
Nur Brandenburg hängt im Osten nicht zurück

Am Mittwoch hat sich das Europäische Parlament in Straßburg für mehr Ladestationen und alternative Tankstellen etwa für Strom, Wasserstoff oder alternative Kraftstoffe für Autos, Lastwagen, Züge und Flugzeuge ausgesprochen. Die neuen Vorschriften sollen Teil des Fit for 55-Pakets für 2030 sein, mit dem die EU ihre Treibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 55 Prozent gegenüber dem Stand von 1990 senken will.

Die Europaabgeordneten einigten sich darauf, verbindliche nationale Mindestziele für den Ausbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe festzulegen. Die Mitgliedstaaten müssen bis 2024 einen Plan vorlegen, wie sie diese Ziele erreichen wollen. Laut dem angenommenen Text soll es bis 2026 alle 60 Kilometer entlang der Hauptverkehrsstraßen der EU mindestens eine Ladestation für Elektroautos geben.

Die gleiche Anforderung würde für Lkw und Busse gelten, allerdings nur auf TEN-T-Kernetzen und mit leistungsfähigeren Stationen. Ausnahmen gibt es für Regionen in äußerster Randlage, Inseln und Straßen mit sehr geringem Verkehrsaufkommen.

In Deutschland war im vergangenen Jahr dem Verband der Automobilindustrie (VDA) zufolge bereits jedes vierte neu zugelassene Auto ein E-Fahrzeug. Der Trend setzte sich demnach auch 2022 auf niedrigem Niveau fort. In Niedersachsen hatte von Januar bis August 2022 nach Angaben des Kraftfahrt-Bundesamts etwa jeder vierte neu zugelassene PKW einen E-Antrieb, Plug-in-Hybride eingeschlossen. Allgemein gilt laut VDA ein Verhältnis von einem öffentlich zugänglichen Ladepunkt zu zehn E-Autos als ausreichend – in Deutschland waren es im Juni 2022 im Schnitt 22 Elektroautos pro Station.

In Niedersachsen teilten sich dem aktuellen VDA-Ladenetz-Ranking zufolge durchschnittlich knapp 20 (19,6) E-Pkw eine Ladestation. Bei einem Bestand von 126 750 E-Autos, Plug-in-Hybride eingeschlossen, gibt es in dem Bundesland 6456 Ladepunkte. Damit belegte Niedersachsen bundesweit den achten Platz mit Blick auf das Verhältnis von öffentlich zugänglicher Lademöglichkeit zu E-Pkw. Zwischen den Bundesländern gab es große Unterschiede, so bildete das Saarland mit 28,1 E-Autos pro Säule das Schlusslicht:

Sachsen:13,8
Sachsen-Anhalt: 14,9
Thüringen: 15,2
Mecklenburg-Vorpommern: 17,4
Hamburg:18,2
Schleswig-Holstein: 18,4
Berlin: 19,5
Niedersachsen: 19,6
Bayern: 20,2
Brandenburg: 20,3
Baden-Württemberg: 22,2
Bremen: 22,2
Hessen: 26,3
Rheinland-Pfalz: 27,1
Nordrhein-Westfalen: 27,3
Saarland: 28,1

Die Europaabgeordneten schlagen vor, mehr Wasserstofftankstellen entlang der Hauptverkehrsstraßen der EU einzurichten. Sie sollen alle 100 Kilometer erreichbar sein statt alle 150 Kilometer, wie von der Kommission vorgeschlagen. Umgesetzt werden soll dies bis 2028 statt bis 2031, wie von der Kommission geplant.

Einfaches Aufladen

Alternative Tankstellen sollten für alle Fahrzeugmarken zugänglich sein und die Bezahlung sollte einfach und per Kreditkarte möglich sein. Sie sollten den Preis pro Kilowattstunde oder pro Kilogramm anzeigen und dieser sollte erschwinglich und vergleichbar sein.

Das Europäische Parlament fordert außerdem, dass bis 2027 eine EU-Datenbank zu alternativen Kraftstoffen eingerichtet wird, um Informationen über die Verfügbarkeit, die Wartezeiten und die Preise an verschiedenen Tankstellen in ganz Europa verfügbar zu machen.

Im EU-Vergleich haben diese fünf Staaten die meisten Lademöglichkeiten für E-Autos: Auf dem Spitzenplatz sind die Niederlande (90.284), gefolgt von Deutschland (59.410), Frankreich (37.128), Schweden (25.197), und Italien (23.543), wie aus Angaben des Verbands der europäischen Automobilhersteller Acea vom Juni hervorgeht. Die fünf Länder mit der niedrigsten Anzahl sind demnach Zypern (57) und Malta (98) sowie die baltischen Staaten Litauen (207), Estland (385) und Lettland (420).

Nachhaltige Kraftstoffe für den Seeverkehr

In einer weiteren Abstimmung haben die Europaabgeordneten auch ihren Standpunkt zu neuen EU-Vorschriften für erneuerbare und kohlenstoffarme Kraftstoffe im Seeverkehr angenommen. Das Europäische Parlament fordert, dass die Seeschifffahrt ihre Treibhausgasemissionen ab 2025 um zwei Prozent, ab 2035 um 20 Prozent und ab 2050 um 80 Prozent gegenüber dem Stand von 2020 reduziert. Die Kommission hatte jeweils eine Reduzierung um 13 Prozent und 75 Prozent vorgeschlagen.

Dies würde für Schiffe mit mehr als 5000 Bruttoregistertonnen gelten, die für 90 Prozent der CO₂-Emissionen in der Seeschifffahrt verantwortlich sind. Die Reduktionsziele würden für die gesamte an Bord verbrauchte Energie in oder zwischen EU-Häfen gelten. Wenn der Abfahrts- oder Ankunftshafen außerhalb der EU oder in deren Regionen in äußerster Randlage liegt, dann würden die Reduktionsziele für auf Reisen verbrauchte Energie noch immer zu 50 Prozent gelten.

Luftverschmutzung in Häfen reduzieren

Die Abgeordneten fordern auch, dass in der Seeschifffahrt ab 2030 mindestens zwei Prozent erneuerbare Kraftstoffe verwendet werden. Container- und Fahrgastschiffe sollen ab 2030 während der Liegezeit in den wichtigsten EU-Häfen Landstrom nutzen. Dies würde die Luftverschmutzung in den Häfen erheblich reduzieren.

Um die Einhaltung der Vorschriften zu gewährleisten, sprechen sich die Abgeordneten für die Einführung von Sanktionen aus. Die daraus erzielten Einnahmen sollten in den Meeresfonds fließen und zur Dekarbonisierung des maritimen Sektors, zur Energieeffizienz und zu emissionsfreien Antriebstechnologien beitragen.

Bilder zum Artikel



Ladesäulen an der Autobahn.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Tank&Rast
