet; daher ist eine konkrete Vorgabe für die Planinhalte in Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe o nicht sinnvoll. Beispielsweise der Rhein hat oberhalb von Arnheim für batterieelektrische Schiffe eine zu starke Strömung.
- Wi 20. Standardisierungen und Zulassungen von Infrastruktur für alternative Kraftstoffe sowie der entsprechenden Fahrzeuge sind ebenso Fördermaßnahmen; daher sollten entsprechende Aussagen in den nationalen Strategierahmen getroffen und somit in Artikel 13 aufgenommen werden.
- Wi 21. Der Bundesrat hält den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe auf Flughäfen wegen der Versorgung der Vorfeldfahrzeuge und der ab dem Jahr 2035 angekündigten Mittelstreckenflugzeuge mit Wasserstoffantrieb für so vielschichtig, dass in Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe l ein Einführungsplan samt Zielvorgaben, Meilensteinen und benötigten Finanzmitteln sinnvoll ist und entsprechend aufgenommen werden sollte.
- Vk 22. Bis 2025 sollen alle Gates an Flughäfen auf dem TEN-V-Kern- und Gesamtnetz (Anhang II der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013) mit an die Stromversorgung angeschlossen werden; „outfield posts“ ferner bis 2030. Der Bundesrat begrüßt

die Einführung von Mindestvorschriften für die Stromversorgung von an Flughäfen abgestellten Luftfahrzeugen aus dem Stromnetz oder alternativ aus vor Ort hergestellten regenerativen Energiequellen. Dadurch werden nicht nur die Emissionen von klimawirksamen Luftschadstoffen verringert, sondern zugleich auf den Betriebsgeländen von Flughäfen eine Lärmreduktion und eine Verbesserung der Luftqualität bewirkt.

Vk
Wi
(bei An-
nahme
entfallen
Ziffer 24
bis
Ziffer 36)

23. Der Verordnungsvorschlag adressiert auch die Seehäfen und formuliert Verpflichtungen, in großem Umfang Landstrom für Containerschiffe, Fahrgastschiffe und RoPax-Fähren ab 2030 bereitzustellen. Dieser Ansatz ist in mehrfacher Hinsicht kritikwürdig:

a) Technologieoffenheit

Die Vorgabe, eine bestimmte Technologie einzusetzen, entspricht nicht der Aussage der Kommission, eine technologieoffene Lösung anzubieten. Technologieoffen wäre die Herangehensweise vielmehr dann, wenn Emissionslimits in den Häfen vorgegeben würden, die den Schiffen und den Häfen die Wahlmöglichkeit lassen, die wirtschaftlichsten Lösungen umzusetzen und zugleich den Umweltvorgaben zu entsprechen. Zwar werden im Anhang III der „FuelEU Maritime“, auf die sich der vorliegende Verordnungsvorschlag bezieht, Null-Emissionstechnologien dargestellt, die von Schiffen alternativ zu dem Bezug von Landstrom genutzt werden können. Hier fehlen allerdings synthetische Kraftstoffe, die gerade in der Seeschifffahrt als die Lösung für die Dekarbonisierung diskutiert werden. Der Vorschlag adressiert außerdem nur wenige Schiffstypen. Der Großteil der Schiffe wird nicht reguliert und trägt somit in diesem Kontext nicht zur angestrebten Dekarbonisierung bei. Der Öffentlichkeit ist es nicht zu vermitteln, dass einerseits relativ kleine Container- und Fahrgastschiffe (ab 5 000 BRZ) Landstrom abnehmen müssen, andererseits für große Tanker oder Auto-Carrier keinerlei Auflagen bestehen.

Die Forderung aller deutschen Seehäfen ist es deshalb, analog des „Zero-Emission@Berth“-Ansatzes nicht eine bestimmte bisher unwirtschaftliche Technik für wenige Schiffstypen vorzuschreiben, sondern für die Hafengebiete Emissionslimits vorzusehen, die von allen Schiffen eingehalten werden müssen. Dies führt dazu, dass die Schiffsbetreiber sich um die wirtschaftlichste Lösung bemühen und die Chance besteht, einen Markt für alternative Kraftstoffe zu schaffen, der auch beim Schiffsbetrieb auf See zu

den gewünschten Emissionsreduzierungen führt. Emissionsneutralität in der Schifffahrt lässt sich nur erreichen, wenn der Schiffsbetrieb auf See, wo ein Schiff sich zudem die meiste Zeit aufhält, emissionsneutral gestaltet wird. Außerdem werden Wettbewerbsverzerrungen innerhalb der Schifffahrt einerseits und zwischen den Häfen andererseits vermieden.

