



607 Bericht von Wolf-Peter Schill, Adeline Guéret und Adrián Santonja di Fonzo

Rekordjahr für Elektroautos in Sicht, Kaufprämie setzt Impulse

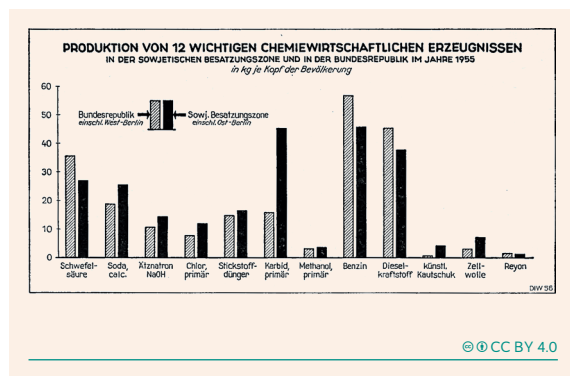
- Markt für E-Autos wächst deutlich, jedes vierte Auto 2026 rein batteriebetrieben
- Neue Prämie wird vor allem von Personen mit niedrigen Haushaltseinkommen beantragt
- Geförderte rein elektrische Autos haben deutlich niedrigere Listenpreise als Plug-in-Hybride

616 Interview mit Wolf-Peter Schill

620 Kommentar von Alexander S. Kritikos und Alexander Kriwoluzky

Enteignungen schaffen keine neuen Wohnungen

Die westdeutsche Bautätigkeit zur Jahresmitte 1956



Das nominale Bauvolumen erreichte im ersten Quartal 1956 einen Wert von rund 4,2 Mrd. DM und lag damit fast um ein Viertel höher als im ersten Vierteljahr des Vorjahres. Auch der reale — preisbereinigte — Zuwachs war mit + 19,3 vH noch außerordentlich stark und übertraf das Wachstum der vergangenen Jahre bei weitem. Dennoch lag dies nicht an ungewöhnlich günstigen Witterungsverhältnissen; jedenfalls nicht, wenn man dabei an einen kurzen und milden Winter denkt. Immerhin wechselten diesmal nicht kurze Perioden starken Frostes und Tauwetters einander ab, sondern die Kälte hielt, nachdem sie in den letzten Tagen des Januar einsetzte, bis weit in den März hinein an. Eine zusammenhängende frostfreie Periode erleichtert aber der Bauwirtschaft die Aufrechterhaltung einer relativ hohen Bautätigkeit in diesem witterungsgefährdeten Vierteljahr außerordentlich. Daß die bis Ende Januar klimatisch günstigen Bedingungen auch entsprechend genutzt wurden, war eine Folge des hohen Auftragsbestandes der Bauwirtschaft. Das, was man früher nicht erst — jedenfalls nicht allgemein — versuchte, nämlich bis zum Eintritt der eigentlichen, dauerhaften Frostperiode weiter zu arbeiten, wurde 1956 auf Grund des hohen Auftragsüberhangs von der Bauwirtschaft mit Erfolg unternommen.

Aus dem Wochenbericht Nr. 39 vom 28. September 1956

IMPRESSUM



DIW Berlin — Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung e. V.
Anton-Wilhelm-Amo-Straße 58, 10117 Berlin
www.diw.de
Telefon: +49 30 897 89-0 E-Mail: kundenservice@diw.de
93. Jahrgang 30. September 2026

Herausgeber*innen

Prof. Anna Bindler, Ph.D.; Prof. Dr. Tomaso Duso; Sabine Fiedler;
Prof. Marcel Fratzscher, Ph.D.; Prof. Dr. Peter Haan; Prof. Dr. Claudia Kemfert;
Prof. Dr. Alexander S. Kritikos; Prof. Dr. Alexander Kriwoluzky;
Prof. Karsten Neuhoﬀ, Ph.D.; Prof. Dr. Sabine Zinn

Chefredaktion

Prof. Dr. Pio Baake; Claudia Cohnen-Beck; Sebastian Kollmann;
Kristina van Deuverden

Lektorat

Paula Prakash

Redaktion

Dr. Hella Engerer; Petra Jasper; Adam Mark Lederer; Sandra Tubik

Gestaltung

Roman Wilhelm; Stefanie Reeg; Eva Kretschmer, DIW Berlin

Umschlagmotiv

© imageBROKER / Steffen Diemer

Satz

Satz-Rechen-Zentrum Hartmann + Heenemann GmbH & Co. KG, Berlin

Der DIW Wochenbericht ist kostenfrei unter www.diw.de/wochenbericht abrufbar. Abonnieren Sie auch unseren Wochenberichts-Newsletter unter www.diw.de/wb-anmeldung

ISSN 1860-8787

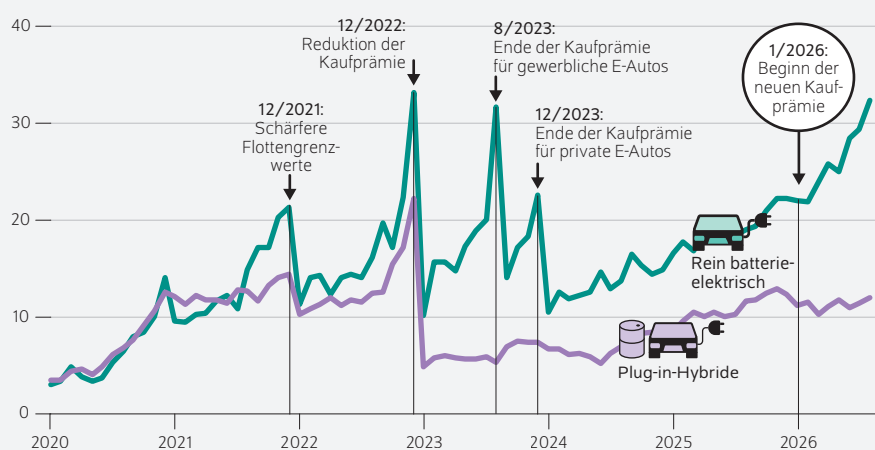
Rekordjahr für Elektroautos in Sicht, Kaufprämie setzt Impulse

Von Wolf-Peter Schill, Adeline Guéret und Adrián Santonja di Fonzo

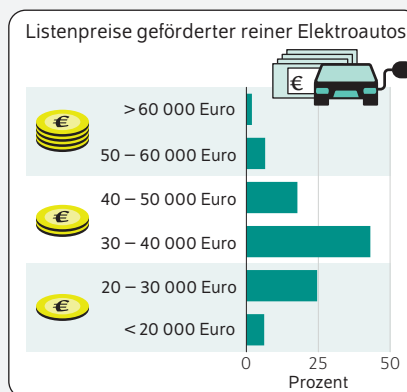
- Markt für Elektroautos wächst im laufenden Jahr deutlich; jedes vierte neue Auto war 2026 bisher rein batterieelektrisch
- Neue Kaufprämie wird vor allem für rein batteriebetriebene Autos im unteren Preissegment beantragt; Trend zu immer größeren E-Autos scheint gestoppt
- Antragstellende mit niedrigem Einkommen und Haushalte mit Kindern gemessen am gesamten Neuwagenmarkt überrepräsentiert
- Anteil deutscher Marken bei geförderten E-Autos nur halb so groß wie im gesamten Markt – Marken aus USA, Frankreich und China dagegen überproportional vertreten
- Kaufprämie für Plug-in-Hybride wird kaum angenommen; geförderte rein elektrische Autos haben deutlich niedrigere Listenpreise als Plug-in-Hybride

Neuzulassungen von Elektroautos haben zuletzt deutlich zugenommen – neue Kaufprämie fördert vor allem E-Autos im unteren Preissegment

Monatliche Anteile an Pkw-Neuzulassungen in Deutschland in Prozent



Quellen: Linke Seite: Daten des Kraftfahrt-Bundesamts, ausgewertet auf dem Open Energy Tracker. Rechte Seite: Daten des Bundesamts für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, eigene Auswertung.



© CC BY 4.0, creativecommons.org/licenses/by/4.0

ZITAT

„Die Nachfrage nach der neuen Kaufprämie ist hoch und sie wird überwiegend von einkommensschwächeren Haushalten beantragt. Es werden vor allem kleinere E-Autos im unteren Preissegment nachgefragt, in dem deutsche Marken weniger vertreten sind. Ob das Förderprogramm seine klima-, sozial- und industriepolitischen Ziele erreichen kann, ist aber unklar.“ — Wolf-Peter Schill —

MEDIATHEK



Audio-Interview mit Wolf-Peter Schill
www.diw.de/mediathek

Rekordjahr für Elektroautos in Sicht, Kaufprämie setzt Impulse

Von Wolf-Peter Schill, Adeline Guéret und Adrián Santonja di Fonzo

Der Markthochlauf von Elektroautos hat in Deutschland 2026 deutlich an Fahrt gewonnen. In den ersten acht Monaten war jeder vierte neu zugelassene Pkw rein batterieelektrisch, im August sogar jeder dritte. Stark nachgefragt wird zugleich die neue, sozial gestaffelte Kaufprämie. Bis Anfang September wurden gut 52 000 Anträge bewilligt, überwiegend für rein elektrische und vergleichsweise günstige Fahrzeuge von Antragstellenden mit niedrigen Einkommen. Ob die Prämie ihre klima- und sozialpolitischen Ziele erreicht, ist dennoch unklar: Mitnahmeeffekte sind wahrscheinlich, und zwei Drittel der bewilligten Anträge entfallen auf Haushalte ohne Kinder. Auch die industriepolitische Wirkung dürfte bisher begrenzt sein. Ein Indiz hierfür ist, dass deutsche Marken bei den geförderten Elektroautos unterrepräsentiert sind, auch wenn die Zuordnung einer Automarke zu einem Land den Produktionsort und die entsprechende Wertschöpfung nur teilweise widerspiegelt. Die Förderung von Plug-in-Hybriden, die im Durchschnitt deutlich größer und teurer sind als rein batterieelektrische Pkw, sollte rasch auslaufen, da ihr Nutzen für den Klimaschutz im tatsächlichen Betrieb gering ist. Wichtiger als weitere Kaufanreize erscheint ohnehin eine stärkere Technologieklarheit der Politik zugunsten batterieelektrischer Antriebe.

