

Helena Sophie Wisbert, Ann-Katrin Voit

Optimierte Förderung von Elektrofahrzeugen als Schlüssel zur Erreichung nationaler Klimaziele

Als bedeutender Wirtschaftszweig trägt die Automobilindustrie nicht nur maßgeblich zur gesamtwirtschaftlichen Wertschöpfung in Deutschland bei, sondern spielt eine zentrale Rolle bei der Erreichung der nationalen Klimaziele. Der Übergang zu erneuerbaren Energien und die Transformation hin zu einer CO₂-neutralen Individualmobilität müssen daher konsequent vorangetrieben werden. Ein kreditfinanziertes Sondervermögen der Bundesregierung in Höhe von 500 Mrd. Euro soll in den kommenden Jahren insgesamt für Investitionen in die Infrastruktur und den Klimaschutz zur Verfügung stehen. Davon sind 100 Mrd. Euro für Investitionen in den Klimaschutz vorgesehen. In diesem Zusammenhang stellt sich die zentrale Frage, wie die verfügbaren Ressourcen effizient und zielgerichtet eingesetzt werden können, um ökologische, ökonomische und soziale Anforderungen gleichermaßen zu berücksichtigen.

Nach Auslaufen des Umweltbonus, also jenes staatlichen Förderprogramms in Deutschland, das von 2016 bis Ende 2023 den Kauf oder das Leasing von Elektrofahrzeugen finanziell unterstützte, ist der Absatz von batterieelektrischen Fahrzeugen (BEV) massiv eingebrochen. Der folgende Beitrag evaluiert die Wirkung einer optimierten Förderung von BEV auf Basis des ausgelaufenen Umweltbonus (E-Auto-Prämie) mittels einer Szenariobetrachtung der Preiselastizitäten in unterschiedlichen Preissegmenten. Wie kann eine neue Förderung effektiv ausgestaltet werden und welche politischen Rahmenbedingungen müssen dafür geschaffen werden?

Nach Angaben der Europäischen Kommission ist der Pkw-Verkehr innerhalb der EU für rund 15 % der CO₂-Emissionen verantwortlich. Eine Sicherung der Individualmobilität ist in Zukunft jedoch nur dann möglich, wenn diese CO₂-neutral umgesetzt wird. In Bezug auf die Einhaltung der europäischen CO₂-Flottengrenzwerte wurde den Automobilherstellern kürzlich Aufschub von drei Jahren gewährt (Europäische Kommission, 2025). In diesem Zeitraum müssen sie einen durchschnittlichen CO₂-Emis-

sionswert von 93,6 g/km pro Auto erreichen (Europäisches Parlament, 2023). Aufgrund seiner Größe fällt der deutsche Automobilmarkt nachfrageseitig hier stark ins Gewicht. Deutschland ist mit 2,82 Mio. Neuzulassungen im Jahr 2024 der größte europäische automobiler Einzelmarkt. Dennoch nimmt Deutschland trotz seines Marktvolumens nicht die Rolle eines Leitmarkts für Elektromobilität in Europa ein. Der Anteil reiner Elektroautos an den Neuzulassungen lag laut European Automobile Manufacturers' Association im Jahr 2024 mit 13,5 % nur im EU-Durchschnitt (ACEA, 2025). Um die Klimaschutzziele bis 2035 zu erreichen, ist es nicht ausreichend hoch effiziente Verbrenner oder Plug-in-Hybride bzw. Range-Extender zur Zielerreichung zu nutzen. Die Ziele sind auf absehbare Zeit ausschließlich mit Elektroautos erreichbar. Dies sollte bei politischen Maßnahmen entsprechend berücksichtigt werden.

Aktuelle Herausforderungen und Hemmnisse

Der Absatz von Elektroautos ist nach dem Wegfall des Umweltbonus Ende 2023 im Jahr 2024 massiv eingebrochen. In diesem Jahr stieg der Anteil an Elektroautos am Gesamtabsatz wieder im Vergleich zum Vorjahr 2024 an und lag mit 112.968 Elektroautos bei +38,9 % im ersten Quartal 2025, was einem Anteil von 17 % an den Neuzulassungen entspricht (Kraftfahrt-Bundesamt, 2025a). Die Absatzzahlen von 524.000 Elektroautos in Deutschland im Jahr 2023 relativieren jedoch den Zuwachs im ersten Quartal 2025 im Vergleich zum Vorjahr 2024. Im Jahr

Prof. Dr. Helena Sophie Wisbert ist Professorin für allgemeine Betriebswirtschaftslehre mit Schwerpunkt Automobilwirtschaft an der Ostfalia Hochschule in Wolfsburg.

