



Briefing: Förderung sozialer klimafreundlicher Mobilität und Position des ZDK

1. Hintergrund und Zielsetzung des Förderprogramms

Die Bundesregierung plant ein neues Förderprogramm zur Unterstützung des Kaufs und Leasings von emissionsarmen Fahrzeugen. Ziel ist die Wiederbelebung der Nachfrage nach Elektrofahrzeugen sowie die Unterstützung von Haushalten mit niedrigen und mittleren Einkommen beim Umstieg auf klimafreundliche Mobilität. Das Programm umfasst **3 Milliarden Euro aus dem KTF** und soll 2026 starten, vorbehaltlich der beihilferechtlichen Genehmigung der EU.

Kernelemente des Programms

- Förderung ausschließlich für **Privatpersonen**.
- Förderfähig sind **neue batterieelektrische Fahrzeuge und Plug-in-Hybride (M1-Klasse (Pkw bis 8 Sitzplätze))**.
- Grundlage ist ein **Haushaltseinkommen bis 80.000 €**, ansteigend um 5.000 € je Kind.
- **Basisprämie: 3.000 €**, 500 € Kinderbonus bis max. 1.000 €.
- **Sozialbonus: +1.000 €** bei einem Nettohaushaltseinkommen unter 3.000 € monatlich.
- Einführung von **EU-konformen Local-Content-Kriterien** (Details offen).
- Start im Jahr **2026**, Ausgestaltung soll bis Ende 2025 abgeschlossen sein.

2. Marktsituation aus Sicht des ZDK

Der ZDK beobachtet seit Monaten eine **massive Kaufzurückhaltung** bei Elektrofahrzeugen. Gründe:

- Die politische Diskussion über neue Kaufprämien hat zu **verzögerter Nachfrage** geführt.
- Das **plötzliche Ende des Umweltbonus** hat das Vertrauen der Verbraucher in verlässliche Förderung nachhaltig erschüttert.
- Der **Einbruch der Privatkäufe** ist erheblich und gefährdet die Marktdynamik des Hochlaufs der Elektromobilität.

Daher erkennt der ZDK die Notwendigkeit des neuen Förderprogramms an und bewertet es als wichtigen Impuls zur Stabilisierung des Marktes.

3. Kritikpunkte des ZDK am aktuellen Programmentwurf

3.1 Bürokratischer Aufwand und fehlende Vorabprüfung

- Die geplante **Einkommensprüfung** ist eine komplett neue Fördersystematik, deren Prüfverfahren und Zeiträume **noch nicht definiert** sind.
- Die Regierung plant keinen Mechanismus zur **Vorabprüfung und Reservierung** der Fördersumme. So konnte die KfW-Förderung für Wallboxen verbraucher- und händlerfreundlich und bürokratiearm gestaltet werden.
- Stattdessen erfolgt der Förderantrag **bei der Zulassung des Fahrzeugs**, was aus Sicht des ZDK erhebliche Probleme verursacht:
 - Haushaltseinkommen oder Haushaltsgröße können sich zwischen Bestellung und Zulassung ändern.
 - Kunden erhalten keine verbindliche Planungssicherheit.
 - Das Risiko einer Änderung der Förderbedingungen (Local-Content, PHEV-Anpassung) besteht.
 - Das Ende der Förderung wird zu einem nicht kalkulierbaren Ansturm auf die letzten Förderungen führen.
 - Händler bleiben im Risiko bei Beratungen und Verkaufsprozessen.

3.2 Risiko eines erneuten Förderstopps

- Der ZDK warnt vor einem **Ansturm am Programmende**, vergleichbar mit dem abrupten Ende des Umweltbonus.
- Dies belastet erneut **Verbraucher, Händler und Zulassungsstellen** erheblich und führt zu Marktverwerfungen.

4. Unklare Rahmenbedingungen sorgen für Unsicherheit

4.1 Local-Content-Kriterien

- Die Bundesregierung plant, lokale bzw. europäische Wertschöpfungsanteile als Fördervoraussetzung einzuführen.
- Details sollen erst später ausgearbeitet werden und der Förderung nachträglich hinzugefügt werden.
- Aus Sicht des ZDK:
 - Diese Kriterien können nur schwer **rechtssicher** nach EU- und WTO-Regeln gestaltet werden.
 - Aufgrund des geringen Anteils importierter Modelle wären Effekte auf die Industrie gering.

- Die politische Ankündigung erzeugt jedoch **unsägliche Verunsicherung bei Kunden und Handel**, da aktuell unklar ist, welche Fahrzeuge förderfähig sein werden.

