E-Auto-Förderung wirksam ausrichten - Sozial, klimawirksam und europäisch

Drucksache **21/4952** · eingebracht 2026-03-24 — Antragsteller: **GRÜNE**

Klimaschutz | Mobilität | Soziale Gerechtigkeit | Europapolitik

ZUSAMMENFASSUNG

Der Antrag fordert eine sozial ausgewogene, klimawirksame und europäisch ausgerichtete Neuausrichtung der E-Auto-Förderung mit klaren Einkommens-, Preis- und Herkunftsbedingungen.

KERNFORDERUNGEN

- Ausschluss fossiler Antriebe
- Preis- und Einkommensobergrenzen
- Familienbonus und Gebrauchtwagenförderung
- „Made in EU“-Forderung
- Bonus für bidirektionales Laden

BEWERTUNG

9.0/10

GEMEINWOHL-SCORE

Uneingeschränkt unterstützen

Der Antrag verbindet konsequent ökologische Nachhaltigkeit (Klimaschutz durch emissionsfreie Fahrzeuge), soziale Gerechtigkeit (Einkommens- und Preisobergrenzen, Familienbonus) und Transparenz & Mitbestimmung (europäische Wertschöpfung, bidirektionales Laden als Netzservice). Er berührt zentral die Berührungsgruppen D (Bürger:innen und Wirtschaft) und B (Finanzpartner:innen), mit starker Förderung von Solidarität und Gemeinwohl. Lediglich die Ausklammerung aller Plug-in-Hybride ohne Übergangsregelung birgt ein geringes Risiko für technologieoffene Mobilität in ländlichen Räumen (Feld A3), was den Score leicht dämpft.

STÄRKEN & SCHWÄCHEN

Stärken

- Klare soziale Staffelung mit Einkommens- und Preisgrenzen
- Familienorientierte Bonusregelung mit unbegrenztem Kinderzuschlag
- Fokus auf europäische Wertschöpfung und bidirektionales Laden als Systemdienstleistung

Schwächen

- Keine Übergangsregelung für Plug-in-Hybride in ländlichen Regionen
- Keine Berücksichtigung sozialer Standards in globalen Lieferketten
- Keine Inflationsanpassung der Preisobergrenzen

GWÖ-MATRIX 5×5

	WÜRDE	SOLIDARITÄT	NACHHALTIG-KEIT	GERECH-TIGKEIT	TRANSPARENZ
A · LIEFERANT:-INNEN	·	·	-	·	·
B · FINANZEN	·	++	·	·	·
C · VERWALTUNG	·	·	·	·	·
D · BÜRGER:INNEN	·	·	++	++	++
E · GESELLSCHAFT & NATUR	·	·	++	·	·

++ stark fördernd + fördernd ○ neutral - widersprechend -- stark widersprechend

SCHWERPUNKTE ERKLÄRT

Die wichtigsten positiv und negativ wirkenden Bewertungsfelder mit der jeweiligen Begründung.

D3 **Ökologische Verkehrswende** `Bewertung: +5`

Ausschluss fossiler Komponenten, Fokus auf BEV/FCEV

D4 **Soziale öffentliche Leistung** `Bewertung: +5`

Einkommensstaffelung, Kinderbonus, Gebrauchtwagenförderung

B2 **Gemeinwohlorientierte Haushaltsführung** `Bewertung: +4`

Gezielte KTF-Mittelverwendung für Emissionssenkung & Teilhabe

D5 **Demokratische Infrastruktur** `Bewertung: +4`

Bidirektionales Laden als Beitrag zur dezentralen Netzstabilität

A3 **Nachhaltige Beschaffung** `Bewertung: -2`

Keine Berücksichtigung von Technologieoffenheit für Hybrid-Brückentechnologien in ländlichen Regionen

PROGRAMM-TREUE PRO FRAKTION

CDU

WAHLPROGRAMM 3/10

Widerspricht Kernpositionen zur Technologieoffenheit (Q15) und Freiheit der Mobilitätswahl (Q11, Q14, Q16). CDU lehnt Ausschluss von Plug-in-Hybriden ab und betont Individualverkehr als Ausdruck von Freiheit — der Antrag setzt hingegen einen klaren technologischen Zwang.

> Keine wörtlich passenden Stellen im Wahlprogramm gefunden — Bewertung beruht auf inhaltlicher Auslegung.

PARTEIPROGRAMM 2/10

Fundamentaler Widerspruch zu CDU-Grundsatzprogramm 2024: 'Mobilität ist Ausdruck von Freiheit' (Q16) und 'Technologieoffen und zukunftsfähig' (Q15) — der Antrag schließt bewusst Technologien aus, die CDU als Brücke anerkennt.

> Keine wörtlich passenden Stellen im Parteiprogramm gefunden — Bewertung beruht auf inhaltlicher Auslegung.

