



Das Interesse an chinesischen E-Autos steigt, berichtet ein Händler. Foto: REUTERS

WiWo+ E-AUTO-PRÄMIE

Subventioniert die Regierung ungewollt chinesische Autobauer – mit Steuergeld?

Die neue Förderung für Elektroautos dürfte größtenteils an chinesische Anbieter gehen. Darauf deuten erste Zahlen einer großen Händlergruppe hin.

Annina Reimann
13.06.2026 - 13:48 Uhr

Burkhard Weller ist Chef einer der größten Autohandelsketten Deutschlands. Wohl auch, weil er ziemlich flexibel ist, was die angebotene Markenpalette angeht. In seinen 42 Autohäusern verkauft er Neuwagen von Marken wie BMW ☒, Mini, Seat, Cupra, Toyota ☒ und Lexus – aber auch Autos chinesischer Marken wie BYD ☒ oder MG.

Gegenüber Veränderungen am Markt ist er damit nicht nur gut gewappnet, er kann auch besser als andere vergleichen, wie sich die Gewichte zwischen den Marken verschieben. Und jetzt ergibt sich gerade eine neue Dynamik.

Seit Mitte Mai können Privatleute die neue Kaufprämie für E-Autos beantragen. Und seither, sagt Weller, verschiebe sich die Interessenslage in seinen Autohäusern gewaltig. „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“, so Weller, geschäftsführender Gesellschafter der Weller Holding.

Weller schildert ganz offen, was das in Zahlen bedeutet. Während Kunden von Januar bis März noch rund 150 Autos von MG pro Monat bei ihm orderten, waren es im April bereits 231. Für die Marke BYD gingen bei Wellers Autohäusern im

Januar 77 Bestellungen ein – im April waren es bereits 235. Vergleichbare Zuwächse bei europäischen Marken habe es nicht gegeben, so Weller. Lediglich die spanische VW-Marke Cupra habe spürbar zulegen können: Hier verkaufte Weller im Januar 121 Fahrzeuge – und im April dann schon 178.

WiWo+ ENERGIEKRISE



„Dieser E-Auto-Boom ist deutlich anders als frühere“

2026 wurden mehr reine Elektroautos zugelassen als Benziner. Ein reiner Iran-Effekt? Früher folgte auf ähnliche Anstiege oft der Einbruch. Warum es dieses Mal anders sein dürfte.

von Stefan Hajek

E-AUTO-PRÄMIE: DAS WAR DER PLAN

So breit Wellers Angebot ist, völlig repräsentativ sind seine Zahlen nicht, schon weil in seiner Palette einzelne deutsche Marken fehlen. Dennoch werfen seine Einschätzungen die Frage auf, ob die E-Auto-Prämie der Bundesregierung ihr Ziel erreicht. Oder ob dort, zumindest nebenbei, etwas gefördert wird, was die Regierung gar nicht im Sinne hatte: der vereinfachte Markteintritt chinesischer Anbieter in den deutschen Automarkt.

Die Bundesregierung hatte im Herbst 2025 beschlossen, ein neues Programm zur Förderung von Elektroautos zu entwickeln, um mehr Privatpersonen den Umstieg auf klimaneutrale Mobilität zu ermöglichen. Am 19. Januar verkündete

das Bundesumweltministerium dann, wie die konkreten Modalitäten ungefähr ausfallen würden: „Wer sein Elektroauto oder bestimmte Plug-in-Hybride sowie Elektroautos mit Reichweitenverlängerer ab dem 1. Januar 2026 neu zugelassen hat oder zulässt und unter einer bestimmten Einkommensgrenze liegt, kann je nach Fahrzeug, Einkommen und Familiengröße Fördermittel in Höhe von 1.500 bis 6.000 Euro beantragen. Auf entsprechende Eckpunkte hat sich die Bundesregierung verständigt.“



Die Prämie für Elektroautos wird derzeit fast nur bei einem Kaufpreis zwischen 20.000 und 30.000 Euro in Anspruch genommen

BURKHARD WELLER

VAD-Präsident und Autohausinhaber

Seither wussten die Menschen im Land: Wer sich ein E-Auto kauft, der darf höchstwahrscheinlich mit einer Förderung rechnen. Umgesetzt wurde das Anliegen schließlich am 19. Mai, seither ist das Portal zur Beantragung offiziell freigeschaltet.

