

Nr. 15/09 vom 11.06.2015

Arbeitskreis „Energie & Verkehr“

Potenziale der Elektromobilität im Straßengüterverkehr

Berlin. Das Bundesverkehrsministerium hat im vergangenen Jahr den Aktionsplan Güterverkehr und Logistik weiterentwickelt. Auf Grundlage der verkehrspolitischen Ziele der Bundesregierung sollen damit die Weichen für die Zukunft des Logistikstandortes Deutschland gestellt werden. Zunehmende Beachtung findet dabei die Elektromobilität und die Vernetzung im Straßengüterverkehr. Welche Potenziale hier vorhanden sind, diskutierte das Forum für Zukunftsenergien in der Sitzung seines Arbeitskreises „Energie & Verkehr“ am 10. Juni 2015.

Dr. Christian Schlosser (Referat Elektromobilität, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur) stellte die einzelnen Projekte und Forschungsvorhaben im Straßengüterverkehr vor. Angestrebt wird damit eine Leitrolle Deutschlands im Bereich der Elektromobilität, die als Schlüsseltechnologie bei der Reduzierung von Schall- und Umweltemissionen bewertet wird. Da sich bislang jedoch noch keine klar dominierende Technologie bei den alternativen Antrieben abzeichnet, gelte es, die Forschung und Entwicklung in einem technologieoffenen Ansatz zu fördern. Gerade die unterschiedlichen Einsatzszenarien könnten auch den Einsatz von verschiedenen Technologien rechtfertigen, wie z.B. der Brennstoffzelle oder des batterieelektrischen Antriebes. Gegenwärtig würden mehrere Konzepte in Modellregionen in Deutschland getestet. Dabei gehe das Bundesverkehrsministerium bei den CO₂-Emissionen im Transportsektor von Einsparpotenzialen in der Größenordnung von 29% aus, sofern der Güterverkehr vollständig durch erneuerbare Energiequellen gespeist würde. Dies sei von zunehmender Bedeutung, da im Straßengüterverkehr hohe Zuwachsraten zu verzeichnen sind. Elektromobilität zahle sich insbesondere bei kleineren LKW bis 3,5 t aus, die 72% des Bestandes an Nutzfahrzeugen in Deutschland darstellen. Bei innerstädtischen Kurier-, Paket- und Lieferdiensten sei Elektromobilität dabei am wirtschaftlichsten. Dies nutzten gerade Kommunen und Regionen als wichtige Akteure bei der Förderung von Elektromobilität im Straßengüterverkehr. So böten sich auch neue Lieferkonzepte an, wie etwa die Auslieferung in verkehrsarmen Nachtzeiten im urbanen Raum, aufgrund der geringeren Lärmemissionen der neuen Antriebe. Weitere Konzepte, wie das schnelle und den Lieferzeiten angepasste Wechseln von Akkus im innerstädtischen Bereich, bauten auf einer starken Zunahme von Verkehrstelematik auf.

Prof. Dr. habil. Claus C. Berg (Vorsitzender der Gesellschaft für Verkehrsbetriebswirtschaft und Logistik) präsentierte den aktuellen Forschungsstand in der Wissenschaft, die sich stark an nachhaltigen Verkehrskonzepten unter ökologischen und medizinischen Gesichtspunkten orientiert. Dabei werde für eine weitere Etablierung der Elektromobilität im Straßengüterverkehr ein effizientes Zusammenspiel der Kommunen, des Wirtschaftsverkehrs, der Fahrzeugindustrie und der Wissenschaft als nötig angesehen. Des Weiteren stellte er zwei Schwerpunkte dar, um eine nachhaltige und wirtschaftliche Mobilität zu erreichen: Multimodalität und Kombimodalität. Multimodalität beschreibt den durch den Einsatz einer umfassenden digitalen Infrastruktur gestützten Transport von Personen und Gütern über verschiedene

Verkehrsmittel und Verkehrsträger hinweg. Die Herausforderung besteht dabei im Schaffen von Schnittstellen der Transportprozesse und der vollständigen Elektrifizierung der verschiedenen Transportwege (auch Smart Urban Logistics genannt). Kombimodalität zielt auf die gemeinsame Nutzung von Transportwegen für die Personen- und Güterbeförderung, beispielsweise durch die Kopplung von U- und S-Bahnen mit Güterwaggons. Als weitere Ausbaustufe sind autonome Transportzellen denkbar, die zu ganzen Zügen kombiniert werden können. Ebenso ist eine Kombination von Omnibussen und LKW denkbar, die den oft unrentablen ÖPNV im ländlichen Raum stützen könnte. In diesem Sinne plädierte auch Dr. Schlosser gegen eine scharfe Trennung des Personen- und Güterverkehrs und sprach sich für eine Definition als „Wirtschaftsverkehr“ aus. Laut Prof. Berg sei zur Schaffung des multi- und kombimodalen Betriebs ein Zusammenspiel der Kommunen, der Bahn- und Busunternehmen, der Fahrzeugindustrie, der verladenden Wirtschaft und der Logistikdienstleister als Hauptakteure erforderlich.

Thomas Fabian (Leiter der Abteilung Nutzfahrzeuge, Anhänger, Aufbauten und Busse, Verband der Automobilindustrie) sprach sich für eine besonnene Planung der weiteren Schritte aus. Ausgangspunkt müsse sein, dass Dieselantriebe den Markt der Nutzfahrzeuge derzeit dominierten und auf absehbare Zeit unverzichtbar seien. Sie seien technisch ausgereift und hätten eine beachtliche Entwicklung durchlaufen. So habe sich der Kraftstoffverbrauch seit 1965 halbiert, und die Schadstoffemissionen seien auf ein Minimum reduziert worden. Prestige Gründe seien beim Kauf von Nutzfahrzeugen als Investitionsgüter unbedeutend; wichtig sei ihre Zuverlässigkeit. Große batterieelektrisch betriebene Sattelzüge von bis zu 40 t hätten derzeit eine Amortisationszeit von ca. 30 Jahren und seien auch bei schnellen Fortschritten in der Batterie- und Antriebstechnik auf lange Sicht unwirtschaftlich. Lediglich der Einsatz von elektrischen Stadtbussen würde sich demnach mittelfristig rechnen.

Die anschließenden Podiumsdiskussion mit den Bundestagsabgeordneten Oliver Wittke (CDU/CSU), Arno Klare (SPD), Thomas Lutze (Die Linke) und Stephan Kühn (Bündnis 90 / Die Grünen) wurde von der ehrenamtlichen Vorsitzenden des Arbeitskreises „Energie & Verkehr“ Birgitta Worringer (Leiterin der Unterabteilung G2, Umwelt und Verkehr, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur) moderiert. Dabei wurde gewarnt, dass eine zu einseitige Fixierung auf die Kommunen als Technologietreiber zu Problemen führen könne angesichts deren Finanzschwäche. Ferner wurde angeregt, die Transportgüter daraufhin zu untersuchen, ob durch lokale Produktion ein Transport nicht sogar vermieden werden könnte. Ebenso wurde für klare Entwicklungsziele plädiert, um Investitionssicherheit zu schaffen.

Die Präsentationen der drei Referenten 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 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 Verband 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