

Gemeinsame Pressemitteilung mit dem Öko-Institut

Berlin, 1. Oktober 2026

Stiftung Klimaneutralität: E-Auto-Prämie auf einkommensschwache Haushalte konzentrieren

Wer wenig verdient und nicht privat laden kann, braucht beim Umstieg auf das E-Auto gezielte Unterstützung

Eine heute vorgestellte Studie des Öko-Instituts im Auftrag der Stiftung Klimaneutralität zeigt, wie sich Emissionen und Investitionen im Pkw-Verkehr auf unterschiedliche Haushaltsgruppen zukünftig verteilen. Heute verursachen Haushalte mit Dienstwagen die höchsten Emissionen. Sie elektrifizieren ihre Fahrzeuge aber am schnellsten. Ab Mitte der 2030er Jahre verteilen sich die verbleibenden Emissionen sehr viel stärker auf Haushalte mit geringem Einkommen und hoher Pkw-Fahrleistung. Gleichzeitig tragen Haushalte mit geringem Einkommen zu allen betrachteten Zeitpunkten die höchste relative Investitionslast. Eine ergänzende Befragung der Stiftung Klimaneutralität zeigt, wo die Hürden liegen: Demnach ist der private Ladezugang die zentrale Voraussetzung für die Kaufbereitschaft. Hohe Anschaffungskosten und wenige erschwingliche Modelle bremsen den Umstieg von Haushalten mit geringem Einkommen. Die Stiftung Klimaneutralität empfiehlt deshalb, die Kaufförderung für Haushalte mit geringem Einkommen über 2028 hinaus fortzuführen und das Laden in Mietwohnquartieren gezielt zu verbessern.

Thomas Losse-Müller, Direktor der Stiftung Klimaneutralität: „Die Antriebswende kommt voran. Aber die Haushalte schaffen sie zu unterschiedlichen Zeitpunkten. Wer heute mit dem Dienstwagen die höchsten Emissionen verursacht, fährt schon 2030 in jedem zweiten Fall elektrisch. Ab Mitte der 2030er steigen die Kosten für die Haushalte, die wenig verdienen und trotzdem viel fahren müssen. Ihnen fehlt das Geld für den Umstieg auf ein E-Auto und oft der Stellplatz zum Laden. Wer nicht umsteigen kann, zahlt mit jedem Jahr mehr für Benzin und Diesel.“

Die Studie überträgt das Szenario „Klimaneutrales Deutschland“ der Agora Think Tanks auf die Haushaltsdaten der Erhebung „Mobilität in Deutschland“. Die Haushalte werden nach Nettoeinkommen, Pkw-Jahresfahrleistung und Anbindung an den öffentlichen Verkehr in acht Gruppen eingeteilt. Haushalte mit Dienstwagen bilden eine neunte Gruppe. Die Investitionen werden aus dem jährlichen Wertverlust neuer und gebrauchter Pkw ermittelt und auf die Gruppen verteilt. Die Stiftung Klimaneutralität ergänzt die Modellierung um eine Befragung von 3.000 potentiellen Käuferinnen und Käufern von E-Autos.

Das Emissionsprofil verschiebt sich bis Mitte der 2030er Jahre

Die Analyse zeigt, dass Haushalte mit Dienstwagen viel fahren und eher stark motorisierte Fahrzeuge nutzen. Diese Fahrzeuge werden besonders schnell erneuert. Im Szenario sind 2030 bereits 50 Prozent ihrer Pkw batterieelektrisch. Haushalte mit hohem Einkommen und hoher Fahrleistung folgen mit knapp über 30 Prozent. Am niedrigsten liegt der Anteil bei Haushalten mit geringem Einkommen und geringer Fahrleistung. Sie fahren ihre Fahrzeuge besonders lange und wohnen seltener im Eigentum. Bis 2035 verschiebt sich das Bild innerhalb der Gesellschaft bei den THG-Emissionen im Verkehr deutlich: Die höchsten Emissionen je Haushalt verursachen dann Haushalte mit geringem Einkommen und hoher Pkw-Fahrleistung. Sie

stellen 9,3 Prozent der Haushalte. Ihr E-Auto-Anteil liegt 2035 bei 40 bis 45 Prozent, bei Dienstwagen sind es 76 Prozent. Steigende Kosten für fossile Kraftstoffe treffen vor allem diese Haushalte, da sie am spätesten umsteigen.

Investitionslast ist höher bei Haushalten mit niedrigen Einkommen

In absoluten Beträgen investieren einkommensstarke Haushalte mehr in Pkw. Sie besitzen mehr, neuere und größere Fahrzeuge. Gemessen am verfügbaren Nettoeinkommen tragen jedoch Haushalte mit weniger als 2.000 Euro im Monat in den Jahren 2030, 2035 und 2045 die höchste finanzielle Belastung. Am geringsten ist sie bei Haushalten mit mehr als 6.000 Euro. Bei wohlhabenderen Haushalten sinkt die finanzielle Belastung im Zeitverlauf deutlich, weil sie schneller elektrifizieren und dadurch Betriebskosten sinken.