Im Bereich des motorisierten Individualverkehrs ist der Umstieg von Verbrennungsmotoren auf batterieelektrische Antriebe eine wesentliche Strategie zur Erreichung der Klimaziele. Dieser Bericht analysiert die Marktentwicklung von Elektroautos in den ersten acht Monaten des Jahres 2026. Er stellt damit ein Update des Berichts zur Elektromobilität vom Jahresanfang dar.¹ Der Fokus liegt dabei auf rein batterieelektrischen Autos sowie auf der Auswertung der bisher vorliegenden Daten zur neuen Kaufprämie.²

Markthochlauf von Elektroautos schreitet voran

Anteil batteriebetriebener Pkw an Neuzulassungen seit Jahresbeginn weiter gestiegen

Die Neuzulassungsanteile von rein batterieelektrischen Autos sind seit Beginn des Jahres weiter gewachsen. Waren im Durchschnitt des Jahres 2025 noch rund 19 Prozent aller neuen Pkw rein elektrisch, so nahm dieser Anteil in den ersten acht Monaten 2026 auf gut 26 Prozent zu (Abbildung 1). Dabei stiegen die monatlichen Anteile fast kontinuierlich, und im August waren es bereits gut 32 Prozent. Damit wurde der zweithöchste Monatswert aller Zeiten erreicht, und dies ohne Sondereffekte durch sich ändernde Förderbedingungen, was beispielsweise im Dezember 2022 und August 2023 zu sehr hohen Monatswerten geführt hatte.

Der Anteil der Plug-in-Hybride liegt im laufenden Jahr mit durchschnittlich rund elf Prozent ungefähr auf dem Niveau des Vorjahrs. Neue Messdaten der Europäischen Umweltagentur zeigen allerdings, dass ihr Nutzen für den Klimaschutz gering ist: Aktuelle Plug-in-Hybride stoßen im

¹ Wolf-Peter Schill (2026): Elektromobilität in Deutschland: mehr Tempo möglich. DIW Wochenbericht Nr. 6, 75–83 (online verfügbar, abgerufen am 02.09.2026). Dies gilt auch für alle anderen Onlinequellen dieses Berichts, sofern nicht anders vermerkt). Während der damalige Wochenbericht auch die Entwicklungen bei Nutzfahrzeugen und der Ladeinfrastruktur dargestellt hat, liegt im aktuellen Bericht der Fokus auf Pkw. Die Sammlung und Aufbereitung der Daten erfolgte im Rahmen des vom Bundesministerium für Forschung, Technologie und Raumfahrt geförderten Forschungsprojekts Ariadne (Fkz 035FK5N0-2).

² Wesentliche Quellen sind die Zulassungsdaten des Kraftfahrt-Bundesamts (KBA), die laufend auf dem Open Energy Tracker ausgewertet werden (online verfügbar). Die Daten zur Kaufprämie kommen vom Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA, online verfügbar). Stand der in diesem Bericht ausgewerteten KBA-Daten ist 31. August 2026, Stand der BAFA-Daten 1. September 2026.

tatsächlichen Betrieb im Schnitt rund sechsmal so viel CO₂ aus wie in den Typgenehmigungswerten ausgewiesen³ und liegen damit teils nur geringfügig unter den durchschnittlichen Emissionen konventioneller Verbrenner.

Trend zu immer größeren Elektroautos scheint vorerst gestoppt

In den letzten Jahren gab es unter den neu zugelassenen Elektroautos einen Trend zu immer größeren Fahrzeugen. So ist der Anteil der Minis⁴ an den Neuzulassungen reiner Elektroautos von 22 Prozent im Jahr 2021 auf vier Prozent im Jahr 2025 zurückgegangen, bei den Kleinwagen sank der Anteil von 21 auf elf Prozent. Gleichzeitig ist der Anteil von SUVs und Geländewagen im gleichen Zeitraum von 30 auf 50 Prozent gestiegen. Im laufenden Jahr 2026 scheint dieser Trend vorerst gestoppt. Es zeichnet sich wieder ein leichtes Wachstum bei den Minis und Kleinwagen ab, die 2026 bisher auf einen Anteil von fünf beziehungsweise 14 Prozent kommen. Die Anteile der oberen Mittelklasse gingen dagegen etwas zurück, die der SUVs blieben ungefähr auf dem gleichen Niveau wie im Vorjahr (Abbildung 2). Somit sind die oberen Fahrzeugsegmente unter den Neuzulassungen reiner Elektroautos nach wie vor überrepräsentiert im Vergleich zu allen neu zugelassenen Pkw. Noch deutlich stärker ausgeprägt ist dies bei den Plug-in-Hybriden: Hier machten SUVs und Geländewagen im laufenden Jahr 61 Prozent aller Neuzulassungen aus, Mittel- und Oberklasse-Autos kamen auf weitere 24 Prozent.

Gesamtflotte der Elektroautos wächst nur langsam

Trotz der anziehenden Neuzulassungen ist der Gesamtbestand reiner Elektrofahrzeuge nach wie vor relativ gering. Ende August waren 2,5 Millionen E-Autos auf deutschen Straßen unterwegs. Dies entspricht fünf Prozent des gesamten Pkw-Bestands von knapp 50 Millionen – das heißt, erst jedes 20. Auto auf der Straße ist batterieelektrisch.

Erste Erkenntnisse zur neuen Kaufprämie

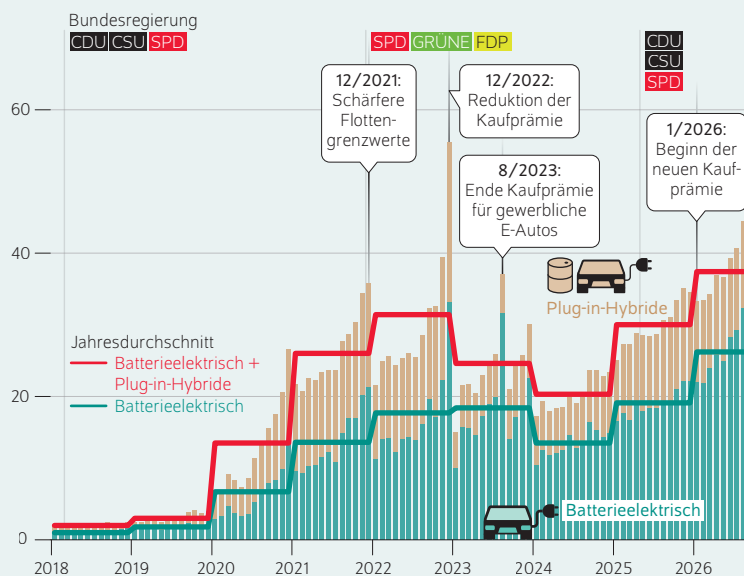
Nachdem elektrische Firmen- und Dienstwagen bereits bisher umfangreiche steuerliche Förderung genossen haben, wurde Anfang des Jahres eine neue, einkommensgestaffelte Kaufprämie für von Privatpersonen neu zugelassene Elektroautos beschlossen (Kasten). Sie verfolgt klima-, sozial- und industriepolitische Ziele und soll Elektroautos insbesondere auch für Familien mit kleineren und mittleren Einkommen erschwinglicher machen. Das Förderprogramm gilt für alle nach dem 1. Januar 2026 neu zugelassenen rein batterieelektrischen Autos sowie Plug-in-Hybride. Das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA)

³ Vgl. European Environment Agency (2026): Real world-emissions from cars and vans (online verfügbar), sowie eine erste Auswertung der neuesten Daten von T&E (online verfügbar). Zu ähnlichen Befunden kamen zuvor bereits diverse andere Studien, unter anderem eine im Ariadne-Projekt veröffentlichte Analyse (online verfügbar).

⁴ Zu den Minis in der KBA-Systematik gehören Kleinstwagen wie Leapmotor T03, Fiat 500 oder Dacia Spring.

Abbildung 1

Monatliche Neuzulassungen von Elektroautos in Deutschland Anteile in Prozent



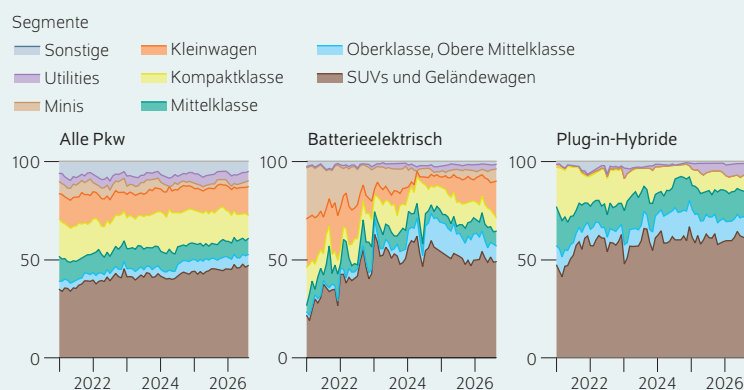
Quelle: Daten des Kraftfahrt-Bundesamts, ausgewertet auf dem Open Energy Tracker.

© CC BY 4.0

Die Neuzulassungen von Elektroautos sind im laufenden Jahr weiter gestiegen.

