

Stefan Siegemund, 08.09.2020, Berlin
Roadmap Energieeffizienz 2050 | 1. Sitzung AG Verkehr

EFFIZIENZSTEIGERUNGEN IM VERKEHR.
TREIBER, BARRIEREN, WECHSELWIRKUNGEN

STEIGERUNG DER ENERGIEEFFIZIENZ IM VERKEHR

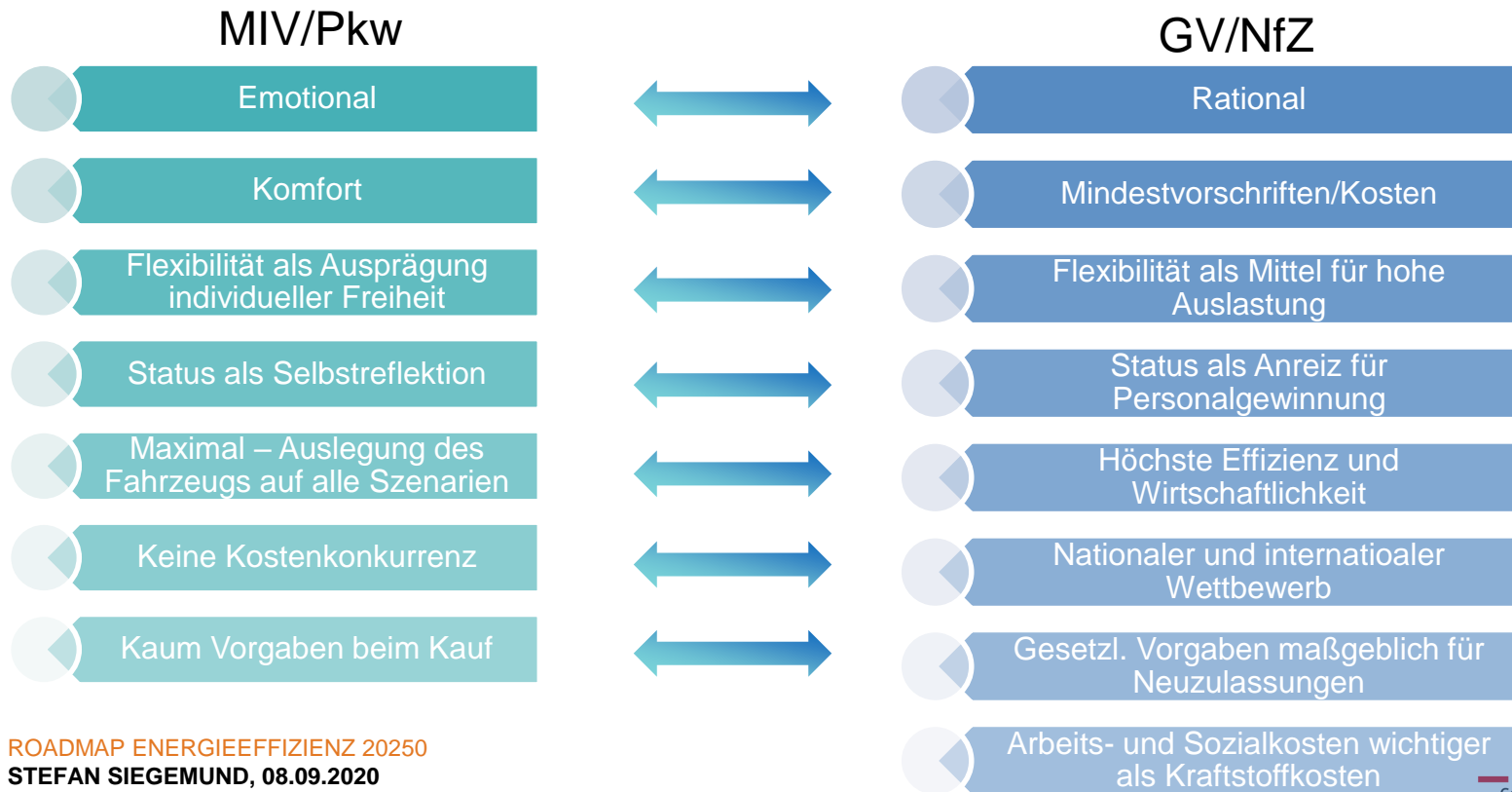
TREIBER

- **Effizientes Verhalten & effiziente Mobilität sind nicht intrinsisch motiviert, sondern Ergebnis von äußeren Rahmenbedingungen**

