

**MINISTERIUM FÜR VERKEHR  
BADEN - WÜRTTEMBERG**

Postfach 10 34 52 • 70029 Stuttgart  
E-Mail: poststelle@vm.bwl.de  
FAX: +49 (711) 89686-9020

Stuttgart **13. Feb. 2024**

An die  
Präsidentin des Landtags  
von Baden-Württemberg  
Frau Muhterem Aras MdL  
Haus des Landtags  
Konrad-Adenauer-Str. 3  
70173 Stuttgart

nachrichtlich

Staatsministerium

Antrag der Abgeordneten Friedrich Haag und Hans Dieter Scheerer u. a. FDP/DVP

- Bevölkerungsbefragung „Mobilität und Verkehr in Baden-Württemberg“
- Drucksache 17/6125

Ihr Schreiben vom 24. Januar 2024

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

das Ministerium für Verkehr nimmt zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen*

*I. zu berichten,*

- 1. in welchem Verfahren die Beauftragung zur alle zwei Jahre erfolgenden Bevölkerungsbefragung zum Mobilitätsverhalten in Baden-Württemberg erfolgte, mit der Angabe, welche Mittel hierfür vorgesehen sind, sowie ob Regionalisierungsmittel eingesetzt werden;*

Die Beauftragung erfolgte durch eine beschränkte Ausschreibung, da der Auftragswert mit 31.535,00 Euro brutto unter 50.000 Euro (netto) lag. Regionalisierungsmittel wurden für die Beauftragung nicht eingesetzt.

2. *wie sich das mehrstufige Zufallsverfahren zur Auswahl der zu Befragenden darstellt, mit der Angabe, weshalb dieses bereits 16-Jährige umfasst, die noch keinen Kraftfahrzeug-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;*

Die Auswahl der Befragungspersonen erfolgt durch eine mehrstufige Zufallsstichprobe auf Basis des ADM-Telefonstichprobensystems. Die Auswahlgesamtheit sind alle Personen der Grundgesamtheit mit Festnetz-Telefon im Haushalt. Ein Festnetz-Telefon dient zur Sicherstellung, dass es sich hierbei um Personen mit Wohnort in Baden-Württemberg handelt. Für bevölkerungsrepräsentative Befragungen werden die Zielhaushalte bereits so ausgewählt, dass sie die Wohnbevölkerung im Hinblick auf ihre regionale Verteilung (sowohl nach Gemeinde als auch nach Ortsgröße) repräsentativ abbilden.

Auf der zweiten Stufe des Auswahlprozesses erfolgt die Identifikation der Zielperson, mit der das Interview durchgeführt wird. Dazu ermitteln die Interviewerinnen und Interviewer, wie viele Zielpersonen (also z. B. Personen ab 16 Jahre) es in dem Haushalt gibt. Nur diese Personen gehören zur Grundgesamtheit. Leben im Haushalt mehrere Personen in der relevanten Altersgruppe, so wird in einer letzten Auswahlstufe die Zielperson der Befragung mit Hilfe der sogenannten „Geburtstagsmethode“ ausgewählt. Dieses mehrstufige Verfahren zur Auswahl der Zielhaushalte und der Zielpersonen stellt sicher, dass die Stichprobe die Grundgesamtheit aller deutschsprachigen Bürgerinnen und Bürger in der relevanten Altersgruppe im Befragungsgebiet (mit Festnetz-Telefon im Haushalt) in ihrer Struktur widerspiegelt und die Ergebnisse damit verallgemeinerbar sind.

16-Jährige werden auch befragt, da dieses Alter in Baden-Württemberg dem Wahlalter für Landtagswahlen entspricht. Des Weiteren ist das Mobilitätsverhalten

von Jugendlichen ein großes Anliegen des Verkehrsministeriums, da insbesondere diese Gruppe bspw. auf ein gutes ÖPNV-Angebot angewiesen ist.

Es werden nur deutschsprachige Personen befragt, da eine Übersetzung und Durchführung der Umfrage in verschiedenen Sprachen mit einem deutlich höheren Beauftragungsvolumen verbunden wäre. Um die Interessen und das Mobilitätsverhalten dieser Gruppe abzubilden, hat das Verkehrsministerium entsprechende Formate entwickelt (bspw. die Tagungsreihe „Mobilität gerecht gestalten“, bei der dieses Jahr die Mobilität von Migrantinnen und Migranten im Fokus steht).

3. *wie sie zu der Auffassung gelangt, es gäbe eine große Zustimmung zu einem Mobilitätspass, wenn nur 18 Prozent bereit wären, monatlich zehn bis 30 Euro zu zahlen, weitere 13 Prozent einen höheren Beitrag, jedoch 25 Prozent nicht bereit sind, überhaupt einen Beitrag zu zahlen;*

Eine große Zustimmung ist zu konstatieren, da die fehlenden 44 Prozent angeben, grundsätzlich bereit zu sein, einen monatlichen Beitrag zu leisten, dieser jedoch vom konkreten Angebot abhängt. 44 Prozent, 18 Prozent und 13 Prozent ergeben in Summe 75 Prozent, die diese Frage generell mit „Ja“ beantworten. Diese Zahl kann mit „großer Zustimmung“ bewertet werden.

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;*

Die Meinung der Befragten zeigt zum einen, dass das Auto insbesondere im ländlichen Raum weiterhin eine wichtige Rolle spielen wird. Dies spiegelt der höhere Zustimmungswert zu „man benötigt ein Auto, selbst wenn es gute Mobilitätsangebote, wie einen verlässlichen öffentlichen Verkehr, gibt“ von Menschen im ländliche Raum im Vergleich zu Verdichtungsräumen wider.

Zum anderen zeigen die Ergebnisse, dass klimaneutrale Antriebe noch nicht der Normalfall sind (jedoch im Vergleich zu den Vorjahren stark zunehmen) und einschränkende Maßnahmen für Fahrzeuge mit Benzin- oder Dieselantrieb deshalb kritisch gesehen werden. Eine gute Kommunikation zu wirkungsvollen Klimaschutzmaßnahmen soll nach den Plänen des Ministeriums für Verkehr aus diesem Grund im Landeskonzept Mobilität und Klima explizit als Maßnahme zur Umsetzung der Verkehrswende hinterlegt werden. Der Wunsch nach Mitbestimmung bei verkehrlichen Veränderungen, der von fast 90 Prozent der Befragten im Rahmen der Telefonbefragung konstatiert wurde, unterstreicht das Interesse an der Auseinandersetzung mit verkehrlichen Maßnahmen vor Ort, die bereits im Rahmen der Mobilitätsrätinnen und -räte sowie der Online-Befragung für das Landeskonzept Mobilität und Klima auf Landesebene deutlich wurde.

5. *weshalb sie in dem Themenfeld „klimaneutrales Autofahren“ die Bereiche synthetische bzw. synthetisierte Kraftstoffe (einschließlich HVO100) oder Brennstoffzellenantrieb nicht abfragen ließ;*

Die Bereiche synthetische bzw. synthetisierte Kraftstoffe (einschließlich HVO100) oder Brennstoffzellenantrieb wurden nicht abgefragt, da aus Sicht des Ministeriums für Verkehr im Pkw-Bereich andere Technologien vielversprechender, effizienter und weniger erklärungsbedürftig sind. Des Weiteren ist die Entwicklung, Anwendung und Verfügbarkeit von bspw. der Elektromobilität bereits viel weiter vorangeschritten. Die genannten Kraftstoffe können in anderen Bereichen vielversprechender eingesetzt werden. Das Land hat mit der Roadmap reFuels BW eine Strategie für synthetische Kraftstoffe entwickelt und setzt diese um. Primäres Ziel der Roadmap reFuels für Baden-Württemberg ist es, den flächendeckenden Einsatz von reFuels in den Bereichen zu beginnen, in denen keine alternativen Antriebskonzepte zur Verfügung stehen, um somit ein Erreichen der Klimaschutzziele überhaupt erst zu ermöglichen. Für einen Einsatz von reFuels kommen primär der Luft-, Schiffs- und Schwerlastverkehr in Betracht. Daneben werden Potenziale für die Pkw-Bestandsflotte gesehen. Darüber hinaus sind Flotten zu berücksichtigen, die aus Gründen der Resilienz kritischer Infrastrukturen weiter auf Basis von lagerfähigen Flüssigkraftstoffen betrieben werden müssen, wie Einsatzfahrzeuge der Polizei, der Feuerwehr oder des Katastrophenschutzes.

