Stiftung Klimaneutralität

Industriepolitische Optimierung der Kaufförderung für E-Autos

AUTOR

Frederik Digulla
Lead Advisor

VERÖFFENTLICHUNG

Oktober 2026



Stiftung Klimaneutralität

Impressum

HERAUSGEBER

Stiftung Klimaneutralität, Unter den Linden 42, 10117 Berlin, www.stiftung-klima.de

AUTOR

Frederik Digulla, Lead Advisor
frederik.digulla@stiftung-klima.de

DATENSTAND

Förderdaten: BAFA, Zwischenbericht zur E-Auto-Förderung, Stand 1. Oktober 2026; erfasst sind Zulassungen von Januar bis September 2026. Neuzulassungen: Kraftfahrt-Bundesamt, Januar bis September 2026; Anteil privater Halter nach KBA FZ 28.3 für 2025. Montagewerke: eigene Zuordnung je Modellzeile, Recherchestand 6. Oktober 2026. Listenpreise der Fahrzeugpaare: geprüft am 10. September 2026.

GESTALTUNG

Bei Gestaltung und Visualisierungen kam Künstliche Intelligenz (Claude, Anthropic) unterstützend zum Einsatz; Inhalte und Zahlen wurden vom Autor verantwortet. Hinweis gemäß Art. 50 der Verordnung (EU) 2024/1689.

ZITIERVORSCHLAG

Stiftung Klimaneutralität (10/2026): Industriepolitische Optimierung der Kaufförderung für E-Autos. Kurzgutachten. Berlin.

Inhalt

1	Worum es geht	2
2	Gut ein Drittel der geförderten Elektroautos kommt aus Drittländern	2
3	Statt der Marke muss der konkrete Produktionsort betrachtet werden	4
4	Warum so viele geförderte Autos aus Drittländern kommen	5
5	Die Folgen der aktuellen Verteilung der Förderfälle	6
6	Ein Herkunftskriterium ist rechtlich möglich	6
7	Empfehlung: ein Wertschöpfungs-Bonus für Fahrzeuge aus der EU	7
8	Empfehlungen	9
	Anhang: Zahlen und Rechenwege	10
	Quellen	11

ABBILDUNGEN UND TABELLEN

Abbildung 1	Geförderte Elektroautos nach Land der Endmontage	2
Abbildung 2	Geförderte Elektroautos je Konzern nach Ort der Endmontage	3
Abbildung 3	Geförderte Elektroautos nach Herkunft der Marke und nach Land der Endmontage	4
Abbildung 4	Die zehn meistgeförderten Modellreihen nach Werk der Endmontage	5
Tabelle 1	Förderung heute und nach dem Vorschlag, Elektroautos	7
Abbildung 5	Preis nach Förderung heute und nach dem Vorschlag, vier Fahrzeugpaare	8

Das Wichtigste in Kürze

Gut ein Drittel der bisher durch die Kaufprämie geförderten Elektroautos stammt aus Drittländern. Von 89.566 geförderten Elektroautos wurden 32.310 außerhalb der EU montiert. Das sind 36 Prozent. Jedes vierte geförderte Elektroauto kommt aus China.

Ein großer Teil der Förderung schafft Wertschöpfung außerhalb der EU. Von den bisher ausgezahlten 432 Millionen Euro entfielen rund 143 Millionen Euro auf Autos, die außerhalb der EU gefertigt wurden. Bleibt dieser Anteil konstant, fließen am Ende rund 1,1 Milliarden Euro der insgesamt drei Milliarden Euro Kaufprämie für Autos, die nicht in der EU produziert wurden.

Die Marke verrät nicht, wo ein Auto gefertigt wird. Rund 13 Prozent der geförderten Elektroautos kommen von chinesischen Marken. In China gebaut werden aber 25 Prozent. Dazu gehören das Tesla Model 3, der Dacia Spring und der Cupra Tavascan.

Ein Wertschöpfungs-Bonus würde den Anreiz erhöhen, Autos aus europäischer Produktion zu kaufen. Die Empfehlung sieht vor, alle Förderbeträge pauschal um 15 Prozent zu senken. Für Autos aus EU-Fertigung würde ein Bonus das wieder ausgleichen. Eine Familie mit zwei Kindern und einem Einkommen bis 45.000 Euro bekäme für ein Auto aus der EU also weiterhin 6.000 Euro Förderung. Für ein Auto aus China wären es nach der Anpassung nur noch 5.100 Euro. Das Gesamtbudget bliebe gleich. Die Bundesregierung hat dieses Prinzip bereits in der reformierten Gebäudeförderung verankert. Dort gilt es ab dem ersten Quartal 2027. Der Bonus für E-Autos sollte zum selben Zeitpunkt starten.

Datengrundlage und Methode. Die Förderdaten stammen aus dem Zwischenbericht des BAFA mit Stand 1. Oktober 2026. Er erfasst alle Bewilligungen seit dem Antragsstart am 19. Mai 2026. Gefördert werden Zulassungen ab dem 1. Januar 2026. Die Werte beziehen sich damit auf Januar bis September 2026.

Für jedes geförderte Modell wurde das Werk recherchiert. Für 87 Prozent der geförderten Elektroautos ist der Herstellungsort durch Hersteller oder Fachpresse belegt, für 9 Prozent durch eine Sekundärquelle. Bei 5 Prozent ist es aus der Werksstruktur des Herstellers abgeleitet.

Zur EU zählen in der zugrundeliegenden Logik auch die EFTA-Staaten. Serbien, die Türkei und das Vereinigte Königreich zählen als Drittland. Ein Sonderfall ist XPeng. Der chinesische Hersteller endmontiert in Graz auf Basis weitgehend vorgefertigter Bausätze. Diese Fahrzeuge werden deshalb gesondert geführt.

