

Titel:	Protokoll 2. Sitzung der AG Verkehr im Rahmen des „Roadmap Energieeffizienz 2050“- Prozesses
Datum:	24.02.2021
Uhrzeit:	09:00 - 12:00 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 Frau Ulrike Beuck, BMVI <ul style="list-style-type: none"> - siehe Rahmenpräsentation in <u>Anlage 1</u> - Vorstellung des Roadmap 2050 Prozesses mit dem Hinweis, dass in diesem Jahr ein BMWi-Zwischenbericht erstellt werden soll, der bereits diskutierte Maßnahmen der einzelnen Sektoren enthält. - Der Zwischenbericht des BMWi soll mit Blick auf die Bundestagswahl „no regret“ Effizienzmaßnahmen enthalten. - Im Mai/Juni dieses Jahres erfolgt zudem eine Umfrage im gesamten Stakeholderkreis des Roadmap 2050 Prozesses. 	
2. TOP 2 Effizienzpotenziale des Pkw	
<ul style="list-style-type: none"> - Impulsvortrag: „Übersicht zu wissenschaftlichen Analysen technischer Effizienzpotenziale und Kostenwirkungen bei Pkw“ Frank Dünnebeil, Fachbereich "Verkehr und Umwelt", ifeu - Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg gGmbH Anschließendende Fragen: <ul style="list-style-type: none"> - Welcher Energiemix wird bei Elektrofahrzeuge angenommen? <ul style="list-style-type: none"> - Fokus der vorgestellten Ergebnisse ist Endenergie. Die Flottenregulierung betrachtet Tank to Wheel, eine Well to Wheel Betrachtung hätte für eine ganzheitliche Betrachtung deutliche Vorteile. - Hinweis vom BMWi auf eine beauftragte Effizienzstudie, die ebenfalls differenzierte Ergebnisse zu den THG-Emissionen von Pkw enthält und voraussichtlich im Juni veröffentlicht wird. - Frage nach Fahranteil von Elektroantrieb bei Plug-In Fahrzeugen. <ul style="list-style-type: none"> - Rund 50 Prozent der Fahrenden von Plug-In Hybriden haben einen Anteil unter 20 Prozent Elektroantrieb. - Wurde das Potenzial für Automatisierung und Vernetzung in den Ausführungen berücksichtigt? <ul style="list-style-type: none"> - Nein. - Impulsvortrag: „Technische Effizienzpotenziale von batterieelektrischen und verbrennungsmotorischen Pkw “ Christian Richter, BMW Group Anschließendende Fragen: <ul style="list-style-type: none"> - Gibt es Untersuchungen bei BMW, was noch möglich wäre, wenn die Motorleistung begrenzt wird? 	

- Die Potenziale einer Leistungsbegrenzung sind nach internen Untersuchungen nicht hoch. Kunden würden dies nicht als attraktives Angebot betrachten.
- Wie sehen die Planungen bei BMW beim Thema E-Fuels aus?
 - E-Fuels liegen nicht im Fokus der Überlegungen bei BMW.
- Kurzstatement von Axel Schäfer, BV Fuhrparkmanagement
 - Herr Schäfer betont, dass die Effizienzsteigerung ein sehr wichtiges Thema sei, jedoch auch zwischen den Antrieben differenziert werden müsse. So könnte Erdgas bzw. Biogas eine größere Rolle bei der THG-Reduktion spielen, auch in Kombination mit einem Elektroantrieb. Zudem wies Herr Schäfer auf die Bedeutung des Ausbaus der Ladeinfrastruktur hin.
- Diskussion:
 - Vorschlag eines regulativen Rahmens, der auch die Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit des einzelnen Fahrzeugs und Fahrzeuggewicht umfasst. Eine Leistungsbegrenzung nur auf spezifischen Kundenwunsch sei nicht ausreichend. Volvo biete z.B. derzeit seine Fahrzeuge freiwillig serienmäßig mit einer technischen Tempolimitierung auf 180 km/h an.
 - Im Gegensatz zur Flottenregulierung werden CO2-Grenzwerte für das einzelne Fahrzeug vorgeschlagen.
 - Zur Steigerung des elektrischen Fahranteils bei Plug-In Fahrzeugen als Dienstwagen können bereits heute die Arbeitgeber Anreize setzen. So gebe es Beispiele, in denen nur Mitarbeiter ein Plug-In Fahrzeug erhalten, die einen Nachweis erbringen eine Wallbox zu besitzen oder öffentlich zugängliche Ladesäulen zu nutzen. Zudem zahlen Firmen unter anderem einen Bonus bei Nutzung eines hohen Anteils mit elektrischen Antrieb.
 - Notwendigkeit von Effizienzverbesserungen auch bei zukünftigen Verbrenner-Pkw wird unterstrichen, diese schlägen sich aber auf den Kaufpreis nieder, der für die Kaufentscheidung privater Käufer häufig entscheidend ist. Generell entscheiden sich Pkw-Käufer häufig für größere & leistungsstärkere Fahrzeugkonfigurationen als im Alltag benötigt.

Maßnahmenvorschläge

 - In der Runde wird eine Maßnahmensammlung erarbeitet, diese enthält angebotsseitige- und nachfrageseitige Maßnahmen sowie Vorschläge zur Steigerung der Effizienz im Betrieb. Die Sammlung ist als Anlage 3 beigefügt.

Die Folien zu den Impulsvorträgen finden Sie, sofern zur Veröffentlichung freigegeben, in Anlage 2.

3. TOP 3 Effizienzpotenziale der NfZ

- Impulsvortrag: „Übersicht zu wissenschaftlichen Analysen technischer Effizienzpotenziale und Kostenwirkungen bei Lkw“
Frank Dünnebeil, Fachbereich "Verkehr und Umwelt", ifeu - Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg gGmbH
- Impulsvortrag: „Technische Effizienzpotenziale von Nutzfahrzeugen und Aufbauten“
Manfred Schuckert, Daimler Truck AG
- Kurzstatement von Sascha Hähnke, Rhenus Logistics

Hr. Hähnke stellt dar, dass der Wille zum Einsatz von emissionsarmen Fahrzeugen vorhanden sei. Allerdings müssen sowohl verfügbare Angebote als auch wettbewerbsfähiger Preis stimmen.

Diskussion:

- Unter Bezugnahme auf den Impulsvortrag von Hrn. Dünnebeil erfolgte ein Verweis darauf, dass die Berücksichtigung von Anhängern/Aufliegern in der europäischen CO₂-Regulierung in Vorbereitung ist.
- Anpassungen bei der Fahrerkabine bringe nur wenig für Effizienz. Maximal seien zwei bis drei Prozent Effizienzsteigerung bei Kabine und Reifen möglich. Anhänger können zwar einen wichtigen Beitrag leisten, aber auch dieser sei begrenzt. Daher liege das Hauptaugenmerk auf der Elektrifizierung, bei den Verbrennern sei nicht mehr viel Effizienzsteigerung möglich. Die in wissenschaftlichen Studien für die EU-Kommission genannten Effizienzpotenziale (vgl. Impulsvortrag von Hrn. Dünnebeil) seien nach Einschätzung der OEMs deutlich zu hoch.
- Die Logistikbranche würde die effizienten Auflieger zwar einsetzen wollen, der Kunde jedoch nicht die damit verbundenen Mehrkosten trage. Zudem seien noch sehr viele alte Auflieger auf dem Markt. Das Ziel müsse es sein, die alten Auflieger aus dem Markt zu bekommen. Es wird darauf hingewiesen, dass einerseits vielfach geteilte Besitz- vs. Nutzungsverhältnisse und damit das Profitieren von Kraftstoffkosteneinsparungen (Lkw-Betreiber, Auflieger-Besitzer, Leasing-Anbieter) wirksame zielgruppenbezogene Maßnahmen erschweren. Andererseits gebe es eine bedeutende Anzahl an Auflieger, wo der Besitzer gleichzeitig Betreiber und damit Kostenprofiteur ist, hier können Maßnahmen direkt ansetzen.
- Schon 2016 gab es Efficiency-Run mit einem voll verspoilerten Trailer, drei Jahre später gibt es immer noch keine Zulassung.
- Eine Reduktion der Leerfahrten sei erforderlich (auf Bundesgebiet gebe es 37 Prozent Leerfahrten).
- Biogene Kraftstoffe sollten kräftiger in den Fokus rücken. Bis Ende des Jahres gebe es 75 LNG Tankstellen. Mit LNG und Bio-CNG gebe es sehr gute Erfahrungen. Es wurde noch einmal auf den Impulsvortrag von Hrn. Dünnebeil verwiesen, dass Gas ggf. ein Klimaschutzargument sein kann, jedoch keine bessere Effizienz ggü. Diesel-Lkw bringen wird.
- Effizienzsteigerungen durch Antriebswechsel und begleitende Maßnahmen, beide Seiten sollten angegangen werden. Die Lkw-Maut sollte CO₂ und effizienzbezogen sein, solange nicht genug Erneuerbare Energien vorhanden sind. Es sollte auf den Diskussionstand der NPM AG 1 aufgebaut werden und um ggf. um Effizienzbetrachtungen ergänzt werden.
- Die bestehenden Anreize sollten überprüft werden und Förderkulissen dementsprechend entwickelt werden.
- Steigerung der Energieeffizienz ist eine systemische Frage, hier würde Regulation durch Normung benötigt.

Maßnahmenvorschläge

- In der Runde wird eine Maßnahmensammlung erarbeitet, diese enthält angebotsseitige- und nachfrageseitige Maßnahmen sowie Vorschläge zur Steigerung der Effizienz im Betrieb. Die Sammlung ist als Anlage 3 beigefügt.

Die Folien zu den Impulsvorträgen finden Sie, sofern zur Veröffentlichung freigegeben, in Anlage 2.

4. TOP 4 Wrap-Up und Ausblick

- Die nächste Sitzung erfolgt am 24. März, 09:00 – 11.30 Uhr und wird das Thema Digitalisierung mit Schwerpunkt Personenverkehr und On-Demand-Verkehre behandeln.
- Die AG-Leitung bittet alle Teilnehmer Ergänzungen und Anregungen an die Geschäftsstelle (info@plattform-energieeffizienz.de) zu senden.

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.

Anlagen:

1. Rahmenpräsentationen
2. Präsentationen Impulsvorträge
3. Maßnahmensammlung
4. Umfrageergebnisse