



impulse

SOCIAL LEASING FÜR BATTERIE-ELEKTRISCHE PERSONENKRAFTWAGEN Klimaschutz, Mobilität und soziale Gerechtigkeit zusammen denken

- **E-Mobilität darf kein Luxus sein: Social Leasing öffnet bezahlbare E-Autos – auch als „junge Gebrauchte“ – für Menschen mit geringem und mittlerem Einkommen, gerade im ländlichen Raum.**
- **Klimaschutz, der im Alltag wirkt: Alte, besonders emissionsintensive Verbrenner werden ersetzt, ohne Mobilität zu beschneiden.**
- **Pragmatisch und planbar: Klare Kriterien und eine Finanzierung über EU-Sozialklimafonds/ETS2 schaffen Akzeptanz – und stärken europäische Industriearbeitsplätze.**

Einleitung

Die Dekarbonisierung des Verkehrs ist eine der notwendigen Herausforderungen der kommenden Jahre. Ohne eine deutliche Senkung der Emissionen im Straßenverkehr sind die nationalen und europäischen Klimaziele nicht erreichbar. Gleichzeitig ist individuelle Mobilität für viele Menschen Grundvoraussetzung für Erwerbsarbeit, gesellschaftliche Teilhabe und das eigene Lebensmodell – insbesondere dort, wo der öffentliche Verkehr keine echte Alternative bieten kann.

Das Auto ist dabei nicht nur ein Fortbewegungsmittel, sondern ein emotional besetztes Produkt: mit Vorstellungen von Freiheit, Sicherheit, Status und Selbstbestimmung. Die Antriebswende hin zur strombasierten Mobilität wird daher von vielen nicht als technische Modernisierung, sondern als Eingriff in das eigene Lebensumfeld erlebt.

Gleichzeitig verändert sich der Markt. Aktuelle Untersuchungen im Auftrag des europäischen Verbraucherverbands BEUC zeigen, dass batterieelektrische Fahrzeuge (BEV) bei den Gesamtkosten des Haltens (Total Cost of Ownership) für Gebrauchtwagenkäuferinnen und -käufer bereits heute die günstigste Antriebsart darstellen und bei neuen Mittelklassefahrzeugen ab 2026 auch im Neuwagensegment die ökonomisch vorteilhafteste Option sein werden.

Damit sind BEV im Lebenszyklus zunehmend wettbewerbsfähig. Gleichzeitig bleiben die Einstiegskosten (Anschaffung, Finanzierung, Restwertisiko) eine hohe Hürde – insbesondere für Haushalte mit kleinen und mittleren Einkommen, die auf ein Auto angewiesen sind.

Mit der Einführung eines separaten Emissionshandels für Gebäude und Verkehr (ETS2) werden fossile Energieträger ab 2027 zusätzlich verteuert. Der neue Sozialklimafonds der EU (Social Climate Fund) soll in den Jahren 2026–2032 gemeinsam mit den nationalen Beiträgen mindestens 86,7 Mrd. Euro an öffentlicher Finanzierung mobilisieren, um gerade einkommensschwächere Haushalte beim Übergang zu klimafreundlicher Mobilität und Wärme zu unterstützen.

AG VERKEHR UND
MOBILITÄT DES
MANAGERKREIS E. V.

JANUAR 2026

Aus sozialdemokratischer Perspektive stellt sich damit die Frage: Wie kann eine sozial gerechte Antriebswende gestaltet werden, die Klimaziele, industrielle Wertschöpfung und Mobilitätssicherung miteinander verbindet?

Ein Baustein dafür kann ein gezieltes Social Leasing für batterieelektrische Fahrzeuge – neu und gebraucht – sein.

Unsere Botschaften

Mobilität sichern, nicht einschränken: Social Leasing soll Haushalten mit niedrigen und mittleren Einkommen den Zugang zu alltagstauglichen BEV – auch als Gebrauchtwagen – ermöglichen, wenn sie auf ein Auto angewiesen sind. Es geht um Teilhabe, nicht um Verzichtsrhetorik.

Klimaschutz effizient gestalten: Wenn Social Leasing den Ersatz älterer, verbrauchsintensiver Verbrenner ermöglicht, leistet es einen messbaren Beitrag zur Emissionsminderung im Verkehr – dort, wo die Fortschritte bisher gering sind.

Europäische Industrie und Arbeitsplätze stärken: Ein klug designtes Programm kann Nachfrage gezielt auf in Europa produzierte und effiziente BEV lenken, Wertschöpfung binden und damit gute Arbeit in der Automobilindustrie und ihren Zulieferketten sichern.

Einfache, handhabbare Kriterien schaffen: Nur wenn Zugangskriterien, Fahrzeuganforderungen und Förderlogik verständlich und administrativ beherrschbar sind, kann Social Leasing in der Breite wirken – und Akzeptanz in Politik, Wirtschaft und Gesellschaft finden.

1. Ausgangslage: Zwischen Klimadruck und Mobilitätsrealität

Die Transformation des Verkehrs findet in einem Spannungsfeld statt:

- Klimapolitischer Druck: Nationale und europäische Ziele erzwingen eine schnelle Reduktion der Emissionen im Verkehrssektor.
- Finanzielle Belastung: Steigende Preise für fossile Kraftstoffe treffen Haushalte mit geringen und mittleren Einkommen überdurchschnittlich stark, insbesondere im ländlichen Raum. Der mittlere Bruttojahresverdienst (Median) von Vollzeitbeschäftigten in Deutschland lag 2024 bei 52.159 Euro,¹ viele Haushalte haben nur begrenzten Spielraum für hohe Fixkosten.

¹ <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/arbeitsmarkt/einkommensstatistik-bruttoeinkommen-100.html>

- Emotionale Bindung an das Auto: Viele Menschen erleben die Debatte um Verbrennerausstieg, Tempolimits und Fahrverbote als Angriff auf ihren Alltag.
- Marktdynamik bei BEV: Die Kostenunterschiede zu Verbrennern schrumpfen, die Betriebskosten fallen häufig zugunsten der BEV aus – insbesondere im Gebrauchtwagensegment.

Wenn die Antriebswende nicht als Projekt für eine wohlhabende, gut vernetzte und häufig urbane Minderheit wahrgenommen werden soll, braucht es konkrete, erreichbare Angebote für diejenigen, die auf das Auto angewiesen sind und gleichzeitig die Kostensteigerungen am stärksten spüren.

2. Social Leasing: Grundidee und Ziele

Unter Social Leasing verstehen wir ein öffentlich flankiertes Leasingangebot für BEV – neue und „junge Gebrauchte“ –, das sich gezielt an Haushalte mit niedrigen und mittleren Einkommen richtet, die ein Auto beruflich bzw. für den Alltag benötigen.

Die Ziele sind:

- Sozial treffsicher fördern: Unterstützung vor allem für Haushalte, deren Einkommen eine marktübliche Leasingrate eines BEV nicht zulässt.
- Bestand umsteuern statt nur Neuwagen fördern: Ältere, besonders emissionsintensive Verbrenner sollen ersetzt werden, nicht durch zusätzliche Fahrzeuge ergänzt.
- Effiziente Fahrzeuge priorisieren: Social Leasing soll vor allem solche BEV unterstützen, die im Alltagsgebrauch effizient und ressourcenschonend sind (Klein- und Kompaktsegment).
- Planungssicherheit schaffen: Ein mittelfristig verankertes Programm erleichtert es Herstellern und Anbietern, attraktive Modelle und Leasingkonditionen zu entwickeln.

Dabei bietet es sich an, Social Leasing in jene Programme einzubetten, mit denen Deutschland die sozialen Auswirkungen der Antriebswende und der CO₂-Bepreisung insgesamt abfedert – insbesondere in die nationalen Social-Climate-Pläne im Rahmen des EU-Sozialklimafonds.

3. Orientierung am französischen Modell – ohne einfache Blaupause

Frankreich hat Ende 2023 mit einem nationalen „leasing social“ für Elektrofahrzeuge ein Programm gestartet, das wichtige Hinweise für ein deutsches Social Leasing liefert:

- Das Programm richtet sich an Haushalte mit einem Referenzeinkommen pro „Steuereinheit“ von weniger als

15.400 Euro, also im Wesentlichen die unteren fünf Einkommensdeziele.

- Zusätzlich gelten Car-Dependency-Kriterien: Der Wohnort liegt mehr als 15 km vom Arbeitsort entfernt oder es werden mehr als 8.000 km pro Jahr beruflich gefahren.
- Die Förderung ist auf rein batterieelektrische Pkw mit einem maximalen Anschaffungspreis von 47.000 Euro und einem Mindest-Eco-Score begrenzt. Modelle, die außerhalb Europas produziert werden, sind dadurch faktisch weitgehend ausgeschlossen.
- Die monatlichen Leasingraten lagen in der ersten Programmphase zwischen 49 Euro und 150 Euro, viele Angebote um die 100 Euro pro Monat.
- Die staatliche Förderung betrug in der ersten Runde effektiv rund 13.000 Euro je Fahrzeug, was zu Programmkosten von etwa 650 Mio. Euro für rund 50.000 Fahrzeuge führte – etwa doppelt so viel wie ursprünglich für 25.000 Fahrzeuge geplant.

Ab Herbst 2025 wurde das Programm reformiert²:

- Ziel bleibt die Förderung von 50.000 Fahrzeugen jährlich.
- Die Förderung wird auf 27 % des Fahrzeugbruttopreises begrenzt, maximal 7.000 Euro pro Fahrzeug.
- Die Monatsraten müssen unter 200 Euro liegen; jeder Anbieter muss mindestens ein Angebot mit höchstens 140 Euro pro Monat bereithalten.
- Die jährliche Fahrleistung muss mindestens 12.000 km betragen.
- Die fahrbereite Gesamtmasse des Pkw darf höchstens 2.400 kg betragen.

Diese Eckdaten zeigen:

- Nachfrage: Bei Monatsraten zwischen 49 und 150 Euro ist die Nachfrage sehr groß (über 90.000 Anträge auf ursprünglich 25.000 Plätze).
- Zielgenauigkeit: Die Kombination aus Einkommens- und Pendelkriterien erreicht tatsächlich car-abhängige Haushalte mit niedrigen und mittleren Einkommen.
- Industrieller Hebel: Social Leasing schafft planbare Nachfrage nach kleinen, bezahlbaren BEV und lenkt diese gezielt auf in Europa produzierte Fahrzeuge.

Für Deutschland ist das französische Modell eine wichtige Referenz, aber keine Blaupause: Einkommensstruktur, Pendelverhalten, Produktpaletten und bestehende Förderinstrumente unterscheiden sich. Die grundsätzlichen Mechanismen sind jedoch übertragbar.

4. Eckpunkte eines deutschen Social-Leasing-Programms

4.1 Zielgruppen

Social Leasing sollte sich auf Haushalte konzentrieren,

- deren Einkommen im unteren und mittleren Bereich liegt und
- die für Arbeit, Ausbildung oder Familienorganisation nachweislich auf ein eigenes Auto angewiesen sind.

Als Orientierung bietet sich der mittlere Bruttojahresverdienst von Vollzeitbeschäftigten (52.159 Euro im Jahr 2024) an. Förderberechtigt könnten Haushalte mit einem Jahresbruttoeinkommen bis rund zum Median sein, mit einer höheren Förderquote für Einkommen deutlich unterhalb dieses Werts.

Die konkrete Prüfung sollte einfach und verwaltungsarm erfolgen (z. B. Steuerbescheide, Arbeitgeberbestätigungen).

Ergänzend sollte ein Pendlerkriterium eingeführt werden – etwa ein einfacher Arbeitsweg von mehr als 8 km oder eine jährliche beruflich bedingte Fahrleistung von mehr als 8.000 km – als abgeschwächte Übernahme der französischen Kriterien für die deutsche Situation. Dadurch werden Kannibalisierungseffekte zum ÖPNV oder Radverkehr vermieden.

Damit richtet sich Social Leasing gezielt an die Gruppe, die sowohl besonders von steigenden Kraftstoffpreisen betroffen als auch objektiv auf einen Pkw angewiesen ist.

4.2 Förderfähige Fahrzeuge

Um Klimaaeffekte, Ressourceneffizienz und industrielle Wertschöpfung zu verbinden, empfehlen wir:

- Nur BEV: Plug-in-Hybride sollten nicht einbezogen werden, da ihre reale Emissionsbilanz stark vom Nutzungsverhalten abhängt und sie die notwendige Umstellung auf lokal emissionsfreie Antriebe nur teilweise unterstützen.
- Preisobergrenze: Eine Obergrenze des Bruttolistenpreises von 35.000 Euro (Neupreis) stellt sicher, dass vor allem Klein- und Kompaktwagen in den Blick kommen, die für Haushalte mit kleinen und mittleren Einkommen relevant sind.
- Neu- und Gebrauchtfahrzeuge: Förderfähig sollten sowohl Neuwagen als auch „junge Gebrauchte“ (z. B. bis 3 Jahre alt) sein. Analysen zu Total Cost of Ownership zeigen, dass BEV insbesondere im Gebrauchtwagensegment bereits heute die günstigste Option sind; sinkende Restwerte machen gebrauchte BEV für Zweit- und Drittkäuferinnen und -käufer besonders attraktiv.

² <https://www.service-public.gouv.fr/particuliers/vosdroits/F39280>

- Produktion in Europa / Umweltkriterien: Die Förderung sollte an die Endmontage in der EU und Mindest-Umweltstandards (z. B. Eco-Score) angeknüpft werden – analog zu Frankreich –, um europäische Wertschöpfung, kurze Lieferketten und hohe Umweltstandards in der Produktion zu unterstützen.
- Die maximale monatliche Bruttoleasingrate darf 200 € nicht übersteigen.
- Das maximale zulässige Gesamtgewicht darf 2.400 kg nicht überschreiten.
- Transparenz und Monitoring: Verträge mit Herstellern und Leasinggesellschaften sollten Transparenz über Kalkulation und Margen verlangen. Ein jährliches Monitoring sollte Effekte auf Emissionen, Mobilität und Verteilung erfassen und eine Nachjustierung ermöglichen.
- Für das Social Leasing sollten 120 Mio.€ zur Verfügung gestellt werden, so dass 50.000 elektrische Pkw gefördert werden können. Das ist ein deutliches Volumen, um ein Signal an die Hersteller zu senden und zugleich Haushalte mit kleinem bis mittlerem Einkommen zu entlasten.

Die Förderlogik sollte darauf ausgerichtet sein, Leasingraten in einer Größenordnung zu ermöglichen, die für Haushalte mit niedrigen und mittleren Einkommen tragbar ist – orientiert an der französischen Praxis: Zielkorridor 100–150 Euro pro Monat für besonders einkommensschwache Haushalte, bis maximal 200 Euro pro Monat in der Spitze.

4.3 Ordnungspolitische Leitplanken

Damit Social Leasing klima- und verteilungspolitisch wirkt, braucht es klare Leitplanken:

- Verschrottungsnachweis: Die Förderung sollte an den Nachweis gebunden sein, dass ein bisher genutztes, fossil betriebenes Fahrzeug aus dem Verkehr genommen und verschrottet wird. So wird verhindert, dass Social Leasing überwiegend zu einem zusätzlichen Zweitwagen führt; stattdessen sinkt der Bestand älterer, emissionsintensiver Verbrenner.
- Keine Bevorzugung gut erschlossener innerstädtischer Lagen: In gut angebundenen urbanen Räumen steht häufig ein leistungsfähiger öffentlicher Verkehr zur Verfügung. Die Förderkriterien sollten so gestaltet sein, dass vor allem dort unterstützt wird, wo Alternativen fehlen – etwa in ländlichen Räumen und Pendlergürteln.
- Verzahnung mit europäischen und nationalen Instrumenten: Social Leasing sollte ein Baustein der nationalen Social-Climite-Pläne sein, die aus dem Social Climate Fund und nationalen ETS2-Einnahmen finanziert werden, ergänzt durch Mittel aus dem Klima- und Transformationsfonds (KTF). Social Leasing zahlt direkt auf das Ziel der Kommission ein, dass Belastungen aus dem Ziel der Klimaneutralität abgedeckt werden.³

