

A n t r a g

der Fraktion der AfD

Blackout verhindern, Strompreis nicht weiter künstlich in die Höhe treiben - Marktwirtschaftlicher Wettbewerb statt planwirtschaftlicher Subvention der Elektromobilität

- I. Der Landtag stellt fest, dass
 1. wegen der Gaskrise und der verfehlten Energiewende ein längerfristiger, großflächiger Stromnetzzusammenbruch (Blackout) immer wahrscheinlicher wird;
 2. die wegen der Gaskrise, der Merit-Order-Regel und der verfehlten Energiewende explodierten Strompreise immer mehr Haushalte und Unternehmen an den Rand der wirtschaftlichen Existenzvernichtung führen;
 3. der Ausbau der Elektromobilität und die staatliche Förderung derselben dazu führen, dass der gesamtwirtschaftliche Strombedarf und -verbrauch erhöht werden, das öffentliche Stromnetz somit noch stärker belastet und dadurch die Gefahr von Netzzusammenbrüchen weiter erhöht wird;
 4. dass die als Spitzenglättung bezeichnete Steuerung des Stromverbrauchs beim Laden von E-Fahrzeugen nach Energiewirtschaftsgesetz (EnWG) keine Lösung der Energiekrise darstellt, sondern reine Symptombekämpfung gegen Energiearmut ist;
 5. die Fokussierung auf und die Förderung der E-Mobilität marktgerechten Entwicklungen entgegensteht und nicht im Sinne technologieoffener Forschung ist.
- II. Die Landesregierung wird aufgefordert,
 1. jegliche finanzielle, steuerliche und gesetzliche Förderung und Subventionierung des Ausbaus der Elektromobilität auf Landesebene einzustellen;
 2. sich auf Bundes- und EU-Ebene dafür einzusetzen, dass jegliche finanzielle, steuerliche und gesetzliche Förderung und Subvention des Ausbaus der Elektromobilität eingestellt wird;
 3. sich auf allen Ebenen dafür einzusetzen, dass bei der Frage der Mobilität ein Technologiemix ausdrücklich ohne Ausschluss des Verbrennungsmotors angestrebt wird und dabei keine Wettbewerbsverzerrungen durch Subventionierung und Bevorteilung einzelner Technologiearten vorgenommen wird.

Begründung:

Der künstlich durch die Politik hervorgerufene "Boom" der Elektromobilität hält weiter an. Im August 2023 etwa wurden fast 87.000 Elektrofahrzeuge neu zugelassen. Das entspricht einem Anteil von knapp einem Drittel aller neu zugelassenen Fahrzeuge (273.400) in diesem Monat. Das Aufladen der Batterie eines E-Autos bedeutet im Vergleich zu anderen "Elektrogeräten" eine hohe Belastung der Netzinfrastruktur, die aktuell durch die sogenannte Spitzenglättung zur Abdrosselung oder Abschaltung des Ladevorgangs führt. Laden viele Fahrzeuge gleichzeitig im selben Netzabschnitt, kann dieser an seine Grenze kommen. Die Elektromobilität trägt insoweit zur Destabilisierung des Stromnetzes bei. Außerdem erhöht der Ausbau der E-Mobilität die Nachfrage nach Strom und trägt zu dessen Verteuerung bei.

Der Freistaat Thüringen fördert derzeit den Ausbau der Elektromobilität mit mehreren Programmen. Zu nennen wären "E-Mobil Invest", "Cargobike Invest", "Elektromobilität Thüringen" sowie das "Modellprojekt Elektrobussysteme". Die Elektromobilität profitiert auch von dem Programm "Klima Invest". Außerdem gilt seit dem 18. März 2021 das Gesetz zum Aufbau einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur (Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz [GEIG]). Das Gesetz setzt eine Vorgabe aus der EU-Gebäuderichtlinie zum Aufbau von Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität in Gebäuden um. Bis zum Jahr 2030 sollen nach dem Willen des Bundesverkehrsministers eine Million Ladesäulen in Deutschland entstehen. Von den 949 Normalladepunkten und 348 Schnellladepunkten in Thüringen sind 15 Prozent beziehungsweise 60 Prozent allerdings nicht eichrechtskonform.

Auf Bundesebene gibt es die "Innovationsprämie (Umweltbonus) für die Anschaffung von Elektro- und Wasserstofffahrzeugen", die "Förderrichtlinie für Nutzfahrzeuge mit alternativen Antrieben", den Zuschuss "Ladestationen für Elektrofahrzeuge - Kommunen", den Zuschuss "Ladestationen für Elektrofahrzeuge - Unternehmen", die "Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland", "Förderung von Elektrobussen im ÖPNV", das Flottenaustauschprogramm "Sozial & Mobil" und weitere. Hinzu kommt, dass Elektrofahrzeuge nach § 3d Kraftfahrzeugsteuergesetz (KraftStG) für einen befristeten Zeitraum von der Kraftfahrzeugsteuer befreit sind. Daran anschließend ermäßigt sich die zu zahlende Kraftfahrzeugsteuer um 50 Prozent (§ 9 Abs. 2 KraftStG). Seit dem Jahr 2020 gilt für rein elektrische Liefer- und andere Nutzfahrzeuge sowie elektrisch betriebene Lastenfahräder eine Sonderabschreibung von 50 Prozent der Anschaffungskosten im Jahr der Anschaffung. Ebenfalls bis zum Jahr 2030 gilt, dass bei der Dienstwagenbesteuerung die Bemessungsgrundlage für die private Nutzung eines betrieblichen Elektro- oder extern aufladbaren Hybridfahrzeugs halbiert wird. Das elektrische Aufladen beim Arbeitgeber ist bis Ende 2030 steuerfrei (§ 40 Abs. 2 Satz 1 Nr. 6 Einkommensteuergesetz).

Die Europäische Union (EU) baut ihre Förderung der Elektromobilität weiter aus. Auf EU- wie auch auf Bundesebene wird über die Möglichkeit einer Mehrwertsteuerbefreiung für reine Elektroautos diskutiert. Es gibt Pläne über Subventionen zum Aufbau einer eigenen europäischen Batterieproduktion.

All diese Förderungen und Vergünstigungen stellen eine erhebliche Marktverzerrung durch politisch induzierte Nachfrage dar, die letztlich

allein mit einer überaus fragwürdigen "Klimaschutzpolitik", also mit einer politischen Ideologie begründet wird. Die Energiekrise wird dadurch verstärkt.

Für die Fraktion:

Braga