



Chinesische E-Autos werden immer beliebter in Deutschland Foto: IMAGO/Daniel Kubirski

WiWo+ E-AUTO-PRÄMIE

„Eine Kaufprämie, die chinesischer Konkurrenz in die Hände spielt, verfehlt ihr Ziel“

Von der neuen E-Auto-Prämie der Bundesregierung profitieren deutsche Hersteller offenbar kaum. Aus Berlin, Brüssel und den Ländern kommen nun Rufe nach Korrekturen.

Daniel Goffart, Valerie Ndoukoun, Max Haerder, Annina Reimann und
Cordula Tutt
16.06.2026 - 13:40 Uhr

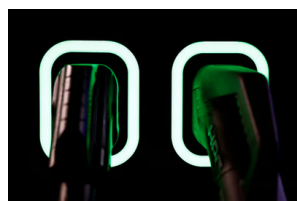
Persönlicher Ausdr

Im Herbst 2025 beschloss die Bundesregierung, ein neues Programm zur Förderung von Elektroautos aufzusetzen. Am 19. Januar 2026 verkündete das Bundesumweltministerium die konkreten Bedingungen: Je nach Fahrzeug,

Einkommen und Familiengröße können Bürgerinnen und Bürger seit Mai Prämien in Höhe von 1500 bis 6000 Euro beantragen. Sie gelten rückwirkend für Käufe ab Januar.

Anfang Juni waren bereits knapp 42.000 Anträge eingegangen. Das geht aus Zahlen des Bundesumweltministeriums hervor. In 90,5 Prozent der Fälle beziehen sich die Anträge auf reine Elektroautos. Der Rest entfällt auf Plug-in-Hybride (Verbrenner plus E-Antrieb) sowie Range Extender, also Elektrofahrzeuge, deren Reichweite mit Verbrennungsmotoren vergrößert wird.

Nun zeichnet sich ein erster Trend ab: Von der neuen deutschen Prämie profitieren wohl vor allem chinesische Autohersteller. „Als vor wenigen Wochen klar wurde, wie die neue Prämie ausgestaltet ist, ist der Absatz chinesischer E-Autos in unseren Autohäusern explodiert. Wir konnten den Absatz chinesischer E-Automarken um mehr als das Doppelte steigern“, sagt Burkhard Weller, geschäftsführender Gesellschafter der Weller Holding, einer der größten Autohandelsketten Deutschlands. Weller ist zudem Präsident des Verbands der Automobilhändler (VAD).



WiWo+ E-AUTO-KAUFPRÄMIE

Das Verbrenner-Aus der anderen Art

Hohe Spritpreise machen E-Autos finanziell so attraktiv wie nie zuvor. Jetzt kommt noch die Kaufprämie dazu. Eine exklusive Auswertung zeigt: Viele Verbrenner können nicht mehr mithalten.

von Martin Seiwert und Stefan Hajek

Die E-Prämie wird nach seiner Erfahrung derzeit fast ausschließlich bei Fahrzeugen mit einem Kaufpreis zwischen 20.000 und 30.000 Euro in Anspruch genommen. „Diesen Bereich bedienen in Deutschland derzeit fast ausschließlich chinesische Marken.“ Deutsches Steuergeld finanziert also in erster Linie ein Konjunkturprogramm für BYD und Co.

NEUE E-AUTO-PRÄMIE: DER BUND „MUSS DRINGEND NACHBESSERN“

Unter Politikern in Berlin, Brüssel und den Ländern löst diese Erkenntnis Besorgnis und Kritik aus. „Wer deutsche oder europäische Steuergelder einsetzt, muss europäische Wertschöpfung stärken“, sagt Jens Gieseke (CDU), Vizevorsitzender des Verkehrsausschusses im Europäischen Parlament. „Es darf nicht sein, dass öffentliche Fördermittel Fabriken in China unterstützen, während wir gleichzeitig um Arbeitsplätze und Produktionsstandorte in Europa kämpfen.“ Für den Verkehrsausschuss ist klar, dass die Regelung so keinen

kämpfen. Für den Verkehrsexperten ist klar, dass die Regierung so keinen Bestand haben kann: „Die Bundesregierung muss dringend nachbessern.“

Auch der CSU-Wirtschaftspolitiker Markus Ferber sieht die E-Auto-Förderung kritisch. „Eine Kaufprämie, die insbesondere der chinesischen Konkurrenz in die Hände spielt, verfehlt ihr Ziel“, sagt der Europaabgeordnete. „Wir dürfen nicht in eine Situation kommen, in der der deutsche Steuerzahler den Markterfolg genau jener Wettbewerber finanziert, gegen die sich unsere Industrie behaupten muss. Wenn man schon mit Subventionen arbeitet, muss man sie so gestalten, dass sie nicht die eigene Konkurrenz päppeln“, sagt Ferber.

