

Ausgestaltung einer zukunftsweisenden E-Auto-Förderung

Kurzimpuls zu Handlungsoptionen in der Politikgestaltung der kommenden Legislatur



Vor dem Hintergrund eines stockenden Fortschritts bei der Erreichung der Klimaziele im Verkehrssektor sowie der aktuellen Krise der deutschen Automobilindustrie wird in Deutschland auch im Bundestagswahlkampf 2025 über Förderinstrumente zur E-Mobilität diskutiert. So wollen z.B. SPD und CSU mit einem neuen Förderprogramm in Deutschland produzierte E-Autos fördern, während die Grünen eine Förderung von größtenteils in Europa produzierenden Herstellern vorschlagen. Gleichzeitig geraten Verteilungswirkungen von Klimapolitik stärker in den Blick, während staatliche Mittel vor dem Hintergrund von großen [Investitionsbedarfen in verschiedenen Politikfeldern](#) zunehmend knapp werden.

Was wurde in der letzten Legislaturperiode erreicht?

In den Jahren 2016 – 2023 hat die Bundesregierung den Kauf und das Leasing von insgesamt fast 2,2 Mio. Elektrofahrzeugen (batterieelektrisch und Plug-In-Hybride) mit insgesamt 10,2 Mrd. Euro gefördert. Allein in den Jahren 2022 und 2023 wurden zusammen mehr als eine Million E-Autos bezuschusst.

Die [Evaluation des Umweltbonus](#) von Fraunhofer ISI & Technopolis zeigt, dass hierdurch substanziale THG-Emissionseinsparungen realisiert wurden bzw. durch die fortwährende Nutzung in den kommenden Jahren zu erwarten sind.

Herausforderungen der nächsten Legislaturperiode

Von der Förderung durch den Umweltbonus haben besonders überdurchschnittlich vermögende Haushalte profitiert. Die Förderung von E-Autos in Deutschland hatte damit eine soziale Schieflage. Eine spezifische Unterstützung von ärmeren Haushalten, die auf ein Auto angewiesen sind, gibt es bislang nicht. Zweitens waren die Kosten pro eingesparter Tonne CO₂ relativ hoch, was in Zeiten knapper öffentlicher Kassen die Frage nach effizienteren bzw. haushaltsneutralen Fördermaßnahmen aufwirft. Drittens sollte eine zukünftige Förderung von E-Autos

auch Innovationen in der deutschen Automobilindustrie stärken. In China machten batterieelektrische Fahrzeuge und Plug-In-Hybride im Jahr 2024 mehr als 40 Prozent der neu zugelassenen Fahrzeuge aus, wobei hiervon vor allem chinesische Hersteller profitierten. Nach der Beendigung des Umweltbonus im Dezember 2023 stellt sich daher die Frage, wie eine erfolgreiche Transformation der deutschen Automobilindustrie gelingen kann, die Arbeitsplätze und Wertschöpfung in Deutschland sichert und die Industrie zukunftssicher aufstellt.

Mögliche Ansätze für Maßnahmen und Politikinstrumente

→ Bei der Förderung der Elektromobilität lässt sich viel von erfolgreichen Politikmaßnahmen anderer Länder lernen. So hat z.B. Frankreich im Jahr 2024 ein **Sozialleasing** eingeführt, das einkommensschwachen Haushalten den Zugang zu Elektrofahrzeugen in kleineren und günstigeren Fahrzeugsegmenten erleichtert. Im Zuge einer möglichen Einführung eines ähnlichen Modells in Deutschland sollte allerdings geprüft werden, ob ein günstiges Leasing auch mit den in der Tendenz eher hochpreisigeren Modellen deutscher Hersteller funktioniert und wie diese ggf. unterstützt werden können, mehr Modelle im preisgünstigen Segment anzubieten.

→ In mehreren europäischen Ländern existiert ein sogenanntes **Bonus-Malus-System**, welches durch eine zunehmende Besteuerung von Verbrennern Fördermaßnahmen für E-Autos ermöglicht, ohne die öffentlichen Haushalte zu belasten. Dies könnte eine haushaltsneutrale Förderung der E-Mobilität (teil-)finanzieren. In die konkrete Ausgestaltung eines solchen Systems sollte die Politik auch dessen mögliche Auswirkungen auf die Preise und Verkaufszahlen neu zugelassener Verbrenner mit einbeziehen.

■ Maßnahmen zur Elektrifizierung sollten zudem auch auf **Firmenfotten** abzielen, die für mehr als 2/3 der Neuzulassungen verantwortlich sind und aufgrund der kürzeren Haltedauer auch verstärkt den Gebrauchtwagenmarkt in Gang bringen würden. Beispielsweise könnte das Dienstwagenprivileg auf E-Autos beschränkt werden. Die EU-Kommission arbeitet bereits an einer schnelleren Elektrifizierung von Firmenfotten, Deutschland könnte hier flankierende Maßnahmen erwägen.

■ Der Ausbau von **öffentlichen Ladepunkten** und das Bereitstellen von **günstigem Ladestrom** ist ein weiterer wichtiger Punkt, um Anreize zum Umstieg auf ein E-Auto zu geben. Die **Dynamik des Ausbaus von Ladepunkten reicht derzeit nicht aus**, um das politische Ziel von einer Million Ladepunkten bis 2030 zu erreichen. Das Bundeskartellamt bemängelte zudem zuletzt mangelnden Wettbewerb am Ladestrommarkt. Weitere Maßnahmen zur Bereitstellung günstigen Ladestroms sind daher notwendig, auch hier könnte sich Deutschland an Politiken anderer Länder orientieren.

Anprechpersonen für das Politikfeld Green Economy & Klimapolitik



Dr. Jan Stede, Principal Consultant
jan.stede@technopolis-group.com – 030 / 549087901



Jérôme Treperman, Geschäftsführer
jerome.treperman@technopolis-group.com – 030 / 577091444

