Deutscher Bundestag **Drucksache 21/8557**

21. Wahlperiode 13.10.2026

Antrag

der Abgeordneten Adam Balten, Steffen Kotré, Dr. Malte Kaufmann, Dirk Brandes, Enrico Komning, Raimond Scheirich, Uwe Schulz, Mathias Weiser, Manfred Schiller, Lars Haise, Thomas Korell, Alexander Arpaschi, Dr. Christoph Birghan, Joachim Bloch, Erhard Brucker, Thomas Dietz, Tobias Ebenberger, Alexis L. Giersch, Rainer Groß, Udo Theodor Hemmelgarn, Karsten Hilse, Dr. Michael Kaufmann, Martina Kempf, Kurt Kleinschmidt, Heinrich Koch, Achim Köhler, Manuel Krauthausen, Knuth Meyer-Soltau, Arne Raue, Dr. Rainer Rothfuß, Volker Scheurell, Bastian Treuheit, Martina Uhr, Sven Wendorf, Wolfgang Wiehle, Kay-Uwe Ziegler, Jörg Zirwes und der Fraktion der AfD

Technologieoffenheit im Verkehrssektor gewährleisten – Privilegierung der Elektromobilität beenden

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Laut einer Analyse der Prüfungs- und Beratungsgesellschaft EY von Januar 2026 kostet der Hochlauf der E-Mobilität den deutschen Staat bis zum Jahr 2030 insgesamt mehr als 39 Milliarden Euro.[1] Allein die Einnahmeausfälle bei den Energiesteuern summieren sich für den Zeitraum 2025 bis 2030 auf kumuliert 29,8 Milliarden Euro. Nicht in dieser Summe enthalten sind die erheblichen Kosten des staatlich geförderten Ausbaus der Ladeinfrastruktur sowie die Subventionierung privater Wallboxen aus Steuermitteln sowie die Subventionen für die zwischenzeitlich abgeschaffte Elektroauto-Kaufprämie, bei der sich die Kosten auf mehr als 10 Milliarden Euro summierten.[2] Hinzu kommt die Treibhausgasminderungsquote (THG-Quote), deren Erlöse an die Halter von Elektrofahrzeugen ausgeschüttet werden, und zwar unabhängig davon, ob das Fahrzeug überhaupt bewegt wird. Der deutsche Strommix wird auch zukünftig in erheblichem Umfang aus Kohle und Gas erzeugt; die im Rahmen der THG-Quote gehandelten Zertifikate bilden diesen Umstand nicht ab: Der zum Laden verwendete Strom stammt nicht ausschließlich, aber zu einem relevanten Teil aus konventionellen Energiequellen.

Zu einem ähnlichen Ergebnis kommt eine im September 2026 veröffentlichte Studie der TU München. Sie analysiert den gesamten Lebenszyklus der Fahrzeuge, einschließlich der Emissionen der bei Herstellung und dem üblichen Strommix, mit dem diese geladen werden. Die TU kritisiert daher explizit die „substanzielle Fehlsteuerung

---

1 www.ey.com/de_de/newsroom/2026/01/ey-kosten-der-elektrifizierung-2025

2 Drucksache 20/11893

der EU-Regulatorik im Automobil-Bereich“. Laut der Studie reduzieren Elektrofahrzeuge die Emissionen im Schnitt lediglich um 41 Prozent. Selbst in den günstigsten berechneten Fällen werden Emissionen freigesetzt. In Extremfällen können die elektrisch betriebenen Fahrzeuge sogar bis zu 21 Prozent mehr Emissionen verursachen als der Einsatz vergleichbarer Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor. Der Großteil der Emissionen wird durch die „emissionsfreien“ Elektrofahrzeuge also gar nicht vermieden, sondern lediglich von der Straße in Kraftwerke und Fabriken verlagert.[3]

Dennoch wird das Elektrofahrzeug rechnerisch als emissionsfrei behandelt und der Halter erhält die Prämie; unabhängig davon, mit welchem Strommix tatsächlich geladen wird oder wie viel Emissionen bei der Produktion freigesetzt wurden. Es ist folglich unmöglich, vermutete positive Auswirkungen auf das Klima zu messen. Die Bundesregierung nimmt damit milliardenschwere Belastungen für den Staatshaushalt in Kauf, ohne den kausalen Beitrag der eingesetzten Fördermittel Emissionsvermeidung belastbar quantifizieren zu können.

Angesichts der angespannten Haushaltslage, der anhaltenden Wirtschaftskrise und zahlreicher ungelöster struktureller Herausforderungen bei Energiepreisen, Steuern, Bürokratie, Infrastruktur und innerer Sicherheit ist es unverantwortlich, weitere Milliarden in die Herbeiführung einer sogenannten „Verkehrswende“ bzw. Umstellung auf Elektrofahrzeuge als dominante Antriebsform zu investieren.

Der vom Wirtschaftsministerium beauftragte Evaluationsbericht (Fraunhofer ISI/Technopolis, 2024) belegt für den bisherigen Umweltbonus Mitnahmeeffekte von 33 bis 50 Prozent, da Käufer die Fahrzeuge auch ohne Förderung erworben hätten. Besonders deutlich zeigte sich dies Ende 2023, als der BEV-Anteil an den Monatszulassungen kurzzeitig auf knapp 35 Prozent stieg, nach Förderende im Jahr 2024 aber auf etwa 10 Prozent einbrach. Jede vermiedene Tonne CO_2 verursachte dabei Kosten von rund 319 Euro[4]; fast das Fünffache des Börsenpreises. Die Förderung weist zudem eine gravierende soziale Schieflage auf: 33 Prozent der Empfänger verfügten über ein monatliches Nettoeinkommen von über 6.000 Euro[5], während einkommensschwächere Haushalte durch den Ausschluss von Gebrauchtwagen faktisch von der Förderung abgeschnitten waren.