Dabei ist festzuhalten, dass sich die Seehäfen keineswegs grundsätzlich gegen Landstrom aussprechen. Der Einsatz von Landstrom ist in bestimmten Verkehren sinnvoll und wird auch schon von den Häfen praktiziert oder ist in Planung: Die Deutschen Seehäfen weiten derzeit ihre Landstromkapazitäten im Rahmen eines vom Bund geförderten Programms massiv aus. Die fünf großen nordwesteuropäischen Seehäfen haben sich verpflichtet, für Großcontainerschiffe, größer als 366 m Länge, ab 2028 Landstrom bereitzustellen. Auch im Rahmen des „ZeroEmission@Berth“-Ansatzes wird Landstrom in Zukunft eine starke Rolle spielen, denn es ist davon auszugehen, dass Landstrom im Vergleich zu alternativen Null-Emissions-Technologien günstiger sein wird und dadurch von den Reedern aktiv in den Häfen nachgefragt wird.

b) Verursacherprinzip

Das sogenannte Verursacherprinzip ist ein wichtiger Baustein im vorsorgenden Umweltschutz und auch auf EU-Ebene eine tragende Säule. Im Kern wird der Verursacher von Umweltbelastungen dazu verpflichtet, für die Kompensation dieser Belastungen zu sorgen. Die vorliegenden Vorschläge klammern dieses Prinzip aus. Statt den Verursacher der Belastungen, die Schifffahrt, in die Pflicht zu nehmen, werden durch die vorgesehene Landstrompflicht die Hafenbetreiber und die Öffentliche Hand dazu verpflichtet, hohe Ausgaben ohne Aussicht auf Rückfluss dieser Ausgaben zu tätigen. Im Zuge des Verursacherprinzips sollte nicht der Steuerzahler, sondern die Schifffahrt für die Kosten ihrer Umweltbelastungen aufkommen und an den Kosten zur Schaffung der notwendigen Infrastruktur beteiligt werden. Eine Möglichkeit wäre die Einrichtung eines Fonds, in den die Schifffahrt einzahlt und aus dem die Kosten zumindest zu wesentlichen Teilen beglichen werden können.

c) „Level Playing Field“

Die Adressierung von wenigen zentralen Schiffssegmenten einer bestimmten Größenordnung, die einer Landstrompflicht unterliegen sollen, und die gleichzeitige Freistellung der übrigen Schiffe sind inhaltlich schwer zu

vermitteln und führt zu Wettbewerbsverzerrungen. Nur Häfen, die die regulierten Schiffe bedienen, sind von den Pflichten der Landstrombereitstellung betroffen. Außerdem führt die Verengung auf wenige Schiffssegmente dazu, dass Investitionen in Landstromanlagen für andere Schiffstypen, die von Häfen bereits getätigt wurden, nicht in diesem Rahmen honoriert werden.

d) Einsatz von grüner Energie

Landstrom ist nur dann eine Null-Emissions-Technologie, wenn Strom aus regenerativen Energiequellen eingesetzt wird. Eine diesbezügliche Festlegung trifft die Kommission aber nicht. Um das Ziel der Dekarbonisierung wirksam zu erreichen, ist die Vorgabe erforderlich, den Betrieb von Landstromanlagen ausschließlich mit grünem Strom zu gewährleisten.

e) Wirtschaftlichkeitsbetrachtung und Fördermöglichkeiten

Der Bau und der Betrieb von Landstromanlagen sind trotz einiger Verbesserungen im regulatorischen Bereich nach wie vor defizitär. Die Kommission greift diesen Punkt in ihren Vorschlägen nicht auf und verpflichtet die Seehäfen zu Milliardeninvestitionen in diese bislang unwirtschaftliche Technologie. Auch die zum Teil erfolgten Verbesserungen im regulatorischen Bereich vermögen es nicht, den Betrieb dieser Technologie wirtschaftlich zu gestalten. Die Kommission muss deshalb selbst entsprechende Fördermöglichkeiten für Investitionen und den Betrieb schaffen beziehungsweise die Mitgliedstaaten verpflichten, Förderprogramme aufzulegen. Bei einem technologieoffenen Ansatz zur Reduktion der Schiffsemissionen muss auch die Schifffahrt selbst bezüglich der Umrüstung auf emissionsarme Antriebe gefördert werden. In den Häfen müssen die Erzeugungsmöglichkeiten und darüber hinaus die Versorgungsinfrastruktur für alternative Kraftstoffe aufgebaut werden, um die Versorgung der Schifffahrt gewährleisten zu können. Auch diese Maßnahmen benötigen erhebliche Fördermittel.

