Marktlage: Ohne Kaufanreize geht nichts

Das große Elektroziel

Neue Regierung – die gleichen ambitionierten Ziele. Bis zum Jahre 2030 will die neue Bundesregierung 15 Millionen Elektroautos auf deutsche Straße bringen. Der Plan ist mehr als ambitioniert und ohne üppige Kaufanreize dürfte wenig gehen.

Die neue Bundesregierung aus SPD, Grünen und FDP ist nicht einmal einen Monat im Amt, da wächst bereits der Druck. Denn neben der anhaltenden Pandemie als thematischer Dauerläufer steht der Umweltschutz und somit auch die Elektromobilität weiter ganz oben auf der Liste. Der Plan der Ampelkoalition: 15 Millionen Elektroautos sollen bis zum Ende des Jahrzehnts auf deutschen Straßen fahren. Ein solches Ziel war bereits 2010 ambitioniert, als die damalige Regierung die Zielgröße von einer Million Elektroautos bis zum Jahre 2020 ausrief. Der Plan wurde zum Rohrkrepierer und das Ziel klar verfehlt. Mit ihrem Fokus auf mehr Umweltpolitik verlängert jetzt die neue Ampelkoalition die Kaufprämien für Elektroautos um ein weiteres Jahr bis Ende 2022. Die Hoffnung dabei, dass die Fahrzeuge mit Stecker in der Gunst der Endkunden weiter steigen und so die Zulassungen ankurbeln.

Fest steht bereits jetzt, dass ohne üppige Kaufanreize nur wenig sehen wird und sich an dieser Lage in der nächsten Zeit wenig verändern wird. Daran ändern auch die anhaltende Pandemie und die Chipkrise mit einer Verknappung des Automarktes wenig. Die Analysten von Jato Dynamics haben sich Incentives und die Auswirkungen auf die Zulassungen in den ersten zehn Monaten des Jahres 2021 einmal angeschaut und einen interessanten Vergleich zu Italien und Frankreich gezogen, um zu sehen, ob die Incentivierung wirklich funktioniert.   
  
Wer sich aktuell in Deutschland ein vollelektrisches Fahrzeug kauft, bekommt einen Zuschuss, der je zur Hälfte von den Herstellern und vom Staat gezahlt wird. Seit Beginn der Coronapandemie hat die Regierung den staatlichen Anteil sogar noch durch eine Innovationsprämie verdoppelt. Käufer eines Elektroautos mit einem Netto-Listenpreis bis zu 40.000 Euro bekommen bis zu 9.000 Euro erstattet. Was bei der deutschen Incentive-Entwicklung auffällt: Obwohl die Prämie erst nach Kauf und Zulassung bei der zuständigen BAFA-Stelle beantragt werden kann, ist die Höhe der Incentivierung konstant geblieben; ebenso wie die Zulassungszahlen. Die Förderprämie bewegt sich im Betrachtungszeitraum unabhängig von den Zulassungszahlen immer rund um etwa 30 Prozent. Ein Sondereffekt ist nach den Analysen von Jato allerdings in allen Märkten auffällig: Jeweils zum Quartalsende gibt es mal mehr, mal weniger starke Ausschläge. So verkauft Tesla zum Beispiel im letzten Monat des Quartals im Vergleich zu den beiden Vormonaten derzeit drei Viertel seiner Fahrzeuge, vor allem des Model 3. Mit dieser Verkaufsstrategie hebt sich Tesla von den anderen Herstellern ab und sorgt für den starken Peak in den Zulassungen.

In Frankreich und Italien sieht man einen klaren Zusammenhang zwischen Nachfrage und Bezuschussung. Hier bekamen Autokäufer in diesem Jahr einen Umweltbonus von 7.000 Euro bei einem Kaufpreis bis 45.000 Euro. Im Juli 2021 wurde die Prämie dann um 1.000 Euro gesenkt. Die Folge: Zusammen mit dem niedrigeren Zuschuss brachen auch die Verkaufszahlen der Elektroautos ein. Mit einem Schlag sank der Verkauf von 12.000 Fahrzeugen im Juni auf etwa 4.000 im Juli. Erst im September hatte sich der Markt mit mehr als 10.000 verkauften E-Autos wieder erholt.   
  
In Italien erhalten die E-Auto Käufer einen Betrag von bis zu 6.000 Euro (ggf. weitere 2.000 Euro) beim Kauf eines Elektroautos mit einem Nettopreis unter 50.000 Euro. Vergleichbare Einbrüche beobachten die Analysten in Italien am Ende des dritten Quartals. Mit dem Ausbleiben der Subventionen fielen die Zulassungen hier ebenfalls in den Keller. Das italienische Incentive-System speist sich aus einem großen Topf, der für dafür zur Verfügung steht. Dieser Topf ist aktuell leer, es stehen keine Gelder mehr zur Verfügung. Die Kurve des Jahres 2021 lässt aber auch auf ein geringeres Interesse an E-Cars in Italien schließen. Nach Ansicht der Jato-Analysten fehlt es der Elektromobilität in den südeuropäischen Staat an an Überzeugungskraft. Interessant bleibt daher zu beobachten, wann die Kauffreude und in welchem Ausmaß wieder anzieht. Spannend wird auch zu sehen, wie sich die Begeisterung der Deutschen für Elektromobile entwickelt, sobald der Zuschuss Ende kommenden Jahres ausläuft. Der Wille, weiterhin auf emissionsfreie Mobilität umzusteigen, wird maßgeblich bestimmen, ob die neue Bundesregierung ihr Ziel von 15 Millionen E-Autos dieses Mal einlösen kann.

Patrick Solberg; press-inform