Deutscher Bundestag **Drucksache 21/9296**

21. Wahlperiode 19.11.2026

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Beschlussempfehlung und Bericht

des Verkehrsausschusses (15. Ausschuss)

zu dem Antrag der Abgeordneten Agnes Conrad, Lorenz Gösta Beutin, Luigi Pantisano, weiterer Abgeordneter und der Fraktion Die Linke
– Drucksache 21/6524 –

Elektro-Autos bezahlbar machen – Förderung von E-Fahrzeugen sozial und ökologisch neu ausrichten

A. Problem

Die Initianten haben einen Antrag eingebracht mit der Forderung, ein Programm über die Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) für vergünstigtes Leasing von E-Fahrzeugen („soziales Leasing“) aufzulegen, um Haushalte mit geringem Einkommen sowie Familien zu unterstützen. Förderfähigkeit solle dabei nur für batterieelektrische, alltagstaugliche und familiengeeignete Fahrzeuge im unteren und mittleren Preissegment gegeben sein. Gefördert werden solle auch der Erwerb gebrauchter batterieelektrischer Fahrzeuge.

B. Lösung

Ablehnung des Antrags mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, AfD und SPD gegen die Stimmen der Fraktion Die Linke bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

C. Alternativen

Annahme des Antrags.

D. Kosten

Die Kosten wurden im Ausschuss nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

den Antrag auf Drucksache 21/6524 abzulehnen.

Berlin, den 11. November 2026

Der Verkehrsausschuss

Tarek Al-Wazir	**Isabel Cademartori**
Vorsitzender	Berichterstatterin

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Bericht der Abgeordneten Isabel Cademartori

I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf **Drucksache 21/6524** in seiner 89. Sitzung am 9. Juli 2026 beraten und dem Verkehrsausschuss zur federführenden Beratung sowie dem Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz, dem Ausschuss für Wirtschaft und Energie sowie dem Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit zur Mitberatung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Mit dem vorliegenden Antrag soll die Bundesregierung aufgefordert werden, ein Programm über die Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) für vergünstigtes Leasing von E-Fahrzeugen („soziales Leasing“) aufzulegen, um Haushalte mit geringem Einkommen sowie Familien zu unterstützen. Förderfähig sollen dabei nur batterieelektrische, alltagstaugliche und familiengeeignete Fahrzeuge im unteren und mittleren Preissegment sein. Gefördert werden solle auch der Erwerb gebrauchter batterieelektrischer Fahrzeuge.

III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Der **Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz** hat den Antrag auf Drucksache 21/6524 in seiner 58. Sitzung am 4. November 2026 beraten und hat mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, AfD und SPD gegen die Stimmen der Fraktion Die Linke bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN beschlossen, dessen Ablehnung zu empfehlen.

Der **Ausschuss für Wirtschaft und Energie** hat den Antrag auf Drucksache 21/6524 in seiner 57. Sitzung am 4. November 2026 beraten und hat mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, AfD und SPD gegen die Stimmen der Fraktion Die Linke bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN beschlossen, dessen Ablehnung zu empfehlen.

Der **Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit** hat den Antrag auf Drucksache 21/6524 in seiner 47. Sitzung am 4. November 2026 beraten und hat mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, AfD und SPD gegen die Stimmen der Fraktion Die Linke bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN beschlossen, dessen Ablehnung zu empfehlen.

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Verkehrsausschuss hat den Antrag auf Drucksache 21/6524 in seiner 42. Sitzung am 11. November 2026 beraten.

Die **Fraktion der CDU/CSU** betonte, Elektromobilität müsse bezahlbar sein. Mit der Kaufprämie für Elektrofahrzeuge habe man die richtigen Voraussetzungen geschaffen. Das zeigten auch die Daten. Etwa drei Viertel der bewilligten Förderanträge beträfen Haushalte mit einem Jahreseinkommen von bis zu 60.000 Euro. Weiterhin bezögen sich 90 Prozent der Bewilligungen auf reine Elektrofahrzeuge.