Wellers Einschätzungen der neuen Prämie sind nicht nur aufgrund der Größe und Struktur seiner Autohäuser relevant. Er ist gleichzeitig auch Präsident des Verbands der Automobilhändler (VAD). Im Austausch mit anderen Autohändlern im Verband stellt er fest: „Die Prämie für Elektroautos wird derzeit fast ausschließlich bei Fahrzeugen mit einem Kaufpreis zwischen 20.000 und 30.000 Euro in Anspruch genommen.“ Das ist prinzipiell im Sinne der Bundesregierung,

die insbesondere einkommensschwachen Haushalten den Zugang zur E-Mobilität ermöglichen wollte. Das aber hat Folgen, wie Weller sagt: „Diesen Bereich bedienen in Deutschland derzeit fast ausschließlich chinesische Marken.“

Das für die Auszahlung der Prämie zuständige Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (Bafa) kann zum jetzigen Zeitpunkt noch keine Aussage darüber machen, welche Hersteller am Ende die Prämie erhalten werden. Denn die Prämie wird erst nach der Zulassung der Fahrzeuge ausgezahlt.

71 PROZENT DER ANTRÄGE VON GERINGVERDIENERN

Die tatsächliche Verteilung auf die Marken könnte sich deshalb noch ein Stück weit zugunsten der deutschen Hersteller verschieben. Denn anders als bei den chinesischen Wettbewerbern konfigurieren die Kunden ihre Fahrzeuge hier oft individuell. Oft werden diese dann erst einige Monate später gebaut, ausgeliefert und zugelassen.

Chinesische Marken aber bieten vorkonfigurierte Fahrzeuge an: Oft gibt es beispielsweise drei Varianten, die im Hafen oder einem Lager bereits vorrätig sind. Sie werden schneller ausgeliefert.

WiWo+ AUTOINDUSTRIE



„Jahrelang haben die Zulieferer gedacht, dass ihr Universum unverändert bleibt“

Die Dominanz von VW, Mercedes und BMW bei der Autoinnovation ist vorbei, sagt Autoexperte Stefan Bratzel. Er erklärt, an welchen Schwächen die Deutschen arbeiten müssen.

von Artur Lebedew und Martin Seiwert

Was das Bafa aber sagen kann, ist: Die allermeisten bislang eingegangenen Anträge kommen aus Haushalten mit geringen Einkommen. Insgesamt seien im Rahmen der E-Auto-Förderung bis zum 9. Juni rund 50.000 Anträge eingegangen. Knapp die Hälfte davon kam aus Haushalten mit einem zu versteuernden Haushaltsjahreseinkommen von bis zu 45.000 Euro. Weitere 10.875 Anträge entfallen auf Haushalte mit einem Einkommen von 45.001 bis 60.000 Euro. Damit stammen rund 71 Prozent aller Anträge von Haushalten mit einem zu versteuernden Haushaltsjahreseinkommen von bis zu 60.000 Euro.

Daneben aber verfolgte die Bundesregierung ein zweites Ziel, wie eine Aussage von Bundesumweltminister Carsten Schneider (SPD), nach dem Kabinettsbeschluss im Januar belegt: „Wir wollen mit diesem Förderprogramm etwas für die Umwelt tun, für unsere europäische Automobilindustrie und für die Haushalte, die sich ohne Unterstützung noch kein Elektroauto leisten konnten.“

WiWo+

WiWo+ FRIEDRICH MERZ UND CHINA

Deutschlands Balanceakt zwischen Handel und Politik

von Daniel Goffart und Max Haerder und Julian Heißler und Jörn Petring

WiWo+ VORZUGS- IN STAMMAKTIEN UMGEWANDELT

Muss ich auf BMW-Altaktien Steuern zahlen?

von Fabian Wagenblast

WiWo+ AUTOZULIEFERER AUMOVIO

Drei Stunden mehr arbeiten – ohne Lohnausgleich

Der „Unterstützung der europäischen Autoindustrie“ aber dient die Prämie nun wohl eher nicht. Im Gegenteil: Während die EU sich bemüht, die heimische Autoindustrie vor den staatlich unterstützten chinesischen Autobauern zu schützen, subventioniert die Bundesregierung mit drei Milliarden Euro Steuergeld derzeit offenbar vorrangig die chinesische Autoindustrie. Weller: „Ohne die Prämie hätten die Kunden weniger chinesische E-Autos gekauft: Denn die chinesischen Marken haben zusätzlich zu der Prämie selbst noch ordentliche Preisnachlässe gegeben, um den Absatz zusätzlich zu pushen. Rechnet man die Prämie ein, können private Kunden derzeit manch ein chinesisches E-Auto für nur 90 Euro im Monat leasen – das ist unschlagbar.“

Lesen Sie auch: *Wie chinesische Marken die Fabrikprobleme deutscher Autobauer ausnutzen*

Mehr Qualität in Ihren Suchergebnissen



Bestimmen Sie die WiWo bei Google als Ihre wichtige Nachrichtenquelle.

[Zur Startseite](#)

[Nachricht an die Redaktion](#)