Abbildung 2

Monatliche Neuzulassungen von Pkw in Deutschland nach Fahrzeugsegmenten Anteile in Prozent



Anmerkung: Utilities bestehen aus Hochdachkombis, Kleinbussen und Pick-ups.

Quelle: Daten des Kraftfahrt-Bundesamts, ausgewertet auf dem Open Energy Tracker.

© CC BY 4.0

Der Trend zu immer größeren Elektroautos scheint vorerst gestoppt.

Kasten

Die neue Kaufprämie für Elektroautos

Im Januar 2026 kündigte die Bundesregierung ein neues Förderprogramm für die Elektromobilität an.¹ Die Maßnahme verfolgt mehrere Ziele: Neben einem Beitrag zur Reduktion der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor sollen Elektroautos auch für Privatpersonen erschwinglicher werden. Dies geschieht vor dem Hintergrund, dass Elektroautos im Firmenwagenbereich bereits umfangreich steuerlich gefördert werden. Darüber hinaus will die Bundesregierung mit dem Programm die Transformation der Automobilindustrie unterstützen.²

Rückwirkend werden ab dem 1. Januar 2026 Kauf oder Leasing von rein batterieelektrischen Pkw sowie Plug-in-Hybriden³ bezuschusst. Letztere müssen CO₂-Emissionen von weniger als 60 Gramm pro Kilometer oder mindestens 80 Kilometer elektrische Reichweite haben.⁴

Die Höhe der Förderung richtet sich nach drei Kriterien: Antriebsart, Anzahl der Kinder unter 18 Jahren im Haushalt und zu versteuerndes Einkommen. Haushalte mit einem zu versteuernden Haushaltsjahreseinkommen von bis zu 45 000 Euro und ohne

förderrelevante Kinder bekommen einen staatlichen Zuschuss von 5 000 Euro für reine Elektroautos oder 3 500 Euro für Plug-in-Hybride. Die Förderung steigt mit der Anzahl förderfähiger Kinder (maximal zwei werden berücksichtigt) und sinkt mit steigendem Einkommen (Abbildung). Die Obergrenze des zu versteuernden Haushaltsjahreseinkommens liegt bei 80 000 Euro für Haushalte ohne Kinder und erhöht sich um 5 000 Euro je Kind auf maximal 90 000 Euro.

Alle genannten Kriterien beziehen sich auf die antragstellende Person, die zugleich Halter*in des Fahrzeugs sein muss. Käufer*in beziehungsweise Leasingnehmer*in kann hingegen eine andere Person sein; zudem wird nicht überprüft, wer das Fahrzeug später tatsächlich nutzt. Die soziale Staffelung knüpft damit allein an das Einkommen der Fahrzeughalter*innen an.

Im Gegensatz zum früheren Förderprogramm zur Elektromobilität der Jahre 2016 bis 2023 gibt es dabei keine Obergrenze für die Listenpreise der Autos. Eine zentrale Bedingung ist, dass das Fahrzeug dem Privatvermögen der antragstellenden natürlichen Person zugeordnet ist – Firmen- und Dienstwagen sind also ausgeschlossen – und dass es mindestens 36 Monate auf sie in Deutschland zugelassen bleibt.

Für das Programm werden bis zum Jahr 2029 insgesamt drei Milliarden Euro aus dem Klima- und Transformationsfonds bereitgestellt. Die Förderbedingungen für Plug-in-Hybride gelten zunächst bis 30. Juni 2027 und sollen für den Zeitraum danach überprüft werden.

¹ BMUKN (2026): Neues E-Auto-Förderprogramm mit sozialer Staffelung: Zuschüsse für Neuzulassungen ab 1.1.2026. Pressemitteilung vom 19.02.2026 (online verfügbar).

² Richtlinie zur sozial gestaffelten Förderung der Anschaffung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen (online verfügbar).

³ Zu den Plug-in-Hybriden werden auch elektrische Fahrzeuge gezählt, die über einen Verbrennungsmotor als Range Extender verfügen.

⁴ Dabei sind auch Pkw mit Wasserstoff-Brennstoffzellen förderfähig. Sie werden wie batterieelektrische Autos behandelt.

nimmt seit Mai 2026 Förderanträge entgegen und hat zuletzt Daten zu den bewilligten Anträgen mit Stand 1. September 2026 veröffentlicht.⁵

Große Zahl eingegangener Anträge

Demnach wurden bis Anfang September insgesamt 52 473 Anträge bewilligt mit einer gesamten Fördersumme von 230 Millionen Euro. Dies entspricht im Durchschnitt rund 4 380 Euro pro Fahrzeug. Damit waren knapp acht Prozent der bereitgestellten Fördersumme von drei Milliarden Euro verbraucht. Mit der bisherigen durchschnittlichen Fördersumme pro Fahrzeug würde das Budget für insgesamt rund 684 000 Autos ausreichen – deutlich weniger als die vom Umweltministerium anvisierten 800 000 Fahrzeuge.⁶ Das dürfte daran liegen, dass mehr Haushalte mit geringem Einkommen die Prämie angenommen haben, und dass

weniger Plug-in-Hybride gekauft wurden als vom Ministerium erwartet.

Neben den bereits bewilligten Anträgen dürfte es eine erhebliche Zahl von bereits gestellten, aber noch nicht bearbeiteten Anträgen geben. Laut einer Antwort der Bundesregierung auf eine parlamentarische Anfrage waren zum 16. Juli erst rund ein Viertel der bis dahin eingegangenen Förderanträge abgearbeitet.⁷ Seitdem hat sich die Geschwindigkeit, mit der das BAFA die Anträge bearbeitet, deutlich erhöht, wie ein Vergleich der beiden letzten veröffentlichten Statistiken zeigt. Allerdings dürfte auch die Zahl der eingereichten Anträge weiter gestiegen sein. Aktuelle Daten zum Antragsrückstau lagen bei Redaktionsschluss dieses Berichts nicht vor. Genauso wenig gibt es aktuelle Daten zur Quote abgelehnter Anträge; bis Mitte Juni war sie mit gut einem Prozent aber sehr gering.⁸

⁵ BAFA (2026): Zwischenbericht zur E-Auto-Förderung. Stand 1. September 2026 (online verfügbar). Der Zwischenbericht enthält kleine Inkonsistenzen zwischen den in einzelnen Tabellen aufgeführten Zahlen; so entspricht beispielsweise die Summe der geförderten Fahrzeugmodelle in Tabelle 7.3 nicht exakt der genannten Gesamtzahl der Bewilligungen.

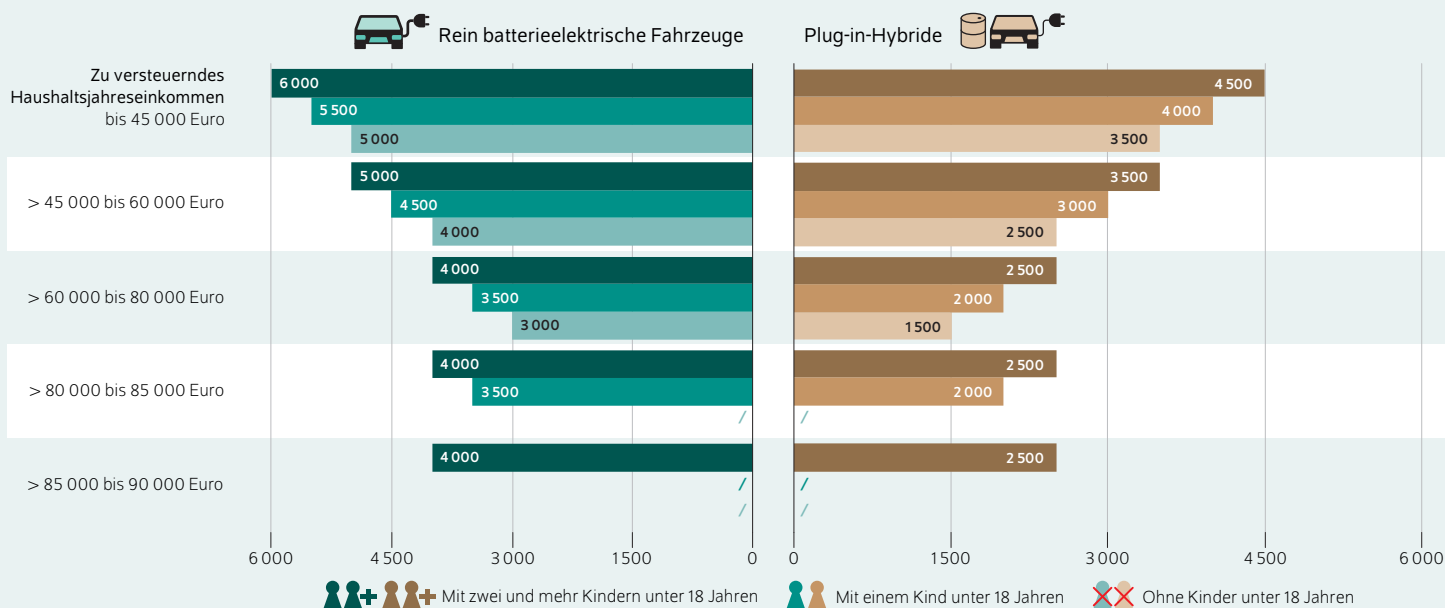
⁶ BMUKN (2026): Das Förderprogramm für Elektroautos (online verfügbar).

⁷ Deutscher Bundestag: Drucksache 21/7485 (online verfügbar).

⁸ Deutscher Bundestag, a. a. O.

Abbildung

Förderbetrag nach Antriebsart, Einkommen und Anzahl von Kindern In Euro



Quelle: Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit.

