

Nr. 17/05 vom 24.03.2017

Arbeitskreis „Energie & Verkehr“

Roadmap „Verkehrswende“ und Sektorenkopplung

Berlin. Der Verkehrssektor trägt rund 18 Prozent zu den deutschen Treibhausgasemissionen bei – mit steigender Tendenz. Dieser Wert soll nach den Plänen der Bundesregierung bis zur Mitte des Jahrhunderts nahezu auf Null abgesenkt werden. Ihr Ziel ist es außerdem, die gesundheitsrelevanten Schadstoffe in den Städten zu reduzieren. Mit welchen regulatorischen Maßnahmen dies durchgesetzt werden kann, soll eine vom Bundesverkehrsministerium und der NOW GmbH in Auftrag gegebene Studie skizzieren. Im Rahmen seines Arbeitskreises „Energie & Verkehr“ am 22. März 2017 diskutierte das Forum für Zukunftsenergien darüber, welche Veränderungen im Zuge dieser „Verkehrswende“ nötig bzw. zu erwarten sind.

Die Studie, die derzeit den Namen „Regulatorische Rahmenbedingungen für ein integriertes Energiekonzept 2050 und die Einbindung von EE-Kraftstoffen“ trägt, solle die Richtung vorgeben, aber keine deterministischen Details einer Dekarbonisierung aufzeigen, führte Dr. Klaus Bonhoff, Geschäftsführer, NOW GmbH Nationale Organisation Wasserstoff und Brennstoffzelle, ein. Die Zeit zur Entwicklung von entsprechenden Handlungsempfehlungen und Maßnahmen dränge – bereits 2030 müssten innovative Technologien und Systeme am Markt wirksam sein, um das Ziel für 2050 zu erreichen. Volkswirtschaftlicher Nutzen sei in Einklang mit betriebswirtschaftlichen Notwendigkeiten zu bringen. Insgesamt stehe der Verkehrssektor vor einem Systemwandel und es gelte dabei bestehende Grundkompetenzen in neue Wertschöpfungsketten einzubringen. Von einer integrativen Herangehensweise verspreche er sich die Hebung der Potentiale der Sektorenkopplung zur Reduktion von Treibhausgasen insbesondere im Verkehrssektor.

Dr. Martin Altrock, Rechtsanwalt und Partner, bbh Becker Büttner Held Rechtsanwälte Wirtschaftsprüfer Steuerberater, stellte die Vorgehensweise des von bbh geführten Konsortiums zur Erstellung der Studie vor. In der ersten Projektstufe, würden die rechtlichen Rahmenbedingung und Regelungslücken dargestellt. Dieser Schritt werde im April dieses Jahres abgeschlossen. Darauf folge eine Analysephase, in der beispielsweise Marktpotentiale und -hürden sowie Möglichkeiten zur rechtlichen Verknüpfung der Energiesektoren aufgezeigt würden. Die Ergebnisse sollen schließlich im Frühjahr 2018 veröffentlicht und entsprechend weiterverwertet werden. Er zeigte sich erfreut darüber, dass die Europäische Kommission bereits großes Interesse an der Erstellung der Studie erkennen lasse.

BDEW hatte im Januar 2017 in einem Grundsatzprogramm „Roadmap Eco-Mobilität“ die Herausforderungen im Verkehrssektor herausgearbeitet, strategische Ziele definiert und Handlungsfelder identifiziert. Eric Ahlers, Abteilungsleiter Kaufmännisches Assetmanagement, Marktkommunikation und Mobilität, BDEW Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft e.V., stellte dieses Grundsatzprogramm vor. Als Gerüst zur Beschreibung der Herausforderungen dient seinen Ausführungen zufolge ein Zieldreieck mit den Eckpunkten „Umwelt und Klima“, „Wirtschaftlichkeit und Markt“ sowie „Kunde und Gesellschaft“. Aus diesem Zielbild abgeleitete Handlungsfelder seien

demnach u. a. die Erarbeitung von Rahmenbedingungen auf europäischer Ebene, die Beschleunigung des Markthochlaufs der Elektromobilität sowie die Digitalisierung, Normung und Standardisierung. Der Begriff „Eco-Mobilität“ sei gewählt worden, um hervorzuheben, dass es neben der Elektromobilität weitere Konzepte zur Realisierung einer „Verkehrswende“ gebe.

