

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Hauke Finger, Kay Gottschalk, Iris Nieland, Torben Braga, Christian Douglas, Rainer Groß, Jörn König, Reinhard Mixl, Marcel Queckemeyer, Diana Zimmer und der Fraktion der AfD

Förderung von Elektrofahrzeugen durch die E-Auto-Prämie und Kfz-Steuerbefreiung – Fördervolumen, Ausnutzung, durchschnittliche Förderhöhe, Automarken sowie Klimawirkung

Die Bundesregierung hat mit Wirkung zum 1. Januar 2026 ein neues E-Auto-Förderprogramm mit sozialer Staffelung aufgelegt. Seit dem 19. Mai 2026 können Privatpersonen bei Neuzulassung eines batterieelektrischen Fahrzeugs oder förderfähiger Plug-in-Hybride bzw. Range-Extender je nach Haushaltseinkommen und Familiengröße Zuschüsse zwischen 1 500 und 6 000 Euro beantragen. Die Förderung ist sozial gestaffelt: Die Einkommensgrenze liegt bei 80 000 Euro zu versteuerndem Haushaltsjahreseinkommen (mit Kindern bis 90 000 Euro). Zusätzlich gibt es Zuschläge von jeweils 1 000 Euro bei Einkommen unter 60 000 bzw. 45 000 Euro sowie 500 Euro pro Kind (max. zwei Kinder). Insgesamt stehen für den Zeitraum 2026 bis 2029 Mittel in Höhe von drei Milliarden Euro zur Verfügung, mit denen nach Schätzung des Ministeriums rund 800 000 Fahrzeuge gefördert werden sollen. Die Förderung gilt rückwirkend und kann sowohl für den Kauf als auch für das Leasing von Neuwagen beantragt werden (vgl. www.bundesumweltministerium.de/pressemitteilung/neues-e-auto-foerderprogramm-mit-sozialer-staffelung-zuschuesse-fuer-neuzulassungen-ab-1-januar-2026).

Bereits seit Mai 2016 bestand mit dem sogenannten Umweltbonus ein staatliches Förderprogramm für Elektrofahrzeuge und Plug-in-Hybride, das über das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) abgewickelt wurde. Die Prämie wurde mehrfach erhöht und durch die sogenannte Innovationsprämie (2020) im Rahmen des Corona-Konjunkturpakets zeitweise verdoppelt (staatlicher Anteil bis zu 6 000 Euro). Der Umweltbonus wurde zuletzt bis Ende 2025 verlängert, jedoch am 17. Dezember 2023 überraschend vorzeitig beendet (vgl. www.bafa.de/DE/Energie/Energieeffizienz/Elektromobilitaet/Neuen_Antrag_stellen/neuen_antrag_stellen.html).

Zusätzlich existiert seit 2011 eine Kfz-Steuerbefreiung für reine Elektrofahrzeuge, die ursprünglich für bis zu zehn Jahre galt und zuletzt bis zum 31. Dezember 2035 verlängert wurde (gilt für Fahrzeuge mit Erstzulassung bis 31. Dezember 2030, vgl. www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/e-autos-steuerfrei-2389328).

In der öffentlichen und fachlichen Diskussion wird die erneute Einführung einer E-Auto-Förderung zunehmend kritisch hinterfragt. Der renommierte Automobil-experte Prof. Dr. Ferdinand Dudenhöffer hat die staatliche Förderung als unnötige Steuergeldverschwendung bezeichnet und betont, dass der Markt die gestiegene Nachfrage nach Elektrofahrzeugen bereits selbst regeln

könne auch aufgrund höherer Spritpreise und gesunkener Neuwagenpreise. Er kritisiert die Ausgabe von Steuermitteln mit den Worten „Schade um das Steuergeld, das nun an anderer Stelle wieder eingespart werden muss“ (vgl. www.welt.de/politik/deutschland/article6a0c1763f6bf6bb9ff0b0d20/e-auto-praemie-schade-um-das-steuergeld-kritisiert-ferdinand-dudenhoeffer.html).