Worum es geht

Seit Mai 2026 fördert der Bund private Haushalte beim Kauf und Leasing von Elektroautos, rückwirkend für Fahrzeuge mit Zulassung ab Januar 2026. Die Prämie liegt zwischen 3.000 und 6.000 Euro und erhöht sich bei niedrigeren Einkommen und mit der Zahl der Kinder. Anspruch haben Haushalte mit einem zu versteuernden Einkommen bis 80.000 Euro, mit Kindern steigt die Grenze auf bis zu 90.000 Euro. Für Plug-in-Hybride gibt es 1.500 Euro weniger. Insgesamt stehen für die Jahre 2026 bis 2029 drei Milliarden Euro bereit.

Die Förderung wird gut angenommen. Bis Ende September hat das BAFA bereits 97.790 Anträge bewilligt, davon 89.594 für Elektroautos und 8.196 für Plug-in-Hybride. Somit wurden rund 41 Prozent aller in diesem Zeitraum privat zugelassenen Elektroautos mit Förderung gekauft oder geleast. Dieser Anteil dürfte noch steigen, da Anträge für bereits zugelassene Fahrzeuge auch rückwirkend gestellt werden können.

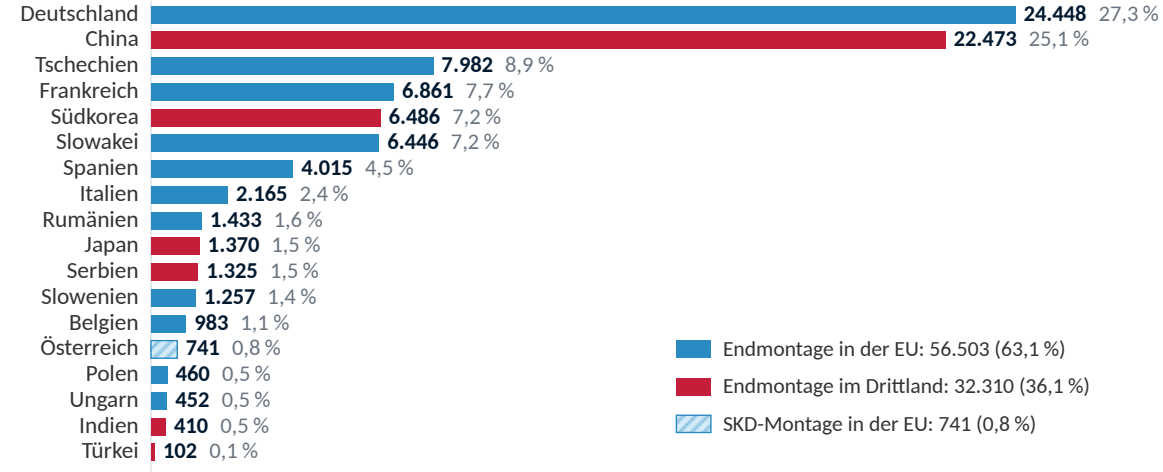
Die Förderung soll den Hochlauf der Elektromobilität beschleunigen und E-Autos besonders für Haushalte mit kleineren Einkommen attraktiv machen. Neben der Klimawirkung und dem sozialen Fokus des Programms geht es aber auch um Industriepolitik. Laut Zwischenbericht des BAFA soll die Kaufförderung zur Sicherung der „industriellen Leistungsfähigkeit Deutschlands und Europas“ beitragen. Dieses Gutachten prüft die industriepolitische Wirkung. Entscheidend ist dabei die Frage: Wo werden die geförderten Autos gebaut?

Gut ein Drittel der geförderten Elektroautos kommt aus Drittländern

Für die Auswertung wurden die laut BAFA geförderten Fahrzeugmodelle ihrem jeweiligen Produktionsort zugeordnet. Auf dieser Grundlage zeigt sich: Etwa 63 Prozent der geförderten Elektroautos wurden in der EU montiert. Rund 36 Prozent der Fahrzeuge stammen aus Drittländern. Deutschland ist mit 24.448 Fahrzeugen das wichtigste Herkunftsland. Knapp dahinter liegt China mit 22.473 Fahrzeugen. Mit großem Abstand folgen Tschechien, Frankreich, Südkorea und die Slowakei.

