
Die Messlatte liegt hoch: Von heute an 1,8 Millionen Elektroautos pro Jahr

Der Koalitionsvertrag der Ampel sieht vor, bis 2030 15 Millionen batterieelektrische Elektrofahrzeuge (BEV) auf deutschen Straßen zu haben. In dieser Zahl sind die bisher als Elektroautos oft mitgewerteten Plug-In Hybride (PHEV) nicht mehr enthalten. Gefordert sind jetzt ausschließlich die reinen Batterieautos. Das legt die Messlatte sehr hoch. Ist das Ziel überhaupt erreichbar? Das Marktanalyseunternehmen Dataforce ging dieser Frage nach.

Am 1. Januar 2021 zählte das Kraftfahrtbundesamt (KBA) in Deutschland 314.094 zugelassene Elektrofahrzeuge (BEV). Zur Zeit wächst der Markt sehr schnell. Aktuell ist der Absatz von BEV und PHEV so stark wie noch nie. Wurden vor zehn Jahren gerade einmal 2400 BEVs zugelassen, sprechen wir mittlerweile schon über mehr als das 100fache. Denn inklusive Oktober wurden 2021 weitere 267.653 BEV zugelassen. Sind alle diese Fahrzeuge im Markt geblieben, zählt Deutschland im Bestand aktuell knapp über 600.000 BEV.

Es fehlen also noch 14,4 Millionen BEV, die in den nächsten acht Jahren und zwei Monaten zusätzlich zugelassen werden müssten. Pro Jahr entspricht das einem durchschnittlichen Volumen von 1,77 Mio. Fahrzeugen beziehungsweise 50 bis 60 Prozent der Neuzulassungen. Ist es machbar, die Zulassungen der BEV so stark ansteigen zu lassen?

Im Rahmen der Neuzulassungs-Prognose analysierte Dataforce die wichtigsten Märkte Europas und ermittelte, wie viele Neuzulassungen in den nächsten fünf Jahren auf die einzelnen Antriebsarten und Marktsegmente (Private, Flottenmarkt, Vermieter, Händler & Hersteller) entfallen werden. Schaut man sich unter den aktuellen Rahmenbedingungen diese Prognose an, ist das Ziel eher unrealistisch, selbst wenn sich die Förderung stärker von PHEV zu BEV verlagert. Momentan rechnen die Experten bis 2030 nur mit knapp neun Millionen neu zugelassener BEV. Um aber einen Bestand von 15 Millionen zu erreichen, werden mehr als die neun Millionen Neuzulassungen benötigt, weil im Laufe der Zeit Fahrzeuge exportiert oder verschrottet werden.

Um das Ziel doch noch zu erreichen, müsste der Anteil der BEVs schnell steigen und der Absatz anderer Antriebsarten deutlich sinken. Das lässt sich nur mit zusätzlichen Anreizen und Änderungen der Rahmenbedingungen erreichen. Hier nutzen Nachbarländer einige Optionen, die es in Deutschland so bisher nicht gibt:

Norwegen hat in Europa den mit Abstand höchsten BEV-Anteil. Hierfür werden aber auch bis zu 20.000 Euro Förderung pro Fahrzeug aufgewendet. Unter anderem sind Stromer komplett von der Mehrwertsteuer befreit.

In Frankreich, den Niederlanden und in UK gibt es dagegen unterschiedlich ausgestaltete Bonus-Malus Systeme. Zu der Förderung für BEVs kommen also zusätzliche Steuern für größere Autos mit hohem CO₂-Ausstoß. Insgesamt steigt so der finanzielle Anreiz für BEVs, ohne dass die Fördersummen ein zu großes Loch in den Haushalt reißen.

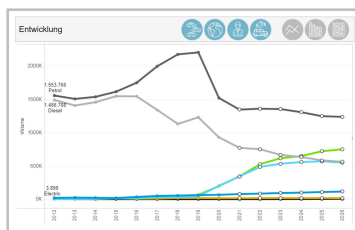
Bei allen finanziellen Anreizen und Verboten darf natürlich auch die Ladeinfrastruktur nicht außer Acht gelassen werden. Im Verhältnis zum gesamten Fahrzeugbestand gibt es in den Niederlanden aktuell 8,3-mal so viele öffentliche Ladepunkte wie in Deutschland. (aum)

Bilder zum Artikel



Öffentliche Ladestationen für Elektroautos in Oslo.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Nissan



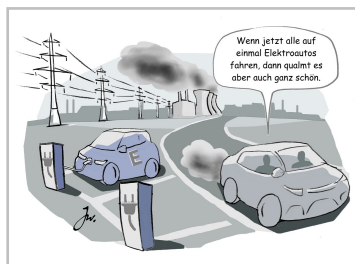
Entwicklung der Antriebsarten bis 2030.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Dataforce



Bestand Elektroautos 2020 in Deutschland.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Dataforce



Elektroautos.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Goslar Institut