Stand: 06.03.2026 23:25:55

Vorgangsmappe für die Drucksache 19/10449

"Änderungsantrag Haushaltsplan 2026/2027; hier: Zuschüsse zum Aufbau neuer Wasserstoff-Anwender- und Beschleunigungszentren sowie zur Unterstützung von Projekten in Zusammenhang mit dem Technologie-Anwenderzentrum Wasserstoff (Kap. 07 05 Tit. 893 01)"

Vorgangsverlauf:

1. Initiativdrucksache 19/10449 vom 04.03.2026

Bayerischer Landtag

19. Wahlperiode 04.03.2026 **Drucksache** 19/**10449**

Änderungsantrag

der Abgeordneten **Florian Köhler, Oskar Lipp, Johannes Meier** und **Fraktion (AfD)**

Haushaltsplan 2026/2027;
hier: Zuschüsse zum Aufbau neuer Wasserstoff-Anwender- und Beschleunigungszentren sowie zur Unterstützung von Projekten in Zusammenhang mit dem Technologie-Anwenderzentrum Wasserstoff (Kap. 07 05 Tit. 893 01)

Der Landtag wolle beschließen:

Im Entwurf des Haushaltsplans 2026/2027 werden folgende Änderungen vorgenommen:

In Kap. 07 05 wird der Ansatz im Tit. 893 01 (Zuschüsse zum Aufbau neuer Wasserstoff-Anwender- und Beschleunigungszentren sowie zur Unterstützung von Projekten in Zusammenhang mit dem Technologie-Anwenderzentrum Wasserstoff) für das Jahr 2026 von 4.222,2 Tsd. Euro um 4.222,2 Tsd. Euro auf 0 Euro gekürzt.

In Kap. 07 05 wird der Ansatz im Tit. 893 01 (Zuschüsse zum Aufbau neuer Wasserstoff-Anwender- und Beschleunigungszentren sowie zur Unterstützung von Projekten in Zusammenhang mit dem Technologie-Anwenderzentrum Wasserstoff) für das Jahr 2027 von 3.222,2 Tsd. Euro um 3.222,2 Tsd. Euro auf 0 Euro gekürzt.

In Kap. 07 05 Tit. 893 01 entfällt der Haushaltsvermerk.

Die eingesparten Mittel werden zur Erhöhung von bestehenden Ansätzen oder zur Finanzierung neuer Vorhaben im Entwurf des Haushaltsplans 2026/2027 an anderer Stelle verwendet.

Begründung:

Die Wasserstoffpolitik von Bund und Freistaat beruht seit Jahren auf ambitionierten Visionen, die durch die tatsächliche Entwicklung weder gestützt noch plausibel unterfüttert werden. Die Nationale Wasserstoffstrategie – ursprünglich vom damaligen Bundesminister für Wirtschaft und Energie Peter Altmaier formuliert und 2023 unter dem damaligen Bundesminister für Wirtschaft und Klimaschutz Robert Habeck fortgeschrieben – wurde vom Bundesrechnungshof als gescheitert bewertet. Diese Strategie basiere laut Bundesrechnungshof und Wirtschaftspresse auf unrealistischen Annahmen, klimapolitischem Wunschdenken und Prognosen, die sich eher an politischen Zielbildern als an realen Produktions-, Infrastruktur- und Importmöglichkeiten orientieren (Welt / Tichys Einblick, 2025).

Die Staatsregierung selbst verfügt über keine vollständigen Daten zu den Wasserstoffproduktionsmengen der Jahre 2014 bis 2024. Das liegt nicht nur an fehlenden gesetzlichen Grundlagen, sondern auch daran, dass Wasserstoff bislang in minimalen Mengen und nur direkt am industriellen Bedarfspunkt erzeugt wurde. Die aktuelle bayerische Produktion wird auf lediglich rund 5 Terrawattstunden (TWh) pro Jahr geschätzt – bei einem industriellen Erdgasverbrauch von 27 TWh und einem gesamten Erdgasverbrauch von 103 TWh im Jahr 2023 ist dies energiepolitisch bedeutungslos. Noch im Jahr 2022 gab die Staatsregierung auf eine Schriftliche Anfrage der AfD-Fraktion

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.