ABBILDUNG 1

Geförderte Elektroautos nach Land der Endmontage



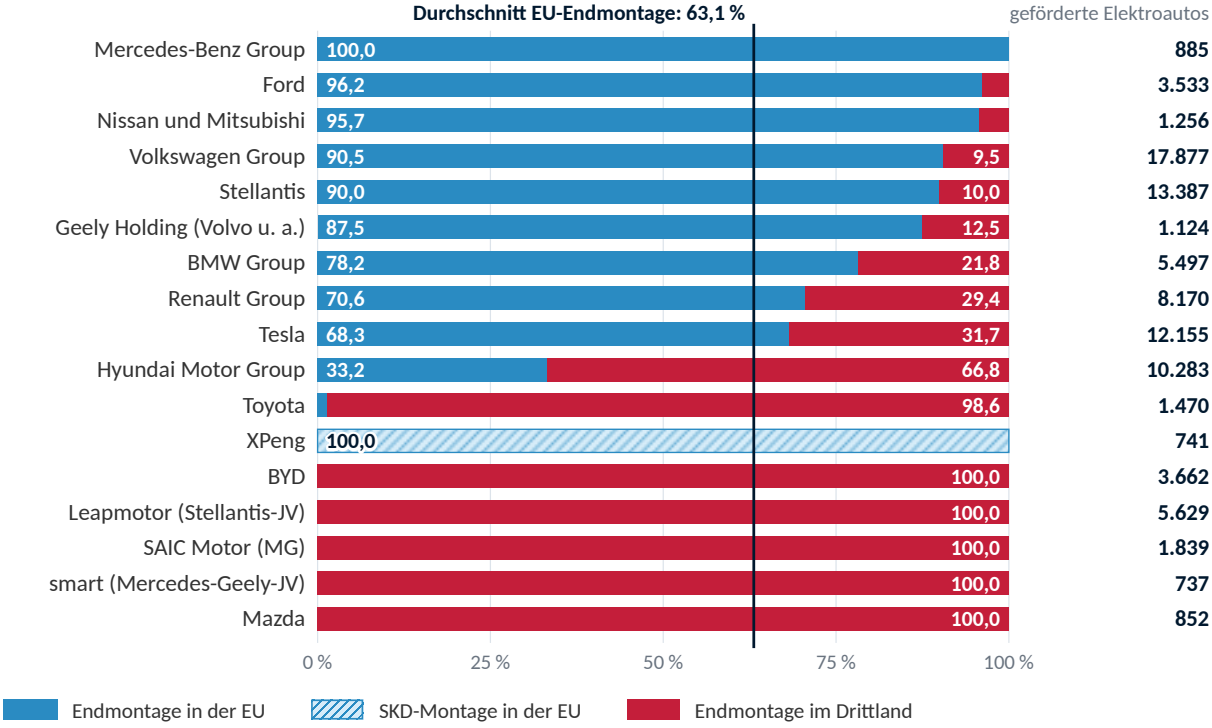
Quelle: BAFA, Zwischenbericht zur E-Auto-Förderung, Stand 1. Oktober 2026; Montageort: eigene Zuordnung. Länder ab 100 Fahrzeugen.

Die meisten Autos aus Drittländern liefert Leapmotor aus Jinhua, insgesamt 5.629. Darauf folgen das Tesla Model 3 aus Shanghai mit 3.845 Fahrzeugen und der Hyundai Inster aus Südkorea mit 3.337. Danach kommen der Dacia Spring aus Wuhan und verschiedene Modelle von BYD.

Zwischen den Herstellern zeigen sich in Bezug auf die Produktionsländer klare Unterschiede. So stammen im Fall von Mercedes, Ford, Volkswagen und Stellantis neun von zehn der geförderten Elektroautos aus der EU. Bei Tesla sind es gut zwei Drittel, bei Hyundai und Kia nur ein Drittel. BYD, Leapmotor, MG und smart liefern bisher ausschließlich aus China.

ABBILDUNG 2

Geförderte Elektroautos je Konzern nach Ort der Endmontage



Quelle: BAFA, Zwischenbericht zur E-Auto-Förderung, Stand 1. Oktober 2026; Montageort: eigene Zuordnung. Konzerne ab 700 geförderten Elektroautos.

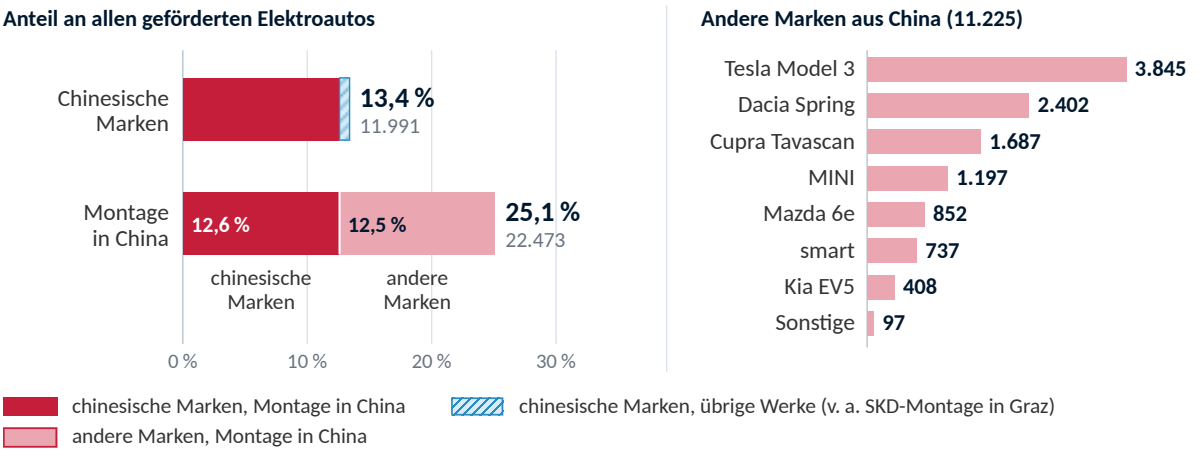
Einen Sonderfall bildet XPeng. Magna Steyr montiert Fahrzeuge der Marke in Graz aus teilzerlegten Bausätzen aus China. Wie viel Wertschöpfung dabei in Österreich entsteht, ist öffentlich nicht bekannt. Solche Modelle könnten künftig an Bedeutung gewinnen, wenn Hersteller auf diese Weise Zölle oder Anforderungen für lokale Produktion umgehen. Sie sollten deshalb als gesondertes Phänomen im Blick behalten werden.