U
(entfällt
bei An-
nahme
von
Ziffer 23)

24. Der Bundesrat begrüßt die Verpflichtung der Mitgliedstaaten zur Bereitstellung einer landseitigen Mindeststromversorgung für im Seeverkehr eingesetzte Containerschiffe und Fahrgastschiffe.

- U
(entfällt
bei An-
nahme
von
Ziffer 23)
25. Häfen werden nur dann in Landstromanlagen investieren, wenn eine Nachfrage besteht und die Finanzierung der Investitionen und des Betriebs der Anlagen gesichert ist. Je später eine Landstrompflicht tatsächlich greift, desto später werden viele Häfen handeln. Folglich muss es Anreize geben, damit es sich für Häfen lohnt, möglichst zeitnah eine Versorgung mit Landstrom anzubieten.
- U
(entfällt
bei An-
nahme
von
Ziffer 23)
26. Der Bundesrat bittet deshalb die Bundesregierung, darauf hinzuwirken, dass seitens der Kommission Investitions- und Betriebsbeihilfen für Landstromanlagen bereitgestellt werden. Der Umfang der Förderung sollte im Zeitverlauf abnehmen. Häfen, die bereits in den Ausbau von Landstromanlagen investiert haben, dürfen durch die neuen Regelungen nicht benachteiligt werden.
- U
(entfällt
bei An-
nahme
von
Ziffer 23)
27. Der Bundesrat hält es für geboten, zur Refinanzierung dieser Fördermaßnahmen und weiterer technologischer Maßnahmen auf Seiten der Häfen oder der Schifffahrtsunternehmen, die zur Dekarbonisierung der Schifffahrt beitragen, Einnahmen aus Zahlungen von Schifffahrtsunternehmen und beziehungsweise oder aus dem maritimen Emissionshandel heranzuziehen. Hierzu sollte ein maritimer Fonds, gegebenenfalls unterhalb des geplanten EHS Mechanismus eingerichtet werden.
- U
(entfällt
bei An-
nahme
von
Ziffer 23)
28. Zur Beschleunigung des Ausbaus alternativer Technologien und insbesondere der Landstromanlagen ist es erforderlich, ein geeignetes beihilfenrechtliches Umfeld zu schaffen, das auf die beihilferechtliche Genehmigung von Landstrominvestitionen verzichtet und Betriebsbeihilfen für die Landstromversorgung erlaubt. Der Bundesrat bittet daher die Kommission um eine entsprechende Änderung des europäischen Beihilfenrechts.
- U
(entfällt
bei An-
nahme
von
Ziffer 23)
29. Der Bundesrat hält es für geboten, die Ausgestaltung der Ausbaupflicht für Landstrom in Häfen in Artikel 9 zu überprüfen. Kriterium für die Ausbaupflicht sollte nicht die Anzahl der Anläufe in einem Hafen, sondern an einem Terminal sein. So wird verhindert, dass auch an sehr niedrig frequentierten Terminals feste Landstromanlagen errichtet werden müssen. Für Terminals, an denen die in Artikel 9 Absatz 1 genannten Schwellenwerte unterschritten werden, sollte es keine Ausbaupflicht für Landstromanlagen geben. Da die Erhebung des tatsächlichen Strombedarfs eines Schiffes für die Häfen mit hohem Aufwand und Unsicherheit behaftet ist, sollte bei der Quantifizierung der zu erreichenden Min-

destversorgung auf die Versorgung der Anläufe an einem Terminal abgestellt werden.

