



Änderungsantrag

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

**Haushaltsplan 2026/2027;
hier: Infrastruktur Elektromobilität
(Kap. 07 03 TG 98)**

Der Landtag wolle beschließen:

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

In Kap. 07 03 wird der Ansatz der TG 98 (Infrastruktur Elektromobilität) für das Jahr 2026 von 5.288,9 Tsd. Euro um 5.288,9 Tsd. Euro auf 0 Euro gekürzt.

In Kap. 07 03 wird der Ansatz der TG 98 (Infrastruktur Elektromobilität) für das Jahr 2027 von 5.288,9 Tsd. Euro um 5.288,9 Tsd. Euro auf 0 Euro gekürzt.

Der Haushaltsvermerk der TG 98 entfällt.

In Kap. 07 03 Tit. 547 98 entfällt der Haushaltsvermerk.

In Kap. 07 03 Tit. 892 98 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 Streichung des Ansatzes für die Infrastruktur Elektromobilität in Kap. 07 03 TG 98 ist sachlich gerechtfertigt, da die bisherigen Ausgaben und die bisherigen Ergebnisse zeigen, dass staatliche Investitionen in diesem Bereich weder marktfähig noch nachhaltig sind.

Seit 2022 bis 2025 sind 14 000 Arbeitsplätze in der regionalen Zulieferindustrie verloren gegangen, da Elektromotoren nur einen Bruchteil der Bauteile eines Verbrennungsmotors benötigen (200 Teile vs. 1 400 Teile) und somit nur ein Fünftel der Arbeitskräfte einsetzen. Die Wertschöpfung bei Elektrofahrzeugen entfällt zu einem Drittel auf Batterien, 71 Prozent davon aus China, was massive Lieferkettenrisiken erzeugt. Zusätzlich ist der Rohstoffverbrauch enorm: Ein Elektroauto benötigt 53 kg Kupfer, 25 kg Mangan sowie bis zu 66 kg Lithium, Kobalt, Nickel und Graphit, während Verbrenner diese Rohstoffe fast vollständig nicht benötigen.

Auch wirtschaftlich ist die Elektromobilität für die Bürger teuer. Laden an privaten Wallboxen bei 40 ct/kWh, an öffentlichen Stationen bei 70 ct/kWh, während Benzin und Diesel nur 15–19 ct/kWh kosten. Der Gebrauchtwagenmarkt für Elektrofahrzeuge ist unterentwickelt, und fast drei Fünftel der Deutschen lehnen den Kauf eines E-Autos ab, während zwei Drittel das Verbrennerverbot ablehnen.

Technisch und infrastrukturell ist die Elektromobilität ebenfalls problematisch: Bayern verfügt über eine Gesamtspeicherleistung von 2,49 GW und eine Gesamtkapazität von 6,88 GWh, was bei einem täglichen Stromverbrauch von 223,4 GWh nur 43 Minuten

Stromversorgung ermöglicht. Gewerbe- und Heimspeicher decken lediglich 16 Minuten. Für eine vollständige Versorgung aus Wind- und Sonnenstrom wären bundesweit 36–80 TWh erforderlich, aktuell existieren nur 0,036 TWh, ein Tausendstel des Bedarfs. Dunkelflauten von mehrwöchiger Dauer treten jährlich auf, selbst bei maximalem Ausbau der Erneuerbaren bliebe bis 2040 eine Stromlücke von 8 GW bestehen.

Bayern hat seit 2017 für öffentliche Ladeinfrastruktur 47,8 Mio. Euro bereitgestellt, aktuell gibt es 33 909 Ladepunkte.

Vor dem Hintergrund der hohen finanziellen Belastungen, der begrenzten Wirksamkeit, der massiven Arbeitsplatzrisiken, der technischen und infrastrukturellen Unzulänglichkeiten sowie der fehlenden Marktakzeptanz ist die Kürzung der Mittel sachlich nachvollziehbar. Die eingesparten Mittel können stattdessen in bestehende Haushaltsansätze oder neue Vorhaben investiert werden, die für Wirtschaft und Bürger nachhaltigen Nutzen bringen.