

## **Thesenpapier der zukunft mobil Baden-Württemberg e. V.**

1. Um die Klimaschutzziele bis 2030 bzw. bis 2050 zu erreichen müssen alle Sektoren ihre Treibhausgas-Emissionen reduzieren.
2. Der Verkehrssektor muss dabei mehr denn je einen wesentlichen Beitrag zur Energiewende leisten.
3. Um diese Ziele zu erreichen müssen neue Verkehrskonzepte entwickelt und alle zur Verfügung stehenden Technologien, welche geringere Emissionen wie die konventionellen Antriebe (Benzin und Diesel) haben, zeitnah genutzt werden.

**Die zukunft mobil BW steht daher bei den alternativen Antrieben für eine Technologieoffenheit sowie für neue Mobilitätskonzepte**

4. Zu den alternativen Antriebstechnologien zählen nach derzeitigen Kenntnisstand der zm BW:
  - die Elektromobilität
  - die H2-Mobilität
  - die CNG-Mobilität (mit Erdgas, Bio-Erdgas und synthetischen Erdgas)
  - die LNG-Mobilität
5. Für den Antrieb soll vorzugsweise „grüner“ Kraftstoff zum Einsatz kommen. So soll Strom, Wasserstoff oder auch synthetisches Erdgas aus regenerativen Erzeugungsquellen gewonnen werden. Das Potenzial der Biogasanlagen für die Herstellung von Bio-Erdgas soll erhalten und ggf. erweitert werden. Dabei ist die Tank oder Teller Problematik zu berücksichtigen.

**Die zukunft mobil BW spricht sich für eine reelle Emissionsbetrachtung bei den Energien und Treibstoffen aus: Well-to-Wheel Betrachtung und realistische (on-road) Fahrzyklen. Den aktuellen, unrealistischen Ansatz mit 0 g/km bei den E-Fahrzeugen und Mehrfachanrechnung dieser „0-Emission“ bei den Flottengrenzwerten lehnen wir beispielsweise ab.**

6. Um eine neutrale Vergleichbarkeit der konventionellen wie auch alternativen Antriebe zu bekommen, muss auch bei der Fahrzeugherstellung der komplette Emissions- und Ressourcen-Pfad, also von der Herstellung über die Nutzung bis zur Entsorgung eines Fahrzeugs betrachtet und dem Konsumenten in geeigneter Weise transparent gemacht werden.

**Die zukunft mobil BW spricht sich daher neben der oben bereits genannten Well-to-Wheel-Betrachtung für eine einheitliche, transparente „cradle to grave-Betrachtung“ der Fahrzeuge und deren Berücksichtigung bei der Gestaltung politischer Rahmenbedingungen aus**

7. Jede alternative Antriebstechnologie muss unter Berücksichtigung der technischen Machbarkeit, der Nachhaltigkeit sowie der Wirtschaftlichkeit im dafür geeigneten Segment (PKW, LNF und LKW) zur richtigen Zeit eingesetzt werden. Dabei sind bestehende Infrastrukturen zu nutzen und ggf. weiter auszubauen. Es macht aus Sicht des Vereins beispielsweise wenig Sinn auf die Verfügbarkeit der H<sub>2</sub>-LKWs zu warten, ohne bis zu deren Marktreife die Vorteile der schon heute verfügbaren CNG- und LNG-LKWs zu nutzen.

**Die zukunft mobil BW spricht sich für eine technologieoffene Förderung alternativer Kraftstoffe aus. Basis sollte hier das Treibhausgasminderungspotenzial der jeweiligen Technologie sein. Durch eine Treibhausgasabgabe auf Kraftstoffe, die 1:1 in die Förderung treibhausgasarmer/freier Technologien investiert wird, kann sehr Zielgerichtet der Hochlauf treibhausgasarmer/freier Kraftstoffe angereizt werden. Über die Höhe der Abgabe kann das Hochlauftempo an die Vorgaben der Klimaszenarien angepasst werden.**

8. In Deutschland wurde der Ausstieg aus der Kernenergie, sowie der Stein- wie auch Braunkohle beschlossen. Um den zukünftigen Endenergiebedarf aller Sektoren in Deutschland zu decken hat diese bis 2038 entstehende Erzeugungslücke einen massiven Zubau an regenerativen Erzeugungsquellen wie Windkraft und PV-Anlagen aber auch Biogasanlagen zu Folge. Diese dafür die Anlagen benötigten Flächen stehen allein in Deutschland unter Umständen, z.B. je nach Ausgestaltung der 1000 Meter-Regel für Windkraftanlagen, nicht zur Verfügung. Wir benötigen daher in der Zukunft für die regenerative Erzeugung von Strom, grünen Wasserstoff etc. Kooperationen mit verlässlichen Partnern.

**Die zukunft mobil BW spricht sich daher für einen massiven Ausbau der Erneuerbaren Energieerzeugung (Wind, Solar, biogene Reststoffe) sowie der Power-to-Gas-Technologie in Deutschland aus. Ist dieses Potenzial aufgrund politischer und technologischer Rahmenbedingungen ausgeschöpft, soll zunächst im europäischen Ausland, dann weltweit nach verlässlichen Kooperationspartnern für eine Energiepartnerschaft gesucht werden.**