U
(entfällt
bei An-
nahme
von
Ziffer 23)

30. Der Bundesrat hält es für sinnvoll zu überprüfen, ab welchem Zeitpunkt ein Hafen beziehungsweise ein Terminal für einen Liegeplatz ausbaupflichtig ist und auf welcher Basis diese Feststellung verbindlich und in Anbetracht der erheblichen Vorlaufzeiten für die Planung, Finanzierung und Realisierung einer Landstromversorgung sinnvoll getroffen werden kann. Ein Erreichen der für eine Ausbaupflicht erforderlichen Anzahl der Anläufe darf nicht automatisch zu der Verpflichtung führen, Landstromanlagen zu bauen, wenn zum Beispiel bereits feststeht, dass es sich beim Erreichen der Anlaufzahl um ein singuläres oder befristetes Ereignis handelt.

U
(entfällt
bei An-
nahme
von
Ziffer 23)

31. Der Bundesrat hält es für erforderlich, dass die Landstromanlagen die Schiffe ausschließlich mit Strom aus erneuerbaren Quellen versorgen.

U
(entfällt
bei An-
nahme
von
Ziffer 23)

32. Es sollte auch eine Versorgung mit Landstrom aus mobilen Anlagen (land- oder wasserseitig) oder anderen technischen Alternativen möglich sein, um die ausschließliche Errichtung von festen Anlagen zu vermeiden. Artikel 2 Nummer 58 sollte entsprechend angepasst werden. Dies ist vor dem Hintergrund stellenweise nur niedriger oder punktueller Nachfrage nach Stromversorgung an den Terminals aus technischer und wirtschaftlicher Sicht unabdingbar. Wichtig ist, dass Häfen mit einer zugelassenen Technologie ihrer Wahl 90 Prozent der Anläufe mit emissionsfreier Energie versorgen können. Der Bereich der alternativen Energieversorgung von Schiffen ist durch eine hohe Innovationsdynamik gekennzeichnet. Daher ist es wichtig, dass diese nicht durch eine zu restriktive Regelung der Rahmenbedingungen unnötig eingeschränkt wird.

U
(entfällt
bei An-
nahme
von
Ziffer 23)

33. Häfen und Schifffahrt brauchen Planungssicherheit. Die vorgesehene umfassende Überprüfung der Verordnung bis Ende 2026 darf nicht zu einer Senkung der Anforderungen führen. Ansonsten werden Investitionen aufgrund der bis zur endgültigen Regelung bestehenden Unsicherheiten nicht erfolgen beziehungsweise bereits erfolgte Investitionen entwertet. Die Kommission sollte daher erneut prüfen, ob das Ausbauziel einer Versorgung von 90 Prozent der An-

läufe mit hinlänglicher Wahrscheinlichkeit erreichbar sein wird. Alternativ sollte ein gestaffelter Ausbau beginnend mit den größten Schiffen erfolgen.

U
(entfällt
bei An-
nahme
von
Ziffer 23)

34. Die Mitgliedstaaten werden in Erwägungsgrund 41 aufgefordert, ein breites Spektrum ordnungspolitischer Maßnahmen zu nutzen sowie andere Anreize zu setzen, um die verbindlichen Ziele zu erreichen und ihre nationalen Strategierahmen umzusetzen. Diese Maßnahmen und Anreize sollten bereits vor 2030 genutzt beziehungsweise gesetzt werden, um den Zeitraum bis zur verpflichtenden Zielerreichung zu überbrücken. Der Bundesrat sieht in diesem Zusammenhang die Gefahr, dass im Zuge der konkreten Ausgestaltung dieser Maßnahmen das „Level Playing Field“ der Häfen, gerade auch im Zeitlauf bis zum Einsetzen der verpflichtenden Zielerreichung für alle Häfen in 2030, gefährdet werden könnte. Es ist daher darauf zu achten, dass ungeachtet der mitgliedstaatspezifischen Ausbaugeschwindigkeit sowie lokaler Anreize, Förderungen und Maßnahmen insgesamt ein „Level Playing Field“ der Häfen gewahrt bleibt.

U
(entfällt
bei An-
nahme
von
Ziffer 23)

35. Der Bundesrat hält es für geboten zu überprüfen, ob die in Artikel 2 Nummer 57 gewählte Definition eines Schiffes am Liegeplatz mit Blick auf den Verweis auf Artikel 3 Buchstabe n der Verordnung (EU) 2015/757 für die Ziele bei der landseitigen Stromversorgung in Seehäfen gemäß Artikel 9 geeignet ist. Es erscheint sinnvoll, die Definition dahingehend zu konkretisieren, dass auf Schiffe abgezielt wird, die „sicher an einem Liegeplatz festgemacht sind“.