Diese Fakten zeigten, das Förderprogramm gehe in die richtige Richtung, mit wenig Bürokratie und einem großen Spielraum für den Markt. Dirigistisches Vorgehen sei nicht erforderlich. Mit der Aufstockung der Förderung für 2027 komme der Haushaltsgesetzgeber der großen Nachfrage nach diesem Förderprogramm nach. Wichtig sei, im Auge zu behalten, wie es nach dem Auslaufen des Förderprogramms weitergehe. Eine „Abbruchkante“ müsse verhindert werden.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Der Gebrauchtwagenmarkt müsse ebenfalls in den Blick genommen werden. Derzeit wachse der Bestand an Elektrofahrzeugen. Die Menschen stellten sich nicht mehr wie bisher die Frage nach der Reichweite von Elektrofahrzeugen. Sie fragten sich eher, ob sie ein solches Fahrzeug als Gebrauchtwagen verkaufen könnten. Auch diese Frage werde gerade vom Markt beantwortet. Wichtig sei dabei aber natürlich, dass Käufer etwa über den Zustand der Batterie verlässlich informiert würden.

Man nehme den sozialpolitischen Fokus der antragstellenden Fraktion, der sich in dem Antrag spiegle, zur Kenntnis, verweise aber darauf, dass mit dem bisherigen Handeln das Ziel, die Elektromobilität zu stärken, auch unter sozialen Gesichtspunkten, messbar erreicht werde.

Die **Fraktion der AfD** schickte vorweg, sie sei gegen die einseitige Förderung der Elektromobilität. Im Übrigen lasse der vorliegende Antrag die Prioritäten der antragstellenden Fraktion erkennen. Diese lägen offensichtlich nicht darin, Wohlstand im Land zu schaffen. Auch die Sozialpolitik und die Menschen mit geringem Einkommen hätten für die Fraktion Die Linke keine Priorität. Vielmehr gehe es der Fraktion Die Linke nur darum, die negativen Folgen der prioritären Klima- und Verkehrswendepolitik abzumildern.

Sie betonte, sie sei gegen diese politisch motivierte Verteuerung des Lebens aller Bürgerinnen und Bürger in Deutschland und die damit einhergehende Deindustrialisierung Deutschlands.

Die antragstellende Fraktion fordere mit ihrem Antrag, die Probleme der Verkehrswende mit Geld zu lösen. Die E-Mobilität werde aber nicht dadurch bezahlbar, dass das Steuergeld, das den Bürgerinnen und Bürgern erst abgenommen werde, anschließend umverteilt und ihnen dann zu einem geringeren Teil zurückgegeben werde, damit sie sich davon gebrauchte Fahrzeuge kaufen könnten.

Auch die Forderung, nur noch Fahrzeuge zuzulassen, die für die Masse der Bevölkerung alltagstauglich sei, sei falsch. Sie spricht sich für Technologieoffenheit aus. Die Bürgerinnen und Bürger müssten ihr Fahrzeug frei wählen dürfen.

Die **Fraktion der SPD** betonte, die Sozialkomponente spiele in dem Förderprogramm der aktuellen Bundesregierung eine größere Rolle als im Programm der vorherigen Bundesregierung. Derzeit liege die Jahreseinkommensgrenze für die Förderung zwar bei 80.000 Euro je Haushalt. 52 Prozent der positiven Bescheide gingen aber an Haushalte aus der untersten Einkommensstufe mit einem Jahreseinkommen von bis 45.000 Euro. Bisher lägen weniger als 3.000 Anträge von Haushalten vor, die den höchsten Einkommensstufen zuzurechnen seien. Das derzeitige Programm habe eine starke soziale Wirkung.

Das Programm sei sehr erfolgreich. Bis Anfang Oktober 2026 seien mehr als 100.000 Förderanträge bewilligt worden. 430 Millionen Euro seien bereits ausgezahlt worden. 90 Prozent der geförderten Fahrzeuge seien reine Elektrofahrzeuge. Die Nachfrage sei nach wie vor hoch. Der Bund habe den Ansatz für 2027 deswegen auch verdoppelt.

Der Markt für Elektrofahrzeuge entwickle sich stark. Im September seien über 88.000 neue Elektrofahrzeuge zugelassen worden, mehr als doppelt so viele wie im Vorjahresmonat. Dabei stellten reine Elektrofahrzeuge mit 34 Prozent erstmals die größte Gruppe der Neuzulassungen und machten mehr als Benziner- und Dieselfahrzeuge zusammen aus.

Auch mit dem Thema des Gebrauchtwagenmarkts habe man sich intensiv beschäftigt und Vorschläge gemacht. Verglichen mit der Situation von vor etwa einem Jahr habe sich die Situation am Gebrauchtwagenmarkt aber erheblich verbessert, auch wegen der hohen Treibstoffpreise. Weiterhin sei es kompliziert, ein betrugs- und rechtssicheres Förderprogramm für gebrauchte Elektrofahrzeuge aufzulegen. Die Missbrauchsanfälligkeit sei hoch.

Man werde das Thema weiter beobachten und dann Anpassungen vornehmen, wenn diese sinnvoll und notwendig seien.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** führte aus, die Förderung der Elektromobilität könnte besser ausgestaltet werden. Der vorliegende Antrag enthalte dazu richtige Impulse. Das betreffe etwa die Festlegung eines maximalen Listenpreises, der noch förderfähig sei. Zwar würden hauptsächlich nicht so hochpreisige Fahrzeuge gefördert. Gleichwohl gebe es Mitnahmeeffekte, die unterbunden werden müssten.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Weiterhin sollten Plug-in-Hybride, die einen Anteil von 10 Prozent der geförderten Fahrzeuge ausmachten, nicht länger gefördert werden. Diese Fahrzeuge lieferten keinen Beitrag zum Klimaschutz, da sie sehr häufig nicht elektrisch führen.

Auch die den Gebrauchtwagenmarkt betreffenden Anregungen seien richtig.

Weiterhin müsse man hinsichtlich der Frage nachsteuern, welche Hersteller und Marken gefördert würden. Derzeit fließe viel Steuergeld für chinesische Modelle.

Die **Fraktion Die Linke** bestätigte, die jetzige Förderung von Elektrofahrzeugen sei vor allen Dingen im Hinblick auf die unteren Haushaltseinkommen von jährlich bis zu 45.000 Euro ein großer Erfolg. Darauf solle man sich aber nicht ausruhen.

Der Erfolg zeige vielmehr, dass der Druck auf die Menschen im geringeren Einkommensbereich, sich ein Elektrofahrzeug anzuschaffen, nach wie vor hoch sei. Diese Menschen seien überproportional stark von den steigenden Treibstoffkosten betroffen. Deswegen wäre es gut, die sozialen Aspekte und den Gebrauchtwagenmarkt noch mehr in den Blick zu nehmen.

Auch die kriselnde Automobilindustrie würde von einer Förderung des Gebrauchtwagenmarkts profitieren.

Die Zahlen der Neuzulassungen im Oktober 2026 offenbarten, dass viele der geförderten Fahrzeuge von chinesischen Herstellern stammten. Der vorliegende Antrag solle auch als Angebot gesehen werden, über Local-Content-Strategien bei der Förderung von Elektrofahrzeugen zu sprechen. Es sei nicht nachvollziehbar, dass Deutschland den Absatz von Elektrofahrzeugen chinesischer Hersteller zu Lasten der deutschen Automobilindustrie fördere. Dieser Widerspruch müsse aufgelöst werden.

Der **Verkehrsausschuss** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, AfD und SPD gegen die Stimmen der Fraktion Die Linke bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN die Ablehnung des Antrags auf Drucksache 21/6524.

Berlin, den 11. November 2026

Isabel Cademartori
Berichterstatterin

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.