

Fünf Probleme blockieren den Durchbruch des Elektroautos

Welt, 10.01.2024, Daniel Zwick

https://www.welt.de/wirtschaft/plus249222708/Elektroautos-5-Probleme-blockieren-den-Durchbruch-der-E-Mobilitaet.html?sc_src=email_5381692&sc_lid=543732137&sc_uid=9b9AoAfTYB&sc_lid=2847&sc_cid=5381692&cid=email.crm.redaktion.newsletter.wirtschaft&sc_eh=94c824e22aa172ca1

Das Elektroauto befindet sich unmittelbar vor dem Durchbruch im Massenmarkt. Möchte man meinen. Dann aber streicht die Bundesregierung plötzlich die Förderung. In Wahrheit sind es jedoch weit mehr Gründe, die eine höhere Akzeptanz der E-Fahrzeuge verhindern.

Das Jahr endete mit einem Schock am Automarkt. Quasi über Nacht hatte die Bundesregierung die Subventionen für Elektroauto-Käufer gestrichen: Statt bis zu 4500 Euro Zuschuss aus Steuermitteln gibt es jetzt nichts mehr.

Vorübergehend springen die Hersteller ein und gewähren hohe Rabatte. Doch selten war die Unsicherheit beim Übergang zur Elektromobilität größer als zu diesem Jahreswechsel.

„Wir sind in einer kritischen Marktphase“, sagt Stefan Bratzel, Chef des Center of Automotive Management (CAM). „Die Anschaffungspreise für Neuwagen steigen, wir brauchen aber das Gegenteil.“

Wenn es nach dem Ende der staatlichen Prämien zu einem weiteren Preisanstieg kommt, ist das aus seiner Sicht Gift für den Elektroauto-Markt. Bratzel rechnet mit einem Rückgang der E-Neuzulassungen in Deutschland um gut 100.000 Stück in diesem Jahr.

Andere sind noch pessimistischer: Der Experte Ferdinand Dudenhöffer erwartet ein Minus von 200.000 im Vergleich zu 2023. In diesem Jahr dürften bis Ende Dezember etwa 600.000 neue E-Autos auf die Straße kommen.

Für die Industrie, die unter der Transformation ächzt, wäre der prognostizierte Einbruch fatal. Und auch für die angestrebte Minderung des CO₂-Ausstoßes im Verkehrssektor ist ein Rückschlag hin zu mehr neuen Verbrennern auf der Straße ein Problem. Eigentlich stehen strombetriebene Fahrzeuge in den wichtigsten Automärkten Europas kurz vor dem Durchbruch.

In Deutschland war im vergangenen Jahr mehr als jedes sechste neu zugelassene Auto ein Elektrofahrzeug. Marktforscher sehen diesen hohen Anteil als einen Punkt, ab dem sich breite Kundenschichten die Anschaffung eines E-Autos vorstellen können.

Bei Nachbarn, Freunden und Verwandten tauchen immer mehr dieser Fahrzeuge auf – das nimmt Berührungsängste gegenüber der neuen Technologie. Die technikaffinen Zielgruppen, auch „first mover“ genannt, sind bereits bedient.

Jetzt wären die „normalen“ Nutzer dran. Doch ob der Durchbruch schon 2024 gelingt, ist offen. Neben der gestrichenen Subvention bremsen noch mehr Hindernisse.

Preise

Das größte Problem für die Elektromobilität sind die hohen Preise. Durchschnittlich kostete ein in Deutschland neu zugelassenes E-Auto in diesem Jahr nach Zahlen des Center of Automotive Management 52.693 Euro, gut acht Prozent mehr als im Vorjahr. Für elektrische Kleinwagen verlangten die Hersteller über 15 Prozent mehr, im Schnitt 41.650 Euro. Im Vergleich zu Verbrenner-Modellen ist das schlicht zu teuer.

Die Preise für den elektrischen ID.3 von Volkswagen etwa fangen bei rund 40.000 Euro an, ohne Extras. Den Golf mit Benzinmotor gibt es ab 29.300 Euro, auch der VW-Bestseller Tiguan ist mit 36.600 Euro deutlich billiger.

Angesichts der weggefallenen Subvention „dürften viele Neuwagenkäufer nun doch noch einmal zum Verbrennermodell greifen, anstatt sich für ein Elektroauto zu entscheiden“, meint der Berater Constantin Gall, der bei EY die Mobility-Sparte in Westeuropa leitet. Der Markt für E-Autos stehe noch nicht auf eigenen Beinen, sondern hänge überall an staatlichen Subventionen.

Modelle

Jedes zweite neue E-Auto ist ein SUV – Kleinwagen sind in den Statistiken kaum zu finden. Das liegt nicht nur an den Vorlieben der Kunden, sondern auch am Angebot: Die Hersteller haben in den vergangenen Jahren massenweise Klein- und Kompaktmodelle aller Antriebsformen aus ihrer Produktpalette gestrichen. Der kleine e-up! von Volkswagen, eingestellt zum Jahresende, ist das jüngste Beispiel.

Das ist ein Problem, denn die untersten Marktsegmente waren in Europa „einst hyperkompetitive Brutstätten für Einsteigerkäufer“, wie es in einer Studie von S&P Global Mobility heißt.

Heute seien diese Segmente „dünn besiedelt und werden kaum noch vermarktet“, weil sich die Autohersteller mit größeren Wagen „auf der Jagd nach wachsenden Margen“ befänden, so die Analysten.

Von 190 Klein- und Kompaktmodellen 2014 ist das Angebot auf 160 Modelle gesunken. Nur wenige davon gibt es elektrisch. Die Hoffnung liegt auf Renault R5 und Citroën ë-C3, beide angekündigt für 2024, zu Preisen unter 25.000 Euro.

Konkurrenz

Marken aus China wie BYD und MG dürften 2024 noch aggressiver in den europäischen Markt drängen. Die Hersteller können ihre Autos billiger anbieten als hiesige Produzenten, weil sie größere Stückzahlen fertigen, die Batteriezellen teils selbst herstellen und kräftig vom Staat unterstützt werden.

Die EU-Kommission untersucht diese Subventionen gerade, sie wird wohl bis zum Sommer Strafzölle gegen E-Autos aus China verhängen. Das dürfte die dortigen Hersteller etwas bremsen, zumindest im Preiswettbewerb, der für Hochkosten-

Konzerne wie Volkswagen problematisch ist. Die Zölle würden aber auch Tesla, BMW und Dacia treffen, die teils in China für Europa fertigen.

Vorerst bremst auch die Logistik: Der Berliner Auto-Analyst Matthias Schmidt etwa schätzt, dass die Transportkapazität per Schiff zwischen China und Europa derzeit auf 50.000 Autos pro Monat beschränkt ist. Chinesischen Berichten zufolge entsteht dort gerade eine ganze Flotte von Autotransportern, die aber noch nicht einsatzbereit ist.

Vertrauen

Folgt man dem Modell der Beratungsfirma Gartner zur Einführung neuer Technologien, dann steht die Elektromobilität auf Stufe vier von fünf: dem „Pfad der Erleuchtung“, wie die Analysten schreiben. In dieser Phase kommt das Verständnis für die Technologie in der breiten Masse an. Doch das ist nicht einfach, wie die Debatte in Deutschland zeigt.

Gerade hat der Verein Deutscher Ingenieure in einer großen Studie aufgewiesen, dass E-Autos über den gesamten Lebenszyklus in jedem Szenario weniger Klimagase verursachen als vergleichbare Verbrenner – es sei denn, man betreibt sie mit dem jeweils CO₂-intensivsten Strom im Netz. Allein diese Einschränkung hat die Kritik am Elektroauto wieder angeheizt.

„Die Antriebswende hat an vielen Stellen ein Akzeptanzproblem“, sagt Franz Loogen, Chef der Landesagentur für neue Mobilitätslösungen Baden-Württemberg. Dabei stehen Technologiesprünge bevor: Es kommen neue E-Autos mit größeren Reichweiten, geringerem Stromverbrauch und grüneren Batterien.

Ladesäulen

Der Aufbau der Ladeinfrastruktur sorgt für Verunsicherung. An Fernstraßen ist das Netz bereits recht dicht. Doch in Innenstädten haben 45 Prozent der E-Autofahrer häufig Probleme, eine Ladesäule zu finden. 35 Prozent fehlen die Möglichkeiten an Supermärkten oder am Arbeitsplatz.

Das ist das Ergebnis einer aktuellen Umfrage des Marktforschers Dynata im Auftrag des Ladeinfrastruktur-Anbieters Charge X. Demnach nutzen 58 Prozent der E-Autobesitzer eine eigene Wallbox zum Laden. Dieser Anteil wird künftig sinken, wenn zunehmend Fahrer ohne eigenen Stellplatz auf E-Autos umsteigen.

Dann müssen die Ladesäulen funktionieren. „Wir sind aus der Phase heraus, in der die Kunden experimentieren wollen“, sagt Stefan Bratzel vom Center of Automotive Management. „Je breiter die Kundengruppen für Elektroautos werden, desto einfacher muss das Laden funktionieren.“

Tesla habe sich von Anfang an durch sein eigenes Ladenetz einen Vorteil verschafft. Das hätten die deutschen Hersteller zu spät verstanden.