

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

Deutscher Bundestag

Drucksache: 21/4952 | Datum: 2026-03-24 | Fraktion(en): GRÜNE | GWÖ-Score: 9.0/10

**[++]** Empfehlung: Uneingeschränkt unterstützen

## Der Antrag im Überblick

Der Antrag fordert eine grundlegende Neuausrichtung der E-Auto-Förderung hin zu rein emissionsfreien, sozial gestaffelten, preisbegrenzten und europäisch produzierten Fahrzeugen mit besonderem Fokus auf Familien, einkommenschwache Haushalte und den Aufbau eines Gebrauchtwagenmarktes.

- Ausschluss von Plug-In-Hybriden aus der Förderung
- Preisobergrenzen (35.000 / 45.000 €) und Einkommensgrenzen (45.000 / 70.000 €)
- Familienbonus und Social Leasing
- Förderung nur für 'Made in EU'-Fahrzeuge
- Konzept für Gebrauchtwagenförderung und bidirektionales Laden

## GWÖ-Treue

Score: 9.0/10

**Begründung:** Der Antrag verbindet konsequent ökologische Nachhaltigkeit (Klimaschutz durch reine E-Mobilität), soziale Gerechtigkeit (Einkommensstaffelung, Familienbonus, Gebrauchtwagenmarkt) und Transparenz & Mitbestimmung (europäische Lieferkettenverantwortung). Er berührt zentral die Berührungsgruppen D (Bürger:innen/Wirtschaft) und A (Lieferant:innen, Lieferketten) sowie B (Finanzpartner:innen) mit klaren, wertbasierten Kriterien. Einzig das Feld A3 (Ökologische Nachhaltigkeit in Lieferketten) bleibt unterbelichtet — keine explizite Forderung nach sozial-ökologischen Standards entlang der EU-Batterieproduktion.

**Schwerpunkte:** D3, D4, A5

## Matrix-Zuordnung (Matrix 2.0 für Gemeinden)

	1	2	3	4	5
A: Lieferant:innen			○		++
B: Finanzen		++			
C: Führung/Verwaltung					

	1	2	3	4	5
D: Bürger:innen			++	++	++
E: Gesellschaft/Natur					

**Legende:** ++ stark fördernd, + fördernd, ○ neutral, – widersprechend, -- stark widersprechend

### Berührte Themenfelder

- **D3:** Fokus auf emissionsfreie Fahrzeuge, Ausschluss von Plug-In-Hybriden [++]
- **D4:** Einkommensgrenzen, Kinderbonus, Social Leasing, Gebrauchtwagenförderung [++]
- **A5:** Forderung nach 'Made in EU' zur Stärkung regionaler Wertschöpfung und industrieller Souveränität [++]
- **B2:** Gezielte Verwendung des Klima- und Transformationsfonds für Gemeinwohlziele [++]
- **D5:** Bidirektionales Laden als Netzstabilitätsbeitrag – technische Teilhabe an Energiewende [++]
- **A3:** Keine konkrete Forderung nach Recyclingquoten, Cobalt- oder Lithium-Abbau-Standards in EU-Lieferketten [○]

### Programmtreue

#### CDU

**Wahlprogramm:** 4.0/10 — Widerspruch zu CDU-Wahlprogramm NRW 2022: Technologieoffenheit bei Klimaschutz und Förderung aller klimafreundlichen Antriebe (inkl. Hybride); Ablehnung von Preisobergrenzen als Marktverzerrung; kein Fokus auf 'Made in EU' als Förderkriterium.

**Parteiprogramm:** 3.0/10 — Widerspricht CDU Grundsatzprogramm 2024: Keine Ausgrenzung von Plug-In-Hybriden (Q7: 'Gaskraftwerke als Brückentechnologie'); Betonung von Mobilitätsfreiheit statt Vorgaben (Q9); keine Priorisierung europäischer Produktionsstandards über globale Wettbewerbsfähigkeit.

#### CSU

**Wahlprogramm:** 0.0/10 — Keine Quellen im Index — Bewertung nicht möglich.

**Parteiprogramm:** 0.0/10 — Keine Quellen im Index — Bewertung nicht möglich.

#### AfD

**Wahlprogramm:** 0.0/10 — Keine Quellen im Index — Bewertung nicht möglich.

**Parteiprogramm:** 0.0/10 — Keine Quellen im Index — Bewertung nicht möglich.

#### SPD

**Wahlprogramm:** 8.0/10 — Hohe Übereinstimmung mit SPD NRW 2022: Klimaneutralität 2040, soziale Gerechtigkeit, Tariftreue bei Vergaben, 13€ Mindestlohn impliziert Kaufkraftstärkung; familienorientierte Förderung passt zum Schwerpunkt 'Soziale Gerechtigkeit'.

**Parteiprogramm:** 7.0/10 — Stimmt mit Hamburger Programm überein: Soziale Gerechtigkeit (Q11), ökologische Verantwortung (Q13, Q14), aber weniger explizit zu

europäischer Industriepolitik; Kritik an Atomkraft (Q13) korrespondiert mit Fokus auf erneuerbare Elektromobilität.

### GRÜNE (Antragsteller)

**Wahlprogramm:** 10.0/10 — Der Antrag ist eine direkte Umsetzung des GRÜNEN Wahlprogramms NRW 2022: Klimaneutralität vor 2040, Kohleausstieg 2030, 365€-Ticket, Fahrradland NRW, Gemeinwohlorientierung, regionale Wertschöpfung und soziale Teilhabe.

**Parteiprogramm:** 10.0/10 — Vollständige Übereinstimmung mit Grünes Grundsatzprogramm 2020: Ökologie als Menschheitsaufgabe (Q1), soziale Gerechtigkeit (Q3), Demokratie & Partizipation (Q2), regionale Wertschöpfung (Q4), planetare Grenzen (Q1).

### LINKE

**Wahlprogramm:** 0.0/10 — Keine Quellen im Index — Bewertung nicht möglich.

**Parteiprogramm:** 0.0/10 — Keine Quellen im Index — Bewertung nicht möglich.

### BSW

**Wahlprogramm:** 0.0/10 — Keine Quellen im Index — Bewertung nicht möglich.

**Parteiprogramm:** 0.0/10 — Keine Quellen im Index — Bewertung nicht möglich.

### FDP

**Wahlprogramm:** 2.0/10 — Widerspricht FDP NRW 2022: Technologieoffenheit, kein Verbote, Bürokratieabbau; Preisobergrenzen und Einkommensgrenzen widersprechen Marktfreiheit und Eigenverantwortung (Q12).

**Parteiprogramm:** 1.0/10 — Fundamentalere Widerspruch zu FDP Grundsatzprogramm 2012: Individuelle Freiheit (Q12), Eigenverantwortung vor Staatsverantwortung (Q12), freie Marktwirtschaft (Q12); staatliche Lenkung via Preis- und Einkommensgrenzen wird abgelehnt.

## Verbesserungsvorschläge

#### Original:

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

#### Vorschlag:

die Förderung ausschließlich auf E-Autos aus **europäischer Fertigung mit nachweislich sozial-ökologischen Standards entlang der Batterielieferkette (z. B. EU-Batterieverordnung, Recyclingquoten)** auszurichten

Stärkt A3 (Ökologische Nachhaltigkeit in Lieferketten) und A1 (Menschenwürde in Lieferketten) durch konkrete Anforderungen an menschenrechtliche und ökologische Sorgfaltspflichten.

**Original:**

einen zusätzlichen Zuschlag von 500 Euro pro minderjährigem Kind ohne Begrenzung der Kinderzahl

**Vorschlag:**

einen zusätzlichen Zuschlag von 500 Euro pro minderjährigem Kind **mit einer Staffelung bis maximal 1.500 Euro pro Haushalt**, um soziale Treffsicherheit zu bewahren und finanzielle Belastbarkeit sicherzustellen

Vermeidet unverhältnismäßige Mittelbindung bei Großfamilien und stärkt D4 (Soziale Gerechtigkeit) durch faire Verteilung innerhalb der Zielgruppe.

**Original:**

ein Konzept zur systematischen Entwicklung einer Förderung für den Gebrauchtwagenmarkt für emissionsfreie Fahrzeuge vorzulegen

**Vorschlag:**

ein Konzept zur systematischen Entwicklung einer Förderung für den Gebrauchtwagenmarkt für emissionsfreie Fahrzeuge **mit klarer Laufzeit, Budgetbindung und Prüfung von Batteriezustands-Garantien** vorzulegen

Erhöht Transparenz & Mitbestimmung (D5) und soziale Gerechtigkeit (D4) durch Vertrauensbildung und Absicherung vor Abnutzungsrisiken.

## Zusammenfassung

**Stärken**

- Klare ökologische Zielsetzung (ausschließliche Förderung reiner E-Fahrzeuge)
- Soziale Staffelung mit Einkommens- und Preisobergrenzen
- Fokus auf europäische Wertschöpfung und industrielle Souveränität

**Schwächen**

- Keine konkreten Anforderungen an Lieferkettenstandards (A3)
- Keine Berücksichtigung ländlicher Infrastrukturdefizite bei Ladeinfrastruktur

# Original-Antrag

Drucksache 21/4952

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

Die folgenden Seiten enthalten den unveränderten Originalantrag.

## 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, so dass 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**