Statt der Marke muss der konkrete Produktionsort betrachtet werden

Zwar gibt es einen starken Zusammenhang zwischen der Herkunft der Unternehmen und dem Schwerpunkt ihrer Produktion, dennoch lohnt es sich, den genauen Produktionsort der einzelnen Modelle zu prüfen und als Kriterium für die industriepolitische Bewertung der Kaufförderung heranzuziehen. So stammen nur 13 Prozent der geförderten Elektroautos von chinesischen Marken, in China gebaut werden aber 25 Prozent. Den Unterschied machen rund 11.200 Autos nicht-chinesischer Marken aus, die in China produziert werden. Die größten Stückzahlen stellen dabei das Tesla Model 3, der Dacia Spring, der Cupra Tavascan und der MINI.

ABBILDUNG 3

Geförderte Elektroautos nach Herkunft der Marke und nach Land der Endmontage



Quelle: BAFA, Zwischenbericht zur E-Auto-Förderung, Stand 1. Oktober 2026; Montageort: eigene Zuordnung. Chinesische Marken: BYD, Leapmotor, MG, XPeng und kleinere Marken wie Zeekr oder Lynk & Co.

Umgekehrt werden auch Autos von Unternehmen mit Sitz außerhalb von Europa in der EU gebaut. So stammt etwa das Tesla Model Y von einem US-Konzern, wird aber in Grünheide gebaut. Mit 8.297 Bewilligungen ist es das meistgeförderte Elektroauto. Auch bei deutschen Konzernen gibt es unterschiedliche Produktionsorte. Der von der Volkswagen Group verkaufte Cupra Born kommt aus Zwickau, der zur selben Marke gehörende Cupra Tavascan aus Hefei in China.

Für Käuferinnen und Käufer ist die Herkunft eines Autos anhand der Marke also nicht zweifelsfrei zu erkennen. Aus industriepolitischer Perspektive ist aber genau das entscheidend. Denn die Förderung stützt Wertschöpfung vor allem dort, wo das Auto gebaut wird und nicht wo der Konzern beheimatet ist. Für die Förderpolitik heißt das: Wenn europäische Wertschöpfung gestärkt werden soll, muss eine Regelung an der Herkunft des einzelnen Fahrzeugs ansetzen.

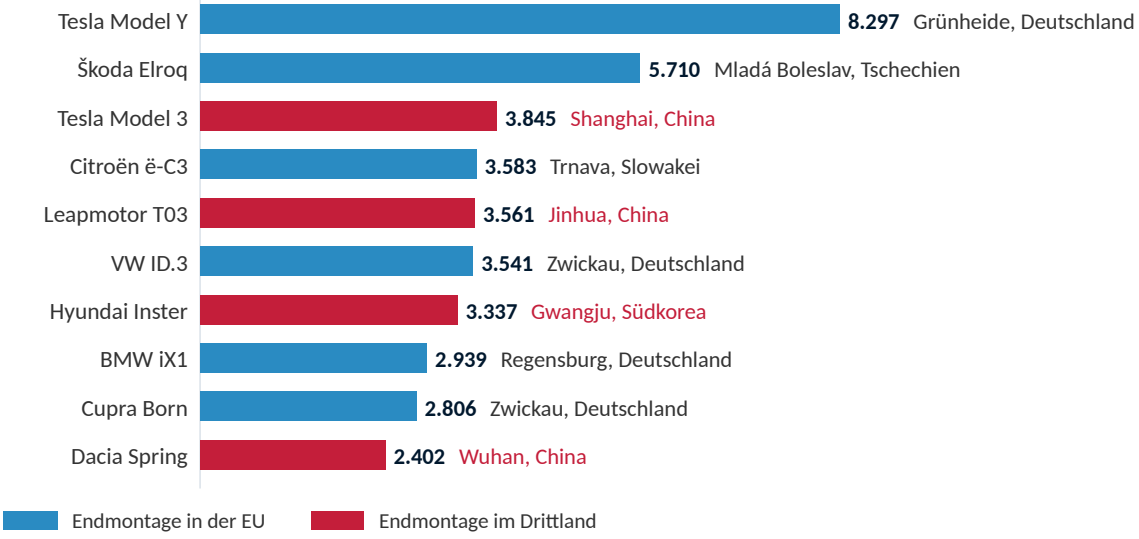
Warum so viele geförderte Autos aus Drittländern kommen

Die Kaufförderung ist so angelegt, dass sie die Nachfrage zu eher günstigen Autos lenkt und dieses politische Ziel erreicht sie auch. Zum einen schließt die Einkommensgrenze Haushalte mit hohem Einkommen aus, die typischerweise in hochpreisige Fahrzeuge investieren. Zum anderen wird die Prämie als fester Betrag ausgezahlt und wirkt deshalb bei günstigen Autos besonders stark. So deckt sie beim Hyundai Inster fast ein Viertel des Listenpreises ab, beim Audi Q6 e-tron dagegen weniger als zehn Prozent. Folgerichtig spielen hochpreisige Modelle in der Förderstatistik eine geringere Rolle. Audi, Mercedes und Porsche kommen zusammen auf 2 Prozent der geförderten Elektroautos. Bei allen Neuzulassungen von Elektroautos, also einschließlich Dienst- und Flottenwagen, sind es 15 Prozent.

Das erklärt auch den Erfolg von Fahrzeugen aus Drittländern, denn gerade im günstigen Segment ist ihr Angebot besonders groß. Vier der zehn meistgeförderten Modellreihen werden außerhalb der EU gebaut: das Tesla Model 3, der Leapmotor T03, der Hyundai Inster und der Dacia Spring.

ABBILDUNG 4

Die zehn meistgeförderten Modellreihen nach Werk der Endmontage



Quelle: BAFA, Zwischenbericht zur E-Auto-Förderung, Stand 1. Oktober 2026; Montageort: eigene Zuordnung.

