



## Änderungsantrag

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

**Nachtragshaushaltsplan 2025;  
hier: Zuschüsse und sonstige Ausgaben für Investitionen zur Förderung der  
Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge  
(Kap. 07 03 Tit. 892 98)**

Der Landtag wolle beschließen:

Im Entwurf für den Nachtragshaushalt 2025 wird folgende Änderung vorgenommen:

In Kap. 07 03 (Allgemeine Wirtschaftsförderung) wird der Ansatz im Tit. 892 98 (Zuschüsse und sonstige Ausgaben für Investitionen zur Förderung der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge) von 5.000,0 Tsd. Euro um 5.000,0 Tsd. Euro auf 0 Euro gekürzt.

Die Verpflichtungsermächtigung wird gestrichen.

Die eingesparten Mittel werden zu Erhöhung von bestehenden Ansätzen oder zu Finanzierung neuer Vorhaben im Entwurf des Nachtragshaushalts 2025 an anderer Stelle verwendet.

### Begründung:

Seit 2017 hat die Staatsregierung bereits über 40,7 Mio. Euro ausgegeben. Bis 2025 plant sie weitere 5 Mio. Euro auszugeben. Die Streichung der Ausgaben der Staatsregierung für Infrastruktur im Bereich der Elektromobilität ist aus mehreren Gründen dringend geboten. Erstens sind Subventionen für die Elektromobilität und Ladestelleninfrastruktur in Deutschland eine Verschwendung der Steuergelder. Mit 22 Cent pro kWh (2022) und 17,5 Cent pro kWh (2040) sind und bleiben die Stromgestehungskosten von Batteriespeichern nicht konkurrenzfähig (Quelle: Imperial College London). Seit dem Auslaufen der staatlichen Förderung sind die Verkaufszahlen von E-Autos in Deutschland eingebrochen (Quelle: Destatis). Mit 37 Cent pro kWh ist E-Mobilität auch teurer als Benzin (umgerechnet 21 Cent pro kWh) und Diesel (umgerechnet 18 Cent pro kWh) (Quelle: Autobild). Immer mehr führende Manager der deutschen Automobilindustrie reden vom Scheitern der E-Auto-Wende und der Renaissance des Verbrennungsmotors (Quelle: Auto, Motor, Sport), dessen Verbot auch auf EU-Ebene gekippt werden soll. Mit den erwartenden Strommixen in 2025 und 2035 wird ein E-Auto in Deutschland während seinem Lebenszyklus mehr CO<sub>2</sub> ausstoßen als ein Verbrenner-Auto (Quelle: Tech for Future). Und mit 300 bis 400 kg pro Batterie (480 km Reichweite) haben E-Autos einen immensen Ressourcenverbrauch von strategischen Mineralien (Quelle: Congressional Research Service). Zudem ist die einseitige Förderung einer einzigen Antriebstechnologie ist eine technologie-verschlossene Planwirtschaft, die die Innovationsvielfalt einschränkt. Angesichts dieser Umstände ist es vernünftig, die Ausgaben für Infrastruktur im Bereich der Elektromobilität in Bayern einzustellen und die Mittel stattdessen für sinnvollere Investitionen zu verwenden.