Bayerischer Landtag

18. Wahlperiode 02.02.2021 **Drucksache** 18/**12977**

Änderungsantrag

der Abgeordneten **Gerd Mannes, Franz Bergmüller, Martin Böhm, Katrin Ebner-Steiner, Uli Henkel, Ferdinand Mang, Josef Seidl** und **Fraktion (AfD)**

Haushaltsplan 2021;
hier: Mobilität III – Zuschüsse zu Projekten im Bereich „Mobilität der Zukunft“ (Energieförderung)
(Kap. 07 02 Tit. 893 86)

Der Landtag wolle beschließen:

Im Entwurf des Haushaltsplans 2021 wird folgende Änderung vorgenommen:

In Kap. 07 02 Tit. 893 86 wird der Ansatz von 2.000,0 Tsd. Euro um 1.000,0 Tsd. Euro auf 3.000,0 Tsd. Euro erhöht.

Die Deckung erfolgt aus den in Kap. 03 13 Tit. 517 11 eingesparten Mitteln.

Begründung:

Die Erhöhung dient der Förderung der Forschung und Entwicklung von synthetischen Kraftsoffen und Antriebsystemen auf Basis von Erdgas.

Als ein wichtiger Aspekt der sozialen Marktwirtschaft darf die horizontale Industriepolitik in Ausnahmefällen Themenschwerpunkte bei Ausgaben für Forschung und Entwicklung (F&E) setzen. Dies jedoch unter dem Verständnis, dass private Unternehmen im freien Wettbewerb effektiver sind, perspektivische Zukunftstechnologien zu erkennen und marktreif zu machen. Daher ist das Einhalten der Technologie- und Ergebnisoffenheit bei der Setzung von F&E-Schwerpunkten durch staatliche Förderung von grundlegender Wichtigkeit.

Die Automobilbranche ist für Bayern – mehr noch als für Deutschland insgesamt – eine Schlüsselindustrie für Wohlstand, Innovation und Beschäftigung. Im Kern der Industrie, also im Bereich „Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen“, erwirtschafteten laut dem Bayerischen Landesamt für Statistik (2019) im Jahr 2018 rund 208 000 Beschäftigte einen Umsatz von 106,5 Mrd. Euro – das entspricht 28,4 Prozent des Umsatzes des Verarbeitenden Gewerbes im Freistaat (in Deutschland insgesamt sind es nur 22,1 Prozent). Von diesen 208 000 Beschäftigten entfallen rund 60 Prozent auf die Automobilzulieferer.

In der bayerischen Industriepolitik ist zu erkennen, dass im Bereich der alternativen Mobilität klare Förderungsschwerpunkte bei der E-Mobilität und der Wasserstofftechnologie gesetzt sind. Vor Allem bei der Unterstützung der H_2O-Technologie ist dies nicht verwerflich und sogar zu begrüßen. Nach Einschätzungen des Zentrums für Industrieökonomik und neue Technologien des ifo Instituts, ist im Rahmen des Strukturwandels in der Automobilbranche der größere Anteil der Wertschöpfung in Bayern vor allem durch die Produktion der Brennstoffzelle zu bewahren. Der Wandel hin zur Elektrobatterie hingegen, welche hauptsächlich in Asien produziert wird, wird allein die bayerischen Zulieferer ca. 55 000 Arbeitsplätze bis 2025 kosten. Auch produzieren E-Autos in ihrem Lebenszyklus mit dem gegenwärtigen deutschen Strommix mehr CO_2 als konventionelle Verbrenner.

Drucksachen, Plenarprotokolle sowie die Tagesordnungen der Vollversammlung und der Ausschüsse sind im Internet unter www.bayern.landtag.de - Dokumente abrufbar. Die aktuelle Sitzungsübersicht steht unter www.bayern.landtag.de – Aktuelles/Sitzungen zur Verfügung.

Die Technologie- und Ergebnisoffenheit bei der Setzung von F&E-Schwerpunkten ist nicht nur in der öffentlichen Intention, sondern auch bei der staatlichen Finanzierung de facto einzuhalten. Daher sollte die Forschungsförderung alternativer Antriebsmethoden auf weitere Bereiche, wie, z. B., synthetische Kraftstoffe, Erdgasmotoren, und andere zukunftsfähige Technologien ausgeweitet werden.

Synthetische Kraftstoffe bieten im Sinne der Wertschöpfungspotenziale, CO_2-Einsparung und Einfachheit maßgebliche Vorteile. Synthetische Kraftstoffe können aus Kohle und dem CO_2 der Luft oder aus Abgasen gewonnen werden, sind somit CO_2-neutral bzw. CO_2-arm. Synthetische Kraftstoffe kann man in allen Verbrennungsmotoren uneingeschränkt nutzen. Die vorhandene Tankstelleninfrastruktur kann weiterhin verwendet werden.

Des Weiteren sind konventionelle Verbrennungsmotoren und die bestehende Tankstellen-Infrastruktur relativ einfach für den (hybriden) Betrieb mit Erdgas (CNG) umzurüsten. Der Umbau dauert einen Werktag und kostet je PkW zwischen 3.500 bis 4.500 Euro. Der Erdgasantrieb sehr sauber: bei der Verbrennung von CNG entsteht 25 Prozent weniger CO_2 als bei Benzin, keine Partikel und kaum messbare Mengen an Stickoxiden. CNG als Kraftstoff ist billig: der durchschnittliche Tankstellenpreis von CNG lag 2019 bei 1,13 Euro, was bei den meisten Fahrzeugen zu Kosten unter 5 Euro pro 100 km führt. Die Durchschnittlichen Wartungskosten belaufen sich dabei in etwa auf die des Benziners.

Über synthetische Kraftstoffe und Erdgasverwertung bleibt mit dem Verbrennungsmotor die Wertschöpfungskette in der deutschen und bayerischen Automobilindustrie erhalten und wird sogar erhöht.