

INNOVATIONS-PRÄMIE

Die Corona-Pandemie hat eine globale Konjunkturkrise ausgelöst, auch die deutsche Wirtschaftsleistung brach massiv ein. Die Bundesregierung hat ein mehr als 130 Milliarden schweres Konjunkturprogramm auf den Weg gebracht, um die Krise zu überwinden. Eine weitere Förderung der Elektromobilität ist ein Teil davon.



Im Rahmen des Konjunkturpakets zur Bewältigung der wirtschaftlichen Folgen der Corona-Pandemie, das Anfang Juni 2020 von der Bundesregierung beschlossen wurde, ist die sogenannte Innovationsprämie eingeführt worden. Dabei handelt es sich um eine Erweiterung des Umweltbonus.

Der Umweltbonus soll bereits seit Juni 2016 den Verkauf von rein batterieelektrisch betriebenen Elektro-Neuwagen (BEV) und Plug-in-Hybriden (PHEV) in Deutschland stimulieren, und den Austausch der Kfz-Flotte durch klima- und umweltfreundlichere Elektrofahrzeuge fördern. Konkret handelt es sich um eine Subventionierung des Kaufs von solchen Fahrzeugen, wobei die Förderung jeweils hälftig von den Herstellern und dem Bund übernommen wird.

Grundsätzlich sollen alle Autos, die auch bisher vom Umweltbonus profitieren, die Innovationsprämie erhalten: BEV, PHEV und Brennstoffzellenautos (FCEV) sowie entsprechende Gebrauchtfahrzeuge. Bei der Höhe der Förderung – sowohl beim Umweltbonus als auch der Innovationsprämie – wird unterschieden zwischen den verschiedenen Antriebsarten sowie zwei Preisklassen. Ab dem 8. Juli 2020 wurde durch die Innovationsprämie der

Bundesanteil an der Förderung verdoppelt. Der Herstelleranteil bleibt davon unberührt, allerdings geben zahlreiche Marken eigene zusätzliche Rabatte. BEV werden nun insgesamt mit bis zu 9.000 Euro gefördert, für PHEV beträgt die maximal mögliche Förderung 6.750 Euro. Allerdings wurde die Innovationsprämie bis auf den 31. Dezember 2021 befristet.

Die neuen Fördersätze werden zudem rückwirkend auch für alle Fahrzeuge angewendet, die ab dem 4. Juni 2020 zugelassen wurden. Anders als bisher kann der Förderantrag beim BAFA allerdings nicht mehr nach dem Kauf des Fahrzeugs gestellt werden, sondern erst nach dessen Zulassung.

Teil des Corona-Konjunkturpakets ist außerdem die Senkung der Umsatzsteuer von 19 auf 16 Prozent im Zeitraum vom 1. Juli 2020 bis 31. Dezember 2020. Dadurch erhalten die Käufer eine weitere „Ersparnis“ beim Kauf von Elektroautos.

Indirekt wird darüber hinaus der Kauf noch durch zusätzliche staatliche Maßnahmen für Kunden attraktiver gestaltet. Zwar hat der Bund ausdrücklich die Kombination der Innovationsprämie

DETAILS DER INNOVATIONSPRÄMIE

	Bundesanteil	Herstelleranteil	Kaufprämie insgesamt
ÜBERSICHT FÜR ELEKTROFAHRZEUGE BIS 40.000 € NETTOLISTENPREIS			
Batteriefahrzeug	6.000 € (bisher 3.000 €)	3.000 €	9.000 € (bisher 6.000 €)
Plug-In-Hybrid	4.500 € (bisher 2.250 €)	2.250 €	6.750 € (bisher 4.500 €)
ÜBERSICHT FÜR ELEKTROFAHRZEUGE ÜBER 40.000 € NETTOLISTENPREIS			
Batteriefahrzeug	5.000 € (bisher 2.500 €)	2.500 €	7.500 € (bisher 5.000 €)
Plug-In-Hybrid	3.750 € (bisher 1.875 €)	1.875 €	5.625 € (bisher 3.750 €)

Quelle: Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle

mit Förderungen der Elektromobilität etwa durch die Bundesländer zunächst noch untersagt, doch dieses Kumulationsverbot soll erstens demnächst aufgehoben und zweitens galt die bedeutsamste Maßnahme bereits, die parallel zur Innovationsprämie finanziell entlastend für größere Neuwagen-Käufergruppen wirkt:

Halber Steuersatz für pauschale Versteuerung privat genutzter Dienstwagen

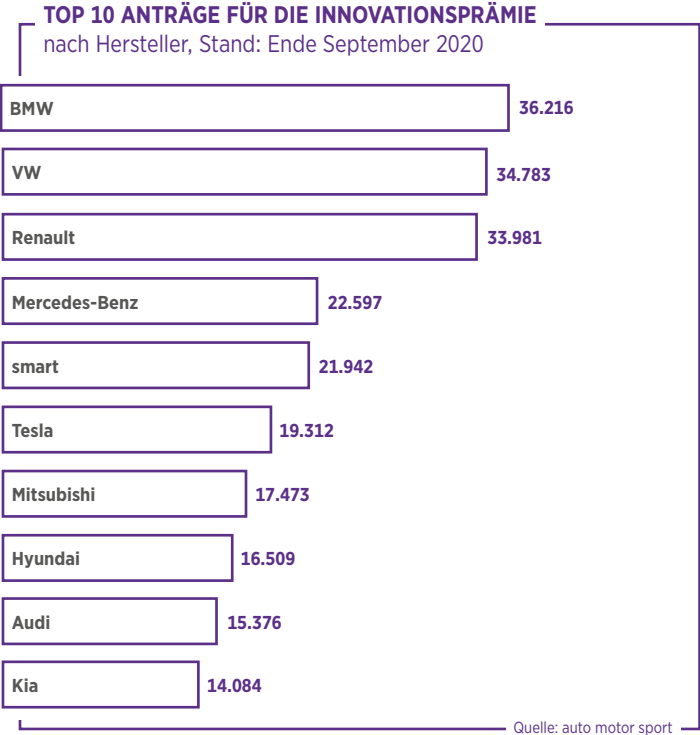
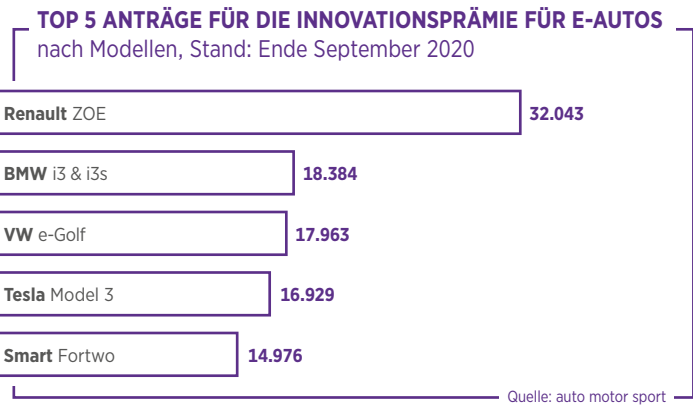
Die umgangssprachlich als "Dienstwagenprivileg" bezeichnete niedrige Pauschalbesteuerung privat genutzter Dienstwagen betrifft in Deutschland den Großteil der Fahrer eines Firmenwagens, auf die hierzulande laut Kraftfahrbundesamt (KBA) zusammengerechnet 63,6 Prozent aller Neuwagenverkäufe entfallen. Dabei wird monatlich 1,0 Prozent des Fahrzeug-Listenpreises als geldwerter Vorteil vom Nutzer des Fahrzeugs versteuert. Ab dem 01.01.2020 halbierte sich dieser Steuersatz für BEV und PHEV auf pauschal 0,5 Prozent.

Wirkung der Innovationsprämie

Schon bevor die Bundesregierung die Förderung alternativer Antriebe im Zuge des Corona-Konjunkturpakets durch die Innovationsprämie kräftig erhöhte, stieg die Zahl der Förderanträge – zum Erhalt des Umweltbonus – massiv. Wie das Bundeswirtschaftsministerium mitteilte, wurden von Jahresbeginn 2020 bis Juli 69.606 Anträge gestellt, fast 80 Prozent mehr als im Vorjahreszeitraum.

Im September 2020 wurden laut KBA 41.353 Elektrofahrzeuge neu zugelassen. Der Zuwachs gegenüber dem Vorjahresmonat beträgt 337 Prozent. Die Neuzulassungen von BEV stiegen um 260 Prozent auf 21.188 Einheiten. Außerdem wurden fast fünf Mal so viele PHEV wie im Vorjahresmonat neu zugelassen. Das Kraftfahrbundesamt registrierte 20.127 neue PHEV (plus 464 Prozent). Meistgeförderte Marke ist aktuell BMW mit einer sehr breiten E-Modellpalette, meistgefördertes Fahrzeug der Renault Zoe.