© CC BY 4.0

Der höchstmögliche Fördersatz beträgt 6 000 Euro.

Gefördert werden vor allem rein elektrische Autos

Unter den geförderten Fahrzeugen waren bis Anfang September 91 Prozent rein batterieelektrische Autos, neun Prozent Plug-in-Hybride und kein einziges Auto mit Wasserstoff-Brennstoffzelle. Damit war das Verhältnis von rein elektrischen Fahrzeugen zu Plug-in-Hybriden im Förderprogramm deutlich größer als unter allen neu zugelassenen Autos im Zeitraum Januar bis August 2026 (70 zu 30 Prozent).

Die geförderten Batterie-Autos entsprechen rund neun Prozent der von Januar bis August insgesamt zugelassenen rein batterieelektrischen Pkw. Angesichts des vermuteten Rückstaus noch nicht bearbeiteter Anträge dürfte letztlich aber ein deutlich größerer Teil der Neuzulassungen von der Kaufprämie profitieren. Üblicherweise wird rund ein Drittel aller Pkw in Deutschland von privaten Haltern neu zugelassen. Somit könnte ein großer Teil der privaten E-Auto-Käufer*innen in diesem Jahr die Prämie beantragt haben.

Wie groß der Mitnahmeeffekt ist, das heißt wie viele Haushalte auch ohne Prämie das gleiche Auto gekauft hätten, und wie viele zusätzliche E-Auto-Käufe die Förderung tatsächlich

anreizt, lässt sich derzeit noch nicht abschätzen. Bisherige Evaluationen von Kaufanreizen für Elektro-Pkw legen allerdings nahe, dass rund ein Drittel der Zulassungen förderinduziert ist.⁹ Für Plug-in-Hybride fällt dieser Anteil dabei in der Regel noch geringer aus als für rein batterieelektrische Autos.¹⁰

Anträge überwiegend von Haushalten mit geringen Einkommen und ohne Kinder

Ein Drittel der bewilligten Anträge ging an Halter*innen, in deren Haushalten mindestens ein Kind unter 18 Jahren lebt: Zwölf Prozent gingen an Haushalte mit einem Kind und 22 Prozent an Haushalte mit zwei oder mehr Kindern. Damit ist der Anteil an Haushalten mit Kindern unter den genehmigten Anträgen doppelt so hoch wie der Anteil an

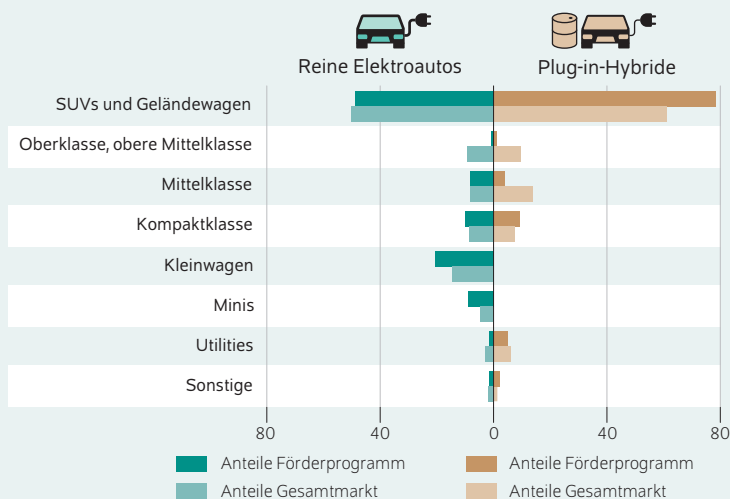
⁹ Tamara L. Sheldon (2022): Evaluating Electric Vehicle Policy Effectiveness and Equity, Annual Review of Resource Economics 14, 669–688.

¹⁰ Vgl. Peter Haan, Adrián Santonja und Aleksandar Zaklan (2025): Effectiveness and Heterogeneous Effects of Purchase Grants for Electric Vehicles, Environmental and Resource Economics 88(1), 185–223 und Jianwei Xing, Benjamin Leard und Shanjun Li (2021): What does an electric vehicle replace?. Journal of Environmental Economics and Management 107, Art. 102432.

Abbildung 3

Anteile verschiedener Fahrzeugsegmente im Förderprogramm und im Gesamtmarkt

In Prozent der jeweiligen Antriebsart



Quellen: Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, eigene Auswertung.

© CC BY 4.0

Bei den reinen E-Autos profitieren Minis und Kleinwagen besonders von der Förderung.

Haushalten mit Kindern unter den Haushalten in Deutschland, die ein neu gekauftes Auto besitzen oder leasen.¹¹ Somit werden überdurchschnittlich viele Familien erreicht. Dennoch entfallen rund zwei Drittel der Förderung auf kinderlose Haushalte.

Rund die Hälfte (51 Prozent) der bewilligten Anträge gingen an Haushalte mit einem zu versteuernden Jahreseinkommen unter 45 000 Euro, womit jeweils die maximale Förderhöhe abgerufen werden konnte. Weitere 22 Prozent der Bewilligungen entfielen auf Einkommen unter 60 000 Euro und 24 Prozent auf Einkommen bis 80 000 Euro. Nur drei Prozent der bewilligten Anträge gingen an Haushalte mit Einkommen zwischen 80 000 und 90 000, was nur durch Nutzung des Kinderbonus möglich ist. Der hohe Anteil von relativ niedrigen Einkommen passt grundsätzlich zum erklärten sozialpolitischen Förderziel des Programms. Allerdings muss die Person, die als Halter*in des Fahrzeugs die Prämie beantragt, das Auto nicht selbst gekauft oder geleast haben. Gleichzeitig können die geförderten Autos auch von anderen Personen als den Halter*innen genutzt werden. Beispielsweise könnten Eltern ihren erwachsenen Kindern ein Elektroauto kaufen, wobei letztere die maximal mögliche Prämie beantragen können, sofern sie ein Einkommen unter 45 000 Euro haben. Umgekehrt könnten neue E-Autos formal auf Eltern mit geringem Renteneinkommen zugelassen werden. In welchem Umfang solche Konstellationen bei der Prämienbeantragung genutzt werden, ist unbekannt.

Ungefähr die Hälfte der positiv bewilligten Anträge betrifft Leasingfahrzeuge, die andere Hälfte gekaufte Autos. Damit ist der Leasinganteil deutlich höher als im gesamten Markt für private Pkw, wo nur ein knappes Viertel der Fahrzeuge geleast wird.¹² Ein Grund hierfür könnten Liquiditätseingpässe bei Käufer*innen mit niedrigen Einkommen sein.

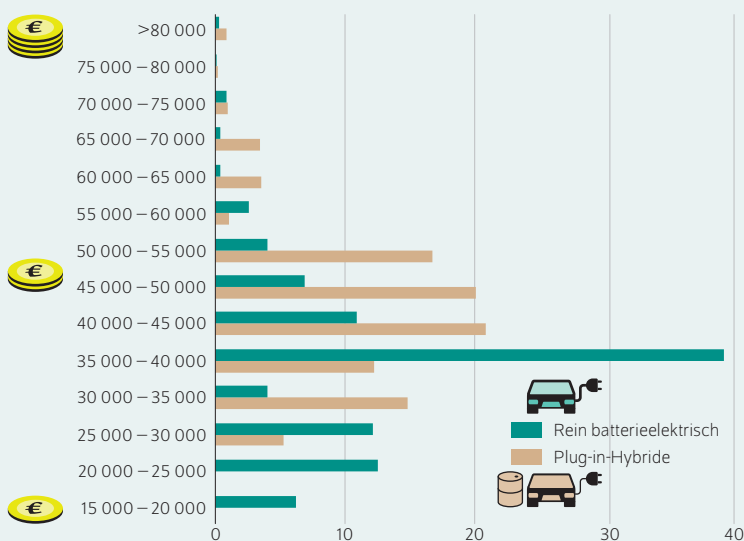
Geförderte E-Autos etwas kleiner als ungeforderte

Die in der BAFA-Statistik genannten Automodelle lassen sich den oben beschriebenen Fahrzeugsegmenten in der Systematik des Kraftfahrt-Bundesamts zuordnen.¹³ Demnach sind die kleineren Pkw-Segmente unter den geförderten reinen Elektroautos etwas stärker vertreten als im Gesamtmarkt der E-Autos: Die Kleinwagen und Minis sind im Förderprogramm überproportional enthalten, dagegen werden Fahrzeuge der Oberklasse und oberen Mittelklasse kaum gefördert (Abbildung 3). Der Anteil der SUVs und Geländewagen ist unter den geförderten und ungeforderten Elektroautos ähnlich.¹⁴ Bei den Plug-in-Hybriden sind die Unterschiede

Abbildung 4

Listenpreise der mit der neuen Prämie geförderten Autos

Anteil des jeweiligen Preissegments in Prozent



Anmerkung: Listenpreise teilweise geschätzt.

Quellen: Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, eigene Auswertung.

© CC BY 4.0

Die rein batterieelektrischen Autos haben im Durchschnitt deutlich niedrigere Listenpreise als die Plug-in-Hybride.

¹¹ Statistisches Bundesamt (2022): Laufende Wirtschaftsrechnungen (LWR), Fachserie 15 Reihe 2, Tabelle 5 „Ausstattung privater Haushalte mit ausgewählten Gebrauchsgütern nach dem Haushaltstyp“, Stand 1.1.2022 (online verfügbar).

¹² Vgl. DAT (2026): DAT Report 2026: Kurzbericht (online verfügbar).

¹³ Grundlage für diese Zuordnung ist die Statistik FZ 11 des Kraftfahrt-Bundesamtes. Für dort nicht enthaltene Modelle wurden im Einzelfall die plausibelsten Segmente recherchiert, unterstützt durch das KI-Modell Claude Opus 5.

¹⁴ Dabei ist zu beachten, dass das Kraftfahrt-Bundesamt die Kategorie der SUV sehr breit definiert hat. Sie umfasst nicht nur sehr große und schwere Pkw, sondern teils auch solche auf Kleinwagenbasis mit erhöhter Sitzposition.

noch deutlicher: Hier ist der ohnehin sehr hohe SUV-Anteil unter den geförderten Autos noch höher, Mittel- und Oberklasse sind im Förderprogramm dafür weniger vertreten.

Geförderte Fahrzeuge eher im unteren Preissegment

Die Statistik des BAFA enthält keine Informationen über die Kaufpreise der Autos. Diese wurden für jedes Modell auf Basis von Listenpreisen des ADAC, Herstellerangaben sowie teilweise ergänzenden Informationen aus dem Internet abgeschätzt.¹⁵ Dabei lag der Fokus auf den Listenpreisen, die in der Regel niedriger liegen als die tatsächlichen Endpreise inklusive Sonderausstattungen; umgekehrt sind Preisaktionen ebenfalls nicht berücksichtigt.

Der mengengewichtete durchschnittliche Listenpreis der geförderten reinen Elektroautos lag bei rund 36 800 Euro.¹⁶ Die geförderten Plug-in-Hybride waren dagegen mit 44 900 Euro im Durchschnitt deutlich teurer (Abbildung 4). Im Vergleich dazu waren im Jahr 2025 die von Privatpersonen neu zugelassenen reinen Elektroautos im Durchschnitt mit 47 200 Euro deutlich teurer; die neuen Plug-in-Hybride lagen mit 64 600 Euro noch höher.¹⁷ Somit werden durch die Kaufprämie bisher überwiegend relativ günstige Elektroautos gefördert, was aufgrund der einkommensgestaffelten Prämie auch zu erwarten war. Gleichwohl erscheinen die Listenpreise im Vergleich zu den durchschnittlichen Einkommen der Antragstellenden immer noch hoch – was eine Erklärung für den hohen Leasing-Anteil sein könnte.

In der Berichterstattung zur Kaufprämie wurde teilweise kritisch auf geförderte Autos mit sehr hohen Listenpreisen hingewiesen. Tatsächlich befinden sich unter den geförderten reinen E-Autos 133 mit einem Listenpreis von über 80 000 Euro¹⁸, was weniger als 0,3 Prozent der insgesamt bewilligten Anträge entspricht. Die Förderung derart teurer Fahrzeuge passt nicht zum sozialpolitischen Förderziel des Programms – aber es handelt sich dabei um extreme Ausreißer, die insgesamt kaum ins Gewicht fallen.

VW-Konzern mit den meisten geförderten Autos – Tesla stärkste Einzelmarke

Mit Blick auf die Verteilung der Marken unter den insgesamt geförderten Autos hat Tesla den höchsten Anteil mit 16 Prozent, gefolgt von Skoda (neun Prozent) sowie Cupra, Volkswagen, Hyundai und Leapmotor mit jeweils sechs Prozent. Werden die Marken nach Konzernen gruppiert, ist die Volkswagen AG mit einem Anteil von 22 Prozent aller geförderten

¹⁵ Auch diese Analyse wurde durch das KI-Modell Claude Opus 5 unterstützt. Im Lauf des Jahres 2026 gab es bei vielen Modellen Preissenkungen. Herangezogen wurden im Zweifelsfall Preise vom Jahresanfang, da diese für die bis 1. September geförderten Modelle relevanter sein dürften als die aktuellen Preise.

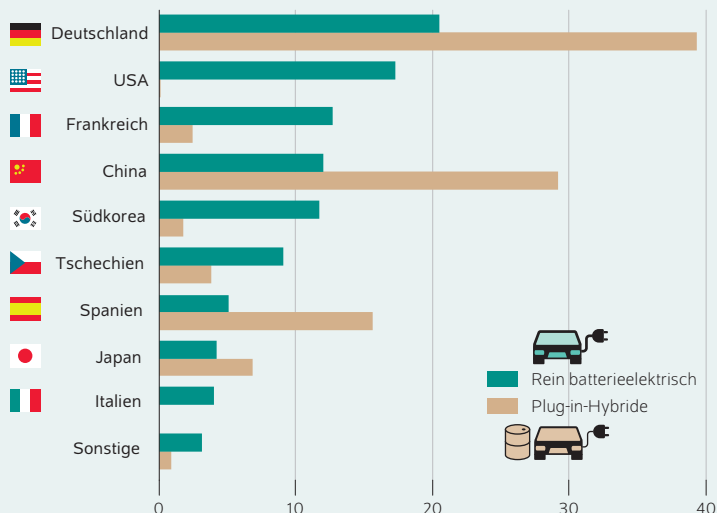
¹⁶ Auch der Medianpreis lag nur minimal höher bei rund 37 000 Euro.

¹⁷ Vgl. DAT (2026), a. a. O. Diese Werte sind allerdings tatsächliche Kaufpreise und daher nicht vollständig vergleichbar mit den zuvor genannten Listenpreisen.

¹⁸ Am oberen Ende gibt es einige Ausreißer, unter anderem zwei Sportwagen mit einem Listenpreis von 170 000 Euro.

Abbildung 5

Geförderte Pkw nach Herkunftsland der jeweiligen Marke Anteile in Prozent



Quellen: Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, eigene Auswertung.

© CC BY 4.0

Plug-in-Hybride kommen vor allem von deutschen und chinesischen Marken.

Autos deutlicher Spitzenreiter, gefolgt von Tesla (16 Prozent) und Stellantis (14 Prozent).

Anteil deutscher und europäischer Marken bei geförderten Elektroautos geringer als im Gesamtmarkt

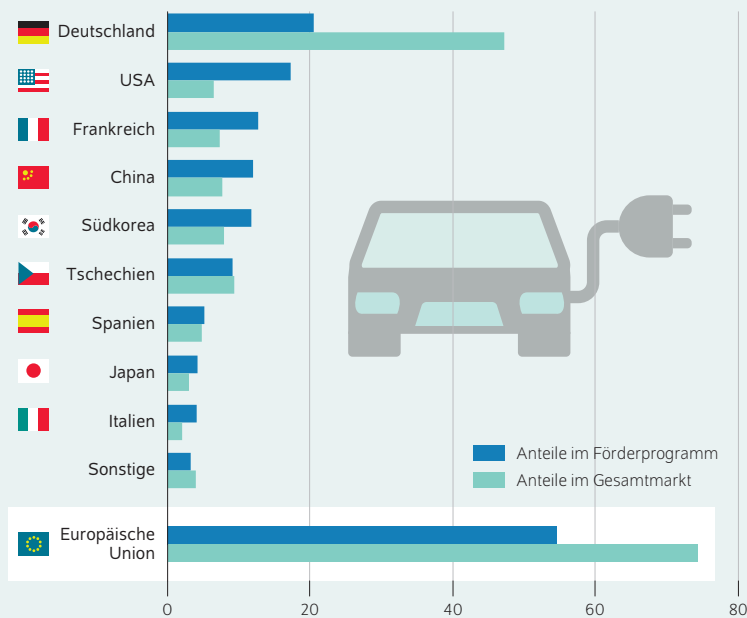
Die Marken der geförderten Fahrzeuge können nach der Systematik des Kraftfahrt-Bundesamts Ländern zugeordnet werden. Von den bis Anfang September geförderten reinen Elektroautos kam jedes fünfte (21 Prozent) von einer deutschen Marke, was allerdings nicht zwangsläufig bedeutet, dass die Produktion auch in Deutschland stattgefunden hat (Abbildung 5).¹⁹ Danach folgen Marken aus den USA (17 Prozent), Frankreich (13 Prozent), China und Südkorea (jeweils zwölf Prozent). Die Verteilung der geförderten Plug-in-Hybride unterscheidet sich deutlich: Hier kamen 39 Prozent der Autos von deutschen Marken, auch der Anteil chinesischer Marken ist mehr als doppelt so hoch wie bei reinen Batterieautos (29 Prozent).

Ein Vergleich mit allen Neuzulassungen rein batterieelektrischer Autos im Zeitraum Januar bis August 2026 zeigt, dass der Anteil deutscher Marken unter den geförderten

¹⁹ Nach der Systematik des Kraftfahrt-Bundesamts kann jede Automarke einem Land zugeordnet werden. Die Zuordnung ist teilweise historisch bedingt und sagt nicht unbedingt etwas über den Produktionsstandort eines konkreten Modells der Marke oder deren wesentlichen Komponenten aus, und auch die Eigentümer der Marke müssen nicht zwingend aus diesem Land kommen. So werden beispielsweise die Marken Cupra und Skoda den Ländern Spanien beziehungsweise Tschechien zugeordnet, obwohl sie Teil des Volkswagen-Konzerns sind, und Tesla wird den USA zugeordnet, auch wenn die Fahrzeuge teilweise in Deutschland hergestellt werden.

Abbildung 6

Herkunftsland der Marken reiner Elektrofahrzeuge im Förderprogramm und im Gesamtmarkt In Prozent



Quellen: Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, eigene Auswertung.

© CC BY 4.0

Unter den geförderten Elektroautos sind deutsche Marken deutlich seltener vertreten als im Gesamtmarkt.

Elektroautos nicht einmal halb so groß ist wie im Gesamtmarkt mit rund 47 Prozent (Abbildung 6). Umgekehrt sind vor allem die Anteile der amerikanischen und französischen, aber auch der chinesischen und südkoreanischen Marken unter den geförderten Elektroautos deutlich höher als im Gesamtmarkt. Dies dürfte daran liegen, dass die deutschen Marken im unteren Preissegment, das durch das Förderprogramm besonders angesprochen wird, weniger attraktive und teilweise auch gar keine Angebote machen. Dagegen ist der Anteil der deutschen Marken im typischerweise höherpreisigen Segment der gewerblichen Neuzulassungen deutlich größer. Der aggregierte Anteil europäischer Marken war im geförderten Segment mit 55 Prozent deutlich niedriger als im Elektroauto-Gesamtmarkt (74 Prozent).

Konzerne bedienen unterschiedliche Preissegmente

Werden die Listenpreis-Informationen der geförderten reinen Elektroautos über alle Marken eines Konzerns aggregiert, zeigt sich ein differenziertes Bild (Abbildung 7). Chinesische Anbieter wie das Joint Venture von Stellantis und Leapmotor bedienen beispielsweise mit dem Modell T03 vor allem das unterste Preissegment. Auch von den europäischen Konzernen Renault Group (Renault 5, Dacia Spring) und Stellantis (Citroën C3, Fiat 500) sind die meisten

geförderten Elektroautos günstiger als 30 000 Euro. BYD und Tesla setzen Autos in einem mittleren Preissegment ab, wobei Tesla mit seinen beiden Volumenmodellen (Model 3, Model Y) praktisch nur in einem engen Preissegment zwischen 35 000 und 40 000 Euro vertreten ist. Die Volkswagen AG bedient mit ihren verschiedenen Marken fast alle Preissegmente. Und die deutschen Konzerne BMW Group und Mercedes-Benz haben die höchsten Anteile in den höherpreisigen Segmenten.

Fazit: Kaufprämie bringt Impulse – aber Förderung von Plug-in-Hybriden sollte enden

Der Gesamtmarkt für Elektroautos ist im Jahresverlauf kräftig weitergewachsen, so dass im Jahr 2026 ein Zulassungssatzrekord erreicht werden dürfte. Dabei scheint der Trend zu immer größeren Elektroautos vorerst gestoppt, aber die oberen Fahrzeugsegmente sind vor allem bei den Plug-in-Hybriden immer noch überrepräsentiert. Europäische Marken dominieren die Neuzulassungen weiterhin, ihr Anteil und insbesondere der Anteil der deutschen Marken sinkt aber.

Die Auswertung der Daten zum Förderprogramm deutet darauf hin, dass die neue Kaufprämie durchaus Impulse gesetzt hat. Die Nachfrage nach dem Förderprogramm ist hoch, und es zeichnet sich ab, dass es bereits einen erheblichen Anteil der privaten Pkw-Neuzulassungen abdeckt. Dabei entfällt ein großer Teil der Förderung auf Antragsteller mit niedrigen Einkommen. Dies dürfte der Grund dafür sein, dass kleinere Elektroautos aus den unteren Preissegmenten im Vergleich zum Gesamtmarkt überproportional vertreten sind. Da in diesem Preissegment das Angebot deutscher Marken relativ klein ist, ist ihr Anteil unter den geförderten Elektroautos deutlich geringer als im Gesamtmarkt. Dafür liegen die Anteile asiatischer und amerikanischer Hersteller höher.

Ob die Prämie ihre klima-, sozial- und industriepolitischen Förderziele tatsächlich erreicht, bleibt unklar. Klimapolitisch lässt sich der Effekt der Kaufprämie auf den anziehenden Markthochlauf nicht klar quantifizieren. Weitere Faktoren wie ein größeres Angebot günstiger Fahrzeuge und gestiegene Kraftstoffpreise in Folge des Iran-Kriegs dürften ebenfalls eine große Rolle gespielt haben. Gleichzeitig deuten wissenschaftliche Evaluationen vergleichbarer Fördermaßnahmen darauf hin, dass es zu erheblichen Mitnahmeeffekten kommen dürfte. Der sozialpolitisch erwünschte Fokus auf einkommensschwache Haushalte und solche mit Kindern scheint grundsätzlich zu greifen. Das Ausmaß einer möglichen Umgehung der Einkommensgrenzen durch angepasste Käufer-Halter-Nutzer-Konstellationen ist aber unbekannt, und der größere Teil der Bewilligungen geht immer noch an Haushalte ohne Kinder. Industriepolitisch scheint die Prämie den deutschen Herstellern zumindest kurzfristig nur bedingt zu helfen. Dies sagt aber nur begrenzt etwas über die Wertschöpfungseffekte in Deutschland aus, beispielsweise da Autos der Marke Tesla ebenfalls in Deutschland gebaut werden. Zu beachten ist auch, dass die günstigen Preise der geförderten Importautos zumindest teilweise

durch Subventionen und andere staatliche Unterstützungsmaßnahmen ermöglicht werden dürften.²⁰

Positiv zu bewerten ist, dass bisher vor allem reine Elektrofahrzeuge von der Kaufprämie profitieren. Aus klimapolitischer Sicht war von Anfang an fragwürdig, warum Plug-in-Hybride überhaupt gefördert werden, da diese im tatsächlichen Gebrauch mit deutlich geringeren Emissionsminderungen einhergehen. Zudem sind die geförderten Plug-in-Hybride deutlich teurer als rein batterieelektrische Fahrzeuge und könnten somit besonders starke Mitnahmeeffekte aufweisen. Die Kaufprämie für Plug-in-Hybride sollte daher so schnell wie möglich auslaufen. Dies wäre mit einer Übergangsfrist möglich, beispielsweise nur noch für bis zum Jahresende neu zugelassene Plug-in-Hybride. So könnten mit dem vorhandenen Budget mehr rein elektrische Autos gefördert werden, zumal die Mittel für die ursprünglich anvisierten 800 000 Autos ohnehin nicht ausreichen dürften.

Aktuell werden weitere mögliche Reformen der Kaufprämie diskutiert, beispielsweise die Einführung einer Obergrenze für den Listenpreis, um die sozialpolitisch erwünschte Wirkung zu verstärken, oder eine Konzentration der Förderung auf deutsche beziehungsweise europäische Hersteller. Derartige Änderungen des Förderprogramms sind aber nicht nur politisch umstritten, sie dürften auch mit erheblichen Transaktionskosten einhergehen. Vor dem Hintergrund, dass das Gesamtbudget für das Programm auf drei Milliarden Euro begrenzt ist, scheinen derart grundlegende Reformen, die auch einen entsprechenden zeitlichen Vorlauf bräuchten, wenig praktikabel.

Um eine schnellere und nachhaltige Marktdurchdringung von reinen Elektroautos zu befördern, dürften Kaufprämien ohnehin nicht der entscheidende Faktor sein. Viel wichtiger wäre es, wenn die Politik für alle Marktteilnehmer endlich Technologieklarheit schaffen würde. Die wissenschaftliche Evidenz dafür, dass rein batterieelektrische Antriebe für Pkw die mit Abstand beste Option für das Erreichen eines klimaneutralen motorisierten Straßenpersonenverkehrs sind, ist eindeutig.²¹ Die Politik sollte dieses Wissen nicht ignorieren

²⁰ Vgl. dazu unter anderem Frank Bickenbach et al. (2024): Foulspiel? Zu Höhe und Umfang der Industriesubventionen in China. Kiel Policy Brief 173 (online verfügbar), sowie Marcel Fratzscher (2024): Strafzölle auf Elektroautos aus China: Gefährlicher Kompromiss: Kommentar. DIW Wochenbericht Nr. 25, 404 (online verfügbar).

²¹ Auch die medial teils verzerrt wiedergegebene Studie der TU München zu den Treibhausgasemissionen von Pkw über den Lebenszyklus stellt fest, dass batterieelektrische Antriebe langfristig die wesentliche Strategie zur Dekarbonisierung von Pkw sind. Vgl. Kapitel 2.7 in Johannes Fottner et al. (2026): Defossilization, Not Decarbonization: Toward a Life Cycle-Based Standard for Automotive Greenhouse Gas Regulation (online verfügbar), sowie die vom Science Media Center gesammelten Einordnungen (online verfügbar).

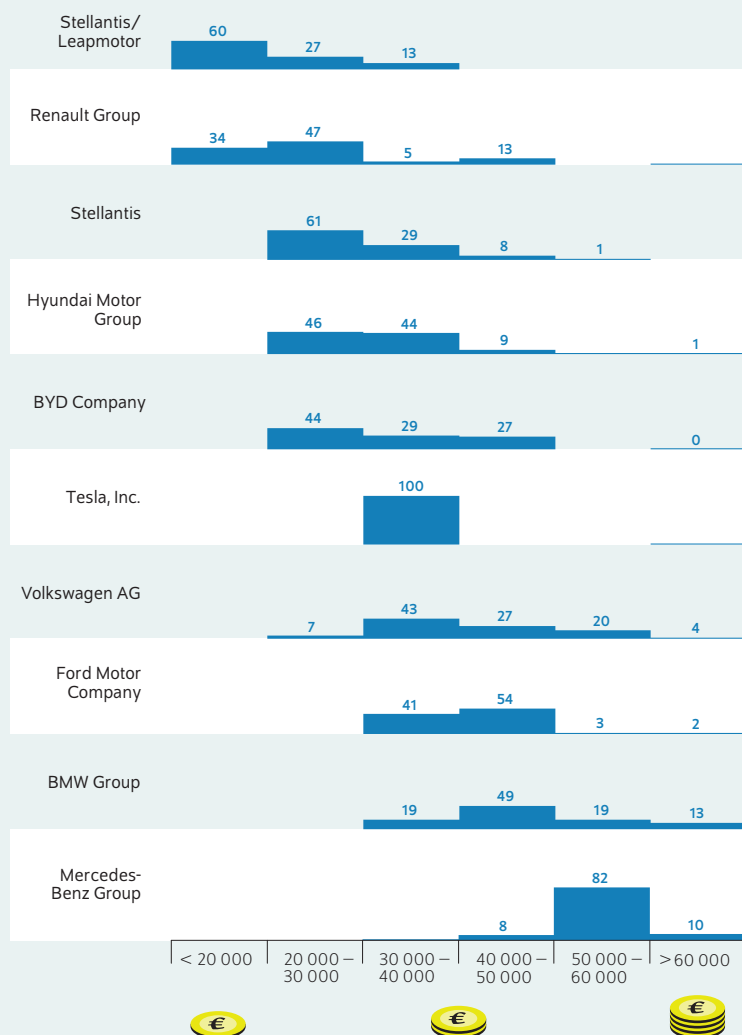
Wolf-Peter Schill ist Leiter des Forschungsbereichs „Transformation der Energiewirtschaft“ in der Abteilung Energie, Verkehr, Umwelt im DIW Berlin | wschill@diw.de