So erreicht die Förderung vor allem günstige Elektroautos. Ein Teil davon kommt aber auch aus der EU, etwa der Škoda Elroq aus Mladá Boleslav oder der Citroën ë-C3 aus Trnava.

Die Folgen der aktuellen Verteilung der Förderfälle

Im Schnitt werden pro gefördertem Fahrzeug rund 4.418 Euro ausgezahlt. Auf Elektroautos aus Drittländern entfallen somit bisher rund 143 Millionen Euro an Förderung, einschließlich der Plug-in-Hybride sind es 158 Millionen Euro. Bleibt der Anteil der Autos aus Drittländern konstant bei 36 Prozent, fließen von den drei Milliarden Euro rund 1,1 Milliarden Euro Förderung an Autos, die außerhalb der EU gefertigt wurden.

Eine verlässliche Prognose ist allerdings schwierig, da der Markt eine erhebliche Dynamik aufweist. Mehrere chinesische Hersteller bauen Produktionsstätten in Europa auf. So baut Leapmotor den B10 ab Oktober 2026 in Saragossa. BYD will den Dolphin Surf ab dem vierten Quartal 2026 im ungarischen Szeged fertigen. Zudem kommt der Dacia Spring in der zweiten Generation aus Slowenien. Auch europäische Hersteller bringen günstige Modelle aus EU-Werken auf den Markt, etwa den Renault Twingo aus Novo Mesto. Das könnte die Förderung stärker in Richtung europäischer Wertschöpfung verschieben. Sicher ist das aber nicht. Unabhängig von der Marktentwicklung sollte die Kaufprämie deshalb industriepolitisch überprüft werden.

Plug-in-Hybride

Bei Plug-in-Hybriden ist der Anteil aus Drittländern besonders hoch. Mindestens 43 Prozent der 8.196 geförderten Plug-in-Hybride kommen von außerhalb der EU, allein 2.152 davon von BYD. Anders als für chinesische Elektroautos gelten für Plug-in-Hybride aus China keine EU-Ausgleichszölle. Zudem ist ihr Klimanutzen gering. Im Alltag stoßen sie im Schnitt 145 Gramm CO_2 je Kilometer aus, nur 14 Prozent weniger als Verbrenner. Da Plug-in-Hybride am Gesamtabsatz der geförderten Fahrzeuge nur einen geringen Teil ausmachen, werden sie hier nicht vertieft betrachtet. Aus industrie- und klimapolitischer Sicht spricht aber viel dafür, ihre Förderung zeitnah auslaufen zu lassen.

Ein Herkunftskriterium ist rechtlich möglich

Die Förderrichtlinie der Bundesregierung vom 19. Mai 2026 differenziert nicht nach der Herkunft der Fahrzeuge, obwohl das EU-Recht ein solches Vorgehen zulässt. Die Netto-Null-Industrie-Verordnung verlangt in Artikel 28, dass neue oder geänderte Förderprogramme ein Resilienzkriterium enthalten. Laut den Leitlinien der Kommission vom Januar 2026 kann das über einen Förderaufschlag geschehen.

Die Bundesregierung hat diesen Weg in einem anderen großen Förderprogramm bereits angelegt. Die reformierte Richtlinie der Bundesförderung für effiziente Gebäude (BEG) sieht einen Wertschöpfungs-Bonus von 15 Prozentpunkten für Wärmepumpen aus europäischer Fertigung vor. Er gilt ab dem ersten Quartal 2027. Diese Logik lässt sich auf Elektroautos übertragen. Beide Boni könnten zum selben Zeitpunkt starten.

Parallel dazu sind strengere Regeln in Vorbereitung. Im März 2026 hat die EU-Kommission den Industrial Accelerator Act (IAA) vorgeschlagen. Demnach müssen Fahrzeuge, die mit öffentlichen Mitteln beschafft oder gefördert werden, in der EU montiert werden. Zudem müssen 70 Prozent des Bauteilwerts ohne Batterie aus der EU stammen. Für die Batterie sieht der Vorschlag eigene Anforderungen vor: Zunächst drei, später fünf Hauptkomponenten einschließlich der Zellen müssen aus der EU kommen. Ob das auch für Kaufprämien an private Haushalte gilt, lässt der Text offen. Im Rat ist der Vorschlag umstritten. Die Ergebnisse dieser Analyse sprechen für eine strikte Umsetzung.

Mit der Anpassung der Förderrichtlinie muss aber nicht auf den IAA gewartet werden. Das geltende Recht erlaubt einen europäischen Herkunftsbonus schon heute. Ein solcher Bonus wäre deshalb ein Zwischenschritt. Gilt der IAA, kann die Förderung direkt an eine Fertigung in der EU gebunden werden.

Empfehlung: ein Wertschöpfungs-Bonus für Fahrzeuge aus der EU

Die Empfehlung dieses Gutachtens folgt dem Vorbild der Gebäudeförderung. Dabei sinken alle Beträge der Förderstaffel um 15 Prozent. Für Autos aus EU-Fertigung gleicht ein neuer Bonus diese Senkung vollständig aus. Ihre Förderung bleibt also unverändert. Für Autos aus Drittländern sinkt sie dagegen je nach Haushalt um 450 bis 900 Euro. So entsteht eine industriepolitische Lenkungswirkung, ohne dass Mehrkosten für den öffentlichen Haushalt entstehen.

