

Nr. 18/20 vom 14.12.2018

Arbeitskreis „Energie & Verkehr“

Elektromobilität und schwere Nutzfahrzeuge – Welche Rahmenbedingungen sind erforderlich?

Berlin. Kurz vor dem beginnenden Trilog zwischen Europäischer Kommission, Europäischem Parlament und dem Rat der Europäischen Union zu CO₂-Grenzwerten für schwere Nutzfahrzeuge wurde im Rahmen des Arbeitskreises „Energie & Verkehr“ am 12. Dezember 2018 darüber diskutiert, welche Rahmenbedingungen für einen Wandel hin zu emissionsarmen LKW und Bussen notwendig sind.

Die Klimaschutzziele erforderten eine weitgehende Dekarbonisierung des Verkehrssektors, denn die notwendigen THG-Einsparungen müssten bei steigender Verkehrsleistung erbracht werden, betonte Philipp Kluschke, wissenschaftlicher Mitarbeiter Energietechnologien und Energiesysteme im Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung ISI. Nach Einführung in die Veranstaltung durch RDir Helge Pols, Leiter der Gruppe Grundsatzfragen der klimafreundlichen Mobilität im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, wobei auch er den erheblichen Handlungsbedarf zur Minderung der CO₂ – Emissionen hervorhob, machte Kluschke deutlich, dass gerade der schwere Straßengüterverkehr zunehmend ins Zentrum der Betrachtung gerate. Dabei gebe es für einen klimaneutralen Schwerlastverkehr derzeit keine überlegene Technologie. Brennstoffzelle, E-Fuels und Oberleitungstechnik böten zwar allesamt Chancen, seien andererseits aber auch problembehaftet. Batterieelektrische Fahrzeuge sehe er vor allem im Bereich der leichten Nutzfahrzeuge und PKW als einsetzbar an. Um zusätzliche Erfahrungen mit den einzelnen Technologien gewinnen zu können, sei es notwendig, weitere Demonstrationsprojekte zu installieren, den Infrastrukturaufbau staatlich zu fördern und den Umstieg auf alternative Antriebe zügig einzuleiten.

Der Leiter für den Bereich Alternative Antriebe bei der MAN Truck & Bus AG, Felix Kybart, unterstrich, dass die schweren Nutzfahrzeuge das Rückgrat der Logistik und ein wichtiges Bindeglied zu Schiffen und Bahnen bildeten. Unter diesem Gesichtspunkt seien die Vorschläge bezüglich der CO₂-Grenzwerte für schwere Nutzfahrzeuge nicht mehr nur fordernd, sondern geradezu „aggressiv“. Die Europäische Kommission schlug im Verordnungsvorschlag vor, die CO₂-Emissionen bis 2025 um 15 % und bis 2030 um 30% in Bezug auf das Basisjahr 2019 zu reduzieren. Das Europäische Parlament stimmte für eine Reduzierung um 20% bis 2025 und 35% bis 2030. Diese Werte seien nur mit Null-Emissionsfahrzeugen zu erreichen und nicht mit Verbrennungsmotoren. Ferner kritisierte er die angedrohten Strafzahlungen bei Überschreitung der Flottenziele. In der vorgeschlagenen Höhe von 5.000 € bis 6.800 € pro g CO₂/tkm seien diese existenzgefährdend und wettbewerbsverzerrend. Es sei nicht hinnehmbar, die Hersteller ohne die entsprechende Nachfrage des Marktes zu zwingen, ein bestimmtes Kontingent an emissionsfreien Fahrzeugen bereitzustellen. Ziel von Politik und Herstellern müsse es vielmehr sein, dass der Dieselantrieb weiter optimiert wird. Kybart plädierte dafür, eine Lösung zu erarbeiten, die die Klimaschutzziele in den Blick nehme und die Luft verbessere, ohne die wirtschaftliche Grundlage der Unternehmen zu gefährden.

