

Nr. 20/17 vom 18.12.2020

Arbeitskreis „Energie & Verkehr“

Anhebung der EU-Klimaschutzziele 2030 - was bedeutet dies für den Verkehrssektor?

Berlin. **Eine wichtige Etappe auf dem Weg zur angestrebten EU-Klimaneutralität bis zum Jahr 2050 ist das Jahr 2030. Bisher sollten die Mitgliedstaaten bis zu diesem Zeitpunkt 40% der CO₂-Emissionen eingespart haben - dieses Reduktionsziel soll nun auf 55% verschärft werden. Im Rahmen des Arbeitskreises „Energie & Verkehr“ am 16. Dezember 2020 wurde darüber diskutiert, welche Bedeutung dieser Schritt für den Verkehrssektor in Deutschland haben wird.**

Die aktuelle Studienlage weise für den Verkehrssektor ein THG-Minderungspotenzial von bis zu 29% aus – es sei also eine deutliche Abweichung nach unten gegenüber den Vorgaben des Klimaschutzgesetzes festzustellen, betonte Dr. Wolfgang Schade, Partner im wissenschaftlichen Begleitkonsortium der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie (MKS) sowie Wissenschaftlicher Leiter der M-Five GmbH. Deutlich werde ebenfalls, dass die Studienautoren das Potenzial für große Einsparungen im Verkehrssektor erst nach dem Jahr 2030 verorteten. Daraus resultierten verschiedene Konfigurationsmöglichkeiten zur Erreichung der neuen EU-Klimaziele. In Anbetracht der prognostizierten Reduktionspotenziale in den verschiedenen Sektoren leitete Dr. Schade anhand der analysierten Studien für den Verkehrssektor in Deutschland ein THG-Minderungspotenzial von 46% bis 48% ab. Sollte dieses realisiert werden können, sei zu bedenken, dass in solch einem Fall andere Sektoren zusätzliche Reduktionen zu erbringen hätten, um die EU-Klimaziele in ihrer Gesamtheit zu erreichen, so Dr. Schade.

Anschließend machte Elmar Kühn, Hauptgeschäftsführer des UNITI Bundesverband mittelständischer Mineralölunternehmen e.V., deutlich, dass Deutschland zwingend auf den Import erneuerbarer Energien angewiesen sei, um bis zum Jahr 2050 die CO₂-Neutralität zu erreichen. Dabei seien grüne Kraftstoffe für die Zielerreichung unerlässlich, denn sie seien günstiger transportier- und speicherbar. Ferner seien E-Fuels in allen Verkehrsträgern einsetzbar, sodass sie unverzichtbar seien, wenn die individuelle Automobilität zukünftig klimaneutral werden und trotzdem bezahlbar bleiben sollte. Darüber hinaus böten E-Fuels die Möglichkeit, mit bisherigen Infrastrukturen und ohne „Umerziehung der Bevölkerung“ die THG-Minderungsziele im Bestand und bei Neufahrzeugen zu erreichen. Zuletzt betonte Kühn die Notwendigkeit global angelegter Lösungsansätze, denn die Herausforderung der Klimaneutralität sei ebenfalls global.

Philipp Ellett, Referent für Klimaschutzpolitik beim Verband der Automobilindustrie e. V. (VDA), unterstrich, dass selbst bezüglich der Erreichbarkeit der bestehenden THG-Minderungsziele im Verkehrssektor keine Einigkeit herrsche. E-Fuels könnten ein wichtiger Baustein der Lösung auf dem Weg zur Erreichung der Pariser Klimaziele sein und sollten daher entsprechend genutzt werden. Um die Stärken des deutschen Maschinenbaus zu nutzen, plädierte auch Ellett für eine verstärkt globale Herangehensweise, um dem Klimawandel zu begegnen. Ferner sei die hohe Zahlungsbereitschaft der Autofahrer ein Argument dafür, in diesem Sektor eine anfangs teure Technologie - wie E-Fuels – zu nutzen und damit den Markthochlauf zu unterstützen, die ihrerseits anschließend zur Kostensenkung führe. Die staatliche Unterstützung der batterieelektrischen Mobilität bewertete Ellett als richtigen Schritt, kritisierte jedoch gleichzeitig die mangelnde Unterstützung für E-Fuels, obwohl ohne sie die Klimaschutzziele nicht erreicht würden.