(Drs. 18/25123) an, sie gehe für das Jahr 2025 von 100 bis 300 Megawatt (MW) Elektrolysekapazität aus und für 2030 sogar von 300bis 1 700 MW. In der Wasserstoff-Roadmap waren für 2030 noch 6,2 bis 8,5 TWh eingeplant – davon 5 TWh aus Dampfreformierung und 1,2 bis 3,5 TWh aus Elektrolyse. All diese Pläne wurden inzwischen zurückgefahren oder zeitlich verschoben (Drs. 19/6462; Drs. 19/6478). Das zeigt: Je näher der anvisierte Zeitpunkt rückt, desto weiter werden Ziele in die Zukunft verlagert – eine politische Fata-Morgana.

Deutschlandweit wurden trotz jahrelanger Milliardenförderung bis heute nur 1,6 Prozent der ursprünglich bis 2030 geplanten Elektrolyseleistung von zehn Gigawatt umgesetzt; es befinden sich lediglich 200 MW im Bau. Ein Vertreter des Nationalen Wasserstoffrats bestätigt öffentlich, dass die Ziele „krachend verfehlt“ werden (Tagesschau, 2025). Die Folge ist ein struktureller Mangel an verfügbarem Wasserstoff, der den Industriestandort Deutschland und das Ziel der Klimaneutralität gleichermaßen gefährdet.

Auch die Importstrategie ist unrealistisch. Während Deutschland bis 2030 rund 47,5 bis 91 TWh importieren müsste, liegt die von der Internationalen Energieagentur erwartete globale Kapazität bis 2030 bei nur 63 TWh mit finalen Investitionsentscheidungen. Der angenommene Importbedarf Deutschlands übersteigt damit die weltweit tatsächlich zu erwartende Produktion um rund 50 Prozent. Gleichzeitig wird allein die vom Steuerzahler zu tragende Preisdifferenz für Importe im Jahr 2030 auf 3 bis 25 Mrd. Euro geschätzt.

Bayern selbst verfügt über keinerlei formale Abkommen, lediglich Absichtserklärungen etwa mit Österreich, Italien, Schottland oder Ägypten, während weltweit bisher nur ein Bruchteil der angekündigten Projekte tatsächlich umgesetzt wurde (Merkur, 2025; Drs. 19/6462; Drs. 19/6478).

Auch beim Verbrauch zeigt sich, wie gering die Bedeutung von Wasserstoff in der Praxis ist. Die Energiebilanzen weisen bis 2024 nahezu keinen messbaren Wasserstoffverbrauch aus. Die Zahl der Fahrzeuge ist verschwindend gering: Zum 1. Januar 2025 waren nur 1 802 Wasserstoff-Pkw in ganz Deutschland zugelassen, ein Anteil von 0,004 Prozent an knapp 50 Mio. Pkw. In Bayern wurden im ersten Halbjahr 2025 lediglich 43 Pkw und 36 Lkw neu zugelassen (BR, 2025). Dem stehen 76 Wasserstofftankstellen bundesweit gegenüber – ein infrastrukturelles Missverhältnis, das durch den Rückzug privater Anbieter immer deutlicher wird. Eine Firma aus der Region Passau stellt ihre Wasserstoffversorgung an der Tankstelle Passau-Sperrwies wegen fehlender Nachfrage ein, ihr geplantes Elektrolyseprojekt in Pocking liegt auf Eis. Ein Nutzfahrzeug-Händler beendet nach fünf Jahren seinen 24-Tonnen-Wasserstoff-Lkw, da der dreifache Anschaffungspreis gegenüber Diesel und die eingestellte Förderung keine Perspektive lassen. Shell zieht sich aus der großflächigen Wasserstoffproduktion in Deutschland zurück; ebenso haben RWE, E.ON, ArcelorMittal und weitere Industrieunternehmen Projekte gestoppt oder zurückgestellt. Stellantis stellt 2025 die Entwicklung von Brennstoffzellen ein, Daimler verschiebt den Serienstart wasserstoffbetriebener Lkw auf die 2030er Jahre (Zeit / Münchner Merkur, 2025).

Die Probleme liegen nicht nur in der fehlenden Nachfrage, sondern auch in der enormen Kostenstruktur. Schon McKinsey bezifferte 2021 die Gestehungskosten von grünem Wasserstoff in Bayern auf 45 Cent/kWh aus Windenergie und 51 Cent/kWh aus Photovoltaik. Die Importkosten liegen laut AfD-Anfrage (Drs. 18/3528) bei 36,3 Cent/kWh. Im November 2025 lag der Wasserstoffpreis an bayerischen Tankstellen im Durchschnitt bei 57 Cent/kWh. Im Vergleich kostete Haushaltsstrom 40 Cent/kWh und Diesel lediglich 16,7 Cent/kWh. Im Jahr 2019 kostete russisches Erdgas im Import rund 1,6 Cent/kWh – ein Verhältnis, das zeigt, wie extrem teuer Wasserstoff im Vergleich zu fossilen Energieträgern ist. Für ein Einfamilienhaus würden Wasserstoff-Heizkosten laut RheinEnergie (2025) jährlich 1.090 bis 1.454 Euro betragen, bei Altbauten sogar 5.454 bis 7.272 Euro.

Der Bundesrechnungshof warnt daher ausdrücklich und empfiehlt einen Plan B, um Fehlinvestitionen und dauerhafte finanzielle Belastungen zu vermeiden.

Hinzu kommen ökologische und technische Probleme. Für die Produktion von nur 1 MWh grünem Wasserstoff werden über 563 Kilogramm strategische Metalle und 360 000 Liter destilliertes Wasser benötigt (Drs. 18/25832). Wasserstoffautos verursachen im Lebenszyklus 43 Tonnen CO_2 und damit deutlich mehr als Dieselautos mit

29 Tonnen; ihr Well-to-Wheel-Wirkungsgrad liegt bei nur 3 bis 6 Prozent, während Diesel und Benzinfahrzeuge 25 bis 29 Prozent erreichen. Wasserstoff (H_2) ist ein starker indirekter Erderwärmer: Über 100 Jahre wirkt es etwa zwölfmal stärker als CO_2, sodass schon geringe Leckagen die vermeintlichen „Klima“-Vorteile einer Wasserstoffwirtschaft zunichtemachen (Sand et al., 2023).

Trotz aller politischen Beteuerungen existieren in Bayern praktisch keine Wasserstoffspeicher, kein öffentliches H_2-Pipelinenetz, keine gesicherte H_2-Kraftwerksstrategie und kein planbarer Kostenrahmen. Die Bundesnetzagentur hat Netzentgelte für Wasserstoff festgelegt, die bei 25 Euro/kWh pro Stunde pro Jahr liegen – fast viermal so hoch wie bei Erdgas. Gleichzeitig zwingt die Gesetzeslage kommunale Versorger dazu, bestehende Gasnetze frühzeitig zurückzubauen, obwohl Bayern über ein 48 000 Kilometer langes Erdgasnetz und eine Speicherkapazität von 31,4 TWh verfügt und eine Gasversorgung bis 2045 problemlos möglich wäre. Die politisch erzwungene Zerstörung dieser Infrastruktur ist volkswirtschaftlich inakzeptabel.

Der Staat hat bereits erhebliche Summen investiert: Bayern allein 220 Mio. Euro seit 2013, dazu bundesweit rund 7 Mrd. Euro bis 2025. Für Bayern wurden zwischen 2015 und 2024 über 154 Mio. Euro an Fördermitteln ausgegeben, dazu 61 Mio. für Wasserstofftankstellen seit 2021 (Drs. 19/6462; Drs. 19/6478). Obwohl diese Summen stetig steigen, bleiben wirtschaftliche Durchbrüche aus, Projekte werden eingestellt und Unternehmen ziehen sich zurück – ein deutliches Warnsignal.

Vor diesem Hintergrund ist klar: Die Wasserstoffstrategie des Bundes wie des Freistaates beruht auf nicht erfüllbaren Erwartungen. Produktion, Import und Nutzung bleiben weit hinter den politischen Zielbildern zurück. Die Staatsregierung hat frühere Zusagen mehrfach nach unten korrigiert und damit selbst bestätigt, dass die propagierten Ausbauziele unrealistisch sind. Eine Fortführung dieser Politik würde hohe Kosten verursachen, ohne den Energiebedarf zu decken oder den Industriestandort zu stärken. Daher ist eine sofortige Neubewertung und ein pragmatischer Alternativplan notwendig, der auf verfügbaren und wirtschaftlichen Energiequellen basiert und die bestehende Infrastruktur erhält, statt sie vorschnell zu zerstören.