

IW-Kurzbericht 3/2026

Elektromobilität: Parteipräferenzen prägend für die Kaufabsicht

Matthias Diermeier / Thomas Puls / Manès Weisskircher, 20.01.2026

Die E-Mobilität kommt langsamer voran als erhofft, nimmt jedoch Fahrt auf. In Deutschland hatte 2025 fast jedes dritte neu zugelassene Auto einen Elektromotor. 42 Prozent der Menschen lehnen den Kauf eines Elektroautos (E-Auto) ab. Das Potenzial ist jedoch groß – gerade für deutsche Hersteller: Die Kaufabsicht für deren Autos ist deutlich höher als für chinesische Fahrzeuge. Fragen um die E-Mobilität sind jedoch, wie die gesamte Klimapolitik, parteipolitisch aufgeladen. Eine Parteipräferenz für die Grünen erklärt die Kaufabsicht stärker als Alter, Einkommen oder die Wohnsituation. AfD-Anhänger lehnen E-Autos weitestgehend ab. Teslas Beliebtheit ist deutschlandweit nach Elon Musks AfD-Wahlempfehlung eingebrochen.

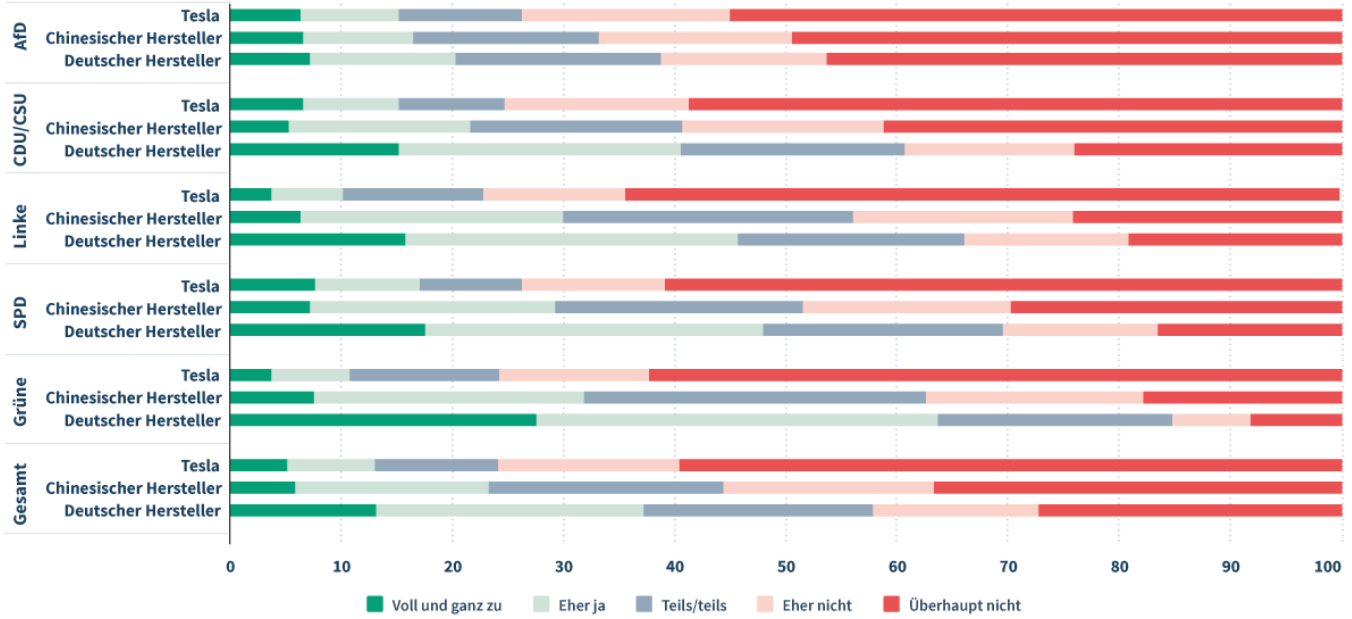
Am deutschen Markt lassen sich in der Automobilbranche schon seit Jahren sinkende Produktionszahlen beobachten. Wurden im Jahr 2017 noch 5,6 Millionen Autos produziert, so sanken die Verkäufe 2024 auf eine Stückzahl von 4,1 Millionen (Kempermann et al., 2025). Die Branchenumsätze sind gefallen und die Beschäftigtenzahl gesunken. Im Frühjahr 2025 waren noch 865.000 Personen im Automotive-Sektor sozialversicherungspflichtig beschäftigt – der Beschäftigungsrückgang betrug damit in nur fünf Jahren rund 60.000 Arbeitsplätze (Bundesagentur für Arbeit, v. J.).