4.2 Plug-in-Hybride

- PHEV sollen **zunächst gleichberechtigt** gefördert werden.
- Das Bundesumweltministerium kündigte gegenüber dem ZDK jedoch an, dass eine **spätere Regelung zur realen elektrischen Fahrleistung** geplant sei.
- Auch dies schafft Unsicherheit: Käufer wissen derzeit nicht, welche PHEVs künftig überhaupt qualifizieren.

5. ZDK-Hauptkritikpunkt: Fehlender Einbezug des Gebrauchtwagenmarktes

Der ZDK sieht im Ausschluss von jungen Gebrauchtfahrzeugen einen **zentralen strategischen Fehler** des Programms.

Folgen laut ZDK:

- Starke Belastung für **Restwerte** von E-Fahrzeugen.
- Steigende **Leasingraten**, da die Refinanzierung unberechenbarer wird.
- Bereits heute liegt die Quote der **Eigenzulassungen** von Herstellern und Händlern bei E-Fahrzeugen **2,5-mal höher als 2023**.
- Viele dieser Fahrzeuge gelangen als „gebraucht“ in den Markt, obwohl sie faktisch **nicht genutzt** wurden – dennoch sind sie **nicht förderfähig**.

ZDK-Forderung:

- Einbeziehung von **Gebrauchtwagen bis 12 Monate** nach Erstzulassung in die Förderung.

6. Ergänzender ZDK-Vorschlag: Ladegutschein als praxisnahe Unterstützung

Der ZDK schlägt einen ergänzenden Mechanismus für Gebrauchtwagen vor, der gezielt dort ansetzt, wo Kundinnen und Kunden **tatsächlich Unterstützung benötigen**:

6.1 Ladegutschein über 2.000 kWh für junge Gebrauchtwagen

Ein solcher Gutschein würde:

- **direkt bei den Betriebskosten** ansetzen – dem heute wichtigsten Kostenfaktor für E-Auto-Halter.
- ein **zentrales Kundenhindernis** adressieren: nicht primär der Fahrzeugpreis, sondern **die hohen Strompreise beim öffentlichen Laden**.
- dadurch ein realitätsnahes, verbraucherorientiertes Förderinstrument schaffen, das den Alltag der Nutzer spürbar erleichtert.
- Marktverzerrungen durch eine reine Neuwagenförderung reduzieren.

- tatsächlich elektrische Fahrleistungen stärken; kleinere, effizientere Fahrzeuge würden relativ stärker gefördert.

7. Weitere zentrale Forderung des ZDK: Kundenfreundliche Ladeinfrastruktur

Der ZDK betont, dass der Erfolg der Elektromobilität **nicht allein von Kaufanreizen** abhängt.

Dringend notwendig sind:

- **deutlich kundenfreundlichere Ladeinfrastruktur,**
- transparente und verlässliche **Preismodelle beim öffentlichen Laden,**
- einfache **Zugangs- und Bezahlmöglichkeiten,**
- sowie eine spürbare Verbesserung der **Ladeverfügbarkeit** insbesondere außerhalb urbaner Zentren.

Aus Sicht des ZDK ist eine moderne, bedienbare und preislich stabile Ladeinfrastruktur **mindestens ebenso wichtig** wie finanzielle Kaufanreize – und in vielen Fällen sogar entscheidender für die Kaufentscheidung.

8. Zusammenfassung der ZDK-Position

Der ZDK...

... begrüßt:

- das grundsätzliche Ziel der Marktbelebung,
- das Bemühen der Bundesregierung um ein neues Förderinstrument,
- den engen Austausch mit BMUKN und BMV zur praktischen Ausgestaltung.

... kritisiert jedoch:

- die **Bürokratie** der Einkommensprüfung,
- die fehlende **Vorab-Förderzusage,**
- die **Unsicherheit** durch nicht definierte Local-Content- und PHEV-Regelungen,
- das Risiko eines **erneuten Förderstopps,**
- den **Ausschluss des Gebrauchtwagenmarkts.**

... fordert:

- verbindliche, praxistaugliche **Planungssicherheit,**
- klare, rechtssichere **Förderkriterien,**
- Einbeziehung junger **Gebrauchtwagen bis 12 Monate,**
- einen **2.000-kWh-Ladegutschein für Gebrauchte,** der tatsächlich beim Kundenbedarf ansetzt,

- sowie eine umfassende **Verbesserung der Ladeinfrastruktur**, die für die Akzeptanz von E-Mobilität zentraler ist als ein reiner Kaufanreiz.