Der stellvertretende Direktor der Agora Verkehrswende Dr. Günter Hörmandinger betonte, dass Deutschland im Jahr 2030 die THG-Emissionen um rund 65% im Vergleich zu 1990 mindern müsste, um die Klimaneutralität bis zum Jahr 2050 sicherzustellen. Um dieses Ziel zu erreichen, müsste das THG-Minderungsziel für das Jahr 2030 zunächst auf 65% angehoben werden, und nach dem Jahr 2030 dürften nur noch klimaneutrale Technologien in den einzelnen Sektoren zum Einsatz kommen. Die nicht-vermeidbaren 5% Restemissionen sollten im dritten Schritt durch CCS ausgeglichen werden, so Dr. Hörmandinger. Um die Emissionsminderung im Verkehr zu erreichen, müsse die Personenverkehrsnachfrage nicht unbedingt sinken, sondern sich im Zuge einer Mobilitätswende zwischen den Verkehrsträgern lediglich effizienter verschieben.

Im Anschluss an die Statements der Stakeholder diskutierten Alois Rainer, MdB (CDU/CSU), Bela Bach, MdB (SPD), Dr. Lukas Köhler, MdB (FDP), und Stefan Gelbhaar, MdB (Bündnis 90/Die Grünen), unter Leitung von MR Helge Pols, Referatsleiter G 20 - Grundsatzfragen der klimafreundlichen Mobilität, Klimakabinetts im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur sowie Vorsitzender des Arbeitskreis „Energie & Verkehr“, abschließend über die Bedeutung der verschärften EU-Klimaschutzziele für den Verkehrssektor.

Alois Rainer erwartet zukünftig einen Mix von Technologien im Verkehrssektor, abhängig vom jeweiligen Einsatzzweck. Eine ausschließliche Nutzung von batterieelektrischen Antrieben in allen Anwendungsbereichen sei nicht realistisch. Erneuerbare Kraftstoffe könnten im Technologiemix einen entscheidenden Hebel darstellen, um auch im PKW-Verkehr die notwendige THG-Emissionsreduktion zu erreichen. Die deutschen Automobilhersteller forderte er zudem auf, ein klares Statement zu zukünftigen Antriebstechnologien abzugeben, damit die Politik den passenden Rahmen setzen könne.

Bela Bach sprach sich dafür aus, dass der Transformationsprozess in der Automobilwirtschaft, der zu einer Verringerung des Anteils der Verbrennungsmotoren führen werde, zur Abmilderung besonderer Härten durch einen Sozialfonds begleitet werden müsse. Zur Minderung der THG-Emissionen hob Bach zudem die Bedeutung von Carsharing und der sich verändernden Nutzung von unterschiedlichen Mobilitätsoptionen hervor. Die Politik stehe zwar in der Verantwortung, Ziele und Instrumente im Anbetracht der vorhandenen Technologien zu setzen, dürfe jedoch keine Planwirtschaft entwickeln, so Bach.

Dr. Lukas Köhler unterstützte den Legislativvorschlag der Europäischen Kommission, den EU-Emissionshandel auf die Sektoren Verkehr und Wärme auszuweiten - hierdurch würde das Mengenziel planbar und kosteneffizient erreicht werden. Bei der Zielerreichung müsse einerseits die sich verändernde Mobilitätsnutzung bewertet und andererseits dafür Sorge getragen werden, dass den Verbrennern im Bestand klimaneutrale Kraftstoffe zur Verfügung stehen, sodass die Klimaziele auch weltweit erreicht werden könnten.

Auch Stefan Gelbhaar betonte, dass ein Technologiemix benötigt werde, um die Klimaziele zu erreichen. Dabei werde sich aus Gründen der Effizienz im PKW-Bereich die batterieelektrische Mobilität jedoch sicher durchsetzen. Um dies zu befördern, müsse von der Politik der richtige Rahmen gesetzt werden. Mit dem Glauben daran, dass es in der Zukunft eine bessere Technologie geben könnte, werde keine evidenzbasierte Politik betrieben. Die vorgeschlagene Ausweitung des EU ETS sah Gelbhaar kritisch, denn diese würde kurzfristig - für die Jahre 2021 und 2022 - ohne Effekt bleiben, obwohl kurzfristige Effekte geboten seien.

Wir danken UNITI Bundesverband mittelständischer Mineralölunternehmen e.V. für die Unterstützung sowie der Robert Bosch GmbH für die Gastfreundschaft.

Das Forum für Zukunftsenergien wünscht allen Mitgliedern und Freunden ein frohes Weihnachtsfest und für 2021 Gesundheit, Glück, Zufriedenheit und Erfolg!

Die Präsentationen stehen in Kürze für die Mitglieder des Forum für Zukunftsenergien e.V. 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.

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
zukunftsenergien.de
Twitter @FfZeV
LinkedIn @FfZeV