- **Wesentliche Faktoren für eine deutliche Effizienzsteigerung und Endenergieverbrauchsreduktion des Verkehrs sind daher**
 - Wettbewerbsvorteile ggü. Konkurrenten
 - Umgehung regulatorischer Barrieren
 - Reduktion Kostendruck; spürbare Kostenreduktion für Gesamtausgaben eines privaten Verbraucher
 - Erhöhung an Komfort, Flexibilität
 - Emotionale und technische Vorteile der effizienten Alternativen

STEIGERUNG DER ENERGIEEFFIZIENZ IM VERKEHR

CHARAKTERISTIK MIV & GÜTERVERKEHR



STEIGERUNG DER ENERGIEEFFIZIENZ IM VERKEHR

ENTWICKLUNGEN DER LETZTEN JAHRE

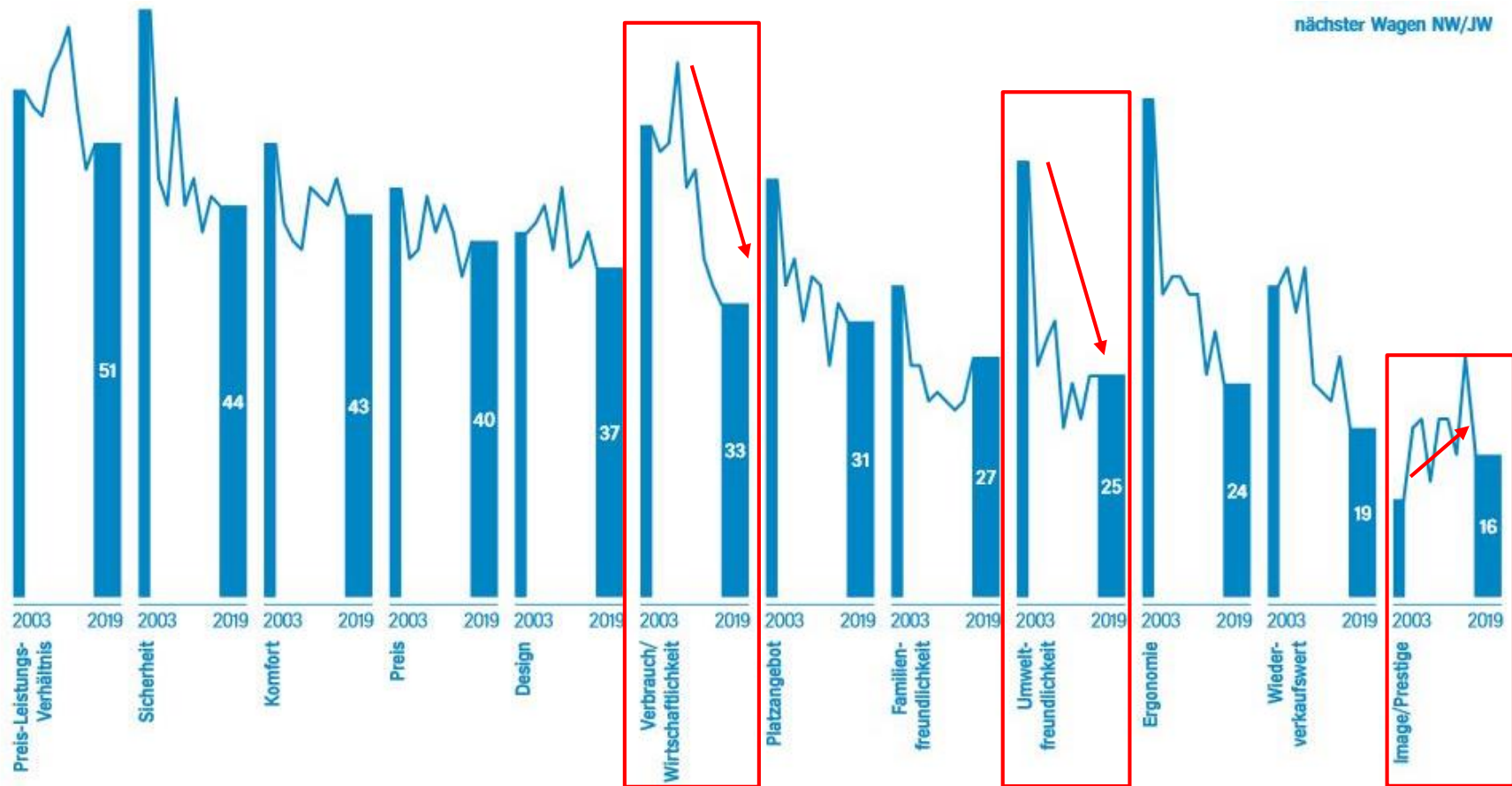


Was sind die wesentlichen Entwicklungen?