6. *wie sie ohne den Einsatz von synthetischen bzw. synthetisierten Kraftstoffen den Fahrzeugbestand in Richtung weniger CO<sub>2</sub>-Ausstoß entwickeln möchte;*

Durch den Ausbau einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur und das Privilegieren klimaneutraler Fahrzeuge soll der Pkw-Fahrzeugbestand über die Neubeschaffung von E-Pkw sowie dank ambitionierter EU-Flottengrenzwerte in Richtung weniger CO<sub>2</sub>-Ausstoß entwickelt werden. Der Koalitionsvertrag von BÜNDNIS 90/Die GRÜNEN Baden-Württemberg und der CDU Baden-Württemberg sieht hierfür bspw. die Schaffung von insgesamt zwei Millionen privaten und öffentlichen Ladepunkten in Baden-Württemberg vor. Für den zukünftigen Fahrzeugbestand des Gütertransports spielt neben der Elektromobilität auch Wasserstoff eine große Rolle. Die entsprechende Infrastruktur soll hierfür ausgebaut werden.

Die heute bereits vorhandene Fahrzeugflotte kann insbesondere durch eine bessere Auslastung, kürzere Wege und weniger Fahrten sowie reduzierte Geschwindigkeiten und sparsame Fahrweisen weniger klimaschädlich genutzt werden.

7. *ob es für sie überraschend war, dass 52 Prozent der Befragten der Auffassung sind, dass Elektroautos nicht umweltfreundlicher sind als Autos mit Verbrennungsmotor;*

Nein, dieses Meinungsbild ist aus verschiedenen anderen Umfragen bereits bekannt. Unter anderem war dies auch ein Aspekt, den der Mobilitätsrat (Zufallsbürgerinnen und -bürger im Rahmen des Bürgerbeteiligungsprozesses zum Landeskonzept Mobilität und Klima) konstatiert hat.

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), sodass sich für die Berechnung in Ziffer 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, sodass die Behauptung, Elektromobilität sei klimafreundlich, offensichtlich sehr häufig eine falsche Tatsachenbehauptung darstellt.*

Zu den Ziffern 8 und 9 wird aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam Stellung genommen.

Es ist in der Fachwelt inzwischen unstrittig, dass batterieelektrische Fahrzeuge bereits beim heutigen Strommix über den gesamten Lebenszyklus eindeutig CO<sub>2</sub>-Vorteile haben. Je sauberer der Ladestrom und je länger die Laufzeit, desto klimafreundlicher sind Elektrofahrzeuge. Zugleich verbessert sich die Klimabilanz der Batterieherstellung stetig.

Dabei ist zu beachten, dass Fahrzeuge nicht nur im Betrieb, sondern auch bei der Herstellung und Entsorgung eine Wirkung auf die Umwelt und das Klima haben. Laut einer aktuellen Studie im Auftrag des Umweltbundesamtes (UBA) „Analysen der Umweltbilanz von Kraftfahrzeugen mit alternativen Kraftstoffen auf dem Weg zu einem treibhausgasneutralen Verkehr“<sup>1</sup> aus dem Februar 2024 sind im Jahr 2020 zugelassene Elektroautos bereits um etwa 40 Prozent klimafreundlicher als Pkw mit Benzinmotor. Bei einem raschen Ausbau der erneuerbaren Stromerzeugung steigt dieser Klimavorteil für im Jahr 2030 zugelassene Pkw auf rund 55 Prozent.

In der Studie wurde auch die Umweltbilanz von Lkw untersucht. Bei elektrischen Sattelzügen stellen sich für 2030 zugelassene Fahrzeuge deutliche Klimavorteile ein. Aufgrund der hohen Fahrleistungen der Lkw ist die Nutzungsphase noch relevanter als bei Pkw – damit sind die Emissionen bei der Fahrzeug- und Batterieherstellung nicht so dominant. Batterie-elektrische Sattelzüge oder solche mit Oberleitung und Akku sind bei Zulassung in 2030 im Falle eines zügigen Ausbaus erneuerbarer Energien schon zu 73 bis 78 Prozent im Klimavorteil gegenüber Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor; sonst sind es 55 bis 60 Prozent.

---

<sup>1</sup> <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/analyse-der-umweltbilanz-von-kraftfahrzeugen>

Lkw, die verflüssigtes Erdgas (LNG) nutzen, haben weder bei Zulassung 2020 noch 2030 Vorteile gegenüber Diesel-Lkw.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Winfried Hermann', with a long, sweeping horizontal stroke at the end.

Winfried Hermann MdL

Minister für Verkehr