

eMobilität in Deutschland: Faktencheck – Wo stehen wir?

Ein Beitrag von Martin Eggloff

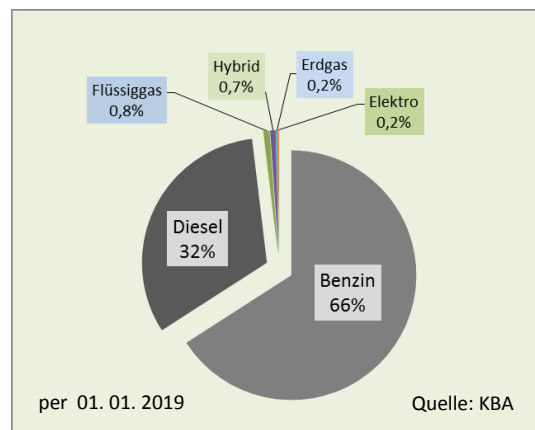
Das Thema eMobilität beschäftigt uns schon ein paar Jahre. Noch nicht vergessen sind die Worte der Kanzlerin in 2013, bis zum Jahr 2020 eine Million Elektrofahrzeuge auf die Straße zu bringen. Gemeinsam mit der Nationalen Plattform Elektromobilität sollten Rahmenbedingungen für die Entwicklung von Elektroautos geschaffen werden, um Deutschland bis zum Jahr 2020 zum Leitanbieter und Leitmarkt für Elektromobilität zu machen.

Doch wo stehen wir jetzt? Sind den vollmundigen Ankündigungen aus Politik und Wirtschaft auch Taten gefolgt?

Bevor wir darauf eingehen, machen wir zuerst einmal einen Faktencheck.

Tabelle 1: Pkw Bestand per 01.01. nach Antriebsarten in Einheiten und nach Marktanteilen

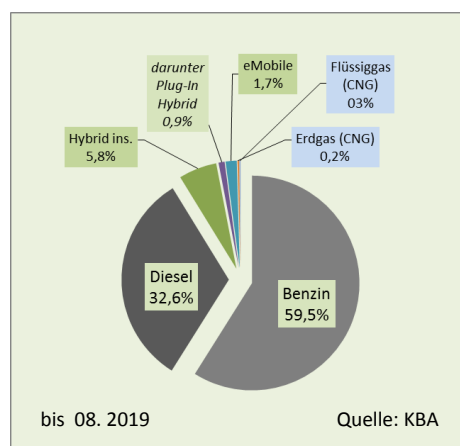
Jahr	reines eMobil	Hybrid	Summe	Bestand insgesamt
2009	1.452	22.330	23.782	41.321.171
2010	1.588	28.862	30.450	41.737.627
2011	2.307	37.256	39.563	42.301.563
2012	4.541	47.642	52.183	42.927.647
2013	7.114	64.995	72.109	43.431.124
2014	12.156	85.575	97.731	43.851.230
2015	18.948	107.754	126.702	44.403.124
2016	25.502	130.365	155.867	45.071.209
2017	34.022	165.405	199.427	45.803.560
2018	53.861	236.710	290.571	46.474.594
2019	83.175	341.411	424.586	47.095.784



Mit 83.175 reinen eMobilen zu Anfang 2019 ist man noch weit entfernt von dem früheren „1. Mio. Einheiten Ziel“ der Bundeskanzlerin. Selbst wenn man noch alle Hybriden von 341.411 Einheiten dazu nimmt (davon nur 66.997 PlugIn-Hybride), kommt man insgesamt nur auf rund 424.600 Einheiten. Noch deutlicher wird es, wenn man die Marktanteile benennt. Nur 0,2% des Pkw Bestandes sind zu Anfang des Jahres als reine Elektromobile unterwegs. Sieht so der Leitmarkt & Leitanbieter für Elektromobilität aus?