CSU

WAHLPROGRAMM 3/10

Entspricht nicht dem CSU-Wahlprogramm 2025, das wie die CDU Technologieoffenheit (Q25), freie Mobilitätswahl (Q21, Q23) und keine Subventionierung einzelner Antriebsarten betont. Der Antrag widerspricht dieser Haltung systematisch.

> Keine wörtlich passenden Stellen im Wahlprogramm gefunden — Bewertung beruht auf inhaltlicher Auslegung.

PARTEIPROGRAMM 2/10

Widerspricht dem christlich-demokratischen Menschenbild mit Freiheits- und Verantwortungsprinzip (Q16–Q19). Die Zwangsorientierung auf eine Technologie verletzt das Prinzip der Wahlfreiheit.

> Keine wörtlich passenden Stellen im Parteiprogramm gefunden — Bewertung beruht auf inhaltlicher Auslegung.

AfD

WAHLPROGRAMM 0/10

Vollständiger Widerspruch zu AfD-Wahlprogramm 2022: Ablehnung der Energiewende, Befürwortung von Kernkraft/Kohle, Ablehnung von E-Mobilität als staatlich erzwungen. Der Antrag ist ein zentrales Klima- und Transformationsprojekt.

> Keine wörtlich passenden Stellen im Wahlprogramm gefunden — Bewertung beruht auf inhaltlicher Auslegung.

PARTEIPROGRAMM 0/10

Vollständiger Widerspruch zum AfD-Grundsatzprogramm 2016: 'Gegen Energiewende', 'für Kernkraft und Kohle' (Q25). Keine Übereinstimmung in Inhalt oder Zielsetzung.

> Keine wörtlich passenden Stellen im Parteiprogramm gefunden — Bewertung beruht auf inhaltlicher Auslegung.

SPD

WAHLPROGRAMM 9/10

Hohe Übereinstimmung mit SPD-Regierungsprogramm 2025: Soziale Treffsicherheit (Q26, Q27), Einkommensgrenzen (Q26), familienorientierte Förderung (Q26), Ladeinfrastruktur (Q28), Klimaschutz als leistbare Aufgabe (Q30).

> „Einbeziehung von jungen Gebrauchten sowie Leasingmodellen helfen wir auch Menschen mit geringeren Einkommen."
> SPD Regierungsprogramm Bundestagswahl 2025, S. 8

> „Wir wollen diesen Weg gemeinsam mit unseren europäischen Nachbarn gehen..."
> SPD Regierungsprogramm Bundestagswahl 2025, S. 8

PARTEIPROGRAMM 8/10

Stimmt mit Hamburger Programm überein: Soziale Gerechtigkeit (Q31, Q32), ökologische Verantwortung (Q35), Vorsorge für kommende Generationen (Q31). Einzig die starke EU-Fokussierung ('Made in EU') geht über das 2007-Programm hinaus.

> „Eine solide Finanzpolitik heißt für uns, dass wir heute nicht auf Kosten zukünftiger Generationen leben."
> SPD Grundsatzprogramm 2007, S. 47

GRÜNE ANTRAGSTELLER:IN

WAHLPROGRAMM 10/10

Der Antrag ist wörtlich aus dem Grünen Regierungsprogramm 2025 ableitbar: Soziale Treffsicherheit (Q1), Klimaneutralität im Verkehr (Q4), europäische Industrieförderung (Q3), bidirektionales Laden als Systemdienstleistung (implizit in Q1/Q4).

> „BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN 40 und bei der Sanierung von Wohnungen und Häusern. Diese wollen wir fortführen. Auch den Umstieg auf die E-Mobilität wollen wir für Menschen mit kleinen und mittleren Einkommen fördern, gerade im ländlichen Raum."
> Grüne Regierungsprogramm Bundestagswahl 2025, S. 40

PARTEIPROGRAMM 10/10

Vollständige Umsetzung des Grundsatzprogramms 2020: Ökologie als Menschheitsaufgabe (Q7), sozial-ökologische Transformation (Q9), regionale Wertschöpfung (Q6), Gemeinwohlorientierung (Q9), planetare Grenzen (Q7).

> „Der Übergang in das ökologische Zeitalter muss mit einem gestärkten sozialen Zusammenhalt und mehr Gemeinwohlorientierung einhergehen."
> Grüne Grundsatzprogramm 2020, S. 30

LINKE

WAHLPROGRAMM 0/10

Keine Quellen im Index — Bewertung nicht möglich.

> Keine wörtlich passenden Stellen im Wahlprogramm gefunden — Bewertung beruht auf inhaltlicher Auslegung.

PARTEIPROGRAMM 0/10

Keine Quellen im Index — Bewertung nicht möglich.

> Keine wörtlich passenden Stellen im Parteiprogramm gefunden — Bewertung beruht auf inhaltlicher Auslegung.

BSW

WAHLPROGRAMM 0/10

Keine Quellen im Index — Bewertung nicht möglich.

> Keine wörtlich passenden Stellen im Wahlprogramm gefunden — Bewertung beruht auf inhaltlicher Auslegung.

PARTEIPROGRAMM 0/10

Keine Quellen im Index — Bewertung nicht möglich.

> Keine wörtlich passenden Stellen im Parteiprogramm gefunden — Bewertung beruht auf inhaltlicher Auslegung.

FDP

WAHLPROGRAMM 2/10

Widerspricht FDP-Wahlprogramm 2022: Technologieoffenheit, kein Verbote (Q25), Bürokratieabbau, Markt statt Subventionen. Der Antrag setzt staatliche Zwangssteuerung und technologische Selektion.

> Keine wörtlich passenden Stellen im Wahlprogramm gefunden — Bewertung beruht auf inhaltlicher Auslegung.

PARTEIPROGRAMM 1/10

Fundamental widersprüchlich zum FDP-Grundsatzprogramm 2012: 'Individuelle Freiheit als höchster Wert' (Q25), 'Eigenverantwortung vor Staatsverantwortung'. Der Antrag privilegiert bestimmte Technologien und Einkommensgruppen per Gesetz.

> Keine wörtlich passenden Stellen im Parteiprogramm gefunden — Bewertung beruht auf inhaltlicher Auslegung.

VERBESSERUNGSVORSCHLÄGE

Vorschlag 1 von 3

Original: Fahrzeuge mit fossilen Antriebskomponenten (Plug-In-Hybrid-Fahrzeuge und sogenannte Range-Extender) von der Förderung auszuschließen

> Fahrzeuge mit fossilen Antriebskomponenten (Plug-In-Hybrid-Fahrzeuge und sogenannte Range-Extender) von der Förderung auszuschließen — mit einer Übergangsfrist bis 2028 für ländliche Regionen mit unzureichender Ladeinfrastruktur, um Mobilitätsgerechtigkeit sicherzustellen

Begründung: Berücksichtigt GWÖ-Feld A3 (Nachhaltige Beschaffung) und D1 (Menschenwürde): Vermeidet Mobilitätsarmut in strukturschwachen Regionen und stärkt technologieoffene Übergangslösungen.

Vorschlag 2 von 3

Original: die Förderung ausschließlich auf E-Autos aus europäischer Fertigung („Made in EU“) auszurichten

> die Förderung ausschließlich auf E-Autos aus europäischer Fertigung („Made in EU“) auszurichten unter Berücksichtigung von Lieferketten mit nachweislich sozial-ökologischen Standards weltweit (z. B. ISO 26000, ILO-Kernarbeitsnormen)

Begründung: Stärkt GWÖ-Feld A1 (Ausgelagerte Betriebe) und E3 (globale Verantwortung): Verhindert soziale und ökologische Dumpingeffekte in globalen Lieferketten.

Vorschlag 3 von 3

Original: eine verbindliche Preisobergrenze von 45.000 Euro für geförderte Fahrzeuge für Haushalte mit Kindern sowie von 35.000 Euro für Haushalte ohne Kinder festzulegen

> eine verbindliche Preisobergrenze von 45.000 Euro für geförderte Fahrzeuge für Haushalte mit Kindern sowie von 35.000 Euro für Haushalte ohne Kinder festzulegen und diese jährlich an die Inflationsrate anzupassen

Begründung: Stärkt GWÖ-Feld D4 (soziale Gerechtigkeit): Gewährleistet langfristige soziale Treffsicherheit und schützt vor Kaufkraftverlust der Förderung.

Original-Antrag

Drucksache 21/4952

E-Auto-Förderung wirksam ausrichten - Sozial, klimawirksam und europäisch

Die folgenden Seiten enthalten den unveränderten Originalantrag.

Deutscher Bundestag **Drucksache 21/4952**

21. Wahlperiode 24.03.2026

Antrag

der Abgeordneten Julian Joswig, Swantje Henrike Michaelsen, Dr. Alaa Alhamwi, Dr. Sandra Detzer, Michael Kellner, Sandra Stein, Katrin Uhlig, Claudia Müller, Dr. Armin Grau, Tarek Al-Wazir, Victoria Broßart, Matthias Gastel und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

E-Auto-Förderung wirksam ausrichten – Sozial, klimawirksam und europäisch

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Elektromobilität ist die zentrale Zukunftstechnologie der europäischen Automobilindustrie und notwendig für die Erreichung der Klimaziele im Verkehrssektor. Der Hochlauf bleibt jedoch ausgerechnet im Heimatmarkt vieler erfolgreicher Hersteller und Zulieferer hinter den Erfordernissen zurück, weshalb es klare und verlässliche Rahmenbedingungen braucht. Förderprogramme können dabei entscheidende Impulse setzen, um den Hochlauf anzureizen und der deutschen wie europäischen Industrie zusätzliche wirtschaftliche Dynamik zu verleihen.

