

Antrag

der Abg. Hans Peter Stauch u. a. AfD

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Dreistellige Millionenkredite zur Transformation der Automobilwirtschaft und der Verkehrsinfrastruktur in Baden-Württemberg

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. wie sie eine Summe von rund 283 Millionen Euro für die im Titel genannten Bereiche mit Präventionsmaßnahmen im Zuge der Corona-Pandemie rechtfertigt;
2. was genau sie unter einem Innovationscampus „Mobilität der Zukunft“ in diesem Zusammenhang versteht;
3. welche Summe genau und auch wie für den Innovationscampus „Mobilität der Zukunft“ verwendet werden soll (bitte auflisten, ebenso die beteiligten Organisationen);
4. wie genau und bis wann sie den weiteren Ausbau der Schnellladeinfrastruktur ausgestalten will (bitte nach Stadt- und Landkreisen aufgeschlüsselt auflisten);
5. welche Summe genau und auch wie für den weiteren Ausbau der Schnellladeinfrastruktur verwendet werden soll (bitte auflisten);
6. welche Institute und Unternehmen vom Land bei der Erforschung und dem Ausbau der Wasserstoff-Infrastruktur gefördert werden sollen (bitte auflisten);
7. welche Firmen, Vereine oder Institute vom Land beim Aufbau des Innovationscampus „Mobilität der Zukunft“ vorgesehen sind (bitte auflisten);

Eingegangen: 06. 10. 2020 / Ausgegeben: 16. 11. 2020

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet
abrufbar unter: www.landtag-bw.de/Dokumente*

Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.

8. welche Kraftstoffe sie als förderungswürdige synthetische Kraftstoffe ansieht;
9. ob alle synthetische Kraftstoffarten gleichmäßig gefördert bzw. entwickelt werden sollen;
10. was genau die Landesregierung unter Bioökonomie-Sparte versteht.

08.10.2020

Stauch, Baron, Gögel, Stein, Dr. Baum AfD

Begründung

Dreistellige Millionenkredite plant die Landesregierung aktuell ein für die „Transformation der Automobilwirtschaft“ und den Klimaschutz bzw. die Verkehrsinfrastruktur. Im Bereich Verkehr sollen demnach im Zuge des Nachtrags Haushalts rund 283 Millionen Euro fließen. Es ist nicht nachzuvollziehen, warum so große Summen an Schulden aufgenommen werden, um im Zuge von Corona/Covid-19 z. B. eine Summe von 50 Millionen Euro in einen Innovationscampus „Mobilität der Zukunft“ fließen zu lassen. Der Antrag soll dazu dienen zu erfahren, warum im Zuge von Maßnahmen gegen eine Pandemie Investitionen etwa in die Digitalisierung des Straßenbaus oder auch für Photovoltaik-Förderprogramme getätigt werden, obwohl dies im Sinne einer pandemiebedingten Folgebekämpfung weder effizient, noch wirksam, geschweige prioritär ist.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 29. Oktober 2020 Nr. 4-0141.5/578 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz, dem Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft, dem Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kunst, dem Ministerium für Finanzen und dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

- 1. wie sie eine Summe von rund 283 Millionen Euro für die im Titel genannten Bereiche mit Präventionsmaßnahmen im Zuge der Corona-Pandemie rechtfertigt;*

Die aktuelle COVID-19-Pandemie stellt aus heutiger Sicht eine der größten Herausforderungen für die Bevölkerung, die Wirtschaft und den Staat in der Geschichte des Landes Baden-Württemberg dar. Zum Schutz der Bevölkerung und zur Abfederung der Auswirkungen der Pandemie in nahezu allen Lebensbereichen mussten und müssen staatliche Maßnahmen ergriffen werden. Dazu zählen auch diese Maßnahmen, bei denen es um die Zukunft des Wirtschaftsstandorts geht.

2. *was genau sie unter einem Innovationscampus „Mobilität der Zukunft“ in diesem Zusammenhang versteht;*
3. *welche Summe genau und auch wie für den Innovationscampus „Mobilität der Zukunft“ verwendet werden soll (bitte auflisten, ebenso die beteiligten Organisationen);*
7. *welche Firmen, Vereine oder Institute vom Land beim Aufbau des Innovationscampus „Mobilität der Zukunft“ vorgesehen sind (bitte auflisten);*

Die Ziffern 2, 3 und 7 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Ziel des Innovationscampus „Mobilität der Zukunft“ ist es, durch exzellente Forschung in den Bereichen Mobilität und Produktion neue Technologien hervorzu bringen, die den Weg hin zu einer nachhaltigen Mobilität ebnen. Hierfür bündeln das Karlsruher Institut für Technologie (KIT) und die Universität Stuttgart seit Juli 2019 ihre Kräfte, um neue Formen der Mobilität, flexible Produktionstechnologien und zukünftige Wertschöpfungsnetzwerke vorauszudenken und interdisziplinär zu erforschen. Der Innovationscampus ist ein Schwerpunkt des Wissenschaftsministeriums im Strategiedialog Automobilwirtschaft BW.

Der Aufbau des Innovationscampus im Juli 2019 erfolgte durch das KIT und die Universität Stuttgart. Der Projektauswahlprozess innerhalb des Innovationscampus erlaubt in einem qualitätsgesicherten Verfahren allen Universitäten und Hochschulen aus Baden-Württemberg gemeinsam mit Akteuren des KIT und der Universität Stuttgart einen Antrag zu stellen. Unternehmen sind nicht antragsberechtigt.

Die bisherige Forschungszusammenarbeit findet in den Bereichen:

- „advanced manufacturing“ u. a. neuartige Designmöglichkeiten für Elektromotoren durch die Verwendung von additiv fertigmachen Materialien und Strukturen, Produktivitätsskalierung, Funktionsintegration und Leistungselektronik in additiver Fertigung sowie Prozessstrategien für optimale Bauteileigenschaften und
- emissionsfreie Antriebe – Batterie- und modulare Brennstoffzellentechnologie – statt.

Zwei neue Professuren und zwei Nachwuchsgruppen sind Teil des Innovationscampus.

Das Wissenschaftsministerium wird dem Landeskabinett zeitnah einen konzeptionellen sowie haushälterischen Vorschlag für den Ausbau des Innovationscampus vorlegen, um hochrelevante Schlüsseltechnologien der Mobilitäts- und Produktionsindustrie voranzubringen. Die Verschmelzung von IT und Maschinenbau ist ein wesentlicher Treiber für den Innovationserfolg. Wollen Unternehmen aus Baden-Württemberg in Zukunft erfolgreich sein, benötigen sie Kompetenzen und Personal in diesen Bereichen. Corona-bedingt haben viele Absolvent/-innen in diesen Bereichen aktuell keine Chance auf dem Arbeitsmarkt. Die antizyklische Investition in Forschung qualifiziert den Nachwuchs mit Themen am Puls der Zeit, legt die Grundlage für Innovationen und wirtschaftliche Mehrwerte zur Überwindung der finanziellen Krisennachwirkungen.

Für den Ausbau des Innovationscampus sind Förderformate geplant, die auch die kooperative Forschung mit Unternehmen umfassen. Hierfür werden qualitätsgesicherte Projektauswahlverfahren durchgeführt. Die Projektpartner können erst nach Abschluss der Ausschreibungen genannt werden. Fördermittel werden nur an Hochschulen des Landes vergeben.

4. *wie genau und bis wann sie den weiteren Ausbau der Schnellladeinfrastruktur ausgestalten will (bitte nach Stadt- und Landkreisen aufgeschlüsselt auflisten);*
5. *welche Summe genau und auch wie für den weiteren Ausbau der Schnellladeinfrastruktur verwendet werden soll (bitte auflisten);*

Die Fragen 4 und 5 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Mit dem Papier „Strategie Ladeinfrastruktur“, welches zur Zwischenbilanzkonferenz des Strategiedialogs Automobilwirtschaft BW am 17. September 2020 veröffentlicht wurde, werden umfangreiche Maßnahmen zur Ladeinfrastruktur aufgeführt, die laufend weiterentwickelt werden sollen. Eine Unterteilung nach Stadt- und Landkreisen bei der Vergabe von Fördermitteln für Ladeinfrastruktur erfolgt derzeit nicht.

Mit den bereits in 2020 bewilligten Förderprojekten USP-BW (Urbane Schnellladeparks in Baden-Württemberg, Fördervolumen 3 Mio. Euro) und Fast Lane-BW (Schnellladeparks an Autobahnen in Baden-Württemberg, Fördervolumen rund 2 Mio. Euro) entstehen derzeit Schnellladeparks im urbanen Raum und an Autobahnen. Die urbanen Schnellladeparks entstehen in den 15 größten Städten des Landes (in Stuttgart werden zwei Schnellladeparks gebaut). Es sollen insgesamt rund 170 urbane Schnellladepunkte und 80 Schnellladepunkte an Autobahnen entstehen. Das Erfordernis eines zusätzlichen Förderprogramms für Schnellladeparks unter Berücksichtigung von Bundesaktivitäten soll geprüft werden. Mit den zusätzlichen Mitteln für die Ladeinfrastruktur soll der Umsetzung der „Strategie Ladeinfrastruktur“ allgemein Schub verliehen werden.

6. welche Institute und Unternehmen vom Land bei der Erforschung und dem Ausbau der Wasserstoff-Infrastruktur gefördert werden sollen (bitte auflisten);

Das Umweltministerium arbeitet gemeinsam mit den berührten Ressorts aktuell mit Hochdruck an der Erstellung der vom Kabinett beschlossenen Wasserstoff-Roadmap für Baden-Württemberg. Diese Roadmap wird Handlungsempfehlungen enthalten, die Baden-Württemberg national wie international in eine Führungsposition im Bereich der Wasserstoffwirtschaft heben werden. Dabei stehen geeignete Programme und Maßnahmen zur Umsetzung der Wasserstoff-Roadmap – dazu gehört auch der Aufbau einer entsprechenden Infrastruktur – und zur Unterstützung der in Baden-Württemberg ansässigen Unternehmen, Forschungseinrichtungen, Kommunen und weiterer Akteure im Fokus. Konkrete Angaben zu einzelnen Projekten, Programmen und Akteuren sind jedoch noch nicht möglich. Über die bereitzustellenden Mittel ist im Rahmen der Haushaltsverhandlungen zu entscheiden.

8. welche Kraftstoffe sie als förderungswürdige synthetische Kraftstoffe ansieht;

Als förderungswürdige synthetische Kraftstoffe werden Kraftstoffe angesehen, die unter die folgende Definition von reFuels fallen. „Renewable Energy Fuels (reFuels)“ ist ein übergeordneter Begriff für Kraftstoffe, die auf der Grundlage von Erneuerbaren Energien hergestellt werden. Er umfasst Wasserstoff, synthetisch hergestellte Kohlenwasserstoffe und nachhaltige Biokraftstoffe (Advanced Biofuels) im Sinne der Renewable Energy Directive (RED) II. reFuels stellen eine No-regret-Maßnahme dar, da diese Stoffe neben dem Luftverkehr, Schiffsverkehr, Güterverkehr auch absehbar in der chemischen Industrie benötigt werden.

In Hinblick auf Biokraftstoffe ist wichtig, dass die Verwendung von Palmöl und damit verbundene Landnutzungsänderungen sowie Konkurrenzen mit dem Anbau von Lebensmitteln ausgeschlossen werden.

9. ob alle synthetische Kraftstoffarten gleichmäßig gefördert bzw. entwickelt werden sollen;

Die Landesregierung verfolgt einen technologieoffenen Ansatz. Dabei kommt es beispielsweise auch auf die Technologiereife und den bereits erreichten Marktanteil an. Unterstützt werden alle Kraftstoffe nach der reFuels-Definition. Hier spielen neben den Rohstoffen für den Kraftstoff auch weitere Nachhaltigkeitskriterien eine Rolle. Eine Landesförderung ist von weiteren Faktoren abhängig, z. B. der Innovation des Vorhabens, dem Mehrwert für das Land und der Frage der möglichen Verstetigung oder Übertragbarkeit. Das Land plant – im Rahmen der Ermächtigungen des 2. Nachtragshaushalts 2020/2021 – die Skalierung des Projekts „reFuels – Kraftstoffe neu denken“ am Karlsruher Institut für Technologie (KIT) hin zur großindustriellen Anlage für reFuels, u. a. Kerosin, Kraftstoffen und Naphtha, voranzutreiben.

10. was genau die Landesregierung unter Bioökonomie-Sparte versteht.

Die Landesregierung versteht unter Bioökonomie die wissensbasierte Erzeugung und Nutzung biologischer Ressourcen, Prozesse und Prinzipien, mit deren Hilfe Produkte und Dienstleistungen in allen wirtschaftlichen Sektoren im Rahmen eines zukunftsfähigen Wirtschafts- und Gesellschaftssystems bereitgestellt und genutzt werden können.

Die Bioökonomie umfasst zahlreiche Sektoren, wie beispielsweise die Land-, Forst- und Fischereiwirtschaft, die Nahrungsmittelindustrie, die Holz- und Papierindustrie, die Biotechnologie und andere Verfahrenstechnologien, aber auch Teile der Chemie-, Textil- und Energieindustrien sowie Dienstleistungen in den Bereichen Handel, Logistik und Umwelttechnologien.

Die COVID-19-Pandemie hat zu einem Rückgang der wirtschaftlichen Tätigkeiten geführt, globale Lieferketten gestört und eine weltweite Rezession ausgelöst. Die Krise hat auch gezeigt, von welcher existenziellen Bedeutung die Selbstversorgungsfähigkeit einer Region für die Wirtschaft und Gesellschaft sein kann. Eine vermehrt biobasierte und kreislaforientierte Wirtschaftsweise bietet enorme Wertschöpfungs- und Beschäftigungspotenziale für den ländlichen Raum sowie für Maschinen- und Anlagenbau und stärkt somit die Selbstversorgungs- und Zukunftsfähigkeit von Baden-Württemberg. Der notwendige Wandel erfordert wirksame Anreize für Investitionen mit Hebelwirkung, z. B. zur Umstellung von Produktionswegen auf die Nutzung nachwachsender Ressourcen und zur Einführung innovativer umweltfreundlicher Technologien und Prozesse sowohl in Land- und Forstwirtschaft als auch in der verarbeitenden Industrie.

Hermann

Minister für Verkehr