Was lehrt uns die Entwicklung der vergangenen Jahre?

GRÜNDE FÜR FAHRZEUGWAHL – PRIVATKÄUFER



Quelle: Aral Trends beim Autokauf 2019

ENTWICKLUNG DER FAHRZEUGSEGMENTE BEI NEUZULASSUNGEN

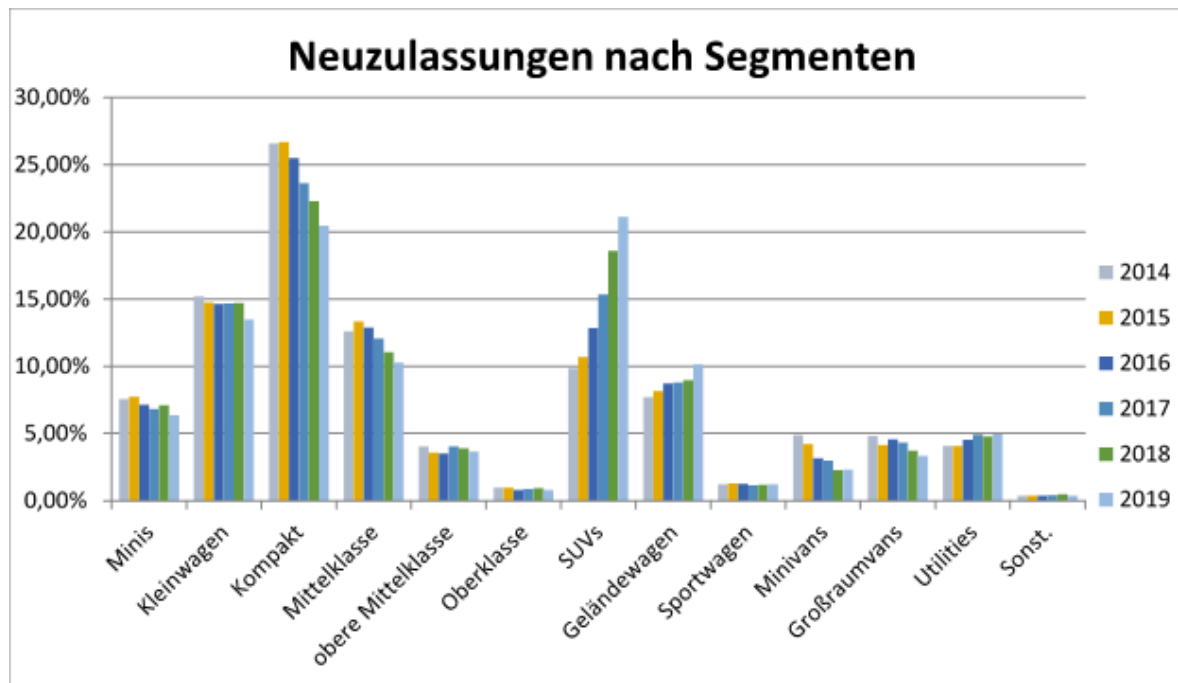


Abbildung 1: Pkw-Neuzulassungen nach Segmenten in Prozent, anteilig an den Pkw-Gesamtzulassungen, 2014 bis 2019 (ohne Wohnmobile, SUVs und Geländewagen zusammengefasst). Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt, Neuzulassungen von Kraftfahrzeugen nach Umwelt-Merkmalen (FZ 14), Flensburg (Juni 2019). Grafische Darstellung: Deutsche Energie-Agentur (dena).