TABELLE 1

Förderung heute und nach dem Vorschlag, Elektroautos

Baustein der Förderung	Heute	Neu: Fertigung in der EU	Neu: Fertigung im Drittland
Grundbetrag	3.000 €	3.000 €	2.550 €
Zuschlag bei Einkommen bis 60.000 €	+ 1.000 €	+ 1.000 €	+ 850 €
weiterer Zuschlag bei Einkommen bis 45.000 €	+ 1.000 €	+ 1.000 €	+ 850 €
Kinderbonus je Kind, höchstens zwei	+ 500 €	+ 500 €	+ 425 €
Höchstbetrag	**6.000 €**	**6.000 €**	**5.100 €**

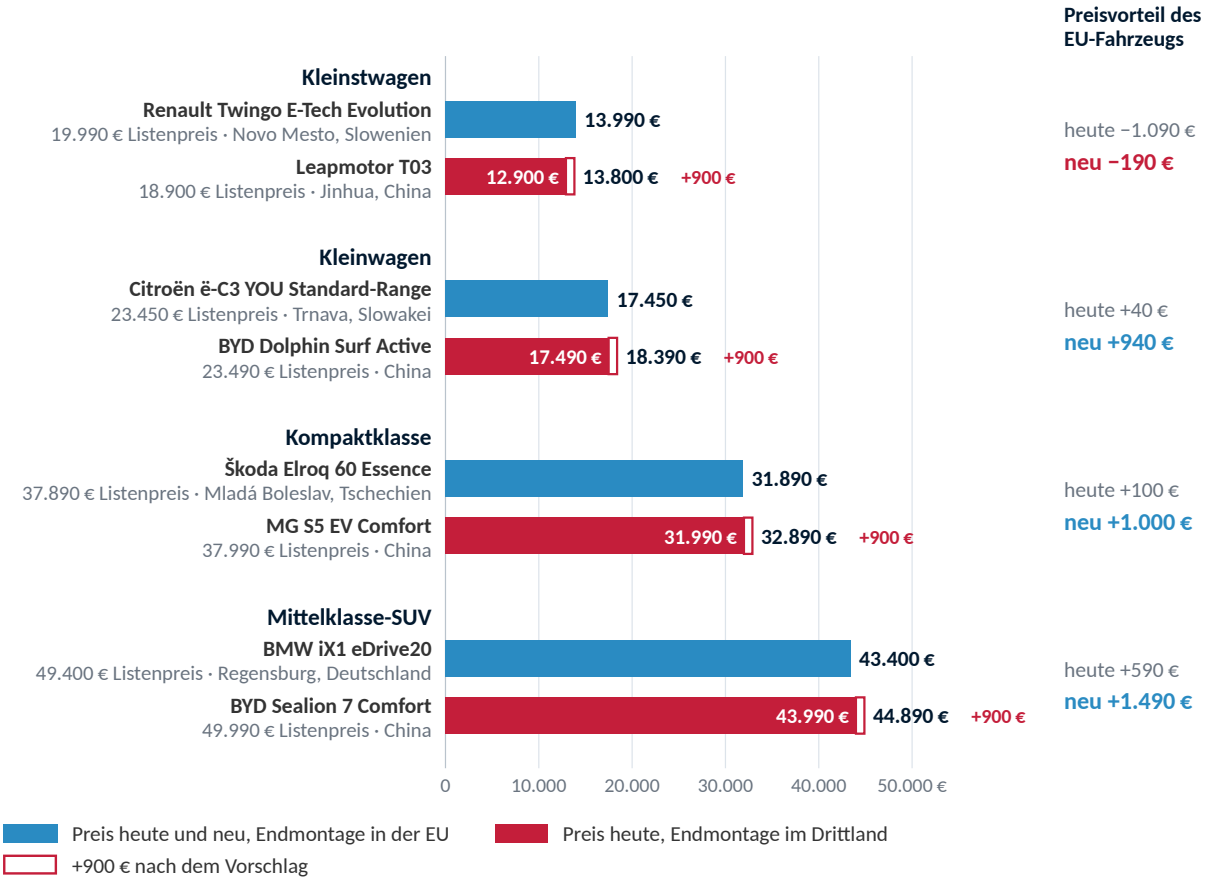
Die Richtlinie vom 19. Mai 2026 nennt in Nummer 6 neun Festbeträge zwischen 3.000 und 6.000 Euro. Die Zerlegung in Bausteine bildet sie exakt ab. Absenkung und Bonus: eigener Vorschlag.

Als in der EU gefertigt gilt ein Auto, wenn Karosseriebau, Lackierung und Endmontage in der EU stattfinden. Frankreich verfolgt seit Ende 2023 ein ähnliches Ziel mit einem anderen Instrument: Seine Kaufprämie für E-Autos setzt einen Umweltscore voraus, der den CO_2-Fußabdruck der Herstellung bewertet. Damit ihre Fahrzeuge bonusfähig sind, müssen die Hersteller diese Angaben je Modell vorlegen.

Der Bonus verändert die Preisverhältnisse spürbar. Das zeigen vier Fahrzeugpaare aus derselben Klasse, je eines aus der EU und eines aus einem Drittland. Ihre Listenpreise liegen 40 bis 1.090 Euro auseinander. In jedem Paar verschiebt sich der Preisabstand um 900 Euro zugunsten des Autos aus der EU. In drei Paaren wächst so der Preisvorteil des EU-Autos, beim Citroën ë-C3 etwa von 40 auf 940 Euro. Bei den Kleinstwagen bleibt der Renault Twingo teurer als der Leapmotor T03, der Abstand schrumpft aber von 1.090 auf 190 Euro. Das verändert nicht das gesamte ökonomische Kalkül beim Kauf, kann aber bei einer knappen Entscheidung den Ausschlag für ein Fahrzeug aus EU-Produktion geben.

