



Änderungsantrag

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

**Haushaltsplan 2026/2027;
hier: Fraunhofer-Gesellschaft zur Förderung der Angewandten Forschung e. V.,
München
(Kap. 07 03 TG 71)**

Der Landtag wolle beschließen:

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

In Kap. 07 03 wird der Ansatz in der TG 71 (Fraunhofer-Gesellschaft zur Förderung der Angewandten Forschung e. V., München) für das Jahr 2026 von 45.570,9 Tsd. Euro um 2.000,0 Tsd. Euro auf 43.570,9 Tsd. Euro für die enthaltene Sonderfinanzierung „Aufbau eines E-Road-Centers durch das Fraunhofer IISB in Erlangen“ gekürzt.

In Kap. 07 03 wird der Ansatz in der TG 71 (Fraunhofer-Gesellschaft zur Förderung der Angewandten Forschung e. V., München) für das Jahr 2027 von 43.226,7 Tsd. Euro um 2.000,0 Tsd. Euro auf 41.226,7 Tsd. Euro für die enthaltene Sonderfinanzierung „Aufbau eines E-Road-Centers durch das Fraunhofer IISB in Erlangen“ gekürzt.

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 Kürzung des Ansatzes für die Sonderfinanzierung „Aufbau eines E-Road-Centers durch das Fraunhofer IISB in Erlangen“ von 2.000,0 Tsd. Euro auf 0 Euro für die Jahre 2026 und 2027 ist sachlich gerechtfertigt. Bayern hat seit 2017 bereits über 50,7 Mio. Euro in Elektromobilität investiert, hinzu kommt die Elektroautoprämie des Bundes, die bis 2023 jährlich zwei Milliarden Euro verschlang, ohne dass eine nachhaltige Marktakzeptanz erreicht wurde.

Elektromobilität ist mit erheblichen Nachteilen verbunden: Der Rohstoffverbrauch für Batterien ist enorm (300 bis 400 kg pro Fahrzeug, u.a. Lithium, Kobalt, Nickel), die Wertschöpfung liegt zu einem Drittel bei importierten Batterien (71 Prozent aus China), und Elektromotoren benötigen nur 200 Teile statt 1 400 bei Verbrennern, was massive Arbeitsplatzverluste in der Zulieferindustrie verursacht. Die Kosten für Strom liegen bei 40 bis 70 ct/kWh, deutlich über Benzin und Diesel (15 bis 19 ct/kWh), während Reichweite, Ladezeiten und ein unterentwickelter Gebrauchtwagenmarkt Verbraucher abschrecken.

Von den knapp 50 Millionen Pkw in Deutschland sind nur 3,3 Prozent elektrisch, während 96,6 Prozent Verbrenner bleiben. Im Juni 2025 machten Verbrenner über 80 Prozent der Neuzulassungen aus, ein klares Votum der Verbraucher für bewährte Technik. Firmenflotten haben nur 23 Prozent BEV (Battery Electric Vehicle).

Vor diesem Hintergrund erscheint die Sonderfinanzierung nicht wirtschaftlich sinnvoll. Die eingesparten Mittel können stattdessen für Projekte verwendet werden, die nachweislich ökonomischen und gesellschaftlichen Nutzen bringen.