Prof. Dr. Ann-Katrin Voit ist Professorin für Volkswirtschaftslehre, insbesondere Wirtschaftspolitik, an der FOM Hochschule für Oekonomie & Management in Essen.

© Der/die Autor:in 2025. Open Access: Dieser Artikel wird unter der Creative Commons Namensnennung 4.0 International Lizenz veröffentlicht (creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.de).

Open Access wird durch die ZBW – Leibniz-Informationszentrum Wirtschaft gefördert.

2024 waren es nur noch 381.000 Elektroautos. Die BEV-Zulassungen gingen 2024 im Vergleich zum Vorjahr um 27,4 % zurück und die durchschnittliche CO₂-Emission der neu zugelassenen Pkw in Deutschland stieg 2024 laut Kraftfahrt-Bundesamt (2025b) um +4,2 % auf 119,8 g/km (2023: 114,9 g/km).

Der größte Anteil der Kunden von Elektroautos sind laut Kraftfahrt-Bundesamt (2025b) mit 71 % Gewerbekunden, während Privatkunden einen Anteil von nur 29 % an den Neuzulassungen in Deutschland ausmachen. Letztere reagierten besonders deutlich auf den Wegfall der Förderprämie und die Neuzulassungen sind hier stärker eingebrochen als bei den Gewerbekunden, deren Förderprämie bereits drei Monate früher weggefallen ist (Center Automotive Research, 2025). Dieser Effekt sollte bei der Einführung eines neuen Umweltbonus berücksichtigt werden. Weiter ist zu berücksichtigen, dass es sich bei den höheren Absatzzahlen von Elektroautos in 2025 zum Teil auch um Nachholkäufe handelt, die durch einen steigenden Rabatt auf Seiten der Hersteller stimuliert werden. Im Jahr 2024 fielen die Rabatte auf Elektroautos im Vergleich zu Verbrennerfahrzeugen um 10 Prozentpunkte niedriger aus. Laut dem Center Automotive Research (CAR)-Institut wurden Elektroautos im ersten Quartal 2025 mit einem durchschnittlichen Rabatt von 12 % zwar stärker beworben als zuvor, aber auch im Jahr 2025 werden Verbrennerfahrzeuge mit einem durchschnittlichen Rabatt von 22 % stärker im Verkauf gefördert. Im Vergleich dazu: Während der Laufzeit des Umweltbonus wurden Elektroautos mit Umweltbonus und Nachlass seitens der Hersteller und des Handels mit durchschnittlich 19 % Nachlass verkauft bzw. verleast (Center Automotive Research, 2025).

Auch mit Blick auf die Umweltziele der ehemaligen Bundesregierung sieht der Absatz nach wie vor sehr dürf-tig aus. Das frühere Ziel von 15 Mio. Elektroautos auf Deutschlands Straßen wirkt mittlerweile mehr als unrealistisch bis hin zu skurril. Der aktuelle Fahrzeugbestand an BEV-Fahrzeugen in Deutschland beträgt laut dem Verband der Automobilindustrie (VDA) (2025) 1,66 Mio. Autos mit Stand März 2025; es fehlen demnach noch 13,32 Mio. BEV-Fahrzeuge, um das frühere Ziel bis 2030 auf Deutschlands Straßen zu erreichen.

Der Hauptgrund, den Kunden gegen die Anschaffung eines Elektroautos anführen, ist laut aktueller Studienlage nach wie vor der Preis (DAT, 2024). Die Preisdifferenz zwischen einem Elektroauto und einem vergleichbaren Verbrennerfahrzeug besteht insbesondere in den unteren Preissegmenten und nimmt dabei zu oberen Preissegmenten ab. Die Elektrovariante ist in preisgünstigeren Fahrzeugsegmenten, wie dem Kleinst- und Kleinwagensegment, um mehrere Tausend Euro teurer. In den

oberen Preissegmenten, wie dem Oberklassensegment, nähern sich dagegen die Preise an. Dass Elektroautos im Schnitt teurer sind als Verbrenner liegt auch daran, dass die größte Anzahl an Elektroautos Mittelklassewagen und größere SUV sind. Im Kleinst- und Kleinwagensegment ist das Angebot dagegen noch sehr begrenzt (Center Automotive Research, 2025). Weitere Kaufhemmnisse sind der stockende Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur, die nach wie vor nicht flächendeckend ist und stark schwankende Ladestrompreise pro kWh aufweist. Die öffentliche Diskussion um das Verbrenner-Aus und die Technologieoffenheit hat außerdem dazu geführt, dass die Akzeptanz von Elektroautos seit letztem Jahr gesunken ist. Kunden stehen Elektroautos seit dem Auslaufen des Umweltbonus kritischer gegenüber und der Umstiegs-wille hat deutlich abgenommen.

Politische Weichenstellung für eine wirksame Förderung

Die Transformation hin zur klimaneutralen Mobilität bedarf klarer politischer Unterstützung, die über kurzfristige Maßnahmen hinausgeht. Die Wachstumsraten der Elektroautoverkäufe zeigen weltweit eine direkte Korrelation zwischen Fördermaßnahmen wie Steuervorteilen und Kaufprämien und dem Absatz von Elektroautos. Die Aufhebung des Fokus auf die Elektromobilität, zusammen mit der diskutierten Aufweichung der europäischen Flottengrenzwerte für eine CO₂-neutrale Mobilität bis 2035, würde nicht nur die Erreichung der Klimaschutzziele stark gefährden (Fraunhofer ISI, o. D.). Langfristig würde diese Entscheidung zudem die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Automobilindustrie schwächen, da die Abkehr von der Elektromobilität die Nachfrage in Deutschland und der Europäischen Union weiter reduzieren und den Transformationsprozess der deutschen Automobilhersteller hemmen würde. Bestehende Kostennachteile müssen jedoch mit Hilfe von Skaleneffekten auf Basis steigender Produktionsmengen abgebaut werden (Wisbert, 2023). Die Rückbesinnung auf die vermeintliche technologische Überlegenheit, die sich in der derzeitigen Verbrennernostalgie äußert und Automobilhersteller dazu bringt, ihren Transformationsprozess in die Länge zu ziehen, wird den Unternehmen nur kurzfristig wirtschaftliche Erholung bringen.

Um am Haupthemmnis gegen Elektroautos anzusetzen, ist eine Wiederbelebung des Ende 2023 ausgelaufenen Umweltbonus sinnvoll. Dieser sollte jedoch optimiert werden, um Mitnahmeeffekte zu reduzieren und Privatkunden stärker zu fördern.

Die E-Auto-Prämie förderte seit 2016 den Kauf von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben durch Zuschüsse von

Bund und Herstellern. Der Herstelleranteil wurde direkt mit dem Kaufpreis verrechnet. Der Bundesanteil wurde nach der Zulassung des E-Autos beim Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) beantragt. Insgesamt wurden laut BAFA für rund 2,3 Mio. Fahrzeuge eine Förderung beantragt und ca. 10 Mrd. Euro ausgezahlt. Davon waren 1,43 Mio. reine E-Autos und knapp 805.000 Plug-in-Hybride. Ab 2023 wurden nur noch batterie- und brennstoffzellenbetriebene Fahrzeuge gefördert und die Fördersätze wurden gesenkt. Die Zahl der Anträge stieg von 255.000 im Jahr 2020 auf 820.000 in 2022 und sank im Jahr 2023 auf rund 397.000 Fahrzeuge, was mit einer Kürzung der Fördermittel auf 2,6 Mrd. Euro einherging (BAFA, 2024). Mit dem Wegfall der Förderprämie brach der Absatz an ehemals förderfähigen BEV im Jahr 2024 ein. Wurden laut dem CAR-Institut im Jahr 2023 noch rund 170.000 förderfähige Fahrzeuge auf Privatpersonen zugelassen, waren es im Jahr 2024 nur noch knapp 92.000 Fahrzeuge unter einem Kaufpreis von 45.000 Euro, was einem Rückgang von 46 % entspricht (Center Automotive Research, 2025).