Peter Kasten, Autor der Studie: „Neue E-Autos kommen zuerst dort an, wo Fahrzeuge früher setzt werden: in Dienstwagenflotten und bei Haushalten mit hohem Einkommen und hoher Fahrleistung. Haushalte mit geringem Einkommen fahren ältere Autos, wohnen häufiger zur Miete und elektrifizieren deshalb später. Instrumente wie *Social Leasing* oder andere einkommensorientierte Kaufförderungen, die Haushalten mit geringem Einkommen und hoher Fahrleistung den Umstieg erleichtern, sind deshalb von hoher Bedeutung.“

Ladezugang und Anschaffungskosten entscheiden über die Kaufbereitschaft

Die Befragung der Stiftung Klimaneutralität bestätigt die Befunde aus Sicht der Käuferinnen und Käufer. Die materielle Lebenssituation bestimmt die Kaufneigung für ein E-Auto weit stärker als persönliche Präferenzen. Ohne private Lademöglichkeit wollen 14 Prozent der Befragten ein E-Auto kaufen, mit Lademöglichkeit sind es 51 Prozent. 70 Prozent der Befragten können derzeit weder zuhause noch am Arbeitsplatz laden. 29 Prozent sind dauerhaft auf öffentliche Ladesäulen angewiesen, weil sich im Wohnumfeld kein Ladepunkt nachrüsten lässt. Für sie ist eine günstige öffentliche Ladeinfrastruktur entscheidend. Die Befragten werden in verschiedene Segmente aufgeteilt. Die Preissensiblen und die Unentschlossenen nennen die Anschaffungskosten als zentrale Barriere. Ein wachsendes Angebot günstiger Gebrauchtwagen ist für sie deshalb entscheidend.

Politikempfehlungen der Stiftung Klimaneutralität

Die Stiftung Klimaneutralität leitet aus den Ergebnissen vier Empfehlungen ab.

- Erstens war es richtig, die 2026 eingeführte Kaufförderung für E-Autos nach Einkommen zu staffeln. Sie soll aber spätestens Ende 2028 auslaufen. Haushalte mit geringem Einkommen brauchen auch danach eine Förderung. Sie sollte mit engeren Einkommensgrenzen fortgesetzt werden.
- Zweitens muss das Laden für Menschen ohne eigenen Stellplatz bezahlbar und transparent werden. Dafür schlägt die Stiftung attraktive *Ad-hoc*-Preise an allen Ladesäulen, offengelegte Roaming-Entgelte und eine Markttransparenzstelle bei der Bundesnetzagentur vor. Parallel muss der Ausbau privater und öffentlicher Ladepunkte in Mietwohnquartieren schneller vorankommen.
- Drittens sollte der Steuervorteil für Verbrenner-Dienstwagen sinken, am einfachsten durch eine Versteuerung mit 1,5 Prozent des Bruttolistenpreises. Die Kfz-Steuer sollte sich stärker an den CO₂-Emissionen ausrichten.
- Viertens sollte die Entfernungspauschale in ein einkommensunabhängiges Mobilitätsgeld umgewandelt werden. Es entlastet Pendlerinnen und Pendler mit geringem Einkommen gezielter als der heutige Steuerabzug.

Thomas Losse-Müller: „Die Kaufförderung staffelt nach Einkommen, das war ein wichtiger Schritt. Aber sie endet, bevor die Haushalte umsteigen, um die es ab Mitte der 2030er Jahre geht. Für sie brauchen wir eine Anschlusslösung, die ohne Vorfinanzierung funktioniert. Genauso wichtig ist das Laden. Wer zuhause laden kann, spart Geld. Deshalb wollen diese Haushalte auch eher ein E-Auto kaufen. Wer keinen Stellplatz hat, braucht deshalb öffentliche Ladesäulen mit fairen und nachvollziehbaren Preisen. Ohne Ladezugang erreicht die Kaufprämie viele Haushalte nicht.“

Weitere Informationen:

Das Gutachten von Öko-Institut und Stiftung Klimaneutralität ist hier zu finden: www.stiftung-klima.de/de/artikel/subsektorale-analyse-der-dekarbonisierung-des-personenverkehrs

Über die Stiftung Klimaneutralität

Die Stiftung Klimaneutralität hat im Juli 2020 in Berlin ihre Arbeit aufgenommen. Ihr Ziel ist es, Wege zur Klimaneutralität aufzuzeigen. Sie entwickelt in enger Kooperation mit anderen Denkfabriken sektorübergreifende Strategien für ein klimagerechtes Deutschland. Auf der Basis von guter Forschung will die Stiftung informieren und beraten – jenseits von Einzelinteressen. www.stiftung-klima.de

Über das Öko-Institut

Das Öko-Institut ist seit seiner Gründung vor mehr als 40 Jahren eine der europaweit führenden, unabhängigen Forschungs- und Beratungseinrichtungen für eine nachhaltige Zukunft. Es erarbeitet Grundlagen und Strategien, wie die Vision einer nachhaltigen Entwicklung global, national und lokal umgesetzt werden kann. Das Institut ist an den Standorten Freiburg, Darmstadt und Berlin vertreten. www.oeko.de

Pressekontakte:

Michael Schroeren, Leiter Medien, Stiftung Klimaneutralität
presse@stiftung-klima.de, Tel. +49 157 92343584

Mandy Schoßig, Leiterin Öffentlichkeit & Kommunikation, Öko-Institut
presse@oeko.de, Tel. +49 30 405085-334