Eine wirksame E-Auto-Förderung muss dabei Klimaschutz, soziale Gerechtigkeit und industrielle Wettbewerbsfähigkeit verbinden. Elektromobilität muss attraktiv und bezahlbar sein – insbesondere für Familien sowie für Menschen mit kleinen und mittleren Einkommen, ob in der Stadt oder auf dem Land. Förderinstrumente, die Fahrzeuge mit fossilen Antriebskomponenten einbeziehen oder hochpreisige Modelle subventionieren, verfehlen ihre ökonomische und ökologische Wirkung. Gerade Mittel aus dem Klima- und Transformationsfonds (KTF) müssen gezielt dort eingesetzt werden, wo sie Emissionen senken, soziale Teilhabe ermöglichen und europäische Wertschöpfung stärken.

Dafür braucht es eine klare Förderlogik: einen konsequenten Fokus auf vollständig emissionsfreie, bezahlbare Fahrzeuge aus europäischer Produktion sowie eine sozial gestaffelte Ausgestaltung mit klaren Einkommens- und Preisobergrenzen. Zugleich ist der Aufbau eines tragfähigen Gebrauchtwagenmarkts für Elektrofahrzeuge entscheidend, um die soziale Breitenwirkung zu erhöhen. Planungssicherheit, nachhaltige Lieferketten und Wertschöpfung in Europa sind Voraussetzung für Investitionen und Beschäftigung. Bezahlbarer Ladestrom und eine verlässliche Ladeinfrastruktur entscheiden zudem über die Alltagstauglichkeit der Elektromobilität. Vor diesem Hintergrund ist eine grundlegende Neuausrichtung der E-Auto-Förderung erforderlich.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. die staatliche Förderung ausschließlich auf emissionsfreie Fahrzeuge, insbesondere batterieelektrische Fahrzeuge und Brennstoffzellenfahrzeuge, zu konzentrieren und Fahrzeuge mit fossilen Antriebskomponenten (Plug-In-Hybrid-Fahrzeuge und sogenannte Range-Extender) von der Förderung auszuschließen, sodass öffentliche Mittel aus dem KTF nur dort eingesetzt werden, wo sie unmittelbar zur Emissionsminderung beitragen;
2. eine verbindliche Preisobergrenze von 45.000 Euro für geförderte Fahrzeuge für Haushalte mit Kindern sowie von 35.000 Euro für Haushalte ohne Kinder festzulegen und die Förderung gezielt auf bezahlbare E-Autos auszurichten, die für den Massenmarkt relevant sind, um Mitnahmeeffekte und die Subventionierung von hochpreisigen Modellen zu vermeiden;
3. die Förderung gezielt auf Haushalte mit geringen und mittleren Einkommen auszurichten und Förderfähigkeit für Haushalte ohne Kinder bis zu einem zu versteuernden Jahreseinkommen von 45.000 Euro sowie für Haushalte mit Kindern bis zu 70.000 Euro vorzusehen, um eine hohe soziale Treffsicherheit zu gewährleisten;
4. die Förderung familiengerecht und bedarfsgerecht auszugestalten, eine einheitliche Grundförderung von 4.000 Euro pro Haushalt und gefördertem Fahrzeug vorzusehen und einen zusätzlichen Zuschlag von 500 Euro pro minderjährigem Kind ohne Begrenzung der Kinderzahl zu gewähren, damit Familien mit mehreren Kindern nicht benachteiligt werden, sowie die Förderung als Kaufzuschuss und in Form von Social Leasing zu ermöglichen;
5. für förderfähige Fahrzeuge mit der Möglichkeit Strom aus der Batterie wieder ins Netz zu speisen (bidirektionales Laden) einen zusätzlichen Bonus zu zahlen, da diese Fahrzeuge in der Anschaffung teurer sind, aber für die dezentrale Netzstabilität einen großen Mehrwert besitzen;
6. ein Konzept zur systematischen Entwicklung einer Förderung für den Gebrauchtwagenmarkt für emissionsfreie Fahrzeuge vorzulegen, damit Elektromobilität auch für Haushalte, die sich keinen Neuwagen leisten können, erreichbar wird;
7. die Förderung ausschließlich auf E-Autos aus europäischer Fertigung („Made in EU“) auszurichten und somit öffentliche Mittel gezielt zur Stärkung europäischer Produktions- und Lieferketten einzusetzen, um Beschäftigung, technologische Kompetenz und industrielle Souveränität in Europa zu sichern.

Berlin, den 24. März 2026

Katharina Dröge, Britta Haßelmann und Fraktion

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co. KG, Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.bundesanzeiger-verlag.de
ISSN 0722-8333