³ „Overall, the aim is to address challenges linked to energy poverty for vulnerable households and micro-enterprises and support vulnerable transport users“, Fundstelle: https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/eu-budget/performance-and-reporting/programme-performance-statements/social-climate-fund_en

5. Politische Einordnung und weiterer Prozess

Social Leasing ist kein Ersatz für eine umfassende Verkehrswende, sondern ein ergänzender Baustein. Notwendig bleiben:

- der Ausbau von Bus- und Bahnangeboten,
- Investitionen in Fuß- und Radverkehr,
- eine verlässliche und faire Ladeinfrastruktur,
- sowie eine breit akzeptierte CO₂-Bepreisung mit sozialem Ausgleich.

Ein zielgenaues Social-Leasing-Programm nimmt in diesem Gefüge jedoch eine Schlüsselrolle ein:

- Es macht die Antriebswende für diejenigen erreichbar, die auf das Auto angewiesen sind.
- Es setzt einen sozial ausbalancierten Nachfrageimpuls zugunsten elektrischer Klein- und Kompaktwagen – neu und gebraucht.
- Es schafft Planungssicherheit für Industrie und Finanzierungsdienstleister, insbesondere mit Blick auf den europäischen Wettbewerbsdruck und den Aufbau einer eigenen BEV-Wertschöpfung.

Für den weiteren Prozess sind aus Sicht des Managerkreises insbesondere drei Fragen entscheidend:

1. Politischer Rahmen: Wie wird Social Leasing in Klimaschutz-, Industrie- und Sozialpolitik verankert (z. B. Klimaschutzprogramme, nationale Social-Climite-Pläne, industriepolitische Strategien)?
2. Finanzierungspfad: Wie lässt sich eine verlässliche Kopplung an ETS2-Erlöse, den Sozialklimafonds und den KTF herstellen, um langfristige Planungssicherheit zu schaffen?
3. Stakeholder-Dialog: Wie werden Hersteller, Leasinggesellschaften, Kommunen und Sozialpartner frühzeitig in die Ausgestaltung eingebunden?

Über die Autoren:

Stefan Heimlich

Experte für nachhaltige Mobilität

Dr. Ralf Resch

Inhaber Dr. Ralf Resch Unternehmensberatung



Impressum:

© Managerkreis e. V.
Chausseestraße 13, 10115 Berlin

<https://www.managerkreis.de>

ISBN: 978-3-9828330-0-2

Januar 2026

Titelmotiv: Frolopiaton Palm + KI generiert

Inhaltliche Verantwortung: Stefan Heimlich

Die in dieser Publikation zum Ausdruck gebrachten Ansichten sind nicht notwendigerweise die des Managerkreis e. V.

Eine gewerbliche Nutzung der vom Managerkreis e. V. herausgegebenen Medien ist ohne schriftliche Zustimmung durch den Managerkreis e. V. nicht gestattet.



6. Fazit

Social Leasing für BEV bietet die Chance,

- Mobilität für Haushalte mit niedrigen und mittleren Einkommen zu sichern,
- die Emissionen im Straßenverkehr schneller zu senken,
- und gleichzeitig europäische Wertschöpfung und gute Arbeitsplätze in der Automobilindustrie zu stärken.

Die Erfahrungen aus Frankreich zeigen, dass ein gut ausgestaltetes Programm in kurzer Zeit zehntausende zusätzliche BEV zu Monatsraten zwischen rund 50 und 150 Euro auf die Straße bringen kann – und dass mit einer Reform der Förderung (z. B. Obergrenze von 7.000 Euro pro Fahrzeug, 27 % der Fahrzeugkosten) eine zielgenaue, finanzierbare Fortsetzung möglich ist.

Für Deutschland ist jetzt der Zeitpunkt, dieses Instrument in den Blick zu nehmen und auf die eigene Einkommens-, Pendler- und Industrielandschaft anzupassen. Ein entsprechend ausgestaltetes Social-Leasing-Programm kann zu einem praktischen Instrument sozialdemokratischer Struktur- und Klimapolitik werden – nicht als Symbolprojekt, sondern als konkret erlebbares Angebot im Alltag vieler Menschen.