Angesichts der erheblichen öffentlichen Mittel, die in die Förderung von Elektrofahrzeugen fließen und andauernder Haushaltskrisen der Regierung, stellt sich den Fragestellern die Frage nach dem tatsächlichen Umfang und der Verteilung der Förderung, der durchschnittlichen Höhe der Prämien pro Fahrzeug, der Verteilung auf einzelne Automarken, der konkreten klimapolitischen Wirksamkeit sowie den damit verbundenen fiskalischen Auswirkungen auf Bund und Länder. Eine fundierte Bewertung der Förderpolitik erfordert in den Augen der Fragesteller transparente Angaben zu diesen zentralen Aspekten.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie hoch war das insgesamt zur Verfügung gestellte und tatsächlich ausgezahlte Fördervolumen des Umweltbonus einschließlich der Innovationsprämie in den Jahren 2016 bis 2023 (bitte tabellarisch nach Jahren, Einzelplänen, Kapiteln und Titeln) und wie viele Elektrofahrzeuge (Batterieelektrische Fahrzeuge [BEV] und Plug-in Hybrid Electric Vehicle [PHEV]) wurden in diesem Zeitraum mit diesen Mitteln gefördert (bitte eine jahresweise Aufschlüsselung vornehmen)?
2. Wie hoch war die durchschnittliche Förderprämie pro gefördertem Elektrofahrzeug in den Jahren 2016 bis 2023 (bitte die durchschnittliche Prämienhöhe für jedes Jahr getrennt angeben und zusätzlich bitte, soweit möglich, eine Gruppierung nach deutschen und ausländischen Herstellern z. B. Tesla, chinesische Marken vornehmen)?
3. Für welche Automarken bzw. Hersteller wurde der Umweltbonus in den Jahren 2016 bis 2023 verwendet (bitte die Anzahl der geförderten Elektrofahrzeuge je Automarke sowie den prozentualen Anteil an der Gesamtzahl der geförderten Fahrzeuge für den gesamten Zeitraum 2016 bis 2023 angeben, absolute Zahlen und Werte in Prozent)?
4. Wie hat sich die Inanspruchnahme des Umweltbonus auf die einzelnen Bundesländer verteilt (bitte für den Zeitraum 2016 bis 2023 die Anzahl der geförderten Elektrofahrzeuge und das Fördervolumen je Bundesland angeben (absolut und in Prozent zum Bundesdurchschnitt)?
5. Wie viele Anträge auf den Umweltbonus wurden zwischen 2016 und 2023 insgesamt gestellt und bewilligt, und wie hoch war die Ausnutzungsquote des jeweils zur Verfügung stehenden Fördervolumens (in Prozent)?
6. Wie hoch ist das insgesamt vorgesehene Fördervolumen des neuen sozial gestaffelten E-Auto-Förderprogramms für den Zeitraum 2026 bis 2029 (bitte die zugrunde liegenden Annahmen erläutern)?
7. Wie viele Elektrofahrzeuge plant bzw. schätzt die Bundesregierung in diesem Zeitraum zu fördern?
8. Welche durchschnittliche Förderprämie pro Antragsteller bzw. pro gefördertem Elektrofahrzeug erwartet die Bundesregierung im Rahmen des neuen Förderprogramms (falls möglich, bitte eine Differenzierung nach deutschen und ausländischen Marken vornehmen)?
9. Für welche Automarken bzw. Hersteller erwartet die Bundesregierung, dass das neue Förderprogramm hauptsächlich genutzt wird (Bitte um eine Schätzung der Verteilung der geförderten Fahrzeuge auf die einzelnen Hersteller, in Prozent und absolut, soweit möglich)?