Neben dem Zollkonflikt mit den USA und der verschärften internationalen Konkurrenz insbesondere durch chinesische Hersteller treibt die Automobilindustrie der

Umstieg vom Verbrennungsmotor auf einen elektrischen Antriebsstrang um. In Deutschland betrug der Anteil der Neuverkäufe von batterieelektrischen Autos (19,1 Prozent) und solchen mit Plug-in-Antrieben (10,9 Prozent) im Jahr 2025 30 Prozent (KBA, 2026). Die Produktion ist sogar noch einen Schritt weiter: Vier von zehn hierzulande produzierten Autos waren im Oktober 2025 mit einem Elektromotor ausgestattet. 2024 betrug dieser Anteil noch 30 Prozent (Statistisches Bundesamt, 2025). Unter den Top-10 der neu zugelassenen E-Autos finden sich ausschließlich Pkws von deutschen Herstellern. Am beliebtesten waren die VW-Modelle ID.7, ID.3, ID.4 und ID.5 (KBA, 2026). Über das Jahr 2025 hinweg konnte der größte E-Auto Hersteller der Welt, das chinesische Unternehmen BYD, in Deutschland gerade einmal 2 Prozent der Neuzulassung verzeichnen. Die Tesla-Neuzulassungen sind derweil eingebrochen, die Marke im Ranking der Neuzulassungen von reinen Stromern auf Platz 9 zurückgefallen. Im gesamten Jahr 2025 wurden nur 19.390 Teslas neu zugelassen. In Deutschland bedeutet dies einen Rückgang von 48 Prozent im Vergleich zum Vorjahr (KBA, 2026). EU-weit ist der Trend ähnlich negativ für Tesla (38 Prozent), global ist ein Minus von 9 Prozent zu verzeichnen (acea, 2025).

Bereitschaft zum Kauf eines E-Autos

Anteile der Befragten in Prozent



Frage im Wortlaut: "Der Kauf eines E-Autos von Tesla/einem deutschen/chinesischen Hersteller kommt für mich in Frage"

Quelle: IW-Personenbefragung 2025 im Online-Access Panel von Bilendi & respondi; quotenrepräsentativ nach den Merkmalen Alter/Geschlecht, Wohnort nach Bundesland und Einkommen; N=1.781; Befragungszeitraum 25.06.2025 bis 03.07.2025

Deutsche Hersteller bei E-Autos hierzulande weiterhin am beliebtesten

Auswertungen der IW-Personenbefragung 2025 deuten darauf hin, dass sich in Zukunft wenig an den Marktdynamiken verändern wird (Details zur Befragung siehe Kasten). Nur noch gut ein Drittel der deutschen Bevölkerung verneint den Bedeutungsverlust des Verbrenners. 37,3 Prozent der Befragten signalisieren die Bereitschaft, ein E-Auto eines deutschen Herstellers zu erwerben (Abbildung). Die Gruppe, die den Kauf von E-Autos von VW und Co. ablehnt, ist mit 42,2 Prozent nur noch geringfügig größer (Rest: „teils/teils“).

Chinesische Hersteller erfahren weniger Zuspruch. 23,4 Prozent der Befragten könnten sich einen entsprechenden Autokauf vorstellen, während mehr als die Hälfte (55,5 Prozent) skeptisch ist (Rest: „teils/teils“). Noch kritischer sind die Konsumenten dem amerikanischen E-Auto-Vorreiter Tesla gegenüber eingestellt. Lange Zeit waren Teslas auch in Deutschland äußerst beliebt. War das Model Y noch im Jahr 2024 das meistgefragte E-Auto Deutschlands, landete es 2025 auf Platz 12 des Modellrankings (KBA, 2026). Einhergegangen ist mit dieser Entwicklung das prominente politische Engagement des Tesla-Gründers und CEOs Elon Musk. Nach dessen Unterstützung Donald

Trumps im US-Präsidentenwahlkampf 2025 übernahm Musk die DOGE-Taskforce mit dem Ziel, Bürokratie in den USA radikal abzubauen und staatliche Institutionen zu beschneiden. Seine öffentliche Rolle sowie den Erwerb der Kurznachrichtenplattform X (vormals Twitter) nutze er zur politischen Einflussnahme in anderen Ländern. In Deutschland empfahl er im Vorfeld der Bundestagswahl 2025 die Wahl der Rechtsaußen-Partei AfD und bot der Co-Vorsitzenden Alice Weidel in einem Livestream-Interview eine öffentliche Bühne. Wiederholt betonte er darin „nur die AfD kann Deutschland retten“ (Musk, 2025). Musks öffentliche Präsenz spiegelt sich in seiner enormen Bekanntheit. Über alle Parteigrenzen hinweg identifizieren ihn rund neun von zehn Befragte als Tesla-Chef. Die Vorstandsvorsitzende der heimischen Marken VW oder Mercedes ist hingegen nur jedem vierten Befragten bekannt.