ENTWICKLUNG DER FAHRZEUGEFFIZIENZ II



Quelle: dena-Monitoringbericht: Alternative Antriebe in Deutschland 2019
<https://www.pkw-label.de/mediathek/downloads>

CO₂ Emissionen nach Kraftstoffen

Durchschnittliche CO₂-Emissionen neu zugelassener Pkw

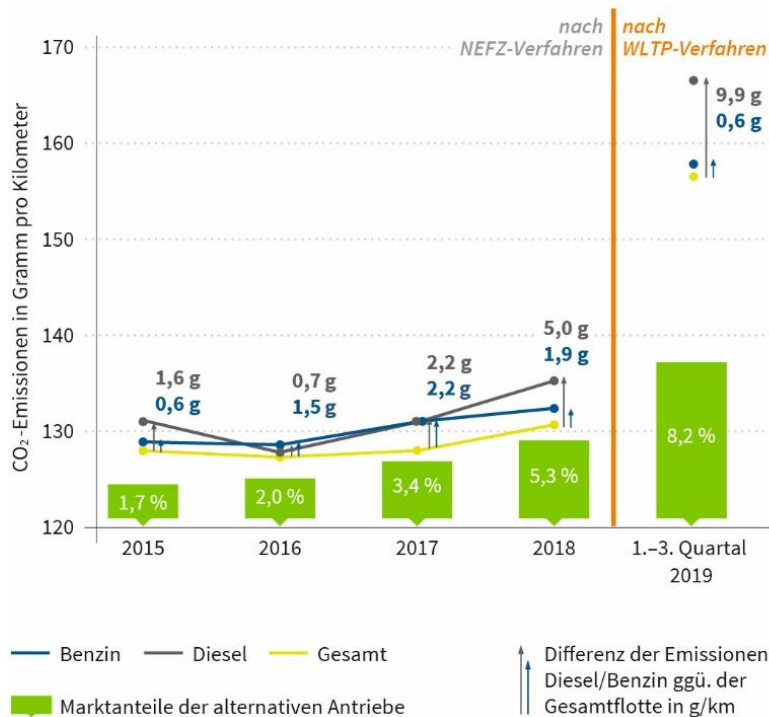


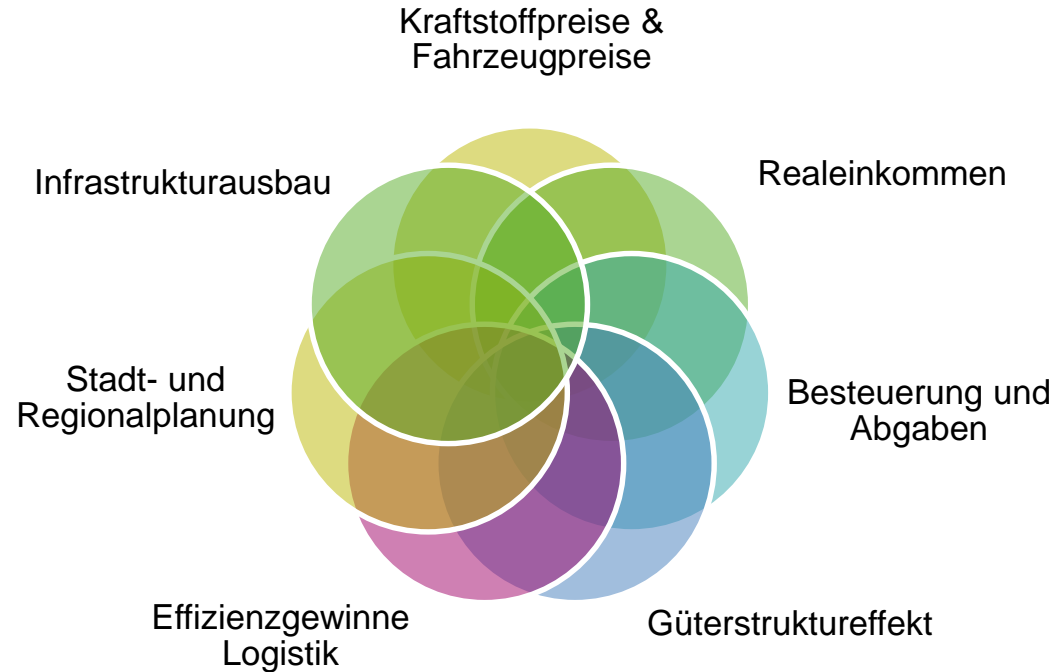
Abb. 5: Durchschnittliche CO₂-Emissionen neu zugelassener Pkw 2015 – 3. Quartal 2019. Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt (2018), Neuzulassungen von Kraftfahrzeugen

Deutsche Energie-Agentur GmbH (dena)

STEIGERUNG DER ENERGIEEFFIZIENZ IM VERKEHR

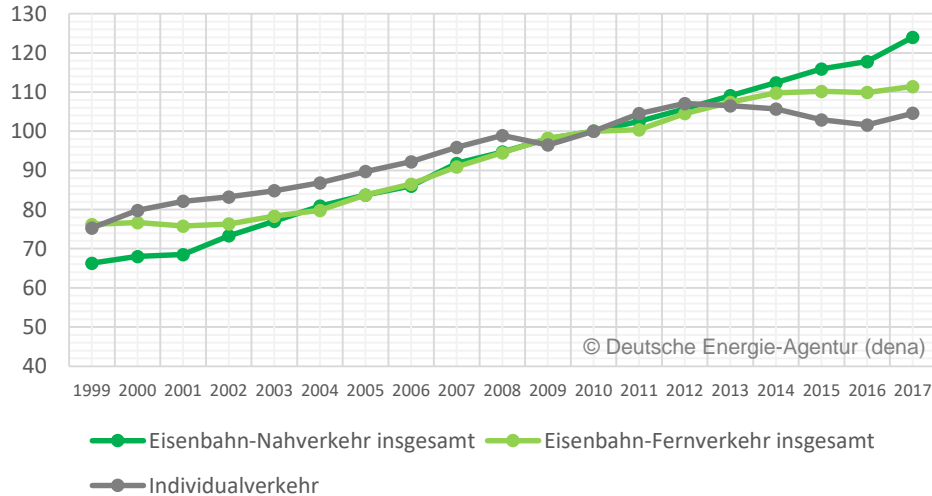
TREIBER & BARRIEREN

RAHMENBEDINGUNGEN FÜR ZIELERREICHUNG UND GRÜNDE FÜR AKTUELLE ENTWICKLUNG

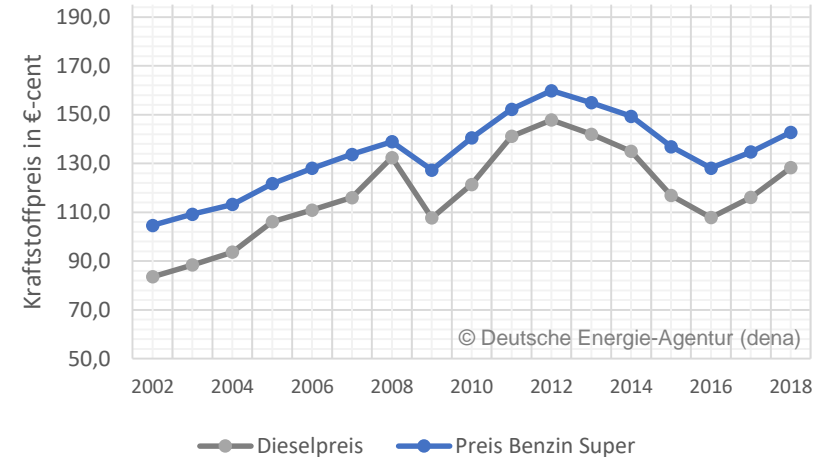


ENTWICKLUNG PREISE IM VERKEHR

Verbraucherpreisindex Verkehr in D

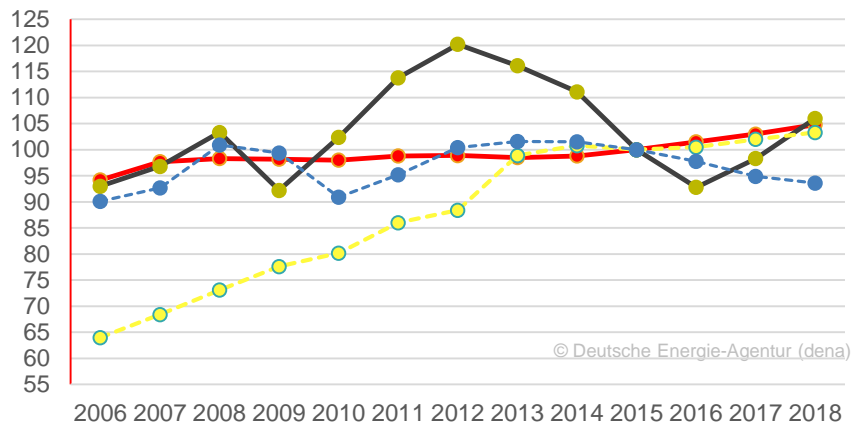


Entwicklung Kraftstoffpreise in D



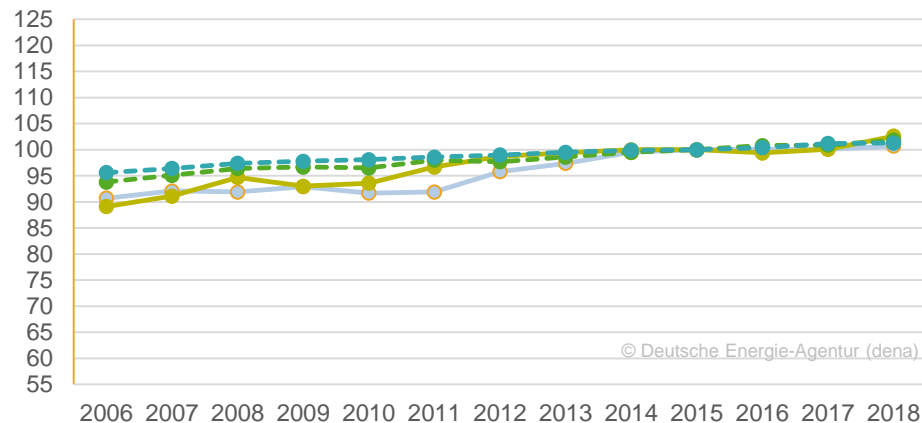