Tabelle 2: Pkw Neuzulassungen nach Antriebsarten in Einheiten und nach Marktanteilen

Jahr	reines eMobil	Hybrid	darunter Plug-In	Summe	Pkw NZ Insgesamt
2009	162	8.374	0	8.536	3.807.175
2010	541	10.661	0	11.202	2.916.260
2011	2.154	12.622	0	14.776	3.173.634
2012	2.956	21.438	408	24.394	3.082.504
2013	6.051	26.348	1.385	32.399	2.952.431
2014	8.522	27.435	4.527	35.957	3.036.773
2015	12.363	33.630	11.101	45.993	3.206.042
2016	11.410	47.996	13.744	59.406	3.351.607
2017	25.056	84.675	29.436	109.731	3.441.262
2018	36.062	130.258	31.442	166.320	3.435.778
bis 08/2019	42.023	144.407	22.915	186.430	2.495.536



Bei den Pkw-Neuzulassungen haben sich eMobile und Hybride zwar stetig nach oben entwickelt, doch trotz monetärer Anreize in Form von Absatzprämien und Steuervorteilen, ist die Nachfrage noch nicht richtig in Schwung gekommen. Mit 42.023 reinen eMobilen von Januar bis August 2019 und einem Marktanteil von 1.7% ist die Käuferschar noch recht überschaubar. Noch weniger kauften in diesem Zeitraum einen Plug-In Hybriden, die es auf 22.915 Einheiten brachten. Zu gravierend sind scheinbar noch die Nachteile der alternativen gegenüber den konventionellen Antrieben mit Benzin- und Dieselantrieb.

Befragungen zeigen, dass der Käufer insbesondere Nachteile beim Modellangebot, dem Preis, der Ladeinfrastruktur und der Reichweite sieht. Trotz vieler Ankündigungen und geplanten Verbesserungsprojekten von Regierung und Wirtschaft sind die aktuellen Taten der letzten zehn Jahre zu wenig und überzeugend gewesen, um von einem Durchbruch der eMobilität zu reden.

Die Experten von meos sehen den Durchbruch der eMobilität in Deutschland, wenn sich mindestens 1/3 der Neuwagenkäufer für ein reines eMobil oder einen Plug-In Hybriden entscheiden. Das wird frühestens in 5 Jahren der Fall sein, wenn die Hersteller ein Angebot an elektrifizierten Modellen auf den Markt bringen, was dem der konventionellen Modellangebote nicht nachsteht, mit vergleichbaren Autopreisen und Kosten, einer durchschnittlichen Reichweite von mindestens 700 km und einer ausreichenden Ladeinfrastruktur. Von diesen Voraussetzungen sind wir zur Zeit noch weit entfernt.

Fazit:

Wenn man sich die Entwicklung der eMobilität bei den PKw-Neuzulassungen und des Bestandes in den letzten 10 Jahren ansieht, kann man nicht von einem Durchbruch bei der eMobilität in Deutschland sprechen. Regierung und Hersteller haben mit hochgesteckten Zielen, Prestigeprojekten und vollmundigen Ankündigungen hohe Erwartungen bei der Bevölkerung geweckt. Diese sind dann von Presse und Umweltverbänden aufgenommen worden und haben den Druck auf eine schnelle eMobilität in Deutschland noch verstärkt.

Ein Pkw-Bestand an reinen eMobilen von 0,2% und von 1,7% bei den Neuzulassungen in 2019 sind ein mageres Ergebnis. Viel ist über eMobilität geredet worden, manches angepackt aber nur wenig Überzeugendes beim Kunden angekommen. Deshalb ist jetzt auch ein ehrlicher Umgang mit diesem Thema wünschenswert. meos wird in einem seiner nächsten Artikel über den Stand der Rahmenbedingungen berichten, die einer dynamischeren eMobilität in Deutschland noch entgegenstehen oder diese beflügeln und drei Entwicklungsszenarien darstellen.

Es ist zu hoffen, dass die eMobilität in Deutschland an Fahrt aufnehmen wird, um sich im offenen Rennen als internationaler Leitanbieter und Leitmarkt für Elektromobilität ganz vorne zu plazieren. Die Gefahr, insbesondere von China und seinen dynamischen Automarken abgehängt zu werden, ist groß.

Memo: Beispiele, wie man es besser machen kann

- Tesla als Hersteller: eMobilität „Ohne wenn und aber!“, Nr.1 in 2018 bei reinen eMobilen
- Norwegen als Land: Elektromobilabsatz dominiert konventionelle Antriebe!

Weiter Informationen zur eMobilität finden Sie unter unserer Webseite:
<https://www.meos.info/emobilkompakt/>