10. Wie viele Anträge auf das neue sozial gestaffelte E-Auto-Förderprogramm erwartet die Bundesregierung im Jahr 2026 sowie im gesamten Förderzeitraum 2026 bis 2029?
Wie hoch wird die Ausnutzungsquote des Fördervolumens geschätzt (in Prozent und bitte zusätzlich eine qualitative oder quantitative Einschätzung abgeben sowie den Anteil der Käufe in Prozent angeben, die ohne die Förderung nicht stattgefunden hätten)?
11. Inwieweit wird nach Einschätzung der Bundesregierung das neue Förderprogramm ab 2026 die Nachfrage nach Elektrofahrzeugen zusätzlich erhöhen (möglichst quantifiziert in Prozent oder absoluten Zahlen)?
12. Wie hoch waren die Mindereinnahmen im Bundeshaushalt durch die Kfz-Steuerbefreiung und durch die von den Kraftstoffenergiesteuern bzw. CO₂-Abgaben verschiedenen Abgaben verglichen mit der Stromsteuer für reine Elektrofahrzeuge in den Jahren 2016 bis 2025 (bitte in Jahresscheiben angeben)?
13. In welcher Höhe werden voraussichtlich Mindereinnahmen im Bundeshaushalt durch die Kfz-Steuerbefreiung und durch die von den Kraftstoffenergiesteuern bzw. CO₂-Abgaben verschiedenen Abgaben verglichen mit der Stromsteuer für reine Elektrofahrzeuge in den Jahren 2026 bis 2030 bzw. bis 2035 entstehen (bitte nach Jahresscheiben getrennt angeben)?
14. Plant die Bundesregierung, die Kfz-Steuerbefreiung und die geänderte Abgabenbelastung der Energieträger (siehe Fragen 12 und 13) für reine Elektrofahrzeuge über das Jahr 2035 hinaus zu verlängern (bitte den Beitrag soweit möglich quantitativ in vermiedenen Tonnen CO₂-Äquivalenten angeben, die Methodik erläutern und die geschätzten Kosten pro vermiedener Tonne CO₂ nennen)?
15. Welchen konkreten Beitrag leistet bzw. leistete die staatliche Förderung von Elektrofahrzeugen nach Einschätzung der Bundesregierung zur Erreichung der sogenannten Klimaziele Deutschlands und zur Reduktion von CO₂-Emissionen im Verkehrssektor?
16. Wie hat sich die Zahl der Neuzulassungen von Elektrofahrzeugen in den Jahren vor und nach Einführung bzw. Wiederaufnahme der jeweiligen Förderinstrumente entwickelt (möglichst mit Veränderungsraten in Prozent)?
17. Plant die Bundesregierung eine Evaluierung der Wirksamkeit des Umweltbonus (2016 bis 2023) sowie des neuen sozial gestaffelten E-Auto-Förderprogramms, und falls ja, zu welchem Zeitpunkt, mit welchen Methoden und anhand welcher Kriterien soll diese Evaluierung erfolgen?
18. Hat sich die Bundesregierung zu der Kritik, die staatliche E-Auto-Förderung stelle eine ineffiziente Verwendung von Steuermitteln dar, insbesondere angesichts gesunkener Batteriepreise, gestiegener Marktnachfrage und der Möglichkeit einer weitgehend marktgesteuerten Entwicklung (vgl. Vorbemerkung), eine Positionierung erarbeitet und wenn ja, wie lautet diese?
19. Welche weiteren direkten oder indirekten staatlichen Subventionen, Förderprogramme, Steuervergünstigungen oder sonstigen Unterstützungsmaßnahmen gibt es gegebenenfalls derzeit für Hersteller oder Käufer von Elektrofahrzeugen in Deutschland (bitte tabellarisch auflisten mit Angabe

des jeweiligen Fördervolumens, der Begünstigten, der Fördergegenstände sowie der zuständigen Ministerien für die Jahre 2020 bis 2026)?

Berlin, den 20. Oktober 2026

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.