ENTWICKLUNG VERBRAUCHERPREISE VERKEHR

Verbraucherpreisindex Deutschland



- Personenkraftwagen (ohne Wohnmobile)
- Kraft- und Schmierstoffe für Fahrzeuge
- Strom
- Gas, einschließlich Umlage

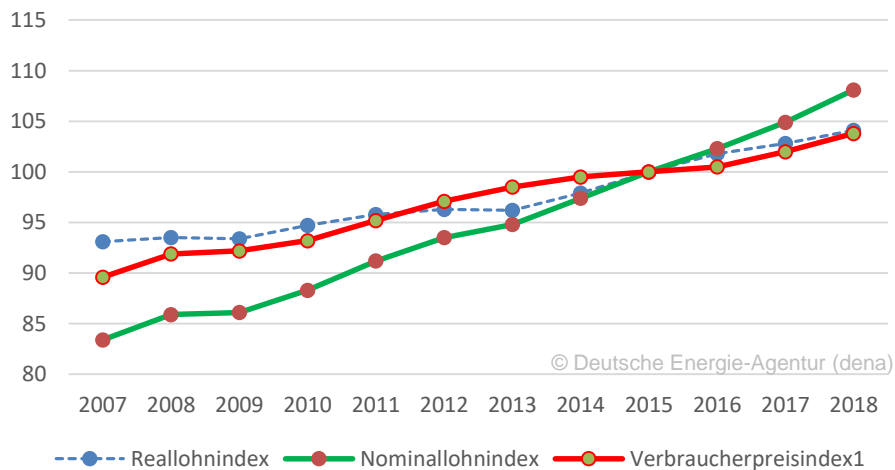
Erzeugerpreisindex



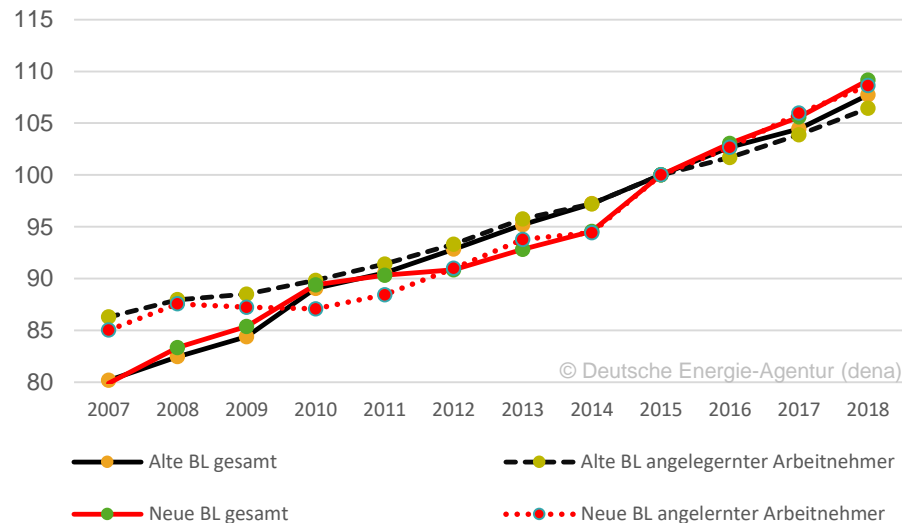
- Traktionsleistungen, Kombiniertes Verkehr
- Güterbeförderung im Straßenverkehr
- Reine Lagerung
- Frachturnschlag