Adeline Guéret ist wissenschaftliche Mitarbeiterin in der Abteilung Energie, Verkehr, Umwelt im DIW Berlin | agueret@diw.de

Adrián Santonja di Fonzo ist wissenschaftlicher Mitarbeiter in der Abteilung Energie, Verkehr, Umwelt im DIW Berlin | asantonjadifonzo@diw.de

Abbildung 7

Verteilung der Listenpreise der geförderten reinen Elektroautos nach Konzernen In Prozent



Anmerkung: Dargestellt ist die Verteilung der Listenpreise der geförderten reinen Elektroautos aller Marken eines Konzerns. Listenpreise teilweise geschätzt.

Quellen: Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, eigene Auswertung.

© CC BY 4.0

Asiatische Konzerne decken vor allem das untere Preissegment ab, deutsche Konzerne dagegen die oberen Preisklassen.

und keine falschen Zukunftsperspektiven für den Verbrennungsmotor kommunizieren. Ein verlässlicher Politikrahmen und ein klarer regulatorischer Pfad dürften für den Durchbruch der Elektromobilität bei Pkw relevanter sein als das weitere Verteilen finanzieller Fördermittel.

JEL: Q58, Q48, R48, H23

Keywords: Electric mobility, battery-electric vehicles, plug-in hybrid vehicles, purchase subsidies

INTERVIEW



„Die Kaufprämie wird gut angenommen, aber ob sie ihre Ziele erreicht, ist unklar“

Wolf-Peter Schill, Forschungsbereichsleiter in der Abteilung Energie, Verkehr, Umwelt im DIW Berlin

1. **Herr Schill, wie haben sich die Zulassungszahlen von rein batterieelektrischen Autos in den ersten acht Monaten dieses Jahres entwickelt und wie groß ist der Gesamtbestand?** Die Zahl der Neuzulassungen von batterieelektrischen Autos ist weiter gestiegen. Damit hat sich der Wachstumstrend der letzten beiden Jahre fortgesetzt. In diesem Jahr war im Durchschnitt ungefähr jedes vierte neue Auto batterieelektrisch, ganz am aktuellen Rand sogar schon jedes dritte. Insgesamt haben wir jetzt einen Bestand von ungefähr zweieinhalb Millionen E-Autos erreicht. Das sind ungefähr fünf Prozent der gesamten Pkw-Flotte.
2. **Zuletzt wurde ein Trend zu immer größeren Elektroautos festgestellt. Hat sich daran etwas geändert?** Der Trend zu immer größeren Autos scheint gestoppt zu sein. Es gab dieses Jahr wieder einen leichten Anstieg bei den sogenannten Minis und den Kleinwagen. Da hat sich der Trend gedreht, denn die Anteile dieser kleinen Autos waren in den Vorjahren noch zurückgegangen. Dagegen ist der Anteil der SUVs auch bei den batterieelektrischen Autos immer noch konstant hoch. Jedoch werden in die SUV-Kategorie auch relativ kleine Autos eingeordnet, die aber eine erhöhte Sitzposition haben.
3. **Welche Rolle spielt dabei die Anfang des Jahres eingeführte Kaufprämie?** Welche Rolle sie spielt, lässt sich nicht genau quantifizieren. Klar ist aber, dass sie Impulse setzt. Man sieht in den Daten, die bisher vorliegen, dass diese Kaufprämie sehr gut angenommen wird. Vor allem werden überwiegend rein batterieelektrische Fahrzeuge damit gefördert: Neun von zehn geförderten Autos sind batterieelektrische Autos und nur eines ein Plug-in-Hybrid. Wir sehen auch, dass überdurchschnittlich viele kleine Autos dabei sind und dass die meisten Anträge aus den unteren Einkommensgruppen kommen.
4. **Inwieweit erreicht die Kaufprämie ihre klima-, sozial- und industriepolitischen Ziele?** Das ist gar nicht so leicht zu beantworten. Es könnte recht große Mitnahmeeffekte

geben, dass also viele der Autos vermutlich ohnehin gekauft worden wären. Insofern stellt sich klimapolitisch wahrscheinlich nicht der Effekt ein, dass all diese Autos jetzt zusätzlich zugelassen werden. Außerdem soll die Prämie ja nur für ungefähr 800 000 Autos reichen, die Pkw-Flotte ist aber sehr viel größer. Das heißt, der direkte Klimaschutzeffekt ist ohnehin begrenzt. Was die sozialpolitischen Ziele angeht, sieht es zunächst einmal nach einem Erfolg aus, weil ein sehr großer Teil der Anträge aus den unteren Einkommensgruppen kommt. Allerdings ist unklar, in welchem Umfang die Anträge so gestellt werden, dass die Prämie maximiert wird, zum Beispiel wenn Eltern ihre Autos auf erwachsene Kinder mit geringem Einkommen zulassen.

5. Besteht Reformbedarf und wenn ja, an welcher Stelle?

Aus meiner Sicht wäre es sinnvoll, die Förderung für die Plug-in-Hybride so schnell wie möglich zu beenden und nicht erst Mitte nächsten Jahres, denn Plug-in-Hybride haben relativ wenig Klimanutzen. Das Geld könnte man besser in die Förderung von rein batterieelektrischen Autos stecken. Bei anderen Reformideen, wie beispielsweise einer Begrenzung des Listenpreises oder anderen Möglichkeiten, die Prämie sozialpolitisch noch effektiver zu gestalten, bin ich eher skeptisch. Das bräuhnte wiederum einigen Vorlauf und hätte recht hohe Transaktionskosten, zudem soll das Förderprogramm ja nur begrenzte Zeit laufen. Insofern würde ich lieber sicherstellen, dass die Prämie planbar endet, nachdem die drei Milliarden verbraucht sind und wir danach keine Neuwagen mehr subventionieren.

Das Gespräch führte Erich Wittenberg.

© © Der Artikel ist gemäß der Creative-Commons-Lizenz CC BY 4.0 nachnutzbar: <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>



Das vollständige Interview zum Anhören finden Sie auf www.diw.de/interview

SOEP Papers Nr. 1241

2026 | Laszlo Goerke, Markus M. Grabka, Viola Hilbert, Yue Huang



Industrial Relations and Working from Home in Germany during the COVID-19 Pandemic

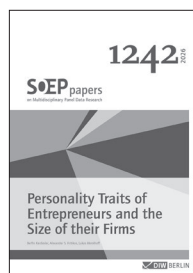
We investigate the role of industrial relations for working from home during and after the COVID-19 pandemic in Germany. Using data from the German Socio-Economic Panel (SOEP) for the years 2020 to 2023 and a special COVID sample (SOEP-CoV) for 2020 and 2021, we examine how collective bargaining and plant-level co-determination are associated with the incidence and frequency of working from home. Controlling for worker, firm, occupation, and industry characteristics, we find that employees covered by a collective bargaining agreement are less likely to work from home and do so less frequently than uncovered employees. In contrast, the incidence and frequency of working from home are positively associated with the presence of a works council.

www.diw.de/publikationen/soeppapers



SOEP Papers Nr. 1242

2026 | Berfin Kardaslar, Alexander S. Kritikos, Lukas Menkhoff



Personality Traits of Entrepreneurs and the Size of their Firms

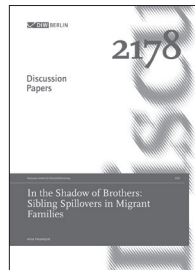
In this study, we examine the relationship between personality traits, captured by risk tolerance and the Big Five traits, and firm size, as measured by the number of employees. We show that the personality of entrepreneurs matters for the size of their firm they operate. We use a novel add-on to the German Socio-Economic Panel that includes a sub-sample of owner-managers running larger firms. High levels of risk tolerance – associated with an increased likelihood of firm exit in existing research – is positively associated with firm size for entrepreneurs in the market. High scores in extraversion are also associated with larger firms. However, a high level of openness for experience, a main driver of founding ventures, is negatively related to firm size. Overall, we show that running larger firms is associated with traits that are partially different from those that increase the likelihood of entrepreneurial entry or survival.

www.diw.de/publikationen/soeppapers



Discussion Papers Nr. 2178

2026 | Anna Hasselqvist



In the Shadow of Brothers: Sibling Spillovers in Migrant Families

Academic inequality between migrants and natives is often attributed to family dynamics that are difficult to observe. Siblings provide a way to study them: I estimate the effect of having a high-achieving sibling on the educational outcomes of children in migrant and native families. Using exogenous variation in sibling achievement from Sweden's school-entry cutoff in a Regression Discontinuity Design, I show that second-generation migrant girls face a unique disadvantage. A high-achieving brother lowers their grades, while a high-achieving sister has a small positive influence. Spillover effects are negligible for boys and native children regardless of sibling gender. Heterogeneity analysis suggests