U
(entfällt
bei An-
nahme
von
Ziffer 23)

36. Die in Anhang II Ziffer 4.1 für die technische Spezifikation der landseitigen Stromversorgung für Seeschiffe genannte Norm IEC/IEEE 80005-1:2019 bezieht sich ausschließlich auf Mittelspannungs-, nicht jedoch auf Niederspannungs-Landanschlussysteme. Der Verweis in Ziffer 4.1 ist insofern nicht ausreichend und muss ergänzt werden. Es ist notwendig, die Ziffer dahingehend zu ergänzen, dass die landseitige Stromversorgung für Seeschiffe auch den technischen Spezifikationen für Niederspannungs-Landanschlussysteme entsprechen muss. Die noch nicht in Kraft getretene Norm IEC/IEEE PAS 80005-3:2014 (E), die Niederspannungs-Landanschlussysteme für Seeschiffe beschreibt, wird in der „International Electrotechnical Commission (IEC)“ kontrovers diskutiert. Die derzeit existierenden uneinheitlichen Spannungsebenen und Stromstärken führen zu großer Unsicherheit bezüglich der Ausstattung von Niederspannungs-Landanschlussystemen. Der Bundesrat bittet deshalb die Bundesregierung, darauf hinzuwirken, dass möglichst zeitnah verbindliche, einheitliche Anforde-

rungen geschaffen werden. Auf die technischen Normen sollte zudem dynamisch verwiesen werden, um zu vermeiden, dass die international gültigen Normen von den in Anhang II genannten Normen abweichen.

- Wi 37. Im TEN-V-Gesamtnetz ist ein ausreichendes Nutzungspotenzial für Landstromanlagen gemäß der Bund-Länder-Verwaltungsvereinbarung „Errichtung von Landstromanlagen“ aktuell fraglich. Daher sollte Artikel 10 Buchstabe b entfallen und ein neuer Unterpunkt in den ersten Punkt des Artikels 13 aufgenommen werden, dass der nationale Strategierahmen hierzu eine Ausbau- und Finanzierungsplanung enthält.
- Vk 38. Der Bundesrat erkennt an, dass der Verkehrssektor einen maßgeblichen Beitrag zur Erreichung des ambitionierten EU-Klimaziels für 2030 wird leisten müssen. Betreffend die Binnenschifffahrt kann hierbei die BR-Drucksache 709/21 wichtige Fortschritte bringen.
- Vk 39. Auch der beabsichtigte Ausbau einer Landstrominfrastruktur im TEN-V-Netz der Binnenhäfen wird begrüßt. Insbesondere sollte neben dem TEN-V-Kernnetz auch das TEN-V-Gesamtnetz im Sinne der klimapolitischen Ziele der Emissionsreduzierung mit einer entsprechenden Landstrominfrastruktur ausgestattet werden. Für das TEN-V-Gesamtnetz sollte aber auch berücksichtigt werden, dass zum Teil kleinere Häfen betroffen sind, bei denen mit Blick auf das Verkehrsaufkommen denkbar ist, dass teilweise ungenutzte Kapazitäten an Landstrominfrastrukturen aufgebaut werden könnten. Auch die Kofinanzierung Bund/Land „Errichtung von Landstromanlagen“ enthält als Voraussetzung für eine Förderung ein ausreichend hohes Nutzungspotenzial der Landstromanlage. Um diesen Aspekt auch bei dem Aufbau einer Landstrominfrastruktur im TEN-V-Gesamtnetz berücksichtigen zu können, sollte Buchstabe b im Artikel 10 Absatz 1 entfallen und ein neuer Buchstabe in Artikel 13 Absatz 1 aufgenommen werden. Dieser Buchstabe sollte beinhalten, dass der nationale Strategierahmen auch einen Plan inklusive Finanzierung zum Aufbau von Anlagen zur landseitigen Stromversorgung in Binnenhäfen des TEN-V-Gesamtnetz enthalten muss. Im Rahmen dieses Plans könnte dann auch unter anderem die entsprechende Nutzungsauslastung in den Blick genommen werden.

- Vk 40. Zudem müssen die Vorschriften für die Umsetzung der Vorgaben zum Ausbau einer Landstrominfrastruktur auch insgesamt gewährleisten, dass sie die Rechte der Hafenbetreiber (kein unzulässiger Errichtungszwang) hinreichend wahren. Deshalb wird darum gebeten, die Ausgestaltung der Vorschriften für die Errichtung der Infrastruktur in Verbindung mit den entsprechenden Vorgaben für die nationalen Strategierahmen hierauf kritisch zu überprüfen und, falls erforderlich, entsprechend anzupassen.
- Vk 41. Insbesondere alternative Kraftstoffe und der Aufbau einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe in Sektoren, in denen es schwierig ist, die CO₂-Emissionen zu verringern, wie beispielsweise in der Binnenschifffahrt, sollten entsprechend gefördert werden. Diese Wichtigkeit geht auch aus Erwägungsgrund 40 der vorgeschlagenen Verordnung hervor. Dieser Punkt (Förderung alternativer Kraftstoffe und der entsprechenden Infrastruktur in den im Erwägungsgrund genannten Sektoren) sollte angesichts seiner Bedeutung explizit in einen Buchstaben des Artikels 14 Absatz 1 aufgenommen werden.
- U
Vk 42. Der Bundesrat begrüßt das Anliegen der Kommission, für mehr Verbraucherfreundlichkeit und Preistransparenz bei den Bezahlssystemen zu sorgen. Für den Erfolg der Elektromobilität ist es bedeutsam, möglichst schnell einen verlässlichen, kosteneffizienten und zukunftsorientierten Rahmen zu schaffen, um den Ausbau der Ladeinfrastruktur weiter voranzubringen.
- AV
(bei An-
nahme
entfällt
Ziffer 44) 43. Der Bundesrat ist der Auffassung, dass Kartenzahlung an allen öffentlich zugänglichen Ladestationen angeboten werden sollte. Der Verweis in Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe a Unterpunkt iii des Verordnungsvorschlags auf ein internetgebundenes Gerät zum Beispiel zur Generierung eines QR-Zahlungscode kann eine nicht unerhebliche Hürde für Verbraucherinnen und Verbraucher darstellen und sollte daher nicht als alleiniges Zahlungsverfahren von den Betreibern der Ladepunkte an öffentlich zugänglichen Ladestationen mit einer Ladeleistung unter 50 kW angeboten werden dürfen.

Begründung (nur gegenüber dem Plenum):

Gemäß Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe a des Verordnungsvorschlags soll es bei Ladestationen mit einer Ladeleistung von unter 50 kW ausreichen, wenn der

Betreiber entweder einen Zahlungskartenleser (Ziffer i), ein Gerät mit Kontaktlosfunktion mindestens für Zahlungskarten (Ziffer ii) oder ein internetverbundenes Gerät zur Generierung zum Beispiel eines QR-Zahlungscode (Ziffer iii) bereitstellt. Letzteres dürfte aber gerade in den Fällen, in denen Verbraucherinnen und Verbraucher kein internetfähiges Smartphone zur Hand haben oder keine Verbindung herstellen können, problematisch sein. Kartenzahlung stellt zudem ein deutlich stärker verbreitetes Zahlungsverfahren dar. Um die Bezahlungssituation an den Ladestationen insgesamt zu vereinfachen, sollte sowohl bei den Ladestationen mit einer Ladeleistung von 50 kW oder mehr (Buchstabe b) als auch bei denen unter 50 kW (Buchstabe a) immer mindestens eine Kartenzahlung ermöglicht werden.

U
Vk
(entfällt
bei An-
nahme
von
Ziffer 43)

44. Hierfür schlägt sie Rechte und Pflichten für Ladestationsbetreiber, Mobilitätsdienstleister und e-Roaming-Plattformen vor und stellt Anforderungen an die Bezahlssysteme der Ladeinfrastruktur. Der Bundesrat ist der Auffassung, dass der Vorschlag insbesondere zu den Bezahlssystemen für das Ad-Hoc-Laden gegenüber der gerade verabschiedeten nationalen Ladesäulenverordnung (BR-Drucksache 406/21(Beschluss)) vorzugswürdig ist und diese ohnehin als europäischer Rechtssetzungsakt überschreiben wird. Denn er differenziert die Vorgaben je nach Leistung der Ladepunkte und sieht gerade für Ladesäulen mit niedrigerer Ladeleistung keine verpflichtenden Kartenterminals vor, sondern überlässt den Ladesäulenbetreibern die Wahl, webbasierte Lösungen, NFC-Lösungen oder Kartenterminals anzubieten.

AV

45. Aus Sicht des Bundesrates bietet vor allem der Arbeitspreis in kWh ein geeignetes Vergleichsinstrument für Verbraucherinnen und Verbraucher an Ladestationen. Dieser sollte deshalb vorrangig angegeben und besonders gegenüber anderen Preisbestandteilen hervorgehoben werden müssen, sodass Verbraucherinnen und Verbraucher dieses Kriterium „auf einen Blick“ erfassen können. Der Bundesrat regt daher an, Artikel 5 Absatz 5 des Verordnungsvorschlags um einen weiteren Satz zu ergänzen, wonach vorrangig der Preis pro kWh in deutlich hervorgehobener Form anzugeben ist.

Begründung (nur gegenüber dem Plenum):

Gemäß Artikel 5 Absatz 5 Satz 1 des Verordnungsvorschlags müssen die Betreiber öffentlich zugänglicher Ladepunkte die Preisbestandteile deutlich sichtbar anzeigen, wobei nach Satz 2 entsprechend der jeweiligen Ladestation gewisse Mindestangaben (Preis pro Ladevorgang / pro Minute / pro kWh) beachtet werden müssen. Grundsätzlich ist eine solche Preistransparenz zu begrüßen. Um Verbraucherinnen und Verbrauchern allerdings einen Preisvergleich zu er-

leichtern, sollte eine feste Bezugsgröße, analog zu Preisangaben wie Preis je 100 ml oder je 100 g im Lebensmittelhandel, an möglichst jeder Ladestation angegeben werden müssen. Dies kann im Regelfall am einfachsten über den Preis je kWh geschehen und sollte daher besonders hervorgehoben werden. Dafür spricht auch Absatz 4, wonach die Preise an den Ladestationen einfach und eindeutig vergleichbar sein müssen.

- U
Vk
46. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung daher, sich in den Verhandlungen zum Verordnungsvorschlag für ein verbraucherfreundliches EU-weit einheitliches Bezahlssystem einzusetzen, das den notwendigen zügigen Aufbau von Ladeinfrastruktur voranbringt.
- AV
47. Der Bundesrat regt gegenüber der Bundesregierung an, die Regelungen zur Markttransparenzstelle für Kraftstoffe so zu erweitern, dass die Ladesäulenbetreiber die Daten nach Artikel 18 des Verordnungsvorschlags bei ihr als nationalem Zugangspunkt zur Verfügung stellen müssen. Die Markttransparenzstelle sollte diese Daten entsprechend den Verbraucherinnen und Verbrauchern niedrigschwellig bereitstellen. Der Bundesrat begrüßt daher ausdrücklich die in Artikel 18 des Verordnungsvorschlags vorgesehene Verpflichtung der Betreiber von öffentlich zugänglichen Ladestationen und Tankstellen, die Verfügbarkeit statischer und dynamischer Daten über die von ihnen betriebene Infrastruktur sicherzustellen und den kostenlosen Zugang zu diesen Daten zu ermöglichen.

Begründung (nur gegenüber dem Plenum):

Die vollständige und transparente Übersicht über Standorte, Ladetarife und Belegungsstatus ist in der E-Mobilität für Verbraucherinnen und Verbraucher von zentralem Interesse und könnte wie beim Vergleich der Kraftstoffpreise für Verbrennungsmotoren mit einer Markttransparenzstelle erreicht werden. In Deutschland ermöglicht die Markttransparenzstelle für Kraftstoffe als eine Organisationseinheit des Bundeskartellamts seit Dezember 2013 Verbraucherinnen und Verbrauchern, sich über die aktuellen Kraftstoffpreise in Deutschland zu informieren, indem sie diese quasi als „nationaler Zugangspunkt“ sammelt und Verbraucherinformationsdiensten zur Verfügung stellt. Voraussetzung für größtmögliche Markttransparenz und Marktabdeckung in der E-Mobilität ist die Einführung einer generellen Veröffentlichungs- und Meldepflicht, wo sich die nächste Ladestation befindet, welche Art von Anschluss und welche Leistung diese hat und wie viele Ladeplätze vorhanden sind, ob die Ladestation betriebsbereit und wie hoch der Ad-hoc-Preis ist. Aufgrund der verbreiteten Unterschiedlichkeit der Preisgestaltung ist derzeit auch nicht überprüfbar, inwieweit in der E-Mobilität den Verbraucherinnen und Verbraucher marktgerechte Preise in Rechnung gestellt werden. Die Datenbasis einer Markttransparenzstelle könnte auch die Grundlage sein für ein unabhängiges, anbieterübergrei-

fendes und internetbasiertes Informationssystem zur Ladesäuleninfrastruktur mit einem tagesaktuellen Preisvergleich und für die Auskunft über den aktuellen Status der Verfügbarkeit jeder einzelnen öffentlichen Ladesäule.

- AV 48. Der Bundesrat weist darauf hin, dass der Verordnungsvorschlag keine speziellen Datenschutzvorschriften vorsieht. Mit dem Ausbau der Ladeinfrastruktur und der zunehmenden Nutzung durch die Verbraucherinnen und Verbraucher stellen sich auch wichtige datenschutzrechtliche Fragen, da es mit dem Ladevorgang zu einem Austausch einer Vielzahl von personenbezogenen Daten kommt. Aus Daten wie Ladestationsort und -dauer, Fahrzeugmodell oder Zahlungsdaten lassen sich Muster und Regelmäßigkeiten erkennen, durch die sich Verhaltensweisen von Nutzenden vorhersagen und wirtschaftlich verwerten lassen können. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung daher darauf hinzuwirken, dass Datenschutz und Datensicherheit innerhalb des Gesamtsystems E-Mobilität auch beim Aufbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur im Interesse der Verbraucherinnen und Verbraucher sichergestellt werden, um negativen Entwicklungen wie beispielsweise der Erstellung von personenbezogenen Profilen vorzubeugen.

Begründung (nur gegenüber dem Plenum):

Der Ausbau der Ladesäuleninfrastruktur, die Anbindung an das intelligente Stromnetz und an elektronische Kommunikationsdienste sowie deren Verknüpfung mit Navigationshilfen und anderen Fahrunterstützungssystemen bedürfen aus Verbrauchersicht der Klärung von Fragen zum Datenschutz und zur Datensicherheit. Bereits beim Anfahren eines Ladepunkts, beim Laden selbst und beim Bezahlen kommt es zum Austausch einer Vielzahl von personenbezogenen Daten (zum Beispiel Fahrzeugdaten, Fahrverhalten, Ladezyklen, Verbrauchsdaten, Daten zum Bezahlvorgang, Verweildauer an der Ladesäule, Standort und Bewegungsdaten, zurückgelegten Strecken). Kritisch könnten die Zusammenführung und die Auswertung einer großen Menge an unterschiedlichen ursprünglich gegebenenfalls sogar anonymen Daten sein, die so verdichtet und kombiniert werden, dass sich Rückschlüsse auf Gewohnheiten der Betroffenen ziehen lassen. Sicherzustellen ist, dass im Gesamtsystem E-Mobilität in verständlicher Weise über den Umfang und die Art der Datenverarbeitung und weitere datenschutzrechtliche Anforderungen bei der Datenverarbeitung informiert wird. Darüber hinaus ist die Erforderlichkeit der erhobenen Daten für den angebotenen Service zu klären. Dabei werden die unterschiedlichen Interessen von Verbraucherinnen und Verbrauchern auf der einen Seite mit den Interessen der Hersteller von Elektrofahrzeugen, Betreibern von Ladepunkten, Stromversorgern, Netzbetreibern, Messstellenbetreiber, Zahlungsdienstleistern, Mobilitätsdienstleistern und staatlichen Stellen auf der anderen Seite abzustimmen sein. Wie komplex sich das Gesamtsystem E-Mobilität und damit die

zu klärenden Fragen entwickeln, zeigt sich auch darin, dass Elektrofahrzeuge als eine Komponente des zukünftigen intelligenten Stromnetzes („Smart Grid“) eingestuft werden, indem Zugriffsmöglichkeiten auf die Batterien der Elektromobile als Pufferspeicher für volatile erneuerbare Energien konzipiert werden. Aspekte der Datensicherheit sind in diesem Umfeld von besonderer Bedeutung. Sofern dies nicht gewährleistet wird, könnte die kritische Infrastruktur des Stromnetzes gefährdet werden.

- Vk
Wi
49. Der Bundesrat übermittelt diese Stellungnahme direkt an die Kommission.

B

50. Der federführende Ausschuss für Fragen der Europäischen Union

empfiehlt dem Bundesrat, von der Vorlage gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG Kenntnis zu nehmen.