Die Autoindustrie akzeptiere die EU-Klimaschutzvorgaben und stelle sich auf deren Umsetzung ein, versicherte Philipp Ellett, Referent für Klimaschutzpolitik, Verband der Automobilindustrie e.V. An diesen Vorgaben sollte sich auch eine zukünftige nationale Regulierung für die Emissionen von PKW orientieren. Einen wichtigen Schritt zur Erweiterung der Regulierung sehe er beispielsweise darin, die Fahrzeughersteller zu motivieren, regenerativ erzeugte Kraftstoffe in Verkehr zu bringen. Dies könne durch eine entsprechende Anrechnung auf deren CO₂-Flottengrenzwerte erreicht werden. Insgesamt müsse das regulatorische Umfeld gleiche Bedingungen für die unterschiedlichen technologischen Ansätze bieten und dabei eine integrierte Betrachtung im Sinne der Sektorenkopplung unterstützen. Laut Ellett sei die Technik für eine emissionsfreie Mobilität bereits heute vorhanden. Benötigt würden Rahmenbedingungen, die ihren Hochlauf unter Marktbedingungen ermöglichen.

Einigkeit über die generelle Notwendigkeit einer „Verkehrswende“ zeigten die Bundestagsabgeordneten Carsten Müller (CDU/CSU), Andreas Rimkus (SPD) und Stephan Kühn (Bündnis 90/Die Grünen) in der Podiumsdiskussion unter der Moderation von Birgitta Worringen, Leiterin der Unterabteilung G2, Nachhaltige Mobilität, Energie, Logistik, BMVI, und ehrenamtliche Vorsitzende des Arbeitskreises „Energie & Verkehr“.

Carsten Müller wies darauf hin, dass es vor allem darauf ankomme, praktikable Lösungen zu entwickeln, die auch wirtschaftlich schwächere Staaten adaptieren könnten, um einen größeren Effekt auf das Weltklima zu erreichen. So hätten beispielsweise gasbetriebene Fahrzeuge große Potentiale – nicht nur durch einen reduzierten CO₂-Ausstoß, sondern insbesondere durch geringere Emissionen, wie Feinstaub. Dem verschwindend geringen Anteil dieser Antriebe an Neuzulassungen müsse entgegengewirkt werden.

Andreas Rimkus betonte die Bedeutung der Integration von Kraftstoffen aus erneuerbaren Energien im Verkehrssektor. Perspektivisch müsse auch mit Blick auf eine Kopplung der Sektoren eine Fördersystematik von Kraftstoffen und Technologien gestaltet werden, die die Energiewende zum Erfolg führen kann, besonders auch mit Blick auf den ÖPNV. Hier wird es weitere politische Verhandlungen geben müssen, kündigte er an. Den aktuell anstehenden Beschluss zur Verlängerung der Steuerbegünstigung für Erdgas und eine diskutierte Verlängerung der Begünstigung auch für Autogas, weisen aus seiner Sicht in die richtige Richtung. Er begrüßte, dass es inzwischen einen globalen Trend zu einem Wechsel des Antriebsstrangs gebe. Dies bedeute eine große Chance für die bereits große deutsche Expertise in diesem Bereich, die auch national weiter gefördert werden müsse.

Stephan Kühn argumentierte, dass Verkehre vermieden werden sollten, wo immer dies machbar sei und es beispielsweise möglichst wenig Leerfahrten geben sollte. In Anbetracht des fortschreitenden Klimawandels appellierte er daran, möglichst bald die Transformation des Verkehrssektors anzugehen – auch wenn noch nicht jedes Detail der Entwicklung überblickbar sei. Dazu beitragen könne eine verkehrsträgerübergreifende Strategie, eine Absenkung der Schienenmaut oder die Steuerermäßigung von Erdgas.

Die Präsentationen der Vortragenden stehen für die Mitglieder des Forum für Zukunftsenergien auf der Website (Presse/Publikationen) zum Download bereit. Sollten Sie persönlich oder Ihr Unternehmen / Ihre Institution Mitglied im Forum für Zukunftsenergien sein und noch keine Zugangsdaten haben, senden Sie bitte eine E-Mail an: info@zukunftsenergien.de.

Das Forum für Zukunftsenergien bedankt sich bei der Robert Bosch GmbH für die Gastfreundschaft.

Über das Forum für Zukunftsenergien e.V.

Das Forum für Zukunftsenergien engagiert sich als einzige branchenneutrale und parteipolitisch unabhängige Institution der Energiewirtschaft im vorparlamentarischen Raum in Deutschland. Der eingetragene Verein setzt sich für erneuerbare und nicht-erneuerbare Energien sowie rationelle und sparsame Energieverwendung ein. Ziel ist die Förderung einer sicheren, preisgünstigen, ressourcen- und umweltschonenden Energieversorgung. Dem Verein gehören ca. 250 Mitglieder aus der Industrie, der Energiewirtschaft, Verbänden, Forschungs- und Dienstleistungseinrichtungen sowie Persönlichkeiten aus Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Verwaltung an.

Kontakt:

Gregor J. Weber M.A.
Referent
Forum für Zukunftsenergien e.V.
Reinhardtstr. 3
10117 Berlin

Tel.: 030 / 72 61 59 98 - 5
Fax: 030 / 72 61 59 98 - 9
weber@zukunftsenergien.de
www.zukunftsenergien.de