Mit der Kritik an der deutschen Prämie werden Vorbehalte bestätigt, die in Brüssel seit längerem virulent sind. EU-Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen hatte schon vor geraumer Zeit ausdrücklich davor gewarnt, in einen Subventions-Wettlauf mit China einzusteigen, da Peking die heimische Autoproduktion ohnehin durch staatliche Hilfe verzerre. Die Kommission drängt deshalb darauf, dass die Förderung von E-Autos in Europa strikt an den Standort der Wertschöpfung geknüpft wird. Prämien sollten nur an Hersteller gezahlt werden, die auch in Europa produzieren. Nur so kann man vermeiden, dass „Kaufprämien auch chinesischen Hersteller nutzen“, so von der Leyen.

ELEKTROAUTO-KAUFPRÄMIE



Seid verschwendet, Milliarden!

Die Bundesregierung lässt sich die neue E-Auto-Prämie einige Milliarden Euro im Jahr kosten, kämpft aber zugleich für Verbrenner. Das ist strategisch ziellos und teuer. Ein Kommentar.

Kommentar von Stefan Hajek

Auch auf Bundes- und Landesebene hat nun eine Diskussion über den Sinn der E-Auto-Prämie eingesetzt. Staatliche Förderung müsse „auch den europäischen Wirtschafts- und Industriestandort stärken“, sagt der SPD-Vizefraktionschef Armand Zorn. „Wenn am Ende vor allem Hersteller aus Drittstaaten von den Fördermaßnahmen profitieren, entspricht das nicht dem Ziel einer modernen europäischen Industriepolitik.“

Allerdings müssten auch gute europäische Alternativen verfügbar sein. „Gerade deutsche Hersteller haben sich zu lange auf E-Autos im oberen Preissegment konzentriert. Wir erwarten aber, dass in den nächsten Monaten auch zunehmend Kleinwagen-Modelle auf den Markt kommen“, fügt Zorn hinzu.

Zorn verweist im Übrigen auf Europa: Mit dem Industry Accelerator Act, der

gerade auf EU-Ebene verhandelt wird, könne bald die Möglichkeit entstehen, die Förderung auf europäische Hersteller zu begrenzen. „Wir erwarten, dass die Bundesregierung dieses Anliegen unterstützt. Es ist fest vereinbart, dass diese Regelung dann im nächsten Schritt auch für die E-Auto-Förderung gilt.“

Für die deutschen Premiumhersteller und insbesondere einen Automobilstandort wie Baden-Württemberg seien „die direkten Effekte begrenzt“, gibt Landeswirtschaftsministerin Nicole Hoffmeister-Kraut (CDU) zu. Sie sieht allerdings auch Positives an der Prämie: „Deutsche Unternehmen profitieren entlang der Lieferkette – insbesondere Zulieferer – vielfach unabhängig vom Endmontagestandort der Fahrzeuge.“ Auch das Kfz-Gewerbe könne durch eine insgesamt steigende Fahrzeugnachfrage Impulse erhalten, etwa über Wartung, Service und After-Sales-Geschäft.

Hoffmeister-Kraut setzt ebenfalls auf Brüssel und die dort diskutierten Maßnahmen zu sogenannten „Buy European“-Richtlinien. „Es gibt gute Argumente für diese Ansätze, wenn sie richtig ausgestaltet sind“, sagt sie.

Zumindest unter bestimmten Voraussetzungen.

WiWo+

WiWo+ USA-IRAN-FRIEDENSABKOMMEN

Langfristige Konfliktlösung im Mittleren Osten?

von Julian Heißler

WiWo+ AUTOINDUSTRIE

Warum die E-Auto-Prämie ruiniert, was sie stärken sollte

von Martin Seiwert

WiWo+ EUROPÄISCHE ENERGIEVERSORGUNG

Milliarden für Russland – und trotzdem abhängig von Amerika

von Daniel Goffart

Aus ihrer Sicht vertretbar wären gezielte und bürokratiearme Vorgaben für strategische Komponenten und Technologien, bei denen kritische Abhängigkeiten bestehen und europäische Kapazitäten aufgebaut werden können. Gleichzeitig warnt die Wirtschaftsministerin in Stuttgart, bestünde jedoch die Gefahr, dass die Maßnahmen zu einem Boomerang würden, zu mehr Abschottung führten – und gerade nicht zu mehr europäischer Resilienz.

Lesen Sie auch: *Subventioniert die Regierung ungewollt chinesische Autobauer – mit Steuergeld?*



Mehr Qualität in Ihren Suchergebnissen

Bestimmen Sie die WiWo bei Google als Ihre wichtige
Nachrichtenquelle.

[Zur Startseite](#)

[Nachricht an die Redaktion](#)