ENTWICKLUNG LÖHNE UND PREISE

Entwicklung Löhne und Preise in Deutschland



Nettoverdienst -Index alleinerziehende Mutter mit 2 Kindern



ENERGIEEFFIZIENZ UND/ODER ERNEUERBARE ENERGIETRÄGER

WECHSELWIRKUNGEN

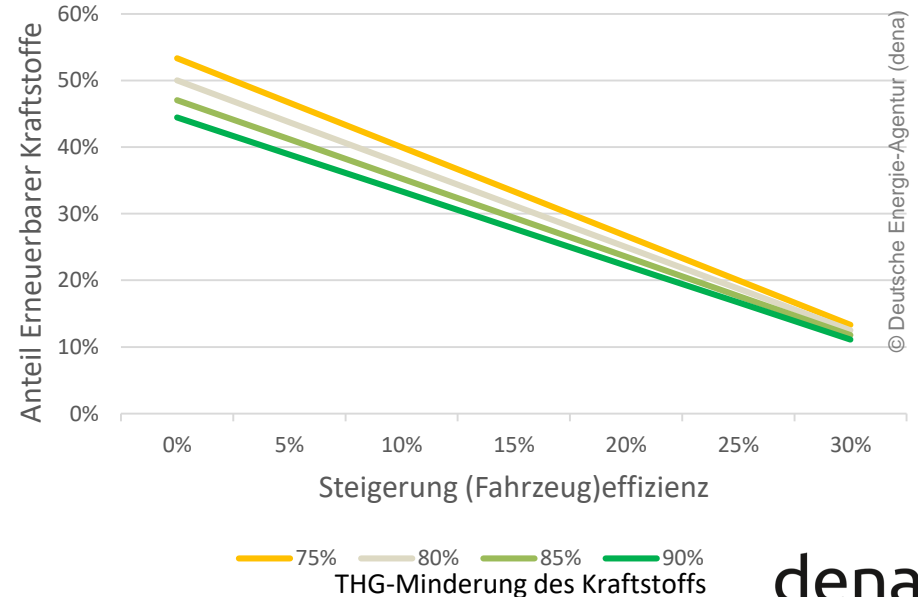
- **Kann der Einsatz Erneuerbarer Energien die Effizienzziele überflüssig machen?**
- **Werden Erneuerbare Energien der Treiber wesentliche Treiber für Energieeffizienz werden?**

EFFIZIENZ UND EE-KRAFTSTOFFE – MENGENBEDARF



Anteil Erneuerbare Kraftstoffe zum Erreichen des 40%-THG-Minderungsziels in Abh. der Entwicklung der (Fahrzeug)effizienz

		THG-Minderung des Kraftstoffs			
		75%	80%	85%	90%
(Fahrzeug)effizienz- Steigerung*	0%	53%	50%	47%	44%
	5%	47%	44%	41%	39%
	10%	40%	38%	35%	33%
	15%	33%	31%	29%	28%
	20%	27%	25%	24%	22%
	25%	20%	19%	18%	17%
	30%	13%	13%	12%	11%

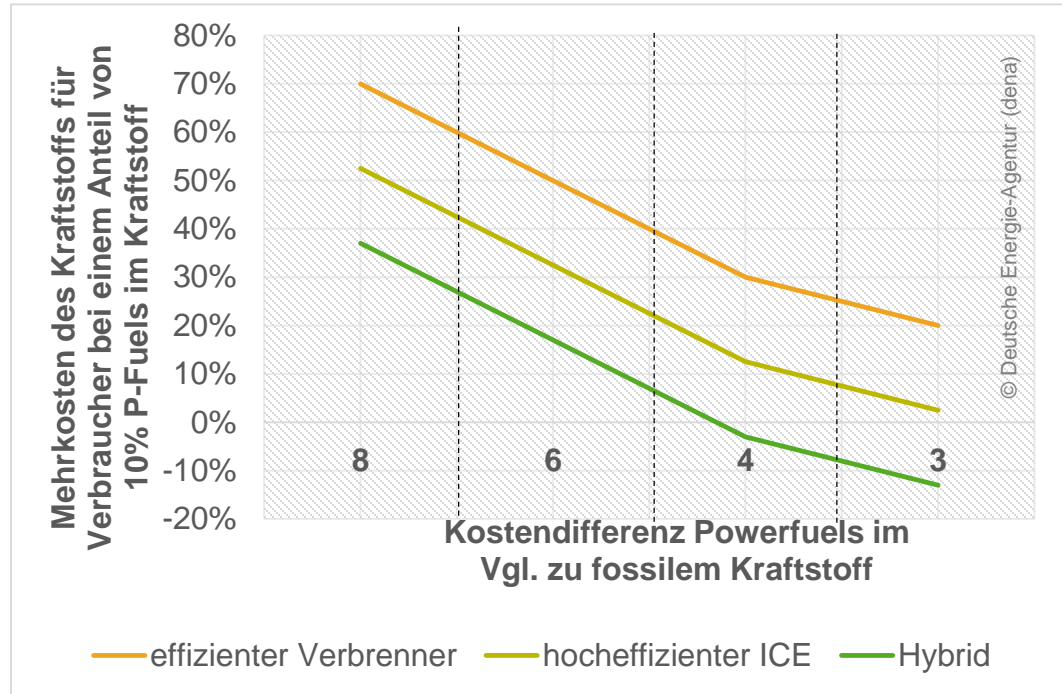


*vereinfachende Darstellung einer Effizienzsteigerung über aller Fahrzeuge im Verkehrssektor

EFFIZIENZ UND EE-KRAFTSTOFFE – KOSTENBETRACHTUNG



Mehrkosten des Kraftstoffs bei Einsatz von **10% Powerfuels** in Abh. von Fahrzeugeffizienz und den Differenzkosten zu fossilen Kraftstoffen



THESEN ZUM ERREICHEN DER EFFIZIENZZIELE

- Die Verantwortung zur Umsetzung von Effizienzzielen tragen Politik, Industrie und Verbraucher. Sollen die Effizienz- und Klimaziele erreicht werden, muss auch den Verbrauchern mit mehr Ehrlichkeit dargestellt werden, dass der Status Quo nicht fortgeschrieben werden kann.
- Es ist besser jetzt in eine neue Kommunikation einzusteigen als in 5-10 Jahren. Investitionen in wenig effiziente Produkte werden in den kommenden Jahren Wertverluste schaffen, sofern nicht genügend günstige EE-Kraftstoffe zur Verfügung stehen.
- Ohne Kostenwahrheit gibt es keinen Handlungsdruck; erst ein entsprechend hoher Preis fossiler Kraftstoffe setzt Anreize für effizientes Verhalten und effiziente Produkte.
- Privatverbraucher benötigen nachvollziehbare und verständliche CO₂- und Kosteninformationen bei der Fahrzeugwahl und zur Fahrzeugnutzung.

THESEN ZUM ERREICHEN DER EFFIZIENZZIELE

- Förderung ist nur ein Mittel für den Markteinstieg. Eine Marktentwicklung effizienter Produkte benötigt jedoch verlässlich und langfristig planbare Rahmenbedingungen. Fördern ohne Fordern ist nicht effektiv.
- Das Erreichen der nationalen Effizienzziele ist nur mit konsistent darauf ausgerichteten Politikmaßnahmen möglich. Dies betrifft unter anderem Brennstoffemissionshandel/Energiebesteuerung, Pendlerpauschalen, Dienstwagen- und Kfz-Besteuerung.
- Eine Marktdurchdringung von Effizienztechnologien macht eine stärkere Abstimmung innerhalb der EU nötig. Dies betrifft Energieinfrastruktur, Energiebesteuerung und Straßennutzungsgebühren.
- Kommunen werden zum entscheidenden Treiber für beschleunigte Klima- und Effizienzmaßnahmen im Verkehr werden. Dies wird jedoch den Planungsrahmen für die Marktakteure erschweren.
- Ein hoher Anteil erneuerbarer Kraftstoffe wird der maßgeblicher Treiber für effiziente Antriebe und effizientes Verkehrsverhalten werden.

VIELEN DANK.

Stefan Siegemund

siegemund@dena.de

www.dena.de

