
Hintergrund: Eine steile These

Von Peter Schwerdtmann, cen

Die Frankfurter Marktforscher von Dataforce erkennen klar, dass hohe Strompreise und die gestrichenen Kaufanreize die Attraktivität von E-Autos senken. Dennoch sehen sie gute Gründe, warum der Markt für batterieelektrische Fahrzeuge (BEV) 2023 wachsen wird. Da lohnt die Frage, ob es sich um Zweckoptimismus, eine realistische Beschreibung oder eine steile These handelt.

Dataforce erwartet von den beschlossenen Kürzungen der Subventionen für BEV und Plug-in-Hybridfahrzeuge eine Dämpfung der Nachfrage: „Besonders Plug-in Hybride haben es ohne Förderung deutlich schwerer.“ Doch bei den Neuzulassungen mit batterieelektrischen Antrieben gebe es immer noch gute Gründe für einen weiterhin wachsenden Markt, meint Dataforce. Ein Blick auf die Gründe könnte also lohnen.

Schon der erste Blick zeigt aber, dass sich der Markt zunächst schon deswegen auf einem hohen Niveau bewegen wird, weil die Auftragsbücher noch voll sind. Da nun auch die Lieferketten etwa für Halbleiter und Kabelbäume wieder besser in einander greifen, kann der Rückstau bei den Aufträgen abgearbeitet werden. Bleibt die Frage: Was geschieht danach?

Die Politik hat sich dafür entschieden, die Subventionierung von Plug-in ganz zu streichen und für BEV zu kürzen. Ab 1. Januar 2023 wird der staatliche Anteil der Förderungen rein elektrischer Autos mit Nettolistenpreis von bis 40.000 Euro von aktuell 6000 Euro auf 4500 Euro reduziert. Mit dem Herstelleranteil von 50 Prozent ergibt das eine Gesamtförderung von 6750 Euro anstatt der bisherigen 9000 Euro. Es bleibt aber bei der (von einem Prozent des Rechnungswerts auf 0,5 Prozent) reduzierten Dienstwagensteuer, die auch für Plug-ins weiterläuft. Außerdem hilft die Treibhausgasminderungsquote (THG-Quote) mit jährlich rund 300 Euro aus der „Bundes-Gießkanne“.

Obwohl die Stromkosten steigen, sehen die Frankfurter günstigere Unterhaltskosten für ein Elektroauto im Vergleich zum Auto mit Verbrennungsmotor. Dabei gehen sie allerdings davon aus, dass dazu nicht oft an teuren Ladesäulen „nachgetankt“ wird. Außerdem meinen sie, dass sich die Strompreise besser entwickeln werden als die Kraftstoffpreise. Doch seit ihrer Studie ist der Kraftstoffpreis dramatisch gesunken. Das verändert nicht nur ihren Vergleich zu Lasten des E-Autos, es zeigt auch, wie schnell jeder Vergleich auf der Basis veränderbarer Kosten ins Wanken geraten kann.

Außerdem wissen wir doch vom Bundeswirtschafts- und Energieminister, dass „jede Kilowattstunde zählt“. Das spricht nicht für sinkende Strompreise in einer überschaubaren Zahl von Jahren. Wenn es schlecht läuft, steht eher ein Krisenszenario mit Fahrverboten für E-Autos zu erwarten, wie sie in der Schweiz gerade diskutiert werden. Denn Strom könnte wegen der Nachbarn im Westen (Atomkraftwerke) und im Osten (Ukraine) knapper werden. Sogar vom großen Blackout ist die Rede. Kommt der, stehen alle Elektroauto sowieso sinnlos in der Ecke.

Mit dem in solcher Lagen wachsenden Zwang, Braunkohle zu verstromen, erledigt sich der Vorteil des Elektroantriebs, den die Politik immer wieder beschwört. Aktuell stammt unser Strom zu mehr als 40 Prozent aus fossilen Energien. Die Elektromobilität bremst somit nicht den Klimawandel, sie beschleunigt ihn.

Die Rohstoffe für die Batterien, der Einfluss ihrer Gewinnung auf Menschen, Umwelt und Klima sowie die neuen Abhängigkeiten müssen Marketeers nicht interessieren, wenn sie ein Szenario sehen, in dem attraktive neue Elektromodelle Schwung in den Markt bringen

können: „Für 2023 werden mit 72 mehr als doppelt so viele neue BEVs erwartet. Dagegen kommen nur 34 neue Verbrenner-Modelle auf den Markt.“ Die Konsequenz daraus: „Wer die neueste Technik haben möchte, wird sich immer öfter für ein BEV entscheiden müssen.“

Immer mehr Käufer ziehen ein Elektroauto in Betracht, zitiert Dataforce zahlreiche Studien. Die Hürden würden von Jahr zu Jahr niedriger, finden die Frankfurter und sagen voraus: „Indem die Auswirkungen des Klimawandels sichtbarer werden, steigt auch das Umweltbewusstsein und die Wechselbereitschaft.“ Damit sitzen auch sie noch dem Irrtum auf, das Elektroauto von heute könne den Klimawandel tatsächlich bremsen. Eigentlich sehen sie es doch als eine typische Aufgabe von Beratern, der Realität mindestens einen Schritt voraus zu sein.

Schuster, bleib bei deinen Zahlen. Und die sehen so aus: Die Anzahl an zugelassenen Elektroautos (BEV) betrug am 1. Oktober 2022 rund 840.600 Fahrzeuge. Das sind rund 1,7 Prozent des deutschen Pkw-Bestands von aktuell 48,5 Millionen Fahrzeugen.

Selbst, wenn der Markt sich auf jährlich drei Millionen Neuzulassungen verbessern sollte, müssten bis 2030 im Schnitt mehr als eine Million Elektroautos nicht nur produziert, sondern auch verkauft werden. Dann hätten wir das „kleine“ Ziel von zehn Millionen „emissionsfreien“ Autos (also BEV) erreicht. Aktuell gilt aber ein größeres Ziel, nämlich 15 Millionen, was einen Absatz von durchschnittlich fast zwei Millionen E-Mobilen pro Jahr bedeutet. Berücksichtigt man einen typischen Verlauf des Hochlaufens einer Produktion, dürften schon sehr bald nur noch BEV verkauft werden.

Wir erleben gerade, wie sich die großen, aber hierzulande oft noch unbekannteren chinesischen Hersteller mit einer Vielzahl von Marken und Modellen als kräftige Unterstützung für die deutschen und europäischen Elektro-Pläne in Stellung bringen – mit viel Elan und in einer Qualität, die nichts mehr mit den ersten China-Mobilen aus der Vergangenheit zu tun hat. Die Optik, die Technik und vor allem die Preise sind in der Tat eher als die staatlichen Subventionen geeignet, ein Elektroauto in Betracht zu ziehen. Der Markt für batterieelektrische Fahrzeuge (BEV) in Deutschland könnte auch über 2023 hinaus wachsen. (Peter Schwerdtmann/cen)

Bilder zum Artikel



Ladesäulen.

Foto: Auto-Medienportal.Net/LeasePlan



Parkplatz mit Ladesäulen in Oslo.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Wuttke



Schnellladesäulen von Ionity.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche
