

Transkript des Videos: Wohin geht der Trend bei E-Autos?

Das Transkript wurde aufgrund der Länge maschinell erstellt. Es gilt das gesprochene Wort.

Ja, hallo, hier ist mal wieder Wolf vom DIW Berlin. Ich wollte einmal mehr meinen Bildschirm mit euch teilen anlässlich eines neuen DIW-Wochenberichts. Los geht's.

Wir fangen an mit dem Blick auf den Gesamtmarkt. Und da zeigt ja diese erste Abbildung die monatlichen Neuzulassungsanteile von Elektroautos in Deutschland. In Grün die rein batterieelektrischen und hier in dieser anderen Farbe die Plug-in-Hybride. Und da gab es im Jahr 2020 einen großen Einbruch. Das war, nachdem die erste Kaufprämie ausgelaufen ist. Seitdem stetiges Wachstum und insbesondere in diesem Jahr ein sehr kräftiges Wachstum. Äh, bis einschließlich August war jedes vierte neuzugelassene Auto in Deutschland ein rein batterieelektrisches. Im Monat August selbst war es sogar schon jedes dritte. Das sind wirklich Rekordwerte, die wir nur in einzelnen Monaten in der Vergangenheit erreicht hatten, wo es starke Änderungen bei den damaligen Förderbedingungen gab. Jetzt haben wir das sozusagen unterjährlich. Das ist schon wirklich was Neues. Und ja, man kann sagen, es geht voran mit den Neuzulassungen. Die Plug-in-Hybride, die verharren bei so 10, 11 %.

Jetzt kann man noch ein bisschen gucken: Was sind das für Autos, die insgesamt zugelassen werden? Hier sieht man das nach Größenklassen in der Logik des Kraftfahrt-Bundesamtes, KBA, und im Gesamtmarkt sehen wir, die Autos werden im Grunde immer größer. Es sind viele SUVs dabei und auch Oberklasse-, Mittelklasse-Autos. Das hier in Gelb und Orange, das sind die Kompaktklasse und die Kleinwagen. Darüber noch die Minis. Das ist der gesamte Pkw-Markt. Bei den batterieelektrischen ist es so: In den Anfangsjahren der Elektromobilität waren das sehr viele Minis und Kleinwagen. Das hat dann stark abgenommen. Zuletzt wurden die Autos immer größer, die neu zugelassen wurden. Und da sehen wir jetzt so am aktuellen Rand, scheint sich das wieder etwas umgedreht zu haben. Gerade der Anteil hier der Kleinwagen ist in diesem Jahr noch mal deutlich gewachsen, also die Elektroautos scheinen wieder etwas kleiner zu werden, oder zumindest ist der Trend zu immer größeren Fahrzeugen jetzt mal gestoppt.

Okay, dann machen wir weiter mit einem Blick auf die Kaufprämie. Und die gibt's eben seit diesem Jahr. Wir haben hier auch mal so ein bisschen visualisiert, was man da bekommt. Maximal 6000 Euro, wenn man ein besonders niedriges zu versteuerndes Haushaltsjahreseinkommen hat und auch noch einen Kinderbonus bekommt. Für zwei Kinder sind das für rein batterieelektrische Fahrzeuge eben bis zu 6000 Euro, für Plug-in-Hybride immerhin auch bis zu viereinhalbtausend Euro. Und es gibt Zahlen des Bundesamts für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, das dieses Programm sozusagen abwickelt. Und da sieht man, die wird recht gut angenommen. Obwohl es noch einen großen Rückstau gibt in diesen Anträgen, wie sie bearbeitet werden, kann man jetzt schon absehen, dass das also einen recht großen Teil des privaten Neuwagenmarkts abdeckt.

Und wir haben jetzt mal geguckt: Was sind das für Autos? Und hier sieht man, es sind insbesondere kleinere Autos, die hier gefördert werden. Hier sieht man jetzt reine Elektroautos, die Anteile verschiedener Segmente im Förderprogramm gegenüber den Anteilen am Gesamtmarkt. Förderprogramm hier dunkel, Gesamtmarkt hell. Und da sieht man eben, dass gerade die Kleinwagen und ein bisschen auch die Minis eben überrepräsentiert sind in diesem Förderprogramm im Vergleich zum Elektroauto-Gesamtmarkt, also dass vornehmlich kleinere Autos gefördert werden. Was vielleicht auch nicht ganz verwundert, weil es ja ein sozial gestaffeltes Programm ist, das vor allem den unteren Einkommensgruppen helfen soll, und dass sie jetzt nicht in erster Linie Oberklasseautos kaufen, das können wir uns ja auch denken. Bei den Plug-in-Hybriden sieht man das weniger, da ist eher der Anteil der SUVs sozusagen noch mal höher im

Förderprogramm, als er im Gesamtmarkt ist. Dazu muss man aber sagen: Nicht mal eins von zehn geförderten Autos ist ein Plug-in-Hybrid, die allermeisten sind tatsächlich reine Elektroautos.

