

Titel:	Protokoll 1. Sitzung der AG Verkehr im Rahmen des „Roadmap Energieeffizienz 2050“- Prozesses
Datum:	08.09.2020
Uhrzeit:	10:00 - 13:00 Uhr
Ort:	Webex-Videokonferenz
Protokoll: Geschäftsstelle "Roadmap Energieeffizienz 2050" – Carsten Bamberg (dena) Hinweis: Alle Aussagen erfolgten soweit nicht anders gekennzeichnet durch Mitglieder der AG.	
1. TOP 1 Begrüßung und Einführung in den Ablauf	
<ul style="list-style-type: none"> - Begrüßung durch Dr. Hendrik Haßheider, BMVI <ul style="list-style-type: none"> - siehe Tagesordnung in <u>Anlage 1</u> und Präsentation in <u>Anlage 2</u> - Vorstellung des Vorsitzes, der wissenschaftlichen Begleitung, aller AG-Teilnehmenden, des wissenschaftlichen Beirats (teilweise anwesend) und der Geschäftsstelle. - Kurze Vorstellung der Themenvorschläge für die weiteren Diskussionen: <ul style="list-style-type: none"> - Potenzielle Energieeffizienz beim Pkw <ul style="list-style-type: none"> • Antriebe • Effizienzverbesserungen Verbrenner - Potenzielle Energieeffizienz Lkw <ul style="list-style-type: none"> • Antriebe • Fahrzeugtechnische Potenziale • Verbesserung bestehender Diesel-Lkw - Digitalisierung des Verkehrs - Vorstellungsrunde mit Möglichkeit zur Formulierung der eigenen Erwartungen an diese Arbeitsgruppe. Formulierten Erwartungen: <ul style="list-style-type: none"> - Möglichst Abgrenzung und Erweiterung der Diskussionen der NPM, Fokussierung auf die spezifischen Herausforderungen der Energieeffizienz. - Wichtig ist die Definition der Randbedingungen der Diskussion – Endenergie- und/oder Primärenergieverbrauch. - Möglichst breit die zukünftigen Möglichkeiten der Digitalisierung zur Effizienzsteigerung betrachten. - Die Diskussion technologieoffen führen, Effizienzen nicht nur zwischen den technischen Alternativen, sondern auch innerhalb der Alternativen betrachten. - Es mangelt nicht an politischen Zielsetzungen, es sollten jedoch auch Wirtschaftsthemen, insbesondere wegen Corona im Auge behalten werden. - ÖPNV in die Diskussionen miteinbeziehen. - Frau Büsching (BMVI) hält fest, dass ein hohes Interesse daran besteht, den Fokus auf das Thema Energieeffizienz zu legen und keine parallelen Diskussionen zur NPM zu führen. 	

2. TOP 2 Einführung in die Themen der Arbeitsgruppe

- Impulsvortrag: „Status Quo des Verkehrssektors mit Fokus auf Energieeffiziente Antriebe und Digitalisierung des Verkehrs“
Thorsten Koska, Co-Leiter des Forschungsbereichs Mobilität und Verkehrspolitik, Abteilung Energie-, Verkehrs- und Klimapolitik, Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie (siehe [Anlage 3](#))

Anschließende Diskussion:

- Der Fokus der wissenschaftlichen Analyse sollte stark auf Energieeffizienz liegen, weniger auf dem Absolutverbrauch.
 - Es sollte beachtet werden, dass Sattelschlepper eine besondere Bedeutung für die Betrachtung bei Nutzfahrzeugen spielen; sowohl deren Laufleistung als auch deren Komplexität für Effizienzgewinne.
 - Die Betrachtung des geringen Effizienzsteigerungspotenzials beim Antrieb wird der Betrachtung des Gesamtfahrzeugs nicht gerecht.
 - Hinweis, dass es noch aktuellere Studien gibt, die das dargestellte Bild ergänzen sollten.
 - Gerade Studien, die sehr hohe motorische Effizienzsteigerungen aufzeigen, sollten mit Vorsicht genossen werden. Effizienzsteigerungen von 40 Prozent sind in der Realität nicht machbar.
 - Investitionen in weitere motorische Effizienzsteigerung bei Verbrennern von Nutzfahrzeugen sind nur ein Baustein, sie zahlen nicht ausreichend auf die gesetzten Flottenzielwerte ein. Neben Verbesserungen am Gesamtfahrzeug (z. T. nicht in der CO₂-Regulierung erfasst) ist auch bei Nutzfahrzeugen zur Erreichung der Flottenzielwerte zukünftig eine verstärkte Elektrifizierung zu erwarten. Generell bei Nutzfahrzeugen nicht nur auf ein Antriebskonzept konzentrieren.
 - Hinweis der Vortragenden: Viele Studien bilden nur unzureichend die Effizienzentwicklungen von einzelnen Antriebsarten ab, sondern legen meist nur Gesamteffizienzgewinne der Fahrleistung bzw. über alle Antriebe dar.
- Impulsvortrag: „Effizienzsteigerungen im Verkehr. Treiber, Barrieren, Wechselwirkungen“
Stefan Siegemund, Leiter Nachhaltige Mobilität & alternative Energieträger, dena (siehe [Anlage 4](#))

Anschließende Diskussion:

