

Deutschlands bedenklicher E-Auto-Knick

Welt, 08.08.2024, Daniel Zwick

https://www.welt.de/wirtschaft/plus252890806/E-Autos-Deutschlands-fuenf-verlorene-Jahre.html?sc_src=email_6303609&sc_lid=621362385&sc_uid=9b9AoAfTYB&sc_lid=6747&sc_cid=6303609&cid=email.crm.lc.eg.wp.nl.nl.em.wirtschaft.6303609&sc_eh=94c824e22aa172ca1

Die Neuzulassungen von E-Autos in Deutschland sind drastisch eingebrochen. Und es dürfte lange dauern bis sich die Zahlen wirklich erholen, prognostiziert Experte Ferdinand Dudenhöffer. Es stellen sich drei zentrale Ursachen für die Flaute heraus.

Die seit Jahresbeginn eingebrochenen Neuzulassungen von Elektroautos in Deutschland werden langfristige Folgen für den hiesigen Markt haben. Davon ist der Autoexperte Ferdinand Dudenhöffer überzeugt, der eine Prognose für den Anteil von E-Autos an den Zulassungen bis zum Jahr 2030 erstellt hat. Die Daten liegen WELT exklusiv vor.

Der frühere Universitätsprofessor und ehemalige Direktor des „CAR-Center Automotive Research“ in Duisburg, geht davon aus, dass die hohen Anteile von E-Verkäufen der Jahre 2022 und 2023 erst gegen Ende des Jahrzehnts wieder erreicht werden können. „Deutschland verliert mehr als fünf Jahre beim Hochlauf der Elektromobilität“, sagt Dudenhöffer. Und schuld an der Misere ist aus seiner Sicht die Politik.

Für seine Analyse hat sich der Experte Aufstieg und Fall der Elektro-Absatzzahlen in Deutschland genauer angesehen. Ab 2018 waren vor allem die Diesel-Verkäufe als Folge des Abgas-Betrugsskandals deutlich gefallen, umgekehrt stiegen die Zahlen für E-Autos an. Den Höhepunkt erreichten sie Jahr 2022, als fast jeder dritte Neuwagen hierzulande einen Elektromotor und ein Kabel zum Aufladen hatte.

Deutschland war damals der Leitmarkt für E-Autos und Plug-in-Hybride in Europa. Im Jahr danach erreichten reine Elektroautos einen Marktanteil von mehr als 18 Prozent – auch aufgrund staatlicher „Umweltprämien“. Deren Abschaffung gilt als Auslöser für die jetzige Absatzschwäche. „Neuwagenkäufer reagieren sehr sensibel auf Preise und politische Aussagen“, stellt Dudenhöffer fest.

Aus dieser Perspektive war bereits die Abschaffung der Kauf-Subventionen für Plug-in-Hybride durch die Ampel-Regierung Anfang 2023 ein deutliches Zeichen an die Kunden. Das Argument, dass Plug-in-Hybride längerfristig wenig gewünscht seien in Deutschland, habe die Kaufentscheidungen beeinflusst, zusätzlich zum Stopp der Prämie. „Käufer reagieren auf solche Signale“, sagt Dudenhöffer.

Das hat einen rationalen Grund: Wenn eine bestimmte Antriebsart absehbar an Bedeutung verliert, sinken Wert und Wiederverkaufspreis der Fahrzeuge.

Schock durch gestrichene Kaufprämie für reine E-Autos

Nun ist seit Dezember auch die staatliche Kaufprämie für reine E-Autos gestrichen. Dass Robert Habecks Wirtschaftsministerium die Zuschüsse an einem Wochenende überraschend beendet hatte, war ein Schock für die Autokäufer.

Aber es war laut Dudenhöffer nicht der einzige Faktor, der Elektroautos unattraktiver gemacht hat. Der zweite Grund ist seiner Meinung nach die Diskussion über das Verbrennerverbot in der EU. Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen hat selbst angekündigt, das für 2035 geplante Ende von Neuzulassungen für Verbrenner zu überprüfen.

„Die ‚Rettung des Verbrennerantriebs‘ wurde zur industriepolitischen Parole der FDP, AFD, CDU, CSU und BSW. Man hatte gemerkt, dass man mit der Rettung des Verbrennungsmotors Wählerstimmen gewinnen konnte“, kommentiert Dudenhöffer. Synthetische Kraftstoffe wurden als Alternative breit öffentlich diskutiert, „obgleich weder von der Produktionsseite noch von der Kostenseite fundierte und zuverlässige Fakten vorlagen“.

Der wesentliche Grund für den Absatzeinbruch sind die hohen Preise der E-Autos, die deutlich über denen vergleichbarer Benziner liegen. Zwar kann sich das Auto bei den Gesamtkosten für Fahrer trotzdem rechnen, vor allem wenn sie eine eigene Solaranlage auf dem Hausdach haben, aber längst nicht für alle.

Eine Untersuchung des Marktforschungsunternehmens Brandwatch zeigt, dass die Kommentatoren in sozialen Medien, wenn es um Autos geht, vor allem über Preise schreiben – und 72 Prozent der Auto-Beiträge insgesamt negativ sind. Brandwatch hat dazu 40 Millionen Online-Beiträge in Blogs, Foren und Bewertungsseiten ausgewertet.

„Die Beiträge über Autos im Allgemeinen sind bereits eher negativ und die über Elektroautos sind es in noch stärkerem Maße“, sagt Gemma Joyce von Brandwatch, das zum US-Konzern Cision gehört. „Die wichtigsten Themen in diesem Bereich sind Batterien, Ladenmöglichkeiten, Kosten der Fahrzeuge und die Reichweitenangst.“

Neue E-Autos kommen auf den Markt

Während die Elektroauto-Pioniere in ihren Teslas diese Diskussion schon vor Jahren für beendet erklärt haben, geht sie für die Mehrheit der Autofahrer erst los. Vor allem Privatkunden halten sich zurück beim Kauf von E-Autos. Bis Juni sank der Anteil reiner E-Autos an den Neuzulassungen in Deutschland auf 12,9 Prozent, der von Plug-in-Hybriden lag bei 6,2 Prozent.

Diese Werte werden in den kommenden Monaten aber wieder steigen, da sind sich praktisch alle Analysten sicher. Im kommenden Jahr müssen die Autokonzerne strengere CO₂-Ziele der EU erfüllen – und mehr E-Autos verkaufen, um teure Strafen zu verhindern.

Die Konzerne Volkswagen und Stellantis (Fiat, Peugeot, Opel) bringen deswegen nun jeden Monat neue Elektro-Modelle auf den Markt. Auch die Rabatte für die E-Autos werden absehbar steigen.

Diesen Faktor hat Dudenhöffer in seine Prognose eingerechnet. Außerdem kalkuliert er mit den angekündigten Steuererleichterungen für elektrische Dienstwagen, mit billigeren E-Autos aus China (die zum Teil in Europa gefertigt werden) und mit niedrigeren Batteriepreisen.

In den vergangenen neun Monaten sind die Preise für Batteriezellen tatsächlich drastisch gesunken. Trotzdem wird die Erholung des deutschen E-Auto-Markts der Berechnung zufolge noch Jahre dauern: Frühestens 2028 soll das Niveau von 2022 demnach wieder erreicht sein, 2030 hätten dann 42 Prozent der Neuwagen in Deutschland einen Stecker. Kein Wunder, dass die Autohersteller von ihren Ankündigungen abgerückt sind, bis dahin reine Elektroanbieter zu werden.