Die Position des Oldenburger Netzbetreibers EWE NETZ GmbH präsentierte Marcus Merkel, Berater der Geschäftsführung im Bereich Unternehmensentwicklung, in Anbetracht des Umstandes, dass die Dekarbonisierung im Transportsektor auch für die örtlichen Netzbetreiber eine große Herausforderung darstellt. Um den prognostizierten

Markthochlauf von Elektrofahrzeugen zu stemmen, sei es erforderlich, dass die Verteilnetzbetreiber über ein „Not-Aus“ zur Steuerung der Ladeinfrastruktur verfügen. Ein solches Instrument sei entscheidend, da die Netze nicht darauf ausgelegt seien, dass alle Kunden gleichzeitig ihre höchste Last beziehen können. Zusätzlich könnten durch den Einsatz von intelligenten Lastmanagementsystemen die Netzausbau- und Netzanschlusskosten deutlich reduziert werden. Merkel plädierte daher u.a. für eine Anmeldepflicht für alle steuerbaren Verbrauchseinrichtungen, eine rechtliche Regelung zur technischen Steuerbarkeit in § 19 (1) NAV, die Schaffung der technischen Rahmenbedingungen zur Steuerbarkeit, eine Berücksichtigung der Steuerbarkeit in den sicherheits-technischen Anforderungen an die Kommunikation und eine Fortentwicklung der Regeln für die Marktkommunikation durch die BNetzA unter Berücksichtigung der Möglichkeit der Steuerung.

In der anschließenden Podiumsdiskussion diskutierte Pols mit den Mitgliedern des Deutschen Bundestages Florian Oßner (CDU/CSU), Arno Klare (SPD), Daniela Kluckert (FDP) und Stephan Kühn (Bündnis 90/Die Grünen). Oßner sprach sich für einen regulatorischen Rahmen unter Berücksichtigung von Technologieoffenheit aus, da technischen Innovationen nicht vorgegriffen werden könne. Zudem betonte er die Rolle der Brennstoffzelle, die trotz notwendiger Investitionen in die Infrastruktur große Potentiale berge. Auch Oßner sah in den „drakonischen“ Strafzahlungen große Gefahren für die Branche. Existenzen dürften nicht gefährdet und die Wertschöpfung müsse in Deutschland gehalten werden. Bezüglich einer Erhöhung der Fördermittel gab er zu bedenken, dass diese nicht zu einer Verzerrung des Marktes führen dürfe. Arno Klare unterstützte ebenfalls das Prinzip der Technologieoffenheit. Er glaube nicht an das Modell einer „All-Electric-World“, und auch das Prinzip „Efficiency First“ sei nicht zielführend, da Effizienz zwar wichtig sei, jedoch nicht an erster Stelle stehe. Die vorgeschlagene Höhe der Strafzahlungen sah auch er kritisch. Diese finanziellen Mittel sollten bei den Unternehmen verbleiben, damit diese überhaupt eine Chance auf Forschung und Entwicklung hätten. Kluckert warnte davor, Technologieneutralität nur als Schlagwort zu verstehen. Entscheidend sei, dass CO₂ dort eingespart werde, wo dies mit den geringsten Kosten verbunden sei. Außerdem müssten die Planungszyklen der Hersteller stärker berücksichtigt und die gesamte Wertschöpfungskette bei der Berechnung der CO₂-Emissionen betrachtet werden. In der Diskussion um die Erreichung der Klimaziele sei es nicht sinnvoll, einen ideologiegetriebenen Kampf gegen den Verbrennungsmotor zu führen – diesen könne man sich im Übrigen auch nicht leisten, betonte Kluckert. Schließlich zeigte sich auch Kühn offen für den Typ der eingesetzten alternativen Antriebstechnologien. Um die angestrebten Emissionsminderungen bei schweren Nutzfahrzeugen zu erreichen, müsse die Verlagerung von der Straße auf die Schiene stärker gefördert werden. Die Bundesregierung solle den Fokus nicht auf die Investitionen in den Straßenverkehr legen, sondern die Bahninfrastruktur stärker fördern. Kühn betonte, dass er den Vorschlag des Europäischen Parlaments bezüglich der CO₂ – Minderungsziele unterstütze, denn die Klimaschutzziele seien nur mit ambitionierten Vorgaben zu erreichen.

Die Präsentationen stehen in Kürze für die Mitglieder des Forum für Zukunftsenergien e.V. auf der Website (Presse/Publicationen) 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.

Wir danken 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. 230 Mitglieder aus der Industrie, der Energiewirtschaft, Verbänden, Forschungs- und Dienstleistungseinrichtungen sowie

Persönlichkeiten aus Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Verwaltung an.

Kontakt:

Forum für Zukunftsenergien e.V.
Reinhardtstr. 3
10117 Berlin

Tel.: 030 / 72 61 59 98 - 0
Fax: 030 / 72 61 59 98 - 9
www.zukunftsenergien.de
Twitter @FfZeV