Unterschiedliche Szenarien der Förderung

In den nachfolgenden Szenarien wird mit dem Konzept der Elastizität gearbeitet. In ihrer allgemeinen Form misst sie das Verhältnis der prozentualen Änderung einer abhängigen Variable zur prozentualen Änderung einer unabhängigen Variable.

Dabei werden drei Arten von Elastizitäten unterschieden: Die Preiselastizität der Nachfrage, die Einkommenselastizität sowie die Kreuzpreiselastizität. Die Einkommenselastizität zeigt, wie sich die Nachfrage nach einem Gut verändert, wenn sich das Einkommen der Konsumenten ändert. Diese wird im Rahmen dieses Beitrags nicht näher betrachtet, da die Reallöhne in Deutschland im Vergleich zu den Preissteigerungen der Güterpreise nicht stärker angestiegen sind. Die Preiselastizität ist hier der primäre Treiber in der Analyse, da die untersuchten Förderprogramme unmittelbar den Endpreis beeinflussen, während Einkommensänderungen einen anderen zeitlichen und wirtschaftlichen Kontext erfordern würden. Die Preiselastizität der Nachfrage gibt an, wie stark die nachgefragte Menge eines Gutes auf eine Veränderung seines Preises reagiert. Die Kreuzpreiselastizität misst die Veränderung der Nachfrage eines Gutes in Reaktion auf eine Preisänderung eines anderen Gutes wie beispielsweise Substitutions- oder Komplementärgüter. Es kann grundsätzlich zwar von einem leichten Effekt der Preisänderung bei Verbrennerautos auf die Nachfrage von Elektroautos ausgegangen werden. Da die Preissteigerung von 2,9 % bei Neuwagen im Referenzjahr 2024 (Statistisches Bundesamt, 2025) jedoch

Tabelle 1
Betrachtete Preiskategorien und Preiselastizitäten

Preisgrenze (Euro)	Segment	Angemessene Preiselastizität
bis 25.000	Kleinstwagen	-0,9 bis -1,1
bis 35.000	Kleinwagen/Kompakt	-0,6 bis -0,8
bis 45.000	Obere Mittelklasse / SUVs	-0,4 bis -0,6

Lesebeispiel: Bei einer Preiselastizität von -0,8 im Kleinstwagenbereich führt eine Preisreduktion von 10 % zu einer prozentualen Erhöhung der Nachfrage um 8 %.

Quelle: angelehnt an U.S. Department of Transportation (2022); van Dijk und Farsi (2022); Leard und Wu (2023); Fridstrøm und Østli (2021).

von hohen Herstellerrabatten aufgrund des schwächelnden Automobilmarktes ausgeglichen wurde (Center Automotive Research, 2025), wird dieser Effekt bei der folgenden Untersuchung ebenfalls nicht weiter berücksichtigt.

Im Folgenden werden drei Szenarien berechnet, die den primären Nachfrageeffekt der Förderung von reinen Elektroautos mithilfe einer Modellierung auf Basis der Preiselastizität darstellen. Die Preiselastizität variiert je nach Preissegment, um die unterschiedliche Preissensitivität der Zielgruppen zu berücksichtigen. Von einer hohen Preiselastizität bei Automobilen wird bei einer Preiselastizität von -1,1 gesprochen (Läufer, 2009). Die Preiselastizität von Elektroautos ist im Vergleich zu Verbrennerfahrzeugen grundsätzlich höher. Dies liegt unter anderem am jungen Marktsegment und der geringen Marktsättigung (Center Automotive Research, 2025). Daher werden für die drei Preisspannen Preiselastizitäten am oberen Ende einer hohen, mittleren und niedrigeren Preiselastizitätsspanne angenommen, wie in Tabelle 1 dargestellt.