Parteipräferenzen ausschlaggebender als sozio-demographische Merkmale

Regressionsanalysen deuten an, dass Musk mit seinem politischen Engagement unter AfD-Gegnern viele E-Auto-Interessenten verprellt haben könnte, ohne in der Anhängerschaft der Partei neue Marktsegmente erschlossen zu haben. Grundsätzlich beeinflussen die parteipolitischen Präferenzen die Bereitschaft zum E-Au-

tokauf stärker als soziodemografische Merkmale. Zwar bekunden Jüngere und Menschen mit einem höheren Bildungsniveau, einem Wohnsitz im städtischen Raum und Hausbesitzer statistisch signifikant höheres Interesse an E-Autos als Ältere und Personen mit einem niedrigeren Bildungsabschluss, einem Wohnsitz im ländlichen Raum und Mietern. Der mit Abstand stärkste Einfluss zeigt sich jedoch bei einer Wahlabsicht für die Grünen (positiv) oder die AfD (negativ). Dieses Muster entspricht der allgemeinen parteipolitischen Aufladung der Klimapolitik in Deutschland (Weisskircher et al., 2026).

Insgesamt geben 21,6 Prozent der Grünen-Sympathisanten an, ein Auto mit batterieelektrischem Antrieb (12,6 Prozent) oder einen Plug-in-Hybridmodell (9 Prozent) zu besitzen. Unter den eigentlich autoaffineren AfD-Anhängern sind es mit 12 Prozent knapp halb so viele (rein batterieelektrisch: 5,6 Prozent; Plug-in-Hybrid: 6,4 Prozent). Dieses Muster zeigt sich auch bezüglich des Kaufinteresses von entsprechenden Modellen deutscher oder chinesischer Hersteller. 63,8 Prozent der Grünen-Anhänger können sich den Kauf eines deutschen Modells vorstellen; knapp ein Drittel (31,9 Prozent) zieht ein chinesisches Modell in Betracht. Unter AfD-Parteigängern sind die Anteile mit 20,4 Prozent für ein deutsches und 16,6 Prozent für ein chinesisches Modell deutlich niedriger.

Der Kauf eines Teslas kommt für den Großteil beider Gruppen nicht in Frage. Keine Anhängerschaft sieht die US-amerikanischen E-Autos so kritisch wie die Grünen. Gerade einmal 10,8 Prozent bescheinigen hier eine grundsätzliche Kaufbereitschaft. Mit 15,2 Prozent liegt dieser Anteil unter AfD-Sympathisanten zwar höher, Elon Musks AfD-Avancen scheinen ihm unter diesen E-Auto-skeptischen Rechtsaußen-Parteigängern jedoch auch in Zukunft keine nennenswerten Marktanteile zu beschern. Diese Ergebnisse deuten demnach in dieselbe Richtung wie in den USA. Dort haben progressiv eingestellte Menschen ihr Interesse an Tesla verloren; unter Konservativen konnte jedoch keine neue Käufer-schaft dazugewonnen werden (Flores et al., 2025).

Literatur

acea, 2025, 2025, Car registrations – November 2025, https://www.acea.auto/files/Press_release_car_registrations_November_2025.pdf [6.1.2026]

Bundesagentur für Arbeit, v. J., Beschäftigte nach Wirtschaftszweigen (WZ 2008) (Quartalsdaten), Stand: Q1 2025; Q1 2020

Flores, Alexandra et al., 2025, Liberals are less willing to buy Teslas than other electric vehicles, moderated by perceptions of Elon Musk, *Humanities & Social Sciences Communication* (Nature), 12. Jg. Nr. 1193

Kempermann et al., 2025, Wirtschaftliche Bedeutung regionaler Automobilnetzwerke in Deutschland – Update 2025, Studie für das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWE), Köln

Musk, Elon, 2025, Elon Musk-Alice Weidel Full Conversation, <https://www.youtube.com/watch?v=cpjKbWKZn00> [5.1.2026]

KBA, 2026, Neuzulassungen Fahrzeugzulassungen im Dezember 2025 – Jahresbilanz, [Kraftfahrt-Bundesamt - Produkte der Statistik](#) [6.1.2026]

Statistisches Bundesamt, 2025, Produktion im Verarbeitenden Gewerbe: Deutschland, Jahre, Güterverzeichnis (9-Steller), Genesis Abrufcode 42131-0004 [6.1.2026]

Weisskircher, Manès et al., 2026, Explaining Attitudes Towards Climate Action in Germany: AfD vs. the Greens, the East vs. the West, Wind vs. Solar Energy, *German Politics*, im Erscheinen

Datengrundlage

In der IW-Personenbefragung wurden vom 25.06. bis 03.07.2025 im Auftrag des Instituts der deutschen Wirtschaft über das Online-Access-Panel von Bilendi & respondi 5.425 Menschen ab 18 Jahren in Deutschland befragt. Die Befragung ist repräsentativ quotiert nach den Merkmalen Geschlecht/Alter, Wohnsitz nach Bundesländern sowie dem monatlichen Haushaltsnettoeinkommen. Die valide Nettostichprobe umfasst 5.293 Befragte. Ein Großteil der vorliegenden Analyse betrachtet eine Zufallsstichprobe der Grundgesamtheit von 1.781 Befragten. Die Umfrage-Items zur Elektromobilität wurden zusammen mit der Forschungsgruppe REX-KLIMA der TU Dresden (Leitung: Manès Weisskircher) erstellt und analysiert.