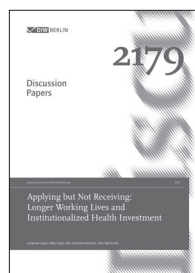
that traditional cultural norms contribute to this disadvantage, and parental labor market integration substantially attenuates it.

www.diw.de/publikationen/diskussionspapiere



Discussion Papers Nr. 2179

2026 | Johannes Geyer, Peter Haan, Mia Teschner-Hofmann, Felix Weinhardt



Applying but Not Receiving: Longer Working Lives and Institutionalized Health Investment

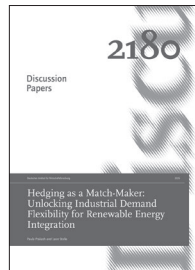
Rising life expectancy and demographic change have increased the share of older workers, making their health and productivity central to aging societies. We study whether longer working lives translate into investments in work-related health before retirement. Exploiting a pension reform in Germany in a Regression Discontinuity Design, we show that women facing longer careers are more likely to apply for work-related rehabilitation, particularly those in poorer health or with weaker labor market attachment. Despite higher application and approval rates, this demand does not translate into higher rehabilitation

completion. Together with intermediate outcomes, our findings are most consistent with capacity constraints in program delivery.

www.diw.de/publikationen/diskussionspapiere



Discussion Papers Nr. 2180
2026 | Paula Prakash, Leon Stolle



Hedging as a Match-Maker: Unlocking Industrial Demand Flexibility for Renewable Energy Integration

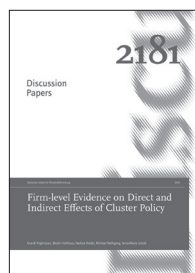
We analyze how long-term electricity hedging design affects industrial investments in load-shifting capacity. These investments enable flexible electricity consumption and play a crucial role in integrating variable renewable energy. We develop a theoretical model of flexibility investment by a risk-averse industrial firm facing uncertainty about renewable generation and electricity prices. We compare a conventional baseload hedge with a renewable energy profile (REP) hedge, a hedge with a fixed price but varying quantity proportional to renewable generation. The key difference is the consumer's risk exposure

and how it affects flexibility investment. Under the baseload hedge, flexibility provides an uncertain arbitrage value from shifting consumption across hours, so risk aversion reduces investment. Under the REP hedge, flexibility acts as a physical hedge against renewable profile risk by aligning the firm's consumption with the contracted profile. This insurance value can increase flexibility investment under risk aversion. Numerical simulations illustrate the mechanism for realistic hourly price and renewable generation profiles. We further show that the REP hedge can reduce risk-adjusted total costs for flexible firms once baseload contract prices reflect observed profile risk premia. The results identify long-term hedging design as a potential channel to unlock industrial demand-side flexibility.

www.diw.de/publikationen/diskussionspapiere



Discussion Papers Nr. 2181
2026 | Knarik Poghosyan, Martin Kalthaus, Nadine Riedel, Michael Rothgang, Anne-Marie Scholz



Firm-level Evidence on Direct and Indirect Effects of Cluster Policy

We estimate the direct and indirect causal effects of Germany's Leading-Edge Cluster Competition on firm size, inventive activity, and joint patenting. With €600 million allocated to 15 clusters, this program is one of the largest cluster policy programs in Europe. Using a staggered event-study design, we estimate the direct effect of the cluster policy on firms within the funded clusters. Additionally, we differentiate between funded and non-funded cluster members to assess the effects of the financial and the systemic components of the policy. Furthermore, we estimate the indirect spillover effect of this program on firms in close proximity to the funded clusters that are not associated with them. Our results show

that the cluster policy has a direct overall positive effect on firm size and inventive activity, but a negative effect on collaboration in inventive activity. Differentiating between funded and nonfunded cluster members reveals that the latter benefit strongly from the systemic component of the cluster policy, increasing their inventive activity while having no significant effect on collaboration. In contrast, we do not observe any indirect effects on geographically proximate non-cluster firms. Our results provide causal evidence of the direct benefits of cluster policy at the firm level but call into question the anticipated indirect effects of cluster policy on neighboring non-cluster firms.

www.diw.de/publikationen/diskussionspapiere



ALEXANDER S. KRITIKOS UND ALEXANDER KRIWOLUZYK



Alexander S. Kritikos ist Leiter der Forschungsgruppe Entrepreneurship und Vorstand im DIW Berlin



Alexander Kriwoluzky ist Leiter der Abteilung Makroökonomie im DIW Berlin

Der Kommentar gibt die Meinung der Autoren wieder.

Enteignungen schaffen keine neuen Wohnungen

Die Linke hat die Wahl mit einem Versprechen gewonnen, das so einfach wie wirksam klingt: Die Konzerne sind schuld an der Wohnungskrise, also nehmen wir ihnen die Wohnungen weg. Wem man sie nicht wegnehmen kann, droht der Mietendeckel. Diese Rezeptur gab es schon einmal im Osten dieser Stadt, zwischen 1949 und 1990. Die Wohnungskrise ist jedoch nicht Schuld der Linken. Man muss dafür ein Vierteljahrhundert zurückgehen. Die Mieten in Berlin waren günstig. Der Umzug von Bundesregierung und Bundestag hatte nicht den erwarteten Zustrom gebracht. Zehntausende Wohnungen standen leer.

Des Vermieters Leid war die Freude der Kreativen und Start-ups. Die billigen Mieten zogen Menschen aus dem In- und Ausland an. Seit rund 20 Jahren verzeichnet die Stadt fast durchgehend mehr Zuzüge als Fortzüge, in Spitzenjahren 50 000 Personen netto. Seitdem boomt die Wohnungsnachfrage. Die Berliner Politik reagierte darauf, wie sie in der Regel reagiert. Sie machte: nichts. Jahr für Jahr wurden viel zu wenig Wohnungen gebaut. Der aufgelaufene Rückstand wird auf über 100 000 Wohnungen beziffert. Berlin wäre nicht Berlin, wenn nicht nur nicht gebaut, sondern das Bauen auch noch erschwert würde. Immer neue Vorschriften und Genehmigungsverfahren, deren Dauer sich in Jahren bemisst. Die Baukosten haben sich seit 2010 auch dadurch verdoppelt. Zugleich signalisierte die Politik dem Kapital mit der jahrelangen Mietdeckel- und Vergesellschaftungsdebatte, dass sie ihm die Rendite nachträglich nehmen möchte.

Regiert hat in dieser Zeit fast durchweg die SPD, zuletzt die CDU. Es ist deshalb keine Überraschung, dass vor allem junge Berliner Die Linke wählten. Das Argument der Linken lautet, dass Neubau denen nicht hilft, die heute eine Mieterhöhung erhalten. Ein großer Bestand in öffentlicher Hand, so die Überlegung, entzieht deren Wohnungen dauerhaft der Renditelogik und schützt die Mieter von heute. Das Argument hat nur einen Haken. Es rechnet mit einem festen Bestand und festen Mietern. Beides stimmt nicht. Der Berliner Wohnungsmarkt hat ein Mengenproblem, und wo der Preis die Übernachtung nicht mehr regeln darf, wird sie anders bewältigt. Über Wartelisten, Vergabekriterien

und Ermessen, über Beziehungen, Parteibuch und Schmiergeld. Verlierer sind zuverlässig die ohne Netzwerk: Zugezogene, Alleinerziehende, Menschen mit ausländischem Namen.

Mittelfristig kommt der Substanzverzehr dazu. Wer bei gedeckelter Miete das Dach neu deckt, verschenkt Geld. Zudem bindet die Entschädigung für die Enteignung zweistellige Milliardenbeträge. Die Folgen sind weniger Geld für Kitas, Schulen, Universitäten, damit eine wenig rosige Zukunft für die Stadt. Und dafür ist nicht eine zusätzliche Wohnung entstanden. Und es besteht das Risiko, dass nicht nur Wohnungsunternehmen gehen, sondern auch die Gründer und Forscher, die Berlin aus der Armut geholt haben.

Was wäre stattdessen zu tun? Es gibt einen Hebel, der schneller wirkt als Neubau: die Umwandlung von Büroflächen. Wer Bauordnung und Nutzungsänderungsverfahren radikal vereinfacht und die Umwandlung über eine Sonderabschreibung fördert, bekommt schnell Wohnungen. Zweitens braucht es die Fortsetzung der Verwaltungsreform; Genehmigungsfiktion nach festen Fristen, gestrafftes Vorschriftenwerk, Verzicht auf Standards, deren Kosten in keinem Verhältnis zum Nutzen stehen. Drittens muss ausgewiesenes, aber unbebautes Bauland bebaut werden. Dafür gibt es seit der Grundsteuerreform die Grundsteuer C als Anreiz, die Berlin bislang nicht erhebt. Und viertens die verlässliche Zusage an Investoren, dass die Spielregeln nicht nachträglich geändert werden. Vertrauen ist der einzige Produktionsfaktor, den die Politik kostenlos herstellen kann.

Die Linke hat die Wahl gewonnen, weil sie die Wut der Mieter ernst genommen hat. Wer Mieten senken will, muss Wohnungen entstehen lassen, statt enteignen. Sonst wird die Zukunft nicht aussehen wie Berlin vor 25 Jahren, sondern eher wie Ostberlin vor 40 Jahren.

Der Beitrag ist am 26. September 2026 in einer längeren Fassung im Tagesspiegel erschienen.

© © Der Artikel ist gemäß der Creative-Commons-Lizenz CC BY 4.0 nachnutzbar: <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>