Die wissenschaftliche Literatur zeigt eine breite Spannweite von Preiselastizitäten für Neuwagen. Diese reicht von einer unelastischen Nachfrage von -0,4 über alle Antriebsarten hinweg (U.S. Department of Transportation, 2022) bis hin zu Preiselastizitäten von -0,6 für Elektroautos in der Schweiz (van Dijk & Farsi, 2022) und hohen Preiselastizitäten von mehr als -1 bei Elektroautos und sogenannten „First-Mover“-Kunden in Norwegen (Fridstrøm & Østli, 2021). Laut van Dijk und Varsi (2022) variieren die Ergebnisse signifikant je nach Käufersegment. Es besteht Konsens darüber, dass die Preiselastizität in den oberen Fahrzeugklassen abnimmt. Leard und Wu (2023) zeigen beispielsweise, dass die Preiselastizität von einzelnen Fahrzeugmodellen mit einem Preis von 20.000 Euro und 60.000 Euro um etwa 1,5 Punkte differiert (Leard & Wu, 2023).

Tabelle 2

Annahmen der Szenarienbetrachtung

Preiskategorie (Euro)	Preis- elastizität	Förderbetrag (Euro)	Kumulierter Basis- absatz (Stück)
Bis 25.000	-1	6.750	70.000
Bis 35.000	-0,8	6.750	170.000
Bis 45.000	-0,6	6.750	400.000

Quelle: eigene Berechnung angelehnt an van Dijk und Farsi (2022) und Fridström und Østli (2021).

Grundsätzlich sind also in niedrigeren Preissegmenten die Werte höher als in oberen Preissegmenten. Daher liegt bei Elektroautos im unteren Preissegment bis zu 25.000 Euro eine angemessene Preiselastizität bei -0,9 bis -1,1. In Bezug auf Elektroautos im mittleren Preissegment bis zu 35.000 Euro liegt eine angemessene Preiselastizität im oberen mittleren Bereich zwischen -0,6 bis -0,8 und für Fahrzeuge im oberen Preissegment bis zu 45.000 Euro im unteren mittleren Bereich zwischen -0,4 bis -0,6. Die Limitation der Szenariobetrachtung liegt in der Annahme von linearen Verläufen der Preiselastizität in den Preisspannen. Käufer von Fahrzeugen im Preissegment bis 25.000 Euro sind in der Regel preissensibler und Preisänderungen wirken sich in diesem Segment prozentual stärker aus. Kaufentscheidungen in diesem Bereich werden oft wesentlich stärker durch Preise, Monatsraten oder Rabattaktionen beeinflusst. Zudem sind Modelle in den unteren Segmenten häufig leichter austauschbar.

Der Basisabsatz in den einzelnen betrachteten Preissegmenten wird von einem Gesamtmarkt von 500.000 BEV pro Jahr und dem Marktanteil der Fahrzeuge in der jeweiligen Preisspanne auf Basis der Angaben des Kraftfahrt-Bundesamt (2025) abgeleitet. In dieser Analyse wird das potenzielle Absatzwachstum von Elektrofahrzeugen basierend auf einer Förderprämie von 6.750 Euro untersucht. Die Förderprämie wird in Höhe der ursprünglich für 2024 geplanten Förderprämie festgelegt. Diese setzt sich zusammen aus einer öffentlichen Fördersumme in Höhe von 4.500 Euro und einer von der Automobilindustrie finanzierten Fördersummen von 2.250 Euro. Ziel ist es, die zusätzlichen Verkäufe sowohl absolut als auch relativ zum Basisabsatz darzustellen.

In dem ersten Szenario werden nur Elektroautos mit einem Listenpreis bis zu 25.000 Euro gefördert. Diese Fahrzeuge gehören überwiegend zum Kleinwagensegment und es gibt bisher nur ein kleines Angebot in dieser Preiskategorie. Darunter fallen bei einem Gesamtmarkt von 500.000 Elektroautos in Deutschland pro Jahr ca. 70.000

Tabelle 3

Absatzsteigerung durch Förderung nach Preissegmenten

Preis- grenze (Euro)	Segment	Preis- elasti- zität	Preis- redu- zierung (%)	Kumulier- ter Basis- absatz förder- fähiger Fahrzeuge	Zusätz- liche Fahr- zeuge (absolut)	Zusätz- liche Fahr- zeuge (%)
≤ 25.000	Kleinst- wagen	-1	-27	70.000	18.900	27,0
≤ 35.000	Klein- wagen / Kompakt	-0.8	-19	170.000	25.840	15,2
≤ 45.000	obere Mittel- klasse / SUVs	-0.6	-15	400.000	36.000	9,0

Quelle: eigene Berechnung.

abgesetzte Elektroautos. Die Auswahl soll im Jahr 2025 und 2026 jedoch zunehmen.

Im zweiten Szenario werden zusätzlich noch Elektroautos mit einem Listenpreis bis zu 35.000 Euro gefördert. In dieser Preisklasse befindet sich ein Großteil der Fahrzeuge im Kompaktwagensegment. Bei einem Gesamtmarkt von ebenfalls 500.000 Elektroautos beträgt die Anzahl an förderfähigen Autos kumuliert 170.000 Stück. Da im mittleren Preissegment 100.000 Fahrzeuge über 25.000 Euro hinzukommen und damit der überwiegende Fahrzeuganteil ins mittlere Preissegment fällt, wird für den kumulierten Basisabsatz eine niedrigere Preiselastizität von - 0,8 angenommen als im unteren Preissegment.

Im dritten Szenario kommt noch die Förderung von Fahrzeugen bis zu einem Listenpreis von 45.000 Euro hinzu. Diese Fahrzeuge sind hauptsächlich im anzahlstärksten SUV-Segment zu finden, wodurch die Anzahl an förderfähigen Fahrzeugen kumuliert auf 400.000 Autos ansteigt, da 400.000 Elektroautos des Gesamtmarktes einen Listenpreis von bis zu 45.000 Euro aufweisen. Da im oberen Preissegment 230.000 Fahrzeuge über 35.000 Euro hinzukommen und damit der überwiegende Fahrzeuganteil ins hohe Preissegment fällt, wird für den kumulierten Basisabsatz wiederum eine niedrigere Preiselastizität von -0,6 angenommen als im mittleren Preissegment. Elektroautos mit einem höheren Preis sind nicht förderfähig.

Die Annahmen der Szenarien sind in Tabelle 2 dargestellt. Hierbei wurde sich auf die repräsentative Elastizitätskennziffer konzentriert. Im Fall des Automobilmarktes wurde nur eine einzelne Preiselastizität verwendet, da der gewichtete Mittelwert bessere und zuverlässigere Ergeb-

nisse produziert (Brons et al., 2008, S. 75). Diese aggregierte Kennziffer wurde ausgewählt, um eine konsistente Vergleichbarkeit zu gewährleisten und gleichzeitig eine modellierbare Zahl für die weitere Analyse zu erhalten.

Die folgende Szenarienbetrachtung für Elektroautos trägt der aktuellen Studienlage Rechnung und es wird für die Preisklasse von 25.000 Euro eine elastische Nachfrage von -1 (Fridstrøm & Østli, 2021) angenommen, die dann über den Mittelwert von -0,8 im mittleren Preissegment im oberen Preissegment auf -0,6 (van Dijk & Farsi, 2022) abnimmt, wie in Tabelle 2 dargestellt.

Ergebnisse der Szenarienbetrachtung

Im unteren Preissegment (≤ 25.000 Euro) führt die Förderung zu einer relativen Absatzsteigerung von 27 % im Jahr, was den höchsten prozentualen Effekt darstellt (Tabelle 3). Dies spiegelt die hohe Preissensitivität in diesem Marktsegment wider. Der relative Fördereffekt ist bei günstigeren BEVs am stärksten, da die Förderung einen größeren Anteil am Fahrzeugpreis ausmacht und Kunden preissensitiver reagieren. Der Effekt nimmt mit steigendem Preisniveau ab, sowohl prozentual als auch bezogen auf die Preiselastizität.

Im mittleren (≤ 35.000 Euro) und oberen Preissegment (≤ 45.000 Euro) fällt die relative Absatzsteigerung mit 15,2 % bzw. 9,0 % geringer aus, da die Preissensitivität der Kunden abnimmt. Da diese Segmente und insbesondere das SUV- und Mittelklassensegment größer sind und mehr förderfähige Fahrzeuge bis zu einem Preis von 45.000 Euro beinhalten, steigt die absolute Zahl der zusätzlich abgesetzten Fahrzeuge. Obwohl der relative Effekt im unteren Preissegment am größten ist, ergeben sich daher im oberen Preissegment aufgrund des höheren Basisabsatzes die höchsten absoluten Zuwächse pro Jahr (36.000 Fahrzeuge). Diese Ergebnisse verdeutlichen, dass ein erheblicher Teil der staatlichen Ausgaben nicht in zusätzliche Käufe fließt, sondern bereits geplante Anschaffungen fördert. Der Mitnahmeeffekt steigt bei hochpreisigen Elektroautos weiter an. Die Ergebnisse sind in Tabelle 3 zusammengefasst.

Die Ergebnisse verdeutlichen, dass Förderprogramme ihre größte relative Wirkung in preissensitiven Segmenten entfalten. Eine gezielte Förderung günstiger Elektrofahrzeuge könnte somit einen effizienteren Beitrag zur Elektrifizierung der Individualmobilität leisten. Zum einen ist dann der Marktpuls höher, da die Preiselastizität in unteren Preissegmenten höher ist und zum anderen fällt gleichzeitig der Preisnachlass der Förderhöhe von 6.250 Euro stärker ins Gewicht. Der Mitnahmeeffekt fällt somit geringer aus. Im Jahr 2023 wurden noch 75 % aller neu

Tabelle 4

Staatliche Kosten der Förderung für pro Förderjahr

Preisgrenze (Euro)	Basisabsatz	Zusätzliche Fahrzeuge	Gesamtabsatz	Förderbetrag (Mrd. Euro / Jahr)
≤ 25.000	70.000	18.900	88.900	0,40
≤ 35.000	170.000	25.840	195.840	0,88
≤ 45.000	400.000	36.000	436.000	1,96

Quelle: eigene Berechnung.

zugelassenen Elektroautos gefördert (Center Automotive Research, 2025). Durch die Förderung für Autos bis zu 25.000 Euro würden 18 % der Elektroautos, bei förderfähigen Autos bis zu 35.000 Euro würden 39 % und bei förderfähigen Elektroautos bis zu 45.000 Euro Listenpreis würden 87 % der Elektroautos gefördert werden. Bei teureren Fahrzeugen sollten daher alternative Maßnahmen zur Marktentwicklung erwogen werden. Zum Beispiel stellen die derzeitigen Steuervergünstigungen für Dienstwagen einen wirksamen Anreiz dar.

Wenn bei einer neuen Umweltprämie wieder eine Aufteilung der Finanzierung zwischen Bund und Industrie erfolgt und die Bundesregierung 4.500 Euro der gewährten 6.750 Euro pro Elektroauto finanziert, sind die mit der Förderung verbundenen Kosten wie in Tabelle 4 dargestellt.

In Bezug auf einen effizienten neuen Umweltbonus sollte der Fokus auf preisgünstigere Elektroautos gelegt werden, um den Mitnahmeeffekt zu mindern und stärker Fahrzeugsegmente mit einem höheren Privatkundenanteil zu adressieren. Die Nachfrage nach Elektroautos bei Privatkunden ist nach wie vor geringer als bei Gewerbekunden. Für den Markthochlauf der Elektromobilität bedarf es jedoch auch einer hohen Nachfrage im Privatkundenbereich. Hochpreisige Elektrofahrzeuge, die häufig als Dienstwagen genutzt werden, sollten weiterhin durch die derzeitigen Steuervergünstigungen beim geldwerten Vorteil gefördert werden, anstatt durch einen zusätzlichen Umweltbonus. Im Gewerbekundenbereich zeigen Elektrofahrzeuge teilweise eine höhere Nachfrage als vergleichbare Verbrennermodelle. Dies liegt unter anderem an steuerlichen Vorteilen sowie an der Tatsache, dass Unternehmen zunehmend eigene CO₂-Ziele verfolgen und daher eine nachhaltige Dienstwagenpolitik implementieren. Eine Verlängerung der aktuellen Kfz-Steuerbefreiung für Elektrofahrzeuge würde sowohl Privatkunden als auch Gewerbekunden gleichermaßen zugutekommen.

Zur Beschleunigung des Ausbaus der öffentlichen Ladeinfrastruktur sind neben der Erweiterung der Ladepunkte auch angepasste Ladestromtarife erforderlich, die es den Nutzern ermöglichen, Elektrofahrzeuge zu Konditi-

onen aufzuladen, die nicht über die Kosten für das herkömmliche Tanken von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor hinausgehen. Eine Senkung der Steuern und der Netzentgelte für öffentlichen Ladestrom stellt daher eine sinnvolle Maßnahme dar. Diese Maßnahme trägt dazu bei, die Akzeptanz von Elektrofahrzeugen zu erhöhen, indem sie eine wirtschaftliche Nutzungsmöglichkeit auch für Nutzer ohne private Lademöglichkeit schafft. Darüber hinaus wäre es sinnvoll, mehr Transparenz in Bezug auf Tarife und Abrechnungen von öffentlichem Ladestrom der verschiedenen Anbieter zu schaffen. Auch in diesem Bereich ist eine gesteigerte Akzeptanz zu erwarten, die sich positiv auf die Nachfrage nach Elektromobilität auswirken könnte.

Literatur

- ACEA – European Automobile Manufacturers' Association. (2025). *New car registrations: +0.8% in 2024; battery-electric 13.6% market share*.
- BAFA – Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle. (2024). *Jahresrückblick 2023*.
- Brons, M., Nijkamp, P., Pels, E. & Rietveld, P. (2008). A meta-analysis of the price elasticity of gasoline demand. *Journal of Transport Economics and Policy*, 42(3), 373–399.
- Center Automotive Research (Hrsg.). (2025). *CAR-Auto-Report*. Januar 2025.
- DAT – Deutsche Automobil Treuhand GmbH. (2024). *DAT-Report 2024*.
- Europäische Kommission. (2025). *Commission boosts European automotive industry's global competitiveness* [Pressemitteilung].
- Europäischer Rechnungshof. (2024). *Reduktion der CO₂-Emissionen von Pkw: Maßnahmen gewinnen endlich an Fahrt, doch stehen noch Herausforderungen bevor*.
- Europäisches Parlament. (2023). *CO₂ emission standards for new cars and vans*.
- Fraunhofer ISI – Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung. (o. D.). *Policy-Mix zur Förderung der Elektromobilität*.
- Fridström, L. & Østli, V. (2021). Direct and cross price elasticities of demand for gasoline, diesel, hybrid and battery electric cars: The case of Norway. *European Transport Research Review*, 13(3).
- Statistisches Bundesamt. (2025). *Preise rund ums Auto im Januar 2025 um 3,2% höher als ein Jahr zuvor* [Pressemitteilung Nr. 007].
- Kraftfahrt-Bundesamt. (2025a). *Fahrzeugneuzulassungen März 2025* [Pressemitteilung Nr. 15/2025].
- Kraftfahrt-Bundesamt. (2025b). *Fahrzeugneuzulassungen 2024 – Jahresbilanz* [Pressemitteilung Nr. 01/2025].
- Läufer, N. K. A. (2009). Mikro- und makroökonomische Effekte der Abwrackprämie. *Wirtschaftsdienst*, 89(6), 410–418.
- Leard, B. & Wu, Y. (2023). *New passenger vehicle demand elasticities: Estimates and policy implications*.
- U.S. Department of Transportation, National Highway Traffic Safety Administration. (2022). *Final regulatory impact analysis: Final rulemaking for model years 2024-2026 light-duty vehicle corporate average fuel economy standards*.
- Van Dijk, J. & Farsi, M. (2022). *Who is afraid of electric vehicles? An analysis of stated EV preferences in Switzerland* (IRENE Working Paper No. 22-04). Institute of Economic Research, University of Neuchâtel.
- Verband der Automobilindustrie e. V. (VDA). (2025). *Konjunkturbarometer März 2025* (190. Ausgabe).
- Wisbert, H. (2023). Mobilitätswende in Deutschland – E-Mobilität als Mittel der Wahl. *Wirtschaftsdienst*, 103(6), 434–439.

Title: Optimised Promotion of Electric Vehicles as Key to Achieving National Climate Targets

Abstract: The automotive sector plays a key role in achieving national climate targets. The transition to renewable energy and the transformation towards CO₂-neutral individual mobility must therefore be continuously advanced. A government-funded special investment program of €500 billion is planned to support infrastructure and climate protection investments in the coming years, with €100 billion specifically allocated for climate protection measures. A central question arises: how can the available resources be utilised efficiently and effectively to address ecological, economic and social requirements equally? This study examines the impact of optimised incentives for battery electric vehicles (BEVs) based on the expired environmental bonus scheme of 2023, employing a scenario analysis of price elasticities across different price segments.