

Antrag

des Abg. Friedrich Haag u. a. FDP/DVP

VM Elektromobilität und CO₂-Emissionen

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen

zu berichten,

1. welche Positionierung sie in der Diskussion um Flottengrenzwerte für Pkw zukünftig einnehmen wird, nachdem ihr Verkehrsminister sich dahingehend äußerte, dass er es für irreführend erachte, dass die Europäische Union Elektrofahrzeuge als klimaneutral bezeichne, denn beim derzeitigen Strommix sei keine Klimaneutralität gegeben;
2. wie sie in diesem Zusammenhang die Systematik der sogenannten Supercredits für Zero and Low Emission Vehicles – ZLEV – insbesondere im Hinblick auf Plug-in-Hybride (PHEV) – bewertet;
3. wie sie die Befürchtung ihres Verkehrsministers bewertet, dass ein rascher und starker Zuwachs der Elektromobilität dazu führen könne, dass die Akkumulatoren vermehrt mit Kohlestrom geladen würden und es damit hinsichtlich des Ziels des Klimaschutzes keinerlei positive Effekte gebe, sondern vielmehr ein höherer CO₂-Ausstoß als bei modernen Diesel-Fahrzeugen zu befürchten sei;
4. ob sie die Auffassung teilt, dass sogenannte Ökostrom-Tarife die Klimabilanz batterieelektrischer Fahrzeuge nicht direkt beeinflussen, da in keiner Weise darauf Einfluss genommen werden kann, aus welcher Quelle im allgemeinen Stromnetz zum Zeitpunkt des Ladens die Elektrizität stammt;
5. welche Erkenntnisse ihr zum Ausbau sogenannter regenerativer Energien und damit der Entwicklung des durchschnittlichen CO₂-Werts je Kilowattstunde Elektrizität in Baden-Württemberg bzw. in Deutschland für die nächsten fünf Jahre vorliegen;
6. von welchem Zuwachs batterieelektrischer Fahrzeuge und zusätzlich benötigter Energie zum Laden derselben (mit Ladeverlusten sowie Energie zur Temperierung der Akkumulatoren) sie in diesem Zeitraum ausgeht;
7. ob sie bei einer Herstellung synthetischer Kraftstoffe in gesonderten Erzeugungsanlagen mit separierter Produktion mittels sogenannter regenerativer Energien von einer weitgehenden Klimaneutralität ausgehen würde;
8. inwieweit sichergestellt ist, dass die regulativ vorgeschriebenen Energie-Reserven gespeichert und entsprechend den Vorschriften in den vereinbarten Mengen vorgehalten werden, und durch welche Energieträger nicht speicherbarer regenerativer Strom ersetzt werden soll;
9. welcher Anteil des in Baden-Württemberg verfügbaren regenerativen Stroms nicht bereits von Haushalten, Firmen, Einrichtungen, Institutionen usw. theoretisch über vertragliche Bindungen „gebucht“ ist und somit als „frei“ für die Nutzung in batterieelektrischen Fahrzeugen angesehen werden kann.

30.7.2021

Haag, Scheerer, Brauer, Heitlinger, Dr. Schweickert, Reith, Haußmann, Dr. Kern, Bonath, Haag, Weinmann, Karrais, Fischer FDP/DVP

Begründung

Laut Presseberichten hat Verkehrsminister Hermann die pauschale Berücksichtigung von batterieelektrischen Fahrzeugen mit einem CO₂-Ausstoß von null Gramm hinterfragt. Aus Sicht der Antragsteller erfolgt dies völlig zurecht, denn für das Jahr 2019 beläuft sich die Schätzung auf 401 Gramm CO₂ je Kilowattstunde Strom.