Als Nächstes gucken wir uns an: Wie teuer sind diese Autos? Und dazu haben wir die Informationen über die geförderten Modelle des BAFA gematcht mit Listenpreisen, die wir recherchiert haben. Und da ergibt sich dann folgende Verteilung über so verschiedene Preissegmente. Man sieht, dass die rein batterieelektrischen Autos im Durchschnitt deutlich günstiger sind als die Plug-in-Hybride, die gefördert wurden. Die rein batterieelektrischen liegen bei so knapp 38.000, die Plug-in-Hybride deutlich drüber, und der große Teil der geförderten Fahrzeuge liegt wirklich hier in diesem engen Preissegment. Es sind vor allem Teslas, die das treiben, aber ja, man sieht schon, die Fahrzeuge sind, was die Listenpreise angeht, nicht so teuer, die rein batterieelektrischen.

Man kann dann auch gucken, wie das in den BAFA-Daten steht: Was sind das für Marken? Was uns besonders interessiert, ist hier: Wo kommen diese Marken her? Und man kann jetzt die Marken dieser Fahrzeuge Ländern zuordnen nach der Systematik des Kraftfahrt-Bundesamts. Dazu muss ich einschränkend sagen, das ist kein perfekter Indikator dafür, wo ein Auto tatsächlich produziert wird oder wo die meiste Wertschöpfung passiert, aber es ist ja nur ein bisschen ein Indiz dafür, welche Länder sozusagen hier besonders profitieren. Und hier sehen wir das für die Plug-in-Hybride in Braun und für die rein batterieelektrischen Fahrzeuge und sehen: Unter den rein batterieelektrischen Fahrzeugen haben die deutschen Marken zwar noch den größten Anteil, aber sie sind dicht gefolgt von USA, Frankreich, China, Südkorea. Also hier profitieren asiatische Marken, auch andere europäische, von der Prämie. Bei den Plug-in-Hybriden dominieren recht klar die deutschen Marken und die chinesischen. Wie gesagt, der Anteil der geförderten Plug-in-Hybride ist eh nicht so riesig.

Und jetzt kann man das noch mal vergleichen zum Gesamtmarkt, jetzt hier nur für die rein batterieelektrischen, nicht für die Hybride. Und da ist es doch sehr auffällig, dass die Marken, die man in Deutschland zuordnet, sehr stark unterrepräsentiert sind hier im Förderprogramm gegenüber dem Gesamtmarkt für batterieelektrische Fahrzeuge. Dahingegen profitieren die Marken aus den USA, teilweise auch aus anderen europäischen Ländern, aber auch aus asiatischen Ländern überproportional vom Förderprogramm. Also, es ist jetzt auch nicht so, dass das alles chinesische Autos wären, das geben die Daten überhaupt nicht her, aber die deutschen Marken sind hier schon unterrepräsentiert.

Und jetzt gehen wir von den Marken zu den Konzernen und gucken an, wo, in welchen Preisklassen, die Fahrzeuge anbieten bzw. Fahrzeuge verkauft haben, die eben durch dieses Förderprogramm gefördert wurden. Ich mach's mal ein bisschen kleiner hier, dann sieht man vielleicht noch etwas mehr. Stellantis Leapmotor, das Joint Venture, also Leapmotor, ein asiatischer Anbieter, die vor allem so einen besonderen Kleinwagen oder Mini anbieten, die bieten vor allem in diesem unteren Segment an. Gilt hier auch für andere asiatische Hersteller, dass sie vor allem in den unteren Segmenten anbieten, also bei den günstigeren Fahrzeugen. Tesla fokussiert praktisch sein ganzes Angebot mit Model Y und Model 3 auf so ein relativ enges Preissegment. Volkswagen AG bietet fast in allen Segmenten an, nicht bei diesen ganz, ganz günstigen Fahrzeugen unter 20.000 Euro. Aber sonst über die verschiedenen Konzernmarken in fast allen Segmenten, ist so ein bisschen ein Sonderfall. Und die deutschen Premiumhersteller hier, BMW Group, Mercedes-Benz Group, sind also ganz klar bei den höherpreisigen Segmenten unterwegs.

Okay, Zeit für ein Fazit. Mit Blick auf den Gesamtmarkt kann man sagen: Die Neuzulassungen von Elektrofahrzeugen nehmen erfreulicherweise zu. Also es geht stark nach oben. 2026 wird ein Rekordjahr. Und die ersten Daten, die wir zum neuen Förderprogramm haben, zeigen halt auch, dass das sehr gut angenommen wird und dass es vermutlich auch durchaus Impulse setzt. Ob dieses

Förderprogramm aber tatsächlich seine klima-, sozial- und industriepolitischen Ziele wirklich erreichen kann, das bleibt zumindest im Moment noch recht unklar.

Klimapolitisch ist klar: Nicht alle diese geförderten Fahrzeuge sind wirklich zusätzlich. Einige oder viele von ihnen wären vermutlich ohnehin gekauft worden, sogenannte Mitnahmeeffekte. Das war aber bei früheren Förderprogrammen so, dass man auch nachweisen konnte, dass diese Mitnahmeeffekte recht hoch sind. Auch deswegen werden heute sicher mehr neue Elektrofahrzeuge gekauft, einfach weil es ein viel größeres und besseres Angebot gibt als noch in früheren Jahren und nicht zuletzt auch die Kraftstoffpreise natürlich immer weiter steigen.

Sozialpolitisch will die Prämie ja vor allem Haushalten mit Kindern und einkommensschwächeren Haushalten die Elektromobilität ermöglichen. Mit Blick auf die bisher verfügbaren Daten muss man sagen, es scheint zumindest ein Stück weit gelungen zu sein. Allerdings ist auch nicht klar, inwiefern hier [räuspern] Konstellationen gewählt werden, mit denen einfach die Prämie optimiert wird. Denn man muss sehen: Wer das Fahrzeug kauft, auf wen es zugelassen wird, der also die Prämie bekommt, und wer das Fahrzeug wirklich nutzt, das müssen nicht die gleichen Personen sein. Und zumindest einige Fälle in den Daten deuten doch darauf hin, dass zumindest zum Teil hier solche Konstellationen gewählt werden, bei denen eben die Prämien maximiert werden.

Industriepolitisch würden wir sagen: Es deutet sich auf jeden Fall an, dass die deutschen Hersteller jetzt kurzfristig nicht übermäßig profitieren von der Prämie. Inwiefern das langfristig dann sich anders auswirkt, das bleibt abzuwarten. Grundsätzlich positiv finden wir, dass ja vor allem reine Elektrofahrzeuge gefördert werden und kaum Plug-in-Hybride. Und wir würden sagen, man sollte die Förderung der Plug-in-Hybride so schnell wie möglich eigentlich beenden. Klimapolitisch bringen die nicht viel. Die elektrischen Fahranteile bei den Plug-in-Hybriden sind nachgewiesenermaßen viel geringer als in den Fahrzeuggenehmigungen angegeben. Man sollte die gar nicht fördern. Ich würde sagen, man hätte die von Anfang an gar nicht fördern sollen, aber es wäre jetzt ein guter Zeitpunkt, das einfach zu beenden.

Und langfristig ist sowieso etwas anderes aus meiner Sicht sehr viel wichtiger, als weitere Fördermittel zu verteilen, nämlich dass die Politik Technologieklarheit schafft. Also, wir haben inzwischen so viel Wissen aus Energiesystemstudien, aus technischen Studien, dass einfach relativ klar ist: Der Weg, den motorisierten Straßenpersonenverkehr klimaneutral zu bekommen, das sind einfach batterieelektrische Antriebe. Andere Optionen sind eindeutig unterlegen und es wäre besser, wenn die Politik dieses Wissen nutzt und endlich Technologieklarheit schafft und keine falschen Zukunftsperspektiven für vermeintlich hocheffiziente Verbrenner mehr kommuniziert. Das wäre aus meiner Sicht langfristig viel wichtiger als jetzt diese Kaufprämien. Und wir sollten ganz klar diese Technologieklarheit herstellen, damit jetzt diese Kaufprämien nicht am Ende sich als Strohfeuer entpuppen.

Ja, so viel zu unserem Wochenbericht. Jederzeit aktuelle Daten zur Elektromobilität findet ihr immer auch auf unserem Open Energy Tracker, also einfach eingeben: openenergytracker.org. Und da bekommt ihr ganz viele Daten zu vielen Technologien der Energiewende, aber eben auch zur Elektromobilität jederzeit die monatlichen Neuzulassungsdaten, die Flottendaten und ganz viel Zusätzliches, was wir hier regelmäßig auswerten. Auch für Nutzfahrzeuge und bis hin zur Ladeinfrastruktur. Schaut da auch gerne mal rein.

Ja, das war's für heute zu unserem neuen DIW-Wochenbericht. Lest ihn gerne, teilt euer Feedback mit mir. Ihr findet mich irgendwo im Internet. Ich hoffe, es war für euch hilfreich. Bis zum nächsten Mal und tschüss.