ABBILDUNG 5

Preis nach Förderung heute und nach dem Vorschlag, vier Fahrzeugpaare, Familie mit zwei Kindern und Einkommen bis 45.000 Euro



Eigene Berechnung nach Nummer 6 der Richtlinie vom 19. Mai 2026. Bruttolistenpreise der Einstiegsvariante, geprüft am 10. September 2026; Einzelnachweise im Quellenverzeichnis.

Zusätzlich zu dem ökonomischen Anreiz ist der Bonus vor allem ein Signal, das die Transparenz auf Seiten der Verbraucherinnen und Verbraucher erhöht. Weil die Herkunft zum Förderkriterium wird, ist sie beim Kauf sichtbar. Auch das kann die Kaufentscheidung zugunsten von Autos aus Europa beeinflussen.

Empfehlungen

1 **Die Bundesregierung reformiert die Förderrichtlinie und führt einen Wertschöpfungs-Bonus analog zur BEG-Förderung ein.** Alle Förderbeträge sinken um 15 Prozent, Fahrzeuge aus EU-Produktion erhalten den Abzug als Bonus zurück. Der Bonus startet zum ersten Quartal 2027, zeitgleich mit dem Bonus in der BEG. Das ist ein Zwischenschritt, bis der IAA gilt.

2 **Das BAFA veröffentlicht Montagewerk und Preisklasse jedes geförderten Modells in seiner Förderberichterstattung.** Damit wird die industriepolitische Dimension der Kaufförderung besser sichtbar.

3 **Die Förderung von Plug-in-Hybriden endet für Zulassungen ab dem 1. Januar 2027.** Bei ihnen ist der Anteil von Fahrzeugen aus Drittstaaten besonders hoch und ihr CO_2-Vorteil gegenüber Verbrennern gering.

4 **Die Bundesregierung setzt sich im Rat für eine konsequente Umsetzung des IAA ein.** Der Wertschöpfungs-Bonus greift kurzfristig, der IAA ist die mittelfristige Lösung. Sobald der IAA gilt, ersetzt er den Wertschöpfungs-Bonus.

Anhang: Zahlen und Rechenwege

Kennzahl	Wert	Rechenweg und Quelle
Bewilligungen insgesamt	97.790	BAFA, Zwischenbericht, Stand 1.10.2026
davon Elektroautos	89.594	BAFA, Kopfzahl
davon Plug-in-Hybride	8.196	BAFA, Kopfzahl
Ausgezahlte Mittel	432 Mio. €	BAFA, Kopfzahl
Anteil am Budget	14 %	432 Mio. € / 3 Mrd. €
Durchschnitt je Bewilligung	4.418 €	432 Mio. € / 97.790
Elektroautos in der Modelltabelle	89.566	Summe der 415 Zeilen; die Differenz von 28 zur Kopfzahl liegt in der Quelle
Montage in der EU	56.503 (63,1 %)	eigene Werkszuordnung je Modellzeile, Basis 89.566
Montage in Drittländern	32.310 (36,1 %)	wie oben
Bausatzmontage in Graz (XPeng)	741 (0,8 %)	wie oben
Werk unklar	12	DS Automobiles, JAC
Montage in China	22.473 (25,1 %)	wie oben
Montage in Deutschland	24.448 (27,3 %)	wie oben
Chinesische Marken	11.991 (13,4 %)	BYD, Leapmotor, MG, XPeng, Zeekr, Lynk & Co, Geely und weitere
Andere Marken aus China	11.225	Montage in China minus chinesische Marken aus China (11.248)
EU-Montage je Konzern	Mercedes-Benz 100 %, Ford 96,2 %, VW 90,5 %, Stellantis 90,0 %, Tesla 68,3 %, Hyundai/Kia 33,2 %	EU-Montage / geförderte Elektroautos des Konzerns, z. B. Tesla 8.297 / 12.155
Mittel für Elektroautos aus Drittländern	143 Mio. €	32.310 × 4.418 €
dto. einschließlich Plug-in-Hybride	158 Mio. €	(32.310 + 3.559) × 4.418 €
Hochrechnung auf das Budget	1,1 Mrd. €	3 Mrd. € × 36,1 %
Plug-in-Hybride aus Drittländern	mind. 3.559 von 8.197 (43,4 %)	Basis Summe der Modelltabelle, Kopfzahl 8.196; Werk für 354 Fahrzeuge nicht zugeordnet (4,3 %)
Abdeckung privater Zulassungen	rund 41 %	89.594 / (604.144 × 35,8 %); KBA PM 41/2026 und FZ 28.3 (2025)
Haushalte bis 45.000 € Einkommen	52 %	51.209 / 97.790, BAFA
Audi, Mercedes und Porsche, gefördert	2,2 %	2.001 / 89.566
Audi, Mercedes und Porsche, alle Neuzulassungen	15,1 %	91.380 / 604.144 Elektroautos Januar bis September 2026, KBA FZ 10
Förderanteil am Listenpreis	Inster 24 %, Q6 e-tron 9 %	6.000 € / 24.650 € und 6.000 € / 63.500 €, Preise der gängigsten Variante, Sommer 2026
Werk belegt / sekundär / abgeleitet	86,8 / 8,6 / 4,6 %	Anteile an 89.566 Elektroautos

Quellen

DATEN UND STATISTIK

BAFA, Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (2026): *Zwischenbericht zur E-Auto-Förderung*. Stand 1. Oktober 2026.

BMUKN, Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit (2026): *Fragen und Antworten zur E-Auto-Förderung*. https://www.bundesumweltministerium.de/foerderung/fragen-und-antworten-zur-e-auto-foerderung, abgerufen am 7. Oktober 2026.

KBA, Kraftfahrt-Bundesamt (2026a): Pressemitteilung 41/2026 zu den Neuzulassungen im September 2026.

KBA, Kraftfahrt-Bundesamt (2026b): *Fahrzeugzulassungen FZ 10. Neuzulassungen nach Marken und Modellreihen*, September 2026.

KBA, Kraftfahrt-Bundesamt (2026c): *Fahrzeugzulassungen FZ 28.3. Neuzulassungen von Personenkraftwagen nach Fahrzeughaltern und Antriebsarten*, Januar bis Dezember 2025.

Transport & Environment (2026): Auswertung der realen CO_2-Emissionen von Plug-in-Hybriden auf Basis von Daten der Europäischen Umweltagentur für 2024, 7. September 2026.

RECHTSQUELLEN

BEG EM (2026): Richtlinie für die Bundesförderung für effiziente Gebäude, Einzelmaßnahmen, reformierte Fassung, Nummer 8.4.6 (Wertschöpfungs-Bonus, ab dem ersten Quartal 2027).

BMUKN (2026): Richtlinie zur sozial gestaffelten Förderung der Anschaffung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen (E-Auto-Förderung) vom 19. Mai 2026. BAnz AT 19.06.2026 B3.

Europäische Kommission (2026a): Leitlinien zu Artikel 28 der Verordnung (EU) 2024/1735, C/2026/123 vom 7. Januar 2026.

Europäische Kommission (2026b): Vorschlag für einen Industrial Accelerator Act, COM(2026) 100 final vom 4. März 2026, Verfahren 2026/0068(COD).

Europäische Union (2024a): Verordnung (EU) 2024/1735 zur Schaffung eines Rahmens für Maßnahmen zur Stärkung des europäischen Ökosystems der Fertigung von Netto-Null-Technologieprodukten (Netto-Null-Industrie-Verordnung).

Europäische Union (2024b): Durchführungsverordnung (EU) 2024/2754 der Kommission zur Einführung eines endgültigen Ausgleichszolls auf die Einfuhren neuer batteriebetriebener Elektrofahrzeuge zur Personenbeförderung mit Ursprung in der Volksrepublik China.

République française (2023a): Décret n° 2023-886 du 19 septembre 2023 (score environnemental als Voraussetzung des bonus écologique).

République française (2023b): Arrêté du 19 septembre 2023 (Methode zur Berechnung des score environnemental).

République française (2025): Arrêté du 23 janvier 2025 (Aktualisierung des score environnemental).

FACHPRESSE UND UNTERNEHMENSANGABEN

Agence Europe (2026): Bericht zur Beratung des Industrial Accelerator Act im Rat, 24. September 2026.

electrive (2025): Bericht über die Fertigung von XPeng- und GAC-Modellen bei Magna Steyr in Graz, 15. September 2025.

elektroauto-news.net (2026): *BYD-Werk in Ungarn startet wohl erst Ende des Jahres*, 11. Juni 2026, nach Reuters und Angaben von BYD. https://www.elektroauto-news.net/news/byd-ungarn-produktion-ende-2026-tuerkei-pause

forococheselectricos (2026): Bericht zur Fertigung des Leapmotor B10 in Saragossa, 25. September 2026.

Industriemagazin (2026): Bericht über die Auftragsfertigung bei Magna Steyr in Graz, 23. September 2026.

motor16 (2026): Bericht zum Vorserienstart des Leapmotor B10 in Saragossa, 18. September 2026.

The Next Web (2026): *Dacia moves Spring production from China to Slovenia and keeps the range under €20,000 for the new EV*, 8. September 2026, nach Angaben von Dacia. https://thenextweb.com/news/dacia-spring-slovenia-europe-built-ev

LISTENPREISE UND MONTAGEWERKE

Listenpreise der Fahrzeugpaare in Abbildung 5, geprüft am 10. September 2026: Renault Deutschland, Preisseite Twingo E-Tech; Citroën Deutschland, Preisliste vom 1. April 2026 (ë-C3); Škoda Auto Deutschland, Preisübersicht vom 30. Juli 2026 (Elroq); ADAC Autokatalog (MG S5, BMW iX1, BYD Sealion 7); AUTO BILD (Leapmotor T03, BYD Dolphin Surf, BYD Sealion 7, BMW iX1); EV Database (Leapmotor T03, BMW iX1). Hyundai Inster und Audi Q6 e-tron: Herstellerpreislisten, Sommer 2026.

Montagewerke: eigene Zuordnung je Modellzeile auf Basis von Hersteller- und Fachpresseangaben, Recherchestand 6. Oktober 2026. Die Tabelle mit 415 Modellzeilen und das Regelwerk gibt es auf Anfrage.

Stiftung Klimaneutralität

Gut ein Drittel der bisher durch die Kaufprämie geförderten Elektroautos stammt **aus Drittländern**.

Die Marke verrät nicht, wo ein Auto gefertigt wird.

HERAUSGEBER

Stiftung Klimaneutralität
Unter den Linden 42 · 10117 Berlin
Telefon (030) 62939 4639
www.stiftung-klima.de

AUTOR

Frederik Digulla, Lead Advisor
frederik.digulla@stiftung-klima.de

VERÖFFENTLICHUNG

Kurzgutachten, Oktober 2026

ZITIERVORSCHLAG

Stiftung Klimaneutralität (10/2026): Industriepolitische Optimierung der Kaufförderung für E-Autos. Kurzgutachten. Berlin.