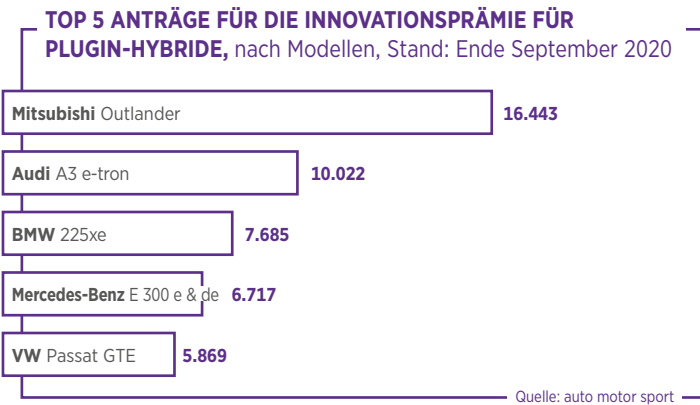
Einordnung: Da die höhere Förderung erst ab 8. Juli galt, ist die Rekord-Zunahme von BEV- und PHEV-Fahrzeugen im Jahr 2020 bisher wohl vor allem auf die halbierte Firmenwagen-Besteuerung und die bereits bestandene Förderung zurückzuführen.



Mit Blick auf den Gesamtmarkt lässt sich aktuell noch keine eindeutige Aussage über die Wirkung der Innovationsprämie treffen. Zum Teil resultieren die steigenden Zulassungszahlen noch von Käufen aus der Zeit vor Bekanntwerden der Prämie. Aber im Bereich der BEV-Klein- und Kompaktwagen zeigt sich bereits eine durch die Förderung angeregte sprunghafte Nachfrage. Diese führte sogar dazu, dass manche Modelle ausverkauft waren und vorübergehend aus dem Angebot genommen wurden.

Eine größere Wirkung dürfte die Innovationsprämie daher durchaus auch insgesamt noch im zweiten Halbjahr 2020 entfalten. Reinhard Zirpel, Präsident des Verbandes der Internationalen Kraftfahrzeughersteller (VDIK) geht davon fest aus und sagt: „Es ist vor allem die Innovationsprämie, die dem Markt zu diesem enormen Zuwachs verhilft.“

Während sich das Elektro-Segment bis zum September äußerst positiv entwickelte, sieht es beim Gesamtmarkt anders aus: In den ersten neun Monaten des Jahres betrug der Rückgang zum Vorjahr 25,5 Prozent, es wurden 2,04 Millionen Pkw neu zugelassen. Zuletzt drehte sich der Trend allerdings wieder: Der deutsche Pkw-Markt verzeichnete im September 2020 mit 265.227 Neuzulassungen ein Plus von 8,4 Prozent gegenüber dem Vorjahresmonat.



Kritische Betrachtung der Innovationsprämie

Die ökologische Wirkung der Innovationsprämie ist keinesfalls eindeutig positiv zu beurteilen. Gerade Dienstwagenfahrer nutzen die „Ersparnis“ vielfach, um einen PHEV zu kaufen. PHEV haben nach Angaben der Bundesregierung seit dem Start des Umweltbonus einen Anteil von rund 36 Prozent an der Förderung. Speziell bei diesen PKW mit zwei Antrieben liegt der Verdacht nahe, dass vor allem Inhaber einer Firmen-Tankkarte überwiegend mit dem Verbrenner des PHEV unterwegs sind und die elektrische Reichweite nicht voll ausgenutzt wird. Berichtet wurde in Fachmedien mehrfach über diesen Effekt, statistisch verifizieren lässt er sich bislang allerdings nicht, da entsprechende Daten aus Firmenfuhrparks nicht veröffentlicht wurden. Umweltschützer, die den PHEV als Übergangstechnologie schon länger kritisieren, machen sich unter anderem dafür stark, dass eine Hybridförderung generell vom Nachweis einer entsprechenden Lademöglichkeit mit Ökostrom abhängig gemacht wird.

Auch wenn man vermuten darf, dass die Autoindustrie um diese Problematik weiß, so ist doch von dieser Seite keine schnelle Abhilfe zu erwarten. Den Herstellern drohen nach neuesten EU-Plänen schon bald weiter verschärfte Emissionswerte, deren Überschreitung erstmals seit diesem Jahr mit hohen Geldstrafen belegt wird. Da diese Verbrauchswerte über die gesamte verkaufte Flotte einer Marke ermittelt wird, hilft der Industrie jedes BEV und PHEV, den Emissionsdurchschnitt zu drücken. Wobei vor allem Marken mit einem hohen Anteil an großen und schweren SUV (im Gegensatz zu verbrauchsärmeren Kleinwagen) betroffen sind.

Ein weiterer Kritikpunkt von Umweltschützern und Ökonomen: Die Innovationsprämie würde den CO₂-Ausstoß in Deutschland nicht senken. Im Gegenteil, der könnte sogar um ein Prozent steigen, so das Ergebnis der Denkfabrik ICCT, die den Dieselskandal vor fast fünf Jahren aufgedeckt hat. Hintergrund ist u.a. der deutsche „Strommix“ mit dem E-Auto-Akkus geladen werden, und der auch dank seines Kohleanteils bei der Erzeugung von 37,5 Prozent CO₂-intensiv ist.

Die Klimaschutz-Effekte einer Abwrackprämie seien nach ihren Berechnungen „relativ wirkungslos“, heißt es auch vom Kieler Instituts für Weltwirtschaft (IfW). „Es werden nur sehr wenige Treibhausgasemissionen eingespart, selbst wenn sich im Idealfall alle Nutzer der Prämie für ein Elektroauto entscheiden würden“, sagt IfW-Ökonom Ulrich Schmidt. Zudem benachteilige der Staat mit der einseitigen und massiven Förderung der Elektromobilität alternative Antriebskonzepte, die sich möglicherweise später als vorteilhafter erwiesen.

Kritik kommt darüber hinaus – wenig überraschend – auch aus der Mineralölwirtschaft, die sich ausnahmsweise mit der der Fahrradfahrer-Organisationen deckt: Die Fokussierung auf die Elektromobilität nur beim PKW sei angesichts des geforderten zukünftigen Mobilitätsmix zu einseitig, heißt es. Umweltfreundliche Synthetische Kraftstoffe und E-Fuels würden ignoriert.

E-Bikes oder Abos fürs Bahnfahren seien ebenfalls förderwürdig, erklärte der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC). Vom Verkehrsclub Deutschland, dem Autoclub ACE, dem Fahrgastverband Pro Bahn, dem Zweirad-Industrie-Verband und der Verbraucherzentrale Bundesverband hieß es ergänzend, mit der reinen E-Auto-Prämie werde die Chance vertan, Deutschland für einen intelligenten Verkehrsmix zu begeistern. Auch der Kauf eine E-Lastenrads oder eines ÖPNV-Abos scheitere bei vielen Menschen am Geld.

Die Regierung fördere des Weiteren die falschen Elektroautos. Diese Förderpolitik ginge sogar zu Lasten von sinnvollen Alternativen, merkt Wirtschaftswissenschaftler und Energienetz-Experte Prof. Lorenz Jarass an. Für den Umweltschutz zielführender seien Elektroautos mit einer für den Alltag ausreichenden kleinen Batterie und – im Gegensatz zum Verbrenner-Hybridauto – einem kleinen Verbrennungsmotor, dem „Range Extender“, der nur im Notfall die Batterie lädt und deshalb nur einen kleinen Tank benötigt. Bei solchen Fahrzeugen entfällt der zweite Antriebsstrang, was Gewicht und Kosten reduziert, aufgrund der Bauart ist ihr überwiegender Elektrobetrieb zudem sichergestellt. Benziner mit „Range Extender“ waren etwa der Opel Ampera der ersten Generation (2013) oder der BMW i3 (ab Modelljahr 2013). Dass solche Modelle von den Herstellern nicht mehr angeboten werden, könnte auch eine Folge der Umwelt- und Innovationsprämie sein, die diese Bauart benachteiligt. BMW bietet den i3 mit Range Extender seit November 2018 nur noch in den USA an. Aus Sicht der Verbraucher sowie aus Perspektive des Autohandels gestaltet sich die Innovationsprämie in der Praxis komplex. Das Antragsverfahren beim BAFA musste inzwischen vereinfacht werden, weil es einen Antrags- und Bearbeitungsstau gab. Aus Sicht potenzieller Käufer hemmen zudem lange Lieferzeiten auf Seiten der Hersteller sowie eine Corona-bedingt immer noch problematische Situation bei vielen KFZ-Zulassungsstellen eine rasche Kaufentscheidung.

Aus dem KFZ-Handel kommt Kritik an der Prämiegestaltung, die große Teile des Bestandes an Gebraucht-Elektroautos quasi über Nacht entwertet, weil sie ohne die neue Förderprämie zum zuvor kalkulierten Preis nur schlecht verkaufbar sind. Ein Problem, das sich indirekt auch negativ auf die Restwertprognosen bald abzugebender Elektroautos auswirken dürfte.

Der Hintergrund: Die Umweltprämie wird zwar nicht nur für Neufahrzeuge gezahlt, sondern auch bei der Zweitveräußerung, beim Weiterverkauf. Das heißt, auch junge gebrauchte Elektrofahrzeuge können die Umweltprämie kassieren. Aber die Voraussetzungen sind komplex: Der Wagen wurde am 4. November 2019 oder später innerhalb der EU erstzulassen (generell gilt ein maximales Alter von zwölf Monaten), er ist noch nicht mehr als 15.000 Kilometer gelaufen und wurde noch nicht gefördert. Nur unter diesen Voraussetzungen erfolgt eine Förderung in Höhe der Zuschüsse für Neufahrzeuge. Allerdings gibt es auch noch eine prozentuale Preisgrenze, die der Gebrauchte nicht überschreiten darf.

* Es gibt durchaus Herstellerangaben zur Reichweite, die größere Werte aufweisen. Zum Teil beziehen sich diese Angaben allerdings auf Testmodelle oder auf Laborbedingungen. Der ADAC führte die Reichweitentests unter realistischen Bedingungen durch.

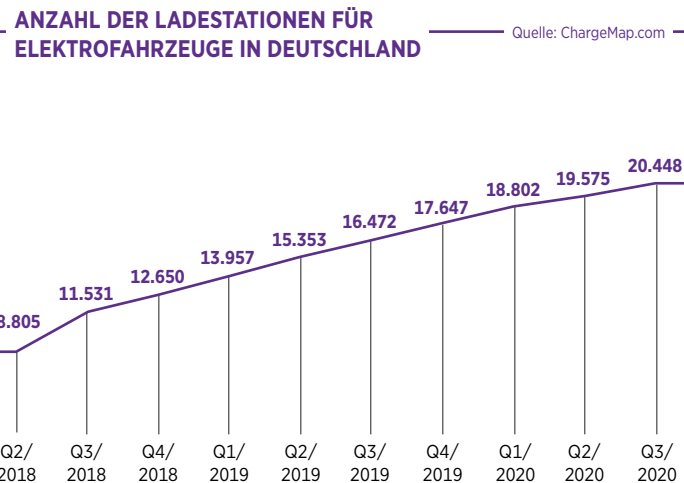
Herausforderungen bei der Elektromobilität

Zu den am häufigsten diskutierten Themen rund um BEV zählen seit vielen Jahren die Ladeinfrastruktur und Reichweite der Fahrzeuge. Wie relevant diese Argumente im Mobilitätsalltag der meisten Menschen aber sind, kann kritisch hinterfragt werden, wenn man bedenkt, dass der Großteil der PKW-Fahrer in Deutschland täglich deutlich weniger als 100 Kilometer zurücklegt.

In puncto Reichweite sind – im Vergleich etwa zu BEV des Modelljahrgangs 2012 – zudem enorme Zuwächse gelungen, die hauptsächlich auf Fortschritte in der Batterietechnologie zurückzuführen sind. Kam ein Nissan Leaf im Jahr 2012 im Alltag gerade einmal 130 Kilometer weit mit einer Akkuladung, so sind es beim aktuellen Modell des global betrachtet meistverkauften Elektroautos laut ADAC Ecotest 300 Kilometer. Spitzenmodelle von Kia und Tesla schaffen zwischen 379 und 451 Kilometer.* Entsprechende Routen- und Ladeplanung vorausgesetzt, sind mit diesen Fahrzeugen Langstrecken- und Urlaubsfahrten problemlos durchführbar.

Da die Batterie mit etwa einem Drittel der Gesamtkosten das teuerste Bauteil eines BEV darstellt, fällt die Reichweite in der unteren Preisklasse, wo kleinere, weniger teure Akkus verbaut werden, allerdings mit 100 (Smart Forfour) bis 243 Kilometer (Renault Zoe) deutlich geringer aus. Diese Fahrzeuge eignen sich – entsprechende Lademöglichkeiten zuhause und/oder beim Arbeitgeber vorausgesetzt – