

Bundesministerium für Klima, Umwelt, Energie,
Mobilität, Innovation und Technologie
Abteilung II/1 - Mobilitätswende & Digitalisierung
zH Herrn Ing. Reiner Reinbrech, MSC
Radetzkystraße 2
1030 Wien

Abteilung für Umwelt- und Energiepolitik
Wiedner Hauptstraße 63 | 1045 Wien
T 05 90 900-DW | F 05 90 900-269
E up@wko.at
W wko.at/up

per E-Mail: reiner.reinbrech@bmk.gv.at

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom
2021-0.611.723
2.9.2021

Unser Zeichen, Sachbearbeiter
Up/241/AB/Hü/Mi
Mag. André Buchegger

Durchwahl
3581

Datum
21.09.2021

Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe; Stellungnahme

Sehr geehrter Herr Ing. Reinbrech!

Im Rahmen des European Green Deal (EGD) - konkret mit dem kürzlich vorgelegten Fit for 55 Paket - wird die Energie- und Klimagesetzgebung der EU umfassend überarbeitet. Das EU-Klimagesetz bildet den politischen und rechtlichen Rahmen, um das übergeordnete Ziel Klimaneutralität 2050 bzw. CO₂-Reduktion von mindestens -55 % bis 2030 zu erreichen. Das „Fit-for-55“-Paket zeigt den Weg der Umsetzung. Die Wirtschaftskammer Österreich (WKÖ) will dazu beitragen, dass am Ende ein Paket steht, das den Klimaschutzzweck erfüllt und für die Wirtschaft praktikabel, verträglich und möglichst stimulierend ist.

Die WKÖ bedankt sich für die Übermittlung des Vorschlags der EK für eine Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und übermittelt dazu folgende vorläufige Stellungnahme (Änderungen/Anpassungen/Ergänzungen vorbehalten).

I. Allgemeines zum „Fit for 55“ - Paket

Die im „Fit-For-55“-Paket vorgelegten Dossiers zielen darauf ab, die CO₂-Emissionen bis 2030 um 55 % zu reduzieren und danach den Pfad zur Erreichung der Ziele des Pariser Abkommens, insbesondere zur Klimaneutralität ab 2050, einzuschlagen. Die Wirtschaftskammer Österreich steht hinter diesen Zielsetzungen. Das Ziel der Klimaneutralität ist gesetzt, es geht darum den Übergang so zu gestalten, dass es Wachstum generiert und Einbußen vermeidet.

Angesichts der Dimension der Herausforderung werden alle in Betracht kommenden Technologien ihre Beiträge leisten müssen. So braucht es beispielsweise die Umwandlung von CO₂ zu einem Rohstoff, mehr Bahnkapazität für Gütertransporte, Wasserkraft sowie Windkraft

und Fotovoltaik nicht nur auf Dächern. Die Genehmigungsverfahren für die notwendigen Energie- und Verkehrsinfrastrukturprojekte müssen deutlich schneller werden. Diese Bausteine fehlen im Fit for 55-Paket.

Die Frage der Verfügbarkeit nichtfossiler Energieträger in ausreichenden Mengen wäre rasch von der EK anzugehen. Dazu braucht es einen lange anhaltenden enormen Investitionsschub. Die EU-Kommission weicht dem Problem der langen Genehmigungsdauern aus. Offenkundig haben die langen Verfahrensdauern auch mit dem Unionsrecht zu tun, da das öffentliche Interesse an der Energiewende auch bei hochwertigen und dringlichen Projekten bei Genehmigungsentscheidungen nicht immer ausreichend gewichtet ist.

Im Sinne der von den höchsten Organen der EU vorgegebenen Ausrichtung „Klimaschutz durch Wachstum“ ist dem das Ziel der internationalen Wettbewerbsfähigkeit der EU-Industrie ein hoher, gleichrangiger Stellenwert einzuräumen. Denn die EU-Klima- und Energiepolitik darf kein Hemmschuh für den Wirtschaftsstandort Europa und seine Unternehmen sein, sondern muss immer mit Blick auf den Erhalt der internationalen Wettbewerbsfähigkeit formuliert werden. Durch wirtschaftlichen Erfolg ist am besten sichergestellt, dass Europa die angestrebte Rolle eines Schrittmachers der globalen Klimaschutzes tatsächlich ausfüllen kann und andere Länder und Wirtschaftsräume diesen Weg einschlagen.

II. Allgemeines zum Vorschlag

Die EU-Kommission schlägt mit der novellierten Gesetzgebung zur Infrastruktur für alternative Kraftstoffe konkrete Ausbaupläne für Ladesäulen sowie für Wasserstoff- und LNG-Tankstellen vor. Die bestehende Richtlinie wird in eine Verordnung umgewandelt, wodurch sie direkt in den Mitgliedsstaaten anzuwenden ist.

Unter den alternativen Kraftstoffen wird der Schwerpunkt auf Strom und Wasserstoff gelegt - auch für Nutzfahrzeuge. Jeder Mitgliedsstaat muss hierfür eine bestimmte Netzabdeckung bei der Lade- beziehungsweise Tankinfrastruktur erreichen.

Für die WKÖ sind bei der Überarbeitung der der Richtlinie folgende Grundsätze wesentlich:

- **Wirtschaftliche Mobilität für alle Sektoren sicherstellen:** Bedarfsgerechte Mobilität muss unter Berücksichtigung von Klimaschutz, Ressourceneffizienz und Versorgungssicherheit auch zukünftig sichergestellt werden. Es braucht eine wirtschaftlich erfolgreiche Mobilitätswende unter Einbindung aller Technologien, um die ambitionierten Klimaziele zu erreichen, die Wettbewerbsfähigkeit des Standorts zu sichern und die Versorgungssicherheit der Bevölkerung mit Gütern und Dienstleistungen zu garantieren.
- **Technologieneutrale Mobilitätswende:** Die Regulierung für den Verkehrssektor muss technologieneutral ausgestaltet werden. Um die Ziele zu erreichen, muss ein breites Bündel an Technologien und Energieträgern genutzt werden. Hierzu zählen neben der batteriebetriebenen Elektromobilität auch der Einsatz von erdgas- und wasserstoffbetriebenen Fahrzeugen sowie die Nutzung von modernen Biokraftstoffen und synthetischen Kraftstoffen. Dies muss sich auch in der Vielfalt der Infrastruktur wiederfinden.
- **Heimische Wertschöpfung forcieren:** Innovative heimische Technologien (z.B. zum Aufbau neuer Infrastruktur samt Betrieb) werden wichtige Beiträge zur Mobilitätswende leisten und gleichzeitig ihre internationale Marktposition verbessern. So

könnten, etwa durch die Festlegung von bestimmten Qualitätskriterien (z.B. bei Ausschreibungen), der Heimmarkt gestärkt, die Akzeptanz gesteigert, Arbeitsplätze abgesichert und der Verlust bzw. die Abwanderung von spezifischem Know-how vermieden werden.

- **Stromnetz als kritisches Element für E-Ladestationen:** Die zukünftige Durchdringung von Elektrofahrzeugen mit der dazu notwendigen Ladeinfrastruktur sowie die verstärkte Nutzung von dezentralen Erzeugungsanlagen stellen das Stromnetz vor neue Herausforderungen. Dieses muss das Stromnetz so gewachsen sein, dass Versorgungssicherheit und Kosteneffizienz sichergestellt werden. Das oft ungesteuerte Laden einer großen Anzahl an Elektrofahrzeugen kann nicht nur zusätzliche Lastspitzen erzeugen, sondern auch bestehende Spitzen verstärken, wodurch es in Stromnetzen zu Problemen bei der Spannungshaltung oder zu überhöhten Betriebsmittelbelastung kommen kann. Daher muss ein rascher Ausbau der übrigen Energieinfrastruktur mit einhergehen.

III. Im Detail

Interessanterweise erwähnt der Text keine feste Mindestanzahl von Ladestellen, sondern nur Ziele für die Mindestleistungsabgabe. Das dazu veröffentlichte Transport-Factsheet deutet darauf hin, dass die Bestimmungen in der EU ungefähr zu 1 Million Ladepunkten im Jahr 2025, 3,5 Millionen im Jahr 2030 und über 11,4 Millionen im Jahr 2040 führen könnten.

Bei der Betrachtung der Zielvorgabe, dass pro batterieelektrischem Pkw bzw. leichtem Nutzfahrzeug 1 kW und pro Plug-In-Hybrid 0,66 kW Ladeleistung im Mitgliedsstaat errichtet sein muss, ist festzustellen, dass diese Anforderung in Österreich bereits erreicht ist. Die Abstandsvorgabe auf dem TEN-T-Netz wird jedoch noch nicht erfüllt. Laut ASFINAG ist aktuell eine durchschnittliche Entfernung von 80 km zwischen den Ladestationen gegeben, bis Ende dieses Jahres soll dies auf 65 km reduziert werden. Die für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge geforderte Ladeleistung von 150 kW an mindestens einer Ladestelle ist zu einem großen Teil gegeben. Die Vorgabe von 350 kW für schwere Nutzfahrzeuge nur teilweise.

Im Rahmen der Rückmeldung zur diesbezüglichen EU-Konsultation haben wir uns klar gegen verpflichtende Ziele ausgesprochen. Aus unserer Sicht sollte auf finanzielle Anreize und den Abbau bürokratischer Hindernisse gesetzt werden. Die Errichtung der Infrastruktur muss mit der Anzahl der im Markt befindlichen Fahrzeuge korrelieren und sollte nicht davon losgelöst betrachtet werden.

Gleichzeitig sehen wir in mehreren Punkten konkreten Verbesserungsbedarf, insbesondere im Hinblick auf die fehlende Technologieoffenheit. Die weitere Dekarbonisierung des Straßenverkehrs durch den Einsatz kohlenstoffärmerer flüssiger Kraftstoffe und alternative Kraftstoffe erfordert unterschiedliche Kraftstoffoptionen für verschiedene Fahrzeugsegmente. Keine Lösung darf ausgeschlossen werden. Wenn Europa nur auf eine einzige Lösung setzt, riskiert es außerdem, in einem der Sektoren, in denen wir weltweit führend sind, schnell an Wettbewerbsfähigkeit und Arbeitsplätzen zu verlieren.

LKW- und Bus-spezifisches Infrastrukturnetz mitdenken

Im vorliegenden Vorschlag der EK fehlen Infrastrukturanforderungen im Zusammenhang mit schweren Nutzfahrzeugen, Bussen und Reisebussen. Die Überprüfung der Verordnung sollte auch dazu verwendet werden, um spezifische Ziele für Nutzfahrzeuge zusätzlich zu denen

für Personenkraftwagen festzulegen. Europa muss sicherstellen, dass ein ausreichend dichtes LKW- und Bus-spezifisches Infrastrukturnetz - bestehend aus LNG-, CNG- und Wasserstoff (H₂)-Stationen sowie Elektroladepunkten - hergestellt wird. Gleichzeitig soll aber auch die Bedeutung, in Smart Grids (also Stromversorgungsnetze) zu investieren, als Voraussetzung für intelligentes Laden von Fahrzeugen und das Netzmanagement zu verbessern, hervorgehoben werden. Wichtig sind auch gezielt einzurichtende Ladepools im Umfeld von Multimodalitäts-Hubs wie z.B. Bahnhöfen.

Es sollte stärkerer Bezug auf regionale Nahverkehrskonzepte genommen werden. Ein Linienverkehr von Bussen im städtischen Bereich ist derzeit bis zu einer täglichen Kilometerleistung von ca. 250 km mit batteriebetriebenen Bussen möglich. Werden für darüber hinaus gehende Linien zB H₂-Busse benötigt, müssen diese in unmittelbarer Nähe mit H₂ betankt werden können. Ein Beispiel aus Oberösterreich zeigt mögliche Schwierigkeiten: So befindet sich zwar eine H₂-Tankstelle in Asten, diese ist aber für Busse gar nicht befahrbar.

Beim Aufbau eines Wasserstoff-Tankstellennetzes müssen die Anforderungen der LKW bzw. Busse berücksichtigt werden. Einerseits muss es das Tankstellennetz ermöglichen, dass keine Umwege zum Betanken der Fahrzeuge notwendig sind. Andererseits ist die Dimensionierung der Tankstellen und die damit verbundenen Kapazität auf die Tourenplanung und Pausenregelung des LKW-Verkehrs abzustimmen. Die Einsatz- und Routenplanung von Transportdienstleistern setzt enge Rahmenbedingungen für die Tankstopps der LKW voraus. Eine Wasserstoff-Tankstelleninfrastruktur muss diese speziellen Anforderungen der LKW hinsichtlich Standort, Dimensionierung und technischer Auslegung (700 bar) berücksichtigen.

Auswirkungen auf das Stromnetz nicht adressiert

Auffallend ist, dass kaum auf die Auswirkungen auf das Stromnetz eingegangen wird. Nach einer groben Abschätzung der Zielvorgaben für das TEN-T-Kern- und -Gesamtnetz ist zu erwarten, dass in Österreich rund 30 Ladepools mit bis zu 600 kW für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge und 3,5 MW für schwere Nutzfahrzeuge notwendig sein werden, zusätzlich vermutlich noch 5-10 Ladepools in städtischen Knoten. Lediglich in den Erwägungsgründen (20) bis (22) wird auf die Notwendigkeit der Netzstabilität hingewiesen, die mit Smart Charging (!) erreicht werden soll, also mit dem Laden der Fahrzeuge bei geringem allgemeinem Strombedarf und niedrigen Energiepreisen. Dies ist beim Laden daheim sicher die richtige Vorgangsweise. Bei öffentlichem Laden ist es nicht vorstellbar, dass ein Kunde warten muss, bis das Netz „verfügbar“ ist.

Erwägungsgrund 5

Hier ist vorgesehen, dass die Kraftstoffe Erdgas (CNG, LNG) und Flüssiggas (LPG) nur noch übergangsweise beim Infrastrukturausbau berücksichtigt werden. Das ist aus Gründen der

- für die Transformation notwendigen - Technologievielfalt nicht nachvollziehbar und sollte angepasst werden.

Artikel 2

Die neue Definition der „öffentlichen Zugänglichkeit“ hat weitreichende Folgen. So soll künftig jede Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, die für die generelle Öffentlichkeit zugänglich ist, als öffentliche Lade- bzw. Tankinfrastruktur gelten. Unabhängig davon, ob

sie auf privatem Grund oder öffentlichem Grund errichtet wurde. Wir begrüßen grundsätzlich die Einführung einer EU-weiten einheitlichen Definition. Allerdings sehen wir den aktuellen Vorschlag kritisch. Mit dieser Definition würden auch halb-öffentliche Lade-/Tankmöglichkeiten (also beispielsweise auf Supermarktparkplätzen oder in Tiefgaragen) künftig unter diese Definition fallen. Die technischen Anforderungen an öffentliche Infrastruktur unterscheidet sich allerdings erheblich von den Anforderungen an halb-öffentliche Infrastruktur. Es ist aus unserer Sicht noch nicht klar, ob die bestehende halb-öffentliche Infrastruktur diese Anforderungen erfüllen kann.

Artikel 8

Die Kommission sollte den Grundsatz der Technologieneutralität weiterhin in allen politischen Bereichen respektieren. Die weitere Dekarbonisierung des Straßenverkehrs durch den Einsatz kohlenstoffärmerer Flüssigkraftstoffen und alternativer Kraftstoffe erfordert unterschiedliche Kraftstoffoptionen für verschiedene Fahrzeugsegmente. Keine der Lösungen sollte ausgeschlossen werden und alle sollten auf offenen EU-Standards basieren. Wir sehen die Technologieoffenheit der Entwürfe nicht gegeben. Mit dem einseitigen Schwerpunkt auf E-Mobilität im Verkehrssektor werden die vorhandenen Potenziale im Hinblick auf eine schnelle CO₂-Einsparung durch den Einsatz von gasförmigen Energieträgern massiv verkannt.

Besonders im Langstrecken-Segment benötigt es leistungsstarke und sofort verfügbare Lösungen, wie die LNG-Technologie. CNG und LNG werden im Entwurf der Kommission derzeit bloß als Übergangslösungen gesehen. Diese Einordnung ignoriert jedoch, dass die Technologien bereits heute ausgereift sind und aufgrund ihrer überschaubaren Anschaffungskosten bereits eine gewisse Marktdurchdringung erreicht haben. Zudem können diese Technologien auch ohne erforderliche technische Anpassung bereits heute durch Nutzung von Biomethan zu 100% klimaneutral betrieben werden.

Die Bewertung von LNG bloß als Übergangslösung ist umso verwunderlicher, als bis vor Kurzem noch der Ausbau des LNG-Netzes im Sinne der Versorgungssicherheit und Diversifizierung der Energiebezugsquellen Europas mit dem Blue Corridor-Programm stark im Fokus stand. Für den LNG-Markt im Schwerverkehrsbereich, der zwischenzeitlich stark an Bedeutung gewonnen hat, bedeutet das ein komplett gegenläufiges Signal und damit Unsicherheit bei mittel- bis langfristigen Investitionsentscheidungen. Gerade im Transportbereich wäre jedoch eine sofortige und nachhaltige Reduktion von CO₂-Emissionen am wirkungsvollsten mit aktuell verfügbaren Technologien machbar.

Wir sehen auch die fehlende Anerkennung des erheblichen CO₂-Reduktionspotenzials von Biomethan kritisch: Durch den Einsatz von Biomethan in Kombination mit CNG- oder LNG Technologie, kann ein Verbrennungsmotor bereits heute klimaneutral oder sogar mit Negativemissionen (unter Anwendung des BECCS-Prozesses [bioenergy with carbon capture and storage] bei der Biomethan-Produktion) betrieben werden.

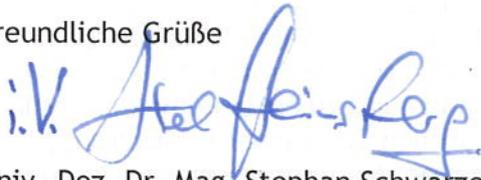
Artikel 18

In Artikel 18 legt der Verordnungsentwurf fest, dass bestimmte Daten unentgeltlich zur Verfügung gestellt werden müssen. Dazu zählen neben statischen Daten auch dynamische Daten, wie Ad-Hoc-Preis oder ob die Infrastruktur zurzeit belegt ist. Das zur Verfügung stellen von statischen Daten ist technisch machbar und wird daher grundsätzlich positiv gesehen. Das zur Verfügung stellen von dynamischen Daten hingegen, kann einige größere technische Herausforderungen mit sich bringen.

Einerseits sehen wir das enorme Datenvolumen, das bei dem prognostizierten Hochlauf alternativer Mobilität anfallen würde, als große Herausforderung für Betreiber. Andererseits ist uns auch nicht klar, wie Ad-Hoc Preise zur Verfügung gestellt werden sollen, dies auch unter dem Aspekt, dass laut der Richtlinie variable Preise durch smarte Infrastruktur sichergestellt werden müssen.

Wir ersuchen um Berücksichtigung unserer Anmerkungen und stehen bei Rückfragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüße

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'i.v. Stephan Schwarzer', written in a cursive style.

Univ.-Doz. Dr. Mag. Stephan Schwarzer
Abteilungsleiter