- Flottenzielwerte sind bisher wesentlicher Treiber der Effizienzsteigerung bei den Antrieben. E-Fuels und die damit verbundenen Preissteigerungen könnten im weiteren Verlauf den Effekt verstärken.
- Flottenzielwerte werden Elektrifizierung vorantreiben, nach Durchdringung der E-Mobilität werden Flottenzielwerte keine Effizienzwirkung mehr entfalten, dann würden nationale Rahmenbedingungen benötigt. Will man eine höhere Effizienz durch Maßnahmen, bei der Fahrzeugbeschaffung oder z. B. durch Maßnahmen im Bereich der Kraftstoffe erreichen?
- Maßnahmen nicht nur auf Investition, sondern auch auf Betrieb ausrichten.
- Auf Anfrage der Hersteller nach E-Fuels konnte die Energiewirtschaft bisher keine ausreichenden Mengen zur Verfügung stellen. Dazu fehlen die Rahmenbedingungen. Flottenzielwerte führen aktuell zur Elektrifizierung, daher sind E-Fuels in den kommenden Jahren nicht der Treiber.
- Es soll nicht die NPM-Diskussion wiederholt werden, jedoch können E-fuels energieeffizient wirken und seien daher interessant, da sie einen Beitrag leisten können. Aus diesem Grund wird gewünscht, dieses Thema festzuhalten.

3. TOP 3 Strukturierte Diskussion und Empfehlungen nach Themenblöcken

Herr Haßheider stellt die Frage nach dem Fokus dieser Arbeitsgruppe. Ist der Vorschlag des Fokus auf Antriebe und Digitalisierung für die AG zielführend? Von den Teilnehmenden der Arbeitsgruppe gab es keine Einwände zum Fokus.

Diskussion:

- Digitalisierung

- Beim Thema Digitalisierung sollte Verkehrsaufwand zu Energieaufwand ins Verhältnis gesetzt werden. Damit wäre es auf Energieeffizienz herunterbrechbar.
- Digitalisierungslösungen können in mehreren Formen zur Effizienzsteigerung beitragen. Es sollte auch die Effizienzsteigerung durch die Nutzung betrachtet werden, d.h. unabhängig von Verkehrsverlagerung oder -vermeidung.
- Zum Thema Digitalisierung wird darauf hingewiesen, dass es zu kurz gegriffen sei, nur Vernetzung und Automatisierung anzuschauen. Die Effekte auf andere Verkehrsträger müssten dann auch betrachtet werden. Wichtig sei zu erörtern, wie Verkehr durch digitale Angebote (z.B. Home-Office) zu vermeiden sei.
- Ein möglicher Fokus wäre der gewerbliche Personenverkehr (intermodale Angebote, digitale Dienstleistungen), da hier wichtige Regulierungen anstehen (Novellierung Personenbeförderungsgesetz).

- Effizienz von Antrieben

- Weitere Diskussion um Betrachtung der Antriebe, insbesondere des Diesel-Lkw. Mehrere Teilnehmende geben an, dass man alle alternativen Antriebe anschauen muss. Insbesondere der Diesel-Lkw bietet kaum Potenziale.

- Randbedingungen der Effizienzbetrachtung:

- Die wissenschaftliche Begleitung legt dar, dass die Endenergiebetrachtung innerhalb der Sektoren üblich sei, allerdings die Frage nach der sektorübergreifenden Zieldimension noch nicht final geklärt sei.
- Der Primärenergieverbrauch sollte grundsätzlich weiter in den Fokus rücken, da u. a. auch in der Energieeffizienzstrategie Primärenergieziele formuliert werden. Diese erweiterte Analyse kann jedoch im Rahmen dieser AG nicht geleistet werden.
- Definitionen und Annahmen sollen transparent gemacht werden.
- Handlungsmaßnahmen sollten daher auf Endenergieverbrauch im Verkehr abzielen. Die Maßnahmen hier sollen jedoch mit Rücksicht auf den Zielbeitrag zur Reduktion des Primärenergieverbrauchs erarbeitet/bewertet werden.
- Es erscheint bei den kommenden Diskussionen wichtig, zwischen fossilen und erneuerbaren Energieträgern zu unterscheiden und diese miteinander zu vergleichen.

- Sonstige Punkte der Diskussion

- In der Diskussion sollten sowohl Potenziale als auch bereits Erfahrungen aus dem ÖPNV einbezogen werden. Auch sollte diskutiert werden, wie man es schafft, den ÖPNV insgesamt effizienter zu machen (Erhöhung Besetzungsgrad etc.).
- Es wurde darüber diskutiert, aber nicht entschieden, ob neben Pkw und Lkw auch Überland- und Stadtbusse in ihren technischen Effizienzentwicklungen betrachtet werden sollten.
- Angeregt wurde, neben den Jahren 2030 auch das Jahr 2035 als Referenzzeitraum aufzunehmen, da sich bis dahin die Anforderungen der Flottenzielwerte stärker im Bestandsmarkt ausgewirkt haben werden.
- Die AG-Leitung bittet alle Teilnehmenden Ergänzungen und Anregungen im Template der Anlage 5 an die Geschäftsstelle (info@plattform-energieeffizienz.de) zu senden.

4. TOP 4 Wrap-Up und Ausblick

- Die nächste Sitzung erfolgt am 24. Februar, 9:00-11:30 Uhr und wird das Thema Antriebe behandeln.
- Die dritte Sitzung behandelt das Thema Digitalisierung, der Termin wird noch bekannt gegeben.

Anlagen:

1. Tagesordnung
2. Präsentation Karoline Büsching & Dr. Hendrik Haßheider, BMVI
3. Präsentation Thorsten Koska, Wuppertal Institut
4. Präsentation Stefan Siegemund, dena
5. Template: Handlungsfelder / Leitfragen der AG Verkehr

Gender-Hinweis

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung der Sprachformen männlich, weiblich und divers (m/w/d) verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichermaßen für alle Geschlechter.