

Das Jahr des Durchbruchs für das Elektroauto

In Deutschland sind 2020 viel mehr elektrifizierte Fahrzeuge verkauft worden – zugleich ist es das schlechteste Autojahr seit 30 Jahren

Michael Rasch, Frankfurt

Das Corona-Jahr 2020 wird in vielerlei Hinsicht in die Annalen eingehen. Dies gilt auch für die Automobilbranche. Gemessen am Absatz von Neufahrzeugen, wird das Jahr 2020 in Deutschland voraussichtlich das schlechteste Jahr seit 1990 und in Europa eines der miserabelsten der letzten Jahrzehnte werden. Zugleich könnten die vergangenen zwölf Monate die Wende für die Akzeptanz des Elektroautos gebracht haben.

Bis Ende November wurden in Deutschland laut Kraftfahrtbundesamt (KBA) 2,6 Mio. Fahrzeuge verkauft, fast 22% weniger als im gleichen Vorjahreszeitraum. Damit dürfte der Absatz im gesamten Jahr aller Voraussicht nach unter 2,9 Mio. Einheiten bleiben. Das hat es letztmals im Jahr 1989 gegeben, stellte damals allerdings einen Rekordwert dar. Seitdem wurden nur in den Jahren der Finanzkrise und der Staatsschuldenkrise 2009 und 2013 weniger als 3 Mio. Autos in Deutschland verkauft. 2019 waren es 3,6 Mio. Wagen. Fast alle Marken verzeichneten in den vergangenen zwölf Monaten Rückgänge zwischen etwa 3% (Fiat) und 71% (Smart); lediglich Tesla verkaufte zwischen Nordsee und Alpen mehr Fahrzeuge (+37%) als 2019.

«Innovationsprämie» wirkt

Ein ähnliches Bild zeigt sich laut dem Branchenverband Acea für ganz Europa. Der Verkauf von Neufahrzeugen in der EU ist um über 25% auf etwa 9 Mio. Einheiten kollabiert. Der starke Rückgang betraf auch die vier grossen Märkte Spanien (-35%), Italien (-29%), Frankreich (-27%) und Deutschland (-22%). In der Schweiz beträgt der Einbruch 25%. Die Ausbreitung der Corona-Pandemie hat im Frühjahr und jetzt wieder im Herbst in vielen Ländern Europas zu einem milden oder harten Stillstand des öffentlichen und gesellschaftlichen Lebens geführt. Vor allem im Frühjahr mussten Autohäuser in vielen Ländern über Wochen schliessen. Darüber hinaus fürchteten viele Konsumenten angesichts der Wirtschaftskrise um ihren Arbeitsplatz oder waren durch Kurzarbeit und andere Massnahmen von geringeren Einkommen betroffen. In einem solchen Umfeld scheut man die Grossinvestition des Autokaufs.

Die Gewinner des Jahres sind elektrifizierte Fahrzeuge. Massive staatliche Unterstützungsmassnahmen wie beispielsweise in Deutschland sowie ein immer grösseres Angebot von Modellen haben zu einem wahren Boom in diesem Segment geführt. Berlin verdoppelte im Sommer die sogenannte Innovationsprämie, also die staatliche Subventionierung von Elektroautos, von 3000 auf 6000 €, was diese preislich attraktiver macht. Zudem wurde zur

Abfederung der Pandemiefolgen in Deutschland die Mehrwertsteuer bis Ende des Jahres generell von 19 auf 16% gesenkt, was vor allem bei grossen Anschaffungen wie Neuwagen ins Gewicht fällt.

Kritik von Umweltschützern

Beobachter rechnen für das gesamte Jahr mit gut 350 000 Neuzulassungen von Elektrofahrzeugen, also reinen Elektroautos und Hybridmodellen mit einer Kombination von Verbrennungsmotor und Batterie. **Dabei legten die reinen Elektrofahrzeuge um über 170% auf 171 000 Einheiten** und Hybride sogar um 310% auf fast 190 000 Fahrzeuge zu. Der kombinierte Marktanteil beträgt inzwischen fast 13% und hat sich damit gegenüber dem Vorjahr in etwa vervierfacht. Für das Jahr 2025 rechnen die Experten des Center of Automotive Management für elektrifizierte Fahrzeuge mit einem Marktanteil von 27% bei den Verkäufen von Neuwagen. Für den Verband der Internationalen Kraftfahrzeughersteller wird 2020 so zum Jahr des Durchbruchs der Elektromobilität in Deutschland.

Der hohe Anteil von Hybridmodellen steht allerdings schon in der Kritik von Umweltschützern. Manche Daten deuten darauf hin, dass die Autos nur wenig elektrisch gefahren werden, sondern vor allem mit dem Verbrennungsmotor. Das ist kaum im Sinne des Erfinders, zumal die Fahrzeuge durch die Batterien deutlich schwerer sind als Autos mit Verbrennungsmotor. Die unerwünschte Nutzung dürfte auch damit zusammenhängen, dass die Hybride in Deutschland laut den Experten von Ernst & Young gerade für Dienstwagenfahrer dank der günstigen Lohnbesteuerung des geldwerten Vorteils hochinteressant sind. Hinzu kommen die anderen genannten staatlichen Förderungen.

Für lange Strecken oder den Dauereinsatz, was bei Dienstwagen häufig vorkommt, sind die Hybride aufgrund der geringen elektrischen Reichweite aber schlecht geeignet. Allerdings braucht die Branche die Modelle, um den Umstieg auf die E-Mobilität trotz den noch mässigen Lademöglichkeiten vorwärtszubringen. Insofern ist die Verteufelung der Hybridmodelle insgesamt wohl eher kontraproduktiv, zumal die elektrische Reichweite mit einer besseren Technik künftig steigt.

Das eigene Auto wird geschätzt

Trotz dem enormen Absatzeinbruch fahren in Deutschland natürlich nicht weniger Autos auf den Strassen, sondern mehr. Der Fahrzeugbestand kletterte laut KBA bis Anfang Oktober auf 48,2 Mio. Personenwagen. Laut dem Center Automotive Research sparen die Deutschen somit selbst in schwierigen Zeiten, wie dem Corona-Jahr 2020, nicht am Automobil. Im Gegenteil, in Pandemiezeiten hänge man sogar stärker am eigenen Auto.

Aus dem NZZ-E-Paper vom 23.12.2020