Trotz dieser erheblichen fiskalischen Belastungen wird die Förderung mit der Kaufprämie 2026 erneut aufgenommen, zu allem Überfluss, ohne sicherzustellen, dass die eingesetzten Steuermittel zumindest deutschen Wertschöpfungsketten zugutekommen. Weder bestehen wirksame Local-Content-Vorgaben, wodurch die eingesetzten Bundesmittel vorrangig ausländische Fahrzeughersteller subventionieren werden, noch liegt ein belastbarer Nachweis über den Nutzen der Maßnahme vor, während die Maßnahme selbst unter dem Gesichtspunkt der CO_2-Vermeidung ineffizient ist.[6] Marktdaten des ersten Quartals 2026 belegen bereits die Konsequenzen: Während die heimische Industrie Marktanteile verliert und zehntausende Arbeitsplätze akut gefährdet sind, sind chinesische Hersteller wie BYD (+ 339 Prozent) und Leapmotor (+ 326 Prozent) die größten Gewinner auf dem deutschen Privatmarkt[7]. Der amerikanische Hersteller Tesla wirbt ebenfalls bereits mit den Fördermaßnahmen der Regie-

[3] www.tum.de/aktuelles/alle-meldungen/pressemitteilungen/details/tum-studie-zeigt-substanzielle-fehlsteuerung-der-eu-regulatorik-im-automobil-bereich

[4] www.spiegel.de/mobilitaet/elektroautos-kaufpraemie-ging-ueberwiegend-an-gutverdiener-a-da84da9e-339a-4453-9169-550c57c3fa0f

[5] www.elektroauto-news.net/news/umweltbonus-kaufpraemie-elektroauto-auswertung

[6] www.handelsblatt.com/politik/deutschland/mobilitaet-eauto-praemie-foerdert-importe-aus-china-warnen-experten/100185779.html

[7] https://auto-institut.de/presse/neuzulassungstrends-in-deutschland-q1-2026/

rung.[8] Deutsche Steuergelder subventionieren damit unmittelbar die Deindustrialisierung Deutschlands.[9]

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. die staatliche Subventionierung der Elektromobilität sofort zu beenden und hierfür die E-Auto-Kaufprämie 2026 sofort einzustellen, einschließlich der Förderung von Plug-In-Hybriden und Fahrzeugen mit Range Extender und noch nicht rechtlich gebundene Haushaltsmittel zu sperren;
2. alle steuerlichen Sondervorteile für Elektrofahrzeuge zu beenden und zu einer technologieneutralen Besteuerung zurückzukehren und hierfür
   a. die vergünstigte Dienstwagenbesteuerung für Elektrofahrzeuge abzuschaffen,
   b. die Kfz-Steuerbefreiung für Elektrofahrzeuge zu streichen und eine technologieneutrale Besteuerung auf Basis von Fahrzeuggewicht und tatsächlichem Energieverbrauch einzuführen,
   c. alle Förderprogramme für gewerbliche Elektroflotten zu streichen,
   d. die besondere degressive Abschreibung für neu angeschaffte betriebliche Elektrofahrzeuge aufzuheben und zu den allgemeinen Abschreibungsregeln zurückzukehren;
3. die THG-Quote abzuschaffen;
4. die Förderung privater Wallboxen sowie technologiespezifische Bundesprogramme zum Aufbau von Ladeinfrastruktur zu beenden und den weiteren Ausbau grundsätzlich privatwirtschaftlich und diskriminierungsfrei zu organisieren;
5. eine lückenlose Erfolgskontrolle der bisherigen Elektromobilitätsförderung durchzuführen ein unabhängiges wissenschaftliches Gutachten zur kausalen Wirkung der bisherigen Förderung auf NO_2, PM10 und Ozon zu beauftragen, unter ausdrücklicher Einbeziehung des Titrationseffekts sowie der nicht abgasbedingten Emissionen aus Reifen-, Brems- und Fahrbahnabrieb (Feinstaub und ultrafeine Partikel) unter Berücksichtigung des höheren Fahrzeuggewichts von Elektrofahrzeugen;
6. den Grundsatz der Technologieneutralität verbindlich zu verankern und
   a. staatliche Fördermaßnahmen zugunsten einzelner Antriebstechnologien ohne unabhängigen Wirkungsnachweis künftig auszuschließen,
   b. auf EU-Ebene darauf hinzuwirken, dass die verbindlichen CO_2-Flottengrenzwerte für Kraftfahrzeuge aufgehoben und die Zuständigkeit für die Regulierung von Emissionsstandards im Fahrzeugsektor gemäß dem Subsidiaritätsprinzip an die Mitgliedstaaten zurückgegeben wird.

Berlin, den 13. Oktober 2026

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

[8] www.tesla.com/de_de/support/incentives

[9] https://live.deutsche-boerse.com/nachrichten/Berater-E-Auto-Kaufpraemie-foerdert-auch-Importe-aus-China-ca01e41b-8331-40a4-9313-fb55d0fdda42

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