

Dmytro / Adobe Stock

Ariadne kompakt

DIE EFFEKTE DER E-AUTO-FÖRDERUNG 2026 NACH 7 MONATEN

Deutschland fördert den Kauf von E-Pkw seit 2016. Nach einem überraschenden vorzeitigen Förderstopp Ende Dezember 2023 führte die Bundesregierung 2026 nach rund zwei Jahren ohne allgemeine Kaufprämie eine neue, sozial gestaffelte Förderung für E-Autos und bestimmte Plug-In-Hybride ein. Der **E-Auto-Prämie Impact Tracker** (unter "Was wirkt?" des bestehenden Verkehswendemonitors) liefert eine erste kausale Analyse dieses Förderprogramms. Er untersucht, wie sich die Förderung auf den Anteil der E-Pkw an den Neuzulassungen auswirkt und vergleicht unter anderem die Effekte nach Fahrzeugklassen sowie zwischen europäischen und chinesischen Herstellern.

WIE WIRKT SICH DIE FÖRDERUNG 2026 AUF DIE NEUZULASSUNGEN VON E-AUTOS AUS?

Der Impact Tracker konstruiert mithilfe einer etablierten statistischen Methode ein *synthetisches Deutschland* aus anderen europäischen Ländern. Dieses synthetische Deutschland fungiert als Kontrollgruppe und erlaubt, abzubilden, wie sich die Neuzulassungen in Deutschland ohne die Einführung der E-Auto-Prämie entwickelt hätten.

Abbildung 1 veranschaulicht das methodische Vorgehen und die Entwicklung des Anteils von E-Autos an allen neu zugelassenen privaten und gewerblichen Pkw. Nach Einführung der Förderung steigt dieser Anteil in Deutschland (schwarze Linie) stärker als im synthetischen Vergleichsszenario (rot gestrichelte Linie). Von Februar bis August 2026 liegt er **im Durchschnitt um 4,5 Prozentpunkte** über dem geschätzten Wert, den Deutschland ohne die neue Förderung erreicht hätte (25,9% gegenüber 21,4%). Demnach geht etwa **jedes dritte privat neuzugelassene E-Auto** auf die Prämie zurück.

Wegen Mitnahmeeffekten – Käufe, die auch ohne Prämie stattgefunden hätten – werden aber mehr E-Autos gefördert, als die Prämie zusätzlich auslöst. Es wird geschätzt, dass **etwa ein Drittel bis knapp die Hälfte der geförderten Käufe Mitnahmeeffekte** sind. Das entspricht einer geringeren Mitnahme als beim Umweltbonus 2016 und kann damit zusammenhängen, dass die Einkommensgrenze Gutverdienende, die ohnehin häufig E-Autos kaufen, von der aktuellen Förderung ausschließt.

AUF DEN PUNKT GEBRACHT

1. Die E-Auto-Förderung 2026 hat den **Anteil von E-Autos an allen Neuzulassungen** um **rund 4,5 Prozentpunkte (+21%**) erhöht. Demnach geht etwa jedes dritte privat neuzugelassene E-Auto auf die Prämie zurück. Der Anstieg der Benzin- und Dieselpreise infolge des Iran-Kriegs ist dabei explizit berücksichtigt.
2. Die **soziale Staffelung** der Förderung **spiegelt sich bislang nicht in einer stärkeren Nachfrage nach kleineren und günstigeren E-Autos wider**. Vielmehr zeigen sich positive Effekte vor allem im Segment der E-SUVs.
3. Obwohl die Förderung keine „Buy-European"-Klausel enthält, **profitieren bislang vor allem europäische Hersteller**, darunter auch deutsche. Der **Nachfragezuwachs bei chinesischen Herstellern** fällt dagegen **deutlich geringer** aus.

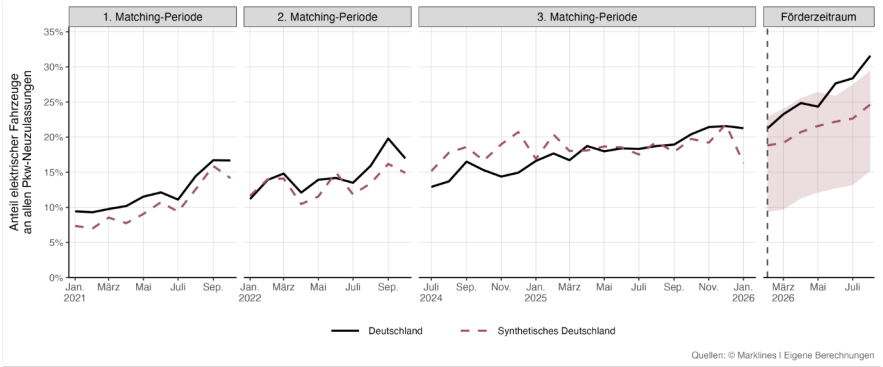


Abbildung 1: Prozentualer Anteil elektrischer Fahrzeuge an den Pkw-Neuzulassungen. Quelle: Ariadne E-Auto Prämie Impact Tracker

Profitieren insbesondere Haushalte mit kleineren und mittleren Einkommen?

Das Förderprogramm beinhaltet eine soziale Staffelung, die insbesondere Haushalte mit kleineren und mittleren Einkommen den Umstieg auf ein E-Auto ermöglichen soll. Da die vorliegenden Daten keine Angaben zum Einkommen der Kaufenden enthalten, dient hier die Fahrzeuggröße als Näherungsgröße für das Preisniveau. Dabei ist davon auszugehen, dass kleinere Autos im Schnitt deutlich günstiger sind als größere.

Bei **Minis und Kleinwagen** ist nach Einführung der Förderung **kein statistisch signifikanter Effekt** beobachtbar. Bei **elektrischen SUVs** zeigt sich hingegen ein Anstieg um rund **2,8 Prozentpunkte**. Der Zuwachs beim gesamten E-Auto-Anteil entfällt damit bislang vor allem auf größere Fahrzeuge wie SUVs.
Ein Grund hierfür könnte sein, dass die Einkommensgrenzen vergleichsweise großzügig angesetzt sind. Die Förderung ist nicht besonders stark auf einkommensschwache Haushalte konzentriert, sondern vielmehr als breite Kaufprämie für die Mittelschicht konzipiert (rund die Hälfte der deutschen Haushalte soll förderberechtigt sein).

Profitieren chinesische Hersteller aufgrund der fehlenden „Buy-European"-Klausel ebenfalls stark?

Die vielfach diskutierte „Buy-European"-Klausel (oder Herkunftsklausel) ist nicht Bestandteil der neuen Kaufprämie. Um die industriepolitische Dimension der Förderung zu beleuchten, unterscheiden wir daher zwischen chinesischen und europäischen Hersteller und untersuchen, welche Hersteller vom Anstieg der E-Auto-Neuzulassungen profitieren.

Chinesische Fahrzeuge tragen bislang nur in geringem Umfang zum Anstieg der E-Pkw-Neuzulassungen bei. Ihr Anteil liegt nach Einführung der Förderung lediglich rund **0,5 Prozentpunkte** über dem Niveau, das ohne die Förderung zu erwarten gewesen wäre.

Bei E-Autos **europäischer Hersteller** (inklusive deutscher) ist hingegen ein Anstieg von **rund 3,0 Prozentpunkten** beobachtbar. Damit liegt deren Anteil deutlich über dem synthetischen Vergleichsszenario. Für **deutsche Hersteller** allein ergibt sich ein Anstieg von ca. **2,2 Prozentpunkten**. Der Gesamteffekt von 4,5 Prozentpunkten entfällt damit zur Hälfte auf deutsche und zu zwei Dritteln auf europäische (inklusive deutscher) Hersteller.

INFOBOX: METHODIK UND DATENGRUNDLAGE

Der Tracker liefert eine kausale Untersuchung der Wirkung der E-Auto-Prämie. Statt eines Vorher-Nachher-Vergleichs nutzt er dabei ein kausales Untersuchungsdesign basierend auf einer Kontrollgruppe anderer europäischer Länder – ähnlich zu klinischen Studien. So wird es möglich, aufzuzeigen wie sich die Neuzulassungen ohne die Förderung entwickelt hätten, wobei zentrale Störfaktoren wie steigende Spritpreise durch den Iran-Krieg herausgerechnet wurden. Datengrundlage sind monatliche, für zahlreiche europäische Länder einheitlich erhobene Neuzulassungszahlen. Die Analyse untersucht die ersten 7 Monate von Februar (erster Monat nach offizieller Verkündung der Förderung am 19.01.2026) bis einschließlich August. Der Tracker wird fortlaufend aktualisiert sobald neue Registrierungszahlen vorliegen, die in der Regel erst mit einer Verzögerung von 1-2 Monaten für alle Länder verfügbar sind. Details zur Methodik und Datengrundlage finden sich hier.

Damit profitierten im bisherigen Beobachtungszeitraum (bis einschließlich August) auch ohne die Herkunftsklausel primär europäische Unternehmen von der E-Pkw-Prämie. Dies dürfte jedoch wesentlich damit zusammenhängen, dass die Förderung bislang keine stärkere Nachfrage nach kleineren (tendenziell günstigeren) Fahrzeugen ausgelöst hat – einem Segment, in dem chinesische Hersteller besonders stark vertreten sind (Anteil an E-Autos von fast 19% im Vergleich zu nur etwa 5% innerhalb der Mittel- und oberen Mittelklasse).

KOPERNIKUS PROJEKTE
Ariadne
Die Zukunft unserer Energie

Gefördert durch:

Bundesministerium für Forschung, Technologie und Raumfahrt

Hrsg.: Kopernikus-Projekt Ariadne, Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung (PIK), Telegrafenberg A 31, 14473 Potsdam | ariadneprojekt.de

AutorInnen: Maximilian Amberg, Lukas Hoff, Nicolas Koch, Audrey Thenot
Kontakt: ariadne-presse@pik-potsdam.de

Online-Fassung mit weiteren Verweisen: https://ariadneprojekt.de/publikation/ariadne-kompakt-die-effekte-der-e-auto-foerderung-2026-nach-7-monaten/