

## **Antrag**

**der Abg. Friedrich Haag, Hans Dieter Scheerer u. a. FDP/DVP**

### **Bevölkerungsbefragung „Mobilität und Verkehr in Baden-Württemberg“**

Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen

zu berichten,

1. in welchem Verfahren die Beauftragung zur alle zwei Jahre erfolgenden Bevölkerungsbefragung zum Mobilitätsverhalten in Baden-Württemberg erfolgte, mit der Angaben, welche Mittel hierfür vorgesehen sind sowie, ob Regionalisierungsmittel eingesetzt werden;
2. wie sich das mehrstufige Zufallsverfahren zur Auswahl der zu Befragenden darstellt, mit der Angabe, weshalb dieses bereits 16-Jährige umfasst, die noch keinen KfZ-Führerschein haben können, sowie, aus welchen Gründen die Auswahl sich ausschließlich auf deutschsprachige Personen beschränkt, obwohl die Stichprobe die Grundgesamtheit der Bevölkerung in ihrer Struktur widerspiegeln soll;
3. wie sie zu der Auffassung gelangt, es gäbe eine große Zustimmung zu einem Mobilitätspass, wenn nur 18 Prozent bereit wären, monatlich 10 bis 30 Euro zu zahlen, weitere 13 Prozent einen höheren Beitrag, jedoch 25 Prozent nicht bereit sind, überhaupt einen Beitrag zu zahlen;
4. wie sie es vor dem Hintergrund des von ihr postulierten Ziels der Verkehrswende bewertet, dass 64 Prozent der Befragten der Meinung sind, dass man ein Auto benötigt, selbst wenn es gute Mobilitätsangebote, wie einen verlässlichen öffentlichen Verkehr gibt, sowie, dass eine City-Maut zunehmend kritisch beurteilt wird und nur selten Verbotszonen in Städten für Fahrzeuge mit Benzin- oder Dieselantrieb befürwortet werden;
5. weshalb sie in dem Themenfeld „klimaneutrales Autofahren“ die Bereiche synthetische bzw. synthetisierte Kraftstoffe (einschließlich HVO100) oder Brennstoffzellenantrieb nicht abfragen ließ;
6. wie sie ohne den Einsatz von synthetischen bzw. synthetisierten Kraftstoffen den Fahrzeugbestand in Richtung weniger CO<sub>2</sub>-Ausstoß entwickeln möchte;
7. ob es für sie überraschend war, dass 52 Prozent der Befragten der Auffassung sind, dass Elektroautos nicht umweltfreundlicher sind als Autos mit Verbrennungsmotor;
8. ob sie der Aussage widerspricht, dass bei einem Verbrauch von 22 kWh Strom auf 100 km und 20 Prozent Ladeverlust beim Durchschnitts-CO<sub>2</sub>-Wert für 2022 von 434 g/CO<sub>2</sub> sich rund 115 g CO<sub>2</sub> je km für ein E-Auto ergeben, ohne dass dabei der Energieverbrauch für die Temperierung der Batterie in den Standzeiten berücksichtigt wäre;
9. ob sie der Meinung ist, dass bei der konkreten Klimawirkung der Elektromobilität eher auf die spezifische CO<sub>2</sub>-Emission gCO<sub>2</sub>eq/kWh abgestellt werden müsste, die zum Zeitpunkt der Erarbeitung des Antrags mit 592 g angegeben wird (Frankreich 66), so dass sich für die Berechnung in Nr. 8. 142 gCO<sub>2</sub>/km ergeben würden und im schlimmsten Fall der Nutzung von Braunkohlestrom mit rund 1 kgCO<sub>2</sub>/kWh 220 gCO<sub>2</sub>/km resultieren, so dass die Behauptung, Elektromobilität sei klimafreundlich, offensichtlich sehr häufig eine falsche Tatsachenbehauptung darstellt.

19.1.2024

Haag, Scheerer, Dr. Jung, Haußmann, Dr. Kern, Bonath, Brauer, Dr. Schweickert, Fischer, Heitlinger,  
Birnstock, Hoher FDP/DVP

### Begründung

Mit Pressemitteilung vom 15. Januar 2024 informierte das Verkehrsministerium die aus seiner Sicht wesentlichen Ergebnisse der o. g. Bevölkerungsbefragung. Zudem äußerte der Verkehrsminister in den Medien: „selbst beim deutschen Strommix ist das Elektroauto immer noch besser als ein Verbrenner.“ Nach aufmerksamem Durchlesen der Studie selbst ergeben sich für die Antragsteller eine Vielzahl von Fragen, von denen einige in den vorliegenden Antrag münden. Quellen für die genannten Emissionen sind <https://www.umweltbundesamt.de/themen/co2-emissionen-pro-kilowattstunde-strom-stiegen-in> sowie <https://app.electricitymaps.com/zone/DE?lang=de>