Elektroautos: Förderung nach Einkommen und Kaufpreis differenzieren

Pressemitteilung

Agora Verkehrswende und Stiftung Klimaneutralität geben Hinweise für Ausgestaltung des geplanten Förderprogramms / Mittel auf vollelektrische Fahrzeuge konzentrieren/ Zusätzliche Anreize durch bezahlbares öffentliches Laden, Ladeinfrastruktur und Verbraucherinformation

Berlin, 14. Januar 2026. Die Bundesregierung sollte sich bei der geplanten Förderung von privat finanzierten Elektroautos auf Personen mit einem Bruttoeinkommen bis 4.000 Euro und auf vollelektrische Fahrzeuge mit einem Kaufpreis bis etwa 60.000 Euro konzentrieren. Das empfehlen die Thinktanks Agora Verkehrswende und Stiftung Klimaneutralität in einem Politikpapier auf Basis einer repräsentativen Umfrage unter potenziellen Autokäuferinnen und -käufern und eines Rechtsgutachtens zur Regulierung von Ladeinfrastruktur. Neben Kaufprämien sollte die Förderung auch Kreditfinanzierungs- und Leasingmodelle umfassen, möglichst bald auch für Gebrauchtwagen. Außerdem seien flankierende Maßnahmen wichtig, die den Zugang zu Ladeinfrastruktur erleichtern, mehr Transparenz bei Ladepreisen schaffen und das grundsätzliche Vertrauen in Elektromobilität stärken.

Ende November hatten sich CDU/CSU und SPD im Koalitionsausschuss auf ein Förderpaket in Höhe von drei Milliarden Euro geeinigt, das „insbesondere Haushalte mit kleinem und mittlerem Einkommen beim Kauf und Leasing von reinen Elektro- und Plug-in-Hybrid-Fahrzeugen" unterstützen soll. Geplant ist demnach eine Basisförderung von 3.000 Euro pro Fahrzeug für Privathaushalte mit einem zu versteuernden Jahreseinkommen unter 80.000 Euro. Erweiterungsmöglichkeiten soll es abhängig von der Zahl der Kinder geben. Die genaue Ausgestaltung des Förderprogramms wird derzeit von den zuständigen Ressorts vorbereitet.

„Für den Hochlauf der Elektromobilität in Deutschland braucht es dringend einen neuen Anlauf für ein umfassendes Gesamtkonzept", sagt Christian Hochfeld, Direktor von Agora Verkehrswende. „Es ist ein wichtiger Schritt, dass die Bundesregierung ein Förderprogramm für private Elektromobilität angekündigt hat. Aber noch ist die Förderung nicht konsequent zu Ende gedacht. Wenn die deutsche Automobilindustrie langfristig auf den Märkten der Zukunft erfolgreich sein soll, macht es sowohl industrie- als auch klimapolitisch am meisten Sinn, die Förderung auf vollelektrische Antriebe zu konzentrieren. Die Ausweitung der Förderung auf Plug-in-Hybride, also Verbrennerfahrzeuge mit zusätzlicher Antriebsbatterie, bringt keinen Mehrwert."

Thomas Losse-Müller, Direktor der Stiftung Klimaneutralität, erklärt: „Die häufig höheren Anschaffungskosten im Vergleich zum Verbrenner sind immer noch die größte Hürde beim Umstieg auf Elektrofahrzeuge. Deshalb sind staatliche Förderprogramme sinnvoll, die diese kleiner werdende Lücke übergangsweise schließen. Insbesondere Haushalte mit mittlerem und niedrigem Einkommen sollten profitieren. Das ist sozial und ökonomisch wichtig. Denn diese Haushalte kaufen vor allem in niedrigeren Preisklassen, in denen Elektrofahrzeuge bei den Gesamtkosten teurer sind als vergleichbare Verbrenner. In den Preisklassen über 60.000 Euro schneiden E-Fahrzeuge schon jetzt häufig günstiger ab. Für die teureren Fahrzeugsegmente braucht es deshalb keine zusätzliche staatliche Fahrzeugförderung."

Pressekontakt
Dr. Philipp Prein, Leiter Kommunikation
E-Mail: philipp.prein@agora-verkehrswende.de
Telefon: +49(0)30 7001435-305

Agora Verkehrswende
Anna-Louisa-Karsch-Str. 2
10178 Berlin | Deutschland
www.agora-verkehrswende.de

Soziale Staffelung und Gebrauchtwagen

Zur Differenzierung der Förderung empfehlen Agora Verkehrswende und Stiftung Klimaneutralität, vor allen Dingen Personen bis zu einem Bruttoeinkommen von 4.000 Euro pro Monat zu berücksichtigen. Das entspricht etwa dem mittleren Bruttoeinkommen für Vollzeitbeschäftigte im Jahr 2024. Die bisher von der Bundesregierung angedachte Obergrenze von 80.000 Euro pro Haushalt ist nach Einschätzung der Thinktanks mit Blick auf Single-Haushalte zu hoch angesetzt. Nach dieser Regel würden alleinstehende Personen selbst dann gefördert, wenn sie etwa 8.150 Euro pro Monat brutto verdienen. Bei einem Haushalt mit zwei Erwerbstätigen sei die Obergrenze von 80.000 Euro hingegen gut vertretbar. Dies entspreche etwa einem monatlichen Bruttoeinkommen von 4.300 Euro pro Person. Sinnvoll sei auch eine Staffelung der Förderung nach Kaufpreis. Denn in den kleineren und mittleren Fahrzeugsegmenten, die für Haushalte mit geringerem Einkommen wichtig sind, seien die Unterschiede zwischen Elektro- und Verbrennermodellen beim Anschaffungspreis am größten.

Die beiden Thinktanks halten es zudem für wichtig, die Förderung schnell auf den Kauf von gebrauchten E-Pkw auszuweiten. In Regierungskreisen wird dieser Schritt bisher geprüft. Eine solche Ausweitung könne das Vertrauen in Elektromobilität weiter stärken. Im Privatwagenmarkt haben Gebrauchtfahrzeuge einen hohen Anteil. Gleichzeitig sei die Bereitschaft, mehr Geld für einen E-Pkw auszugeben, beim Kauf eines Gebrauchtwagens geringer und stärker vom Einkommen abhängig. Um den Markt für gebrauchte E-Pkw zu stabilisieren, wäre es zudem sinnvoll, einheitliche Standards für die Prüfung der Batteriequalität festzulegen.

Ladeinfrastruktur und öffentliches Laden

Die Effektivität der Förderung von Elektromobilität kann aus Sicht von Agora Verkehrswende und Stiftung Klimaneutralität weiter verbessert werden, wenn die Bundesregierung parallel zur Fahrzeugförderung auch den weiteren Ausbau der Ladeinfrastruktur im Blick behält. Die Bereitschaft zum Kauf eines E-Pkw steige erheblich, wenn eine private Lademöglichkeit oder eine Photovoltaikanlage vorhanden ist. Dies sei bisher vor allem bei Haushalten in Einfamilienhäusern der Fall. Nach der vorliegenden Umfrage hat aber selbst unter den Personen, die privat über eine Lademöglichkeit verfügen, mehr als die Hälfte noch kein vollelektrisches Auto. Diese Zielgruppe eigne sich deshalb besonders gut für Förder- und Informationsprogramme. Zusätzlich sei es wichtig, bürokratische Hürden beim Ausbau der Ladeinfrastruktur in Mehrfamilienhäusern zu reduzieren.

Darüber hinaus plädieren die beiden Thinktanks auf Basis eines Rechtsgutachtens dafür, den Wettbewerb beim öffentlichen Laden zu stärken. So ließen sich die Kosten auch für diejenigen senken, die nicht überwiegend zu Hause oder am Arbeitsplatz laden können. Wichtig sei hierfür die Einrichtung einer Markttransparenzstelle, die die Umsetzung bestehender Regelungen sicherstellt und es damit für Kundinnen und Kunden einfacher macht, sich einen Überblick über die günstigsten Lademöglichkeiten zu verschaffen. Die Bundesregierung gehe mit dem von ihr vorgeschlagenen Masterplan Ladeinfrastruktur in dieser Sache noch nicht weit genug. Sie strebe zwar mehr Preistransparenz an, sehe aber bisher keine Stellen oder Mittel für eine entsprechende Organisationseinheit vor.

Umfrage: Viele sind aufgeschlossen, aber auch verunsichert

Grundsätzlich zeigt die von Agora Verkehrswende und Stiftung Klimaneutralität in Auftrag gegebene repräsentative Umfrage, dass viele Kaufinteressierte für E-Pkw aufgeschlossen sind, gleichzeitig aber noch deutliche Informationslücken bestehen. Für 47 Prozent aller Befragten kommt ein E-Pkw auf jeden Fall oder

Pressekontakt
Dr. Philipp Prein, Leiter Kommunikation
E-Mail: philipp.prein@agora-verkehrswende.de
Telefon: +49(0)30 7001435-305

Agora Verkehrswende
Anna-Louisa-Karsch-Str. 2
10178 Berlin | Deutschland
www.agora-verkehrswende.de

grundsätzlich infrage, 43 Prozent haben sich noch nicht festgelegt oder sind eher skeptisch. Nur 11 Prozent lehnen ein vollelektrisches Auto grundsätzlich ab.

Gefragt nach den Gründen, die gegen den Kauf eines E-Pkw sprechen, sagen über 60 Prozent derer, die den Kauf eines E-Pkw nicht grundsätzlich ablehnen, dass sie sich unsicher sind mit Bezug auf die Technik und die Haltbarkeit der Batterie. Weitere oft genannte Gründe sind das Abwarten auf die weitere Entwicklung der Technologie (55 Prozent), Bedenken zur langfristigen Umweltbilanz (53 Prozent) und Unsicherheit über die Alltagstauglichkeit eines E-Fahrzeugs in der aktuellen Lebenssituation (51 Prozent).

Aufgrund dieser Ergebnisse empfehlen Agora Verkehrswende und Stiftung Klimaneutralität, die Informationsangebote zu verstärken, mit Blick auf die Automobilwirtschaft vor allem im Handel. Viele der genannten Bedenken ließen sich mit Verweis auf aktuelle Daten ausräumen.

Vertiefend befragt wurden 3.000 Personen, die einen Führerschein besitzen, mindestens gelegentlich Auto fahren, am Kauf eines Pkw interessiert sind und Elektromobilität nicht grundsätzlich ablehnen. Die Gruppe ist repräsentativ für etwa 32 Millionen Menschen zwischen 18 und 76 Jahren in Deutschland.

Weiterführende Dokumente

Das Politikpapier „Private Elektromobilität effektiv fördern. Empfehlungen zur Erschließung neuer Marktsegmente für privat finanzierte Elektroautos" von Agora Verkehrswende und Stiftung Klimaneutralität steht kostenlos zum Download zur Verfügung unter https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/ und https://www.stiftung-klima.de/de/artikel/wie-deutschland-den-hochlauf-der-elektromobilitat-sichert Zusätzlich sind dort auch die Ergebnisse der Umfrage durch das Meinungsforschungsinstitut innofact von August 2025 und das Rechtsgutachten der Kanzlei Becker Büttner Held (BBH) dokumentiert.

Über Agora Verkehrswende

Agora Verkehrswende ist ein Thinktank für klimaneutrale Mobilität mit Sitz in Berlin. Im Dialog mit Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Zivilgesellschaft setzt sich die überparteiliche und gemeinnützige Organisation dafür ein, die Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor auf null zu senken. Dafür entwickelt das Team wissenschaftlich fundierte Analysen, Strategien und Lösungsvorschläge. Initiiert wurde Agora Verkehrswende Anfang 2016 von der Stiftung Mercator und der European Climate Foundation. Gesellschafter sind die beiden Stiftungen. www.agora-verkehrswende.de

Über die Stiftung Klimaneutralität

Die Stiftung nahm im Juli 2020 in Berlin ihre Arbeit auf. Ihr Ziel ist es, Wege zur Klimaneutralität aufzuzeigen. Sie entwickelt in enger Kooperation mit anderen Denkfabriken sektorübergreifende Strategien für Klimaneutralität. Auf der Basis von guter Forschung will die Stiftung informieren und beraten – jenseits von Einzelinteressen. www.stiftung-klima.de

Korrekturhinweis: Die Beträge für die monatlichen Einkommensobergrenzen der Beispielhaushalte wurden angepasst. Die Zahlen in der früheren Fassung galten für das zu versteuernde Einkommen, waren aber falsch als Bruttoeinkommen ausgewiesen. Die Einschätzung der in der Förderung vorgesehenen Obergrenze bleibt dadurch unverändert: Für Single-Haushalte ist sie zu hoch, für Haushalte mit zwei Erwerbstätigen ist sie gut vertretbar. Ein

Pressekontakt
Dr. Philipp Prein, Leiter Kommunikation
E-Mail: philipp.prein@agora-verkehrswende.de
Telefon: +49(0)30 7001435-305

Agora Verkehrswende
Anna-Louisa-Karsch-Str. 2
10178 Berlin | Deutschland
www.agora-verkehrswende.de

zu versteuerndes Einkommen von 80.000 Euro im Jahr bedeutet für einen Single-Haushalt monatlich 6.670 Euro zu versteuerndes Einkommen beziehungsweise etwa 8.150 Euro Bruttoeinkommen (Steuerklasse 1, ohne Kinder); für einen Haushalt mit zwei Erwerbstätigen, die gleich viel verdienen, bedeutet es monatlich pro Person 3.320 Euro zu versteuerndes Einkommen beziehungsweise 4.290 Euro Bruttoeinkommen (beide Steuerklasse 4, ohne Kinder). Berechnung mit dem Lohn- und Einkommensteuerrechner des Bundesfinanzministeriums:https://www.bmf-steuerrechner.de/.

About Agora Verkehrswende

Agora Verkehrswende is a Berlin-based think tank that seeks to promote climate-friendly mobility. Non-partisan and non-profit, it works together with key stakeholders in the fields of politics, business, academia and civil society to decarbonise the transport system. To this end, the think-tank team develops evidence-based policy strategies and recommendations. Agora Verkehrswende was initiated in 2016 by Stiftung Mercator and the European Climate Foundation. Both of these foundations are shareholders.

Pressekontakt
Dr. Philipp Prein, Leiter Kommunikation
E-Mail: philipp.prein@agora-verkehrswende.de
Telefon: +49(0)30 7001435-305

Agora Verkehrswende
Anna-Louisa-Karsch-Str. 2
10178 Berlin | Deutschland
www.agora-verkehrswende.de