

---

## Nationale Plattform ruft nach Technologieoffenheit

Es braucht Elektromobilität, Wasserstoff und Brennstoffzelle sowie alternative Kraftstoffe im Straßenverkehr, um die Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen zu beschleunigen. Die Arbeitsgruppe „Alternative Antriebe und Kraftstoffe für nachhaltige Mobilität (AG2)“ der Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität (NPM) fordert in ihrem heute veröffentlichten Zwischenbericht zur umfassende Bewertung der CO<sub>2</sub>-Wirkung von Elektromobilitätskonzepten den „intelligente Einsatz von alternativen Antrieben und Kraftstoffen im Straßenverkehr“.

Für ihren Realitätscheck berücksichtigte die Arbeitsgruppe die unterschiedlichen Entwicklungs- und Kommerzialisierungsstadien von Wasserstoff-Technologien und Brennstoffzellen sowie biomasse- und strombasierter Kraftstoffe für den Klimaschutz. Dabei sehen die Experten Technologieoffenheit als zentralen Faktor für einen kosteneffizienten und effektiven Einsatz der derzeitigen Optionen und weisen darauf hin, dass die erforderlichen Investitionen und Weichenstellungen jetzt erfolgen müssen. Der batterieelektrischen Elektromobilität trauen die Experten der NPM für die Jahre zwischen 2015 und 2030 ein Einsparpotenzial zwischen 17,1 Prozent und 25,6 Prozent zu.

Die Arbeitsgruppe zeigt ein CO<sub>2</sub>-Minderungspotenzial für den Verkehr innerhalb eines Korridors von 26 bis 63 Mio. Tonnen bis zum Jahr 2030 auf. „Das bedeutet, dass es auch unter optimistischen Entwicklungs- und Rahmenbedingungen zusätzlicher Anstrengungen bedarf, um das von der Bundesregierung verabschiedete Ziel von 95 Mio. Tonnen bis 2030 erreichen zu können. Zusammen mit den anderen Arbeitsgruppen der NPM müssen wir jetzt noch tiefer in die Analyse einsteigen,“ bekräftigt die Leiterin der AG 2 der NPM, Prof. Dr. Barbara Lenz vom Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V. (DLR).

Im Vordergrund der Untersuchungen stand die umfassende Bewertung der CO<sub>2</sub>-Wirkung von Elektromobilitäts-Konzepten, Wasserstoff und Brennstoffzellen sowie biomasse- und strombasierter Kraftstoffe für den Klimaschutz unter den gegenwärtigen Rahmenbedingungen. Passend genutzt, können diese technologischen Optionen spezifisch zur CO<sub>2</sub>-Reduzierung beitragen. Voraussetzung für eine CO<sub>2</sub>-neutrale Mobilität sind Technologieoffenheit und der beschleunigte Ausbau von erneuerbaren Energien in Deutschland.

Handlungsempfehlungen der AG 2 im Überblick:

Die Forschungs- und Innovationsförderung sollte entlang aller Antriebe und Energieträgerbeziehungsweise Kraftstoffarten ausgebaut werden. Dabei geht es sowohl um technologische als auch um umsetzungs- und marktbezogene Forschung.

Für eine zielgerichtete und nachhaltige CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktion darf der Verkehrssektor nicht losgelöst vom Energiesektor betrachtet werden. Unerlässlich ist gleichzeitig die Beachtung der Wechselwirkung mit dem Industrie- und Wärmesektor. Die Verfügbarkeit „grüner“ Energieträger muss ausgebaut werden.

Für den Markthochlauf der Batterie- und Fahrzeugproduktion ebenso wie für die Schaffung der erforderlichen Tank- und Ladeinfrastruktur bedarf es politischer Unterstützung.

Um die Markteinführung und den Markthochlauf von strombasierten Kraftstoffen zu ermöglichen, müssen entsprechende Rahmenbedingungen, wie technologiespezifische Verwendungsquoten oder steuerliche Förderung, geschaffen werden.

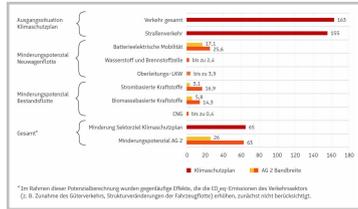
---

Aufgrund der Energiedichte von Wasserstoff bietet sich schon heute der Einsatz von Brennstoffzellen an, besonders in Fahrzeugen mit hohen Fahrleistungen wie beispielsweise schwere Nutzfahrzeuge. Die CO<sub>2</sub>-freie Wasserstofferzeugung und der Infrastrukturausbau sollten gefördert werden. Dafür sollten die in Deutschland in Forschung und Industrie vorhandenen global führenden Kompetenzfelder wie beispielsweise im Bereich Elektrolyse genutzt werden.

In der Schifffahrt und im Luftverkehr sind alternative Kraftstoffe unverzichtbar. Ergänzend sollten im Straßenverkehr strombasierte und kurzfristig auch biomassebasierte Kraftstoffe der zweiten Generation beispielsweise in der Bestandsflotte eingesetzt werden. Effizienzpotenziale des Verbrennungsmotors und von Hybridantrieben sollten weiter vorangetrieben werden.

Der Bericht steht unter [www.plattform-zukunft-mobilitaet.de](http://www.plattform-zukunft-mobilitaet.de) zum Download zur Verfügung. (ampnet/Sm)

## Bilder zum Artikel



Potenzial der Technologien zur CO<sub>2</sub>-Minderung.

Foto: Auto-Medienportal.Net/NPM