

Antrag

der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, René Bochmann, Alexis L. Giersch, Lars Haise, Stefan Henze, Maximilian Kneller, Ulrich von Zons, Carsten Becker, Hans-Jürgen Goßner, Leif-Erik Holm, Dr. Rainer Kraft, Andreas Mayer, Volker Scheurell, Otto Winfried Strauß, Uwe Schulz, Alexander Arpaschi, Adam Balten, Dr. Christina Baum, Christoph Birghan, Joachim Bloch, Erhard Brucker, Marcus Bühl, Boris Gannov, Rainer Groß, Mirco Hanker, Udo Theodor Hemmelgarn, Nicole Hess, Karsten Hilse, Dr. Malte Kaufmann, Kurt Kleinschmidt, Maximilian Kneller, Heinrich Koch, Achim Köhler, Knuth Meyer-Soltau, Denis Pauli, Arne Raue, Dr. Rainer Rothfuß, Bernd Schattner, Lars Schiese, Manfred Schiller, Bernd Schuhmann, Bastian Treuheit, Martina Uhr, Claudia Weiss, Dr. Daniel Zerbin, Jörg Zirwes und der Fraktion der AfD

Bestehende Verbrennerfahrzeuge wertschätzen – Günstige individuelle motorisierte Mobilität für alle Bürger erhalten

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die politischen Entscheidungen auf EU-Ebene und auf nationaler Ebene in Deutschland, massiv gegen Technologieoffenheit im Straßenverkehr und in der Antriebstechnik zu agieren, sind ein fataler Fehler, der für Millionen von Menschen die individuelle Mobilität immens verteuern und verunmöglichen wird.

Die Bundesregierung hat sich dieser Entwicklung in den letzten Legislaturperioden nicht in hinreichender Weise entgegengestellt, sondern treibt diese beständig durch ihre ideologisch getriebene sogenannte „Klimapolitik“ weiter voran. Hier hätte schon längst gegengesteuert und weiteren politischen Fehlentscheidungen auf EU-Ebene mit großem Nachdruck vorgebeugt werden müssen.

Derzeit ist der Gebrauchtwagenmarkt in Deutschland stabil und liegt bei ca. 6,5 Millionen Pkw-Besitzumschreibungen pro Jahr. Damit liegt der Gebrauchtwagenmarkt deutlich über dem Neuwagenmarkt mit ca. 2,8 Millionen Neuzulassungen im Jahr 2025.¹ Reine Elektroautos (BEV) hatten im Jahr 2025 trotz Förderungen² nur einen Anteil von 19,1% bei den Neuzulassungen und können damit weiterhin benzin- und dieselmotorisierte Pkw nicht ersetzen. Auf dem Gebrauchtwagenmarkt sind BEVs dabei weiterhin ein Nischensegment mit lediglich 3,6% Anteil aller Pkw-Besitzumschreibungen.³ Es ist sofort ersichtlich, dass ein Verbot von verbrennungsmotorisch betriebenen Fahrzeugen dramatische Auswirkungen auf den

¹ https://www.kba.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/Fahrzeugzulassungen/2026/pm01_2026_n_12_25_pm_komplett.html

² <https://carbonify.de/blog/e-auto-foerderung-2025>

³ <https://magazin.cubee.expert/adoptionraten-restwerte-was-sagt-der-markt/>

Gebrauchtwagenmarkt haben würde und sowohl Angebot als auch Preise dort immens in die Höhe treiben würde.

Hierbei muss insbesondere auch die soziale Bedeutung günstiger (und das heißt oft auch älterer) Fahrzeuge für die Teilnahme sozial schlechter gestellter Bürger an der individuellen motorisierten Mobilität und damit auch am Verkehr im Allgemeinen hervorgehoben werden. Vor allem in ländlich geprägten Regionen sind die Bürger auf das Automobil angewiesen.

Aus diesen Aspekten, neben dem gesamtwirtschaftlichen Schaden und der Vernichtung von hunderten tausenden Arbeitsplätzen in der Automobil- und Zuliefererindustrie, den die klimaideologisch und planwirtschaftlich motivierte Transformation im Automobilsektor anrichtet, ist es immens wichtig, dass die deutsche Bundesregierung sich konsequent für den Erhalt des Verbrennungsmotors und gegen radikale staatliche Markteingriffe, wie Technologieverbote über CO₂-Flottengrenzwerte, Zulassungsverbote, Abgasnormen (Euro-7) und Kreislaufwirtschaft-/Altautoverordnungen ausspricht, die direkt oder indirekt verbrennungsmotorisch betriebene Fahrzeuge verbieten oder deren Betrieb unmöglich machen.

Ein weiteres Beispiel, bei dem die EU in ihrer Gesetzgebung offensichtlich die Konsequenzen nicht berücksichtigt hat, ist das eCall-System und seine Abhängigkeit von dem 2G-Mobilfunknetz. So führt der ADAC aus, dass die Abschaltung der Mobilfunkstandards 2G und 3G die Wirksamkeit des 112 eCalls insgesamt bedrohen kann. Ohne 2G-Mobilfunknetz in Deutschland wären „voraussichtlich Millionen Autos betroffen, die nicht mehr automatisch um Hilfe rufen könnten“. Eine Umrüstung auf 4G oder 5G kann dabei vielfach nicht mit vertretbarem Aufwand durchgeführt werden. Es droht für die Halter das Risiko, dass diese Fahrzeuge die Betriebserlaubnis verlieren und an der Hauptuntersuchung scheitern. Laut TÜV soll zwar der Wegfall nicht als erheblicher Mangel bewertet werden, er stellt jedoch fest, dass die Klassifizierung der Mängel dem Ordnungsgeber obliegt und die EU bereits an neuen Vorgaben arbeitet. Der ADAC führt hierzu aus: „Die EU und die Bundesrepublik Deutschland sollten sicherstellen, dass der automatische Notruf so lange funktioniert, wie damit ausgestattete Fahrzeuge in nennenswerter Zahl am Verkehr teilnehmen. Sollte dies nicht möglich sein, so darf der nicht mehr funktionsfähige eCall bei der Hauptuntersuchung nicht beanstandet werden – denn Fahrzeughalter haben keinen Einfluss auf die Verfügbarkeit von Mobilfunknetzen“.⁴

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung daher auf,

1. jegliche Markteingriffe auf nationaler Ebene zu unterlassen und sich auf der EU-Ebene jenen entgegenzustellen, die den Gebrauchtwagenmarkt gefährden oder die Durchschnittspreise von Gebrauchtwagen künstlich nach oben treiben;
2. bei der individuellen motorisierten Mobilität die soziale Komponente der Teilhabe von allen Bürgern am Pkw-Verkehr immer im Blick zu behalten und von politischen Maßnahmen abzusehen, die dieser entgegenstehen;
3. die Zukunft des Verbrennungsmotors in Deutschland dauerhaft und ohne Enddatum zu sichern;
4. gute und bezahlbare Mobilität zur obersten Maxime im Bereich der Individualmobilität und des Güterverkehrs per Lkw zu machen;
5. schnellstmöglich dem Bundestag eine Initiative vorzulegen, mit der die hohen staatlichen Abgaben auf Energie deutlich reduziert werden und die Energiesteuer auf Sprit, Gas und Öl sowie die Stromsteuer auf ein Minimum gesenkt wird;

⁴ https://www.focus.de/auto/ratgeber/keine-notruf-funktion-bei-millionen-von-autos-was-das-fuer-sie-beim-tuev-bedeutet_f364f110-6d7f-4e0b-b1f4-9ade5f3b1114.html

6. schnellstmöglich dem Bundestag eine Initiative vorzulegen, mit der das Gesetz über einen nationalen Zertifikatehandel für Brennstoffemissionen (Brennstoffemissionshandelsgesetz – BEHG) aufgehoben wird und alle durch das BEHG ermächtigten Verordnungen ebenso aufgehoben werden, um die nationale CO₂-Bepreisung zu beenden und sich dafür einzusetzen die CO₂-Bepreisung auf EU-Ebene abzuschaffen;
7. sich auf EU-Ebene konsequent dafür einzusetzen, dass
 - a. die Verbrauchsvorgaben für die Fahrzeugflotten der Hersteller ausgesetzt werden,
 - b. alle Verbote gegen Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren zurückgenommen werden und damit Technologieoffenheit im Markt und den Wettbewerb um die preiswertesten Produkte wirklich zu gewährleisten,
 - c. alle Versuche zu beenden, Kraftfahrzeuge durch über das technisch sinnvolle Maß hinausgehende Emissionsvorschriften zu verteuern,
 - d. nur technologisch mit angemessenem Aufwand umsetzbare Absenkungen der Schadstoff-Grenzwerte und realistische Testbedingungen vorgeschrieben werden, sodass es nicht zu einem Verbrenner-Aus durch die Hintertür kommt;
 - e. Vorschriften zur Kreislaufwirtschaft die Produktion von Kraftfahrzeugen nicht unnötig verteuern,
 - f. keine solchen oder vergleichbaren Vorschriften ein verfrühtes Ende der Lebensdauer von Kraftfahrzeugen bewirken (politische Obsoleszenz),
 - g. im Sinne der sozialen Teilhabe darauf geachtet wird, dass durch steigende Anforderungen keine signifikante Verteuerung von Kraftwagen zu Lasten von Verbrauchern stattfindet,
 - h. im Sinne der Wettbewerbsfähigkeit des Industriestandortes Deutschland die möglichen Auswirkungen von EU-Regulierungen auf die Wettbewerbsfähigkeit sowie Arbeitsplätze in der Automobilindustrie ernsthaft geprüft werden und auch daran ihre Positionierung in Brüssel auszurichten;
8. sicherzustellen, dass ein nicht mehr funktionsfähiger eCall bei der Hauptuntersuchung nicht beanstandet werden darf, wenn die Funktion ausschließlich durch die Abschaltung der Mobilfunknetze nicht mehr gegeben ist, da dies außerhalb des Einflussbereiches von Fahrzeughalter und Hersteller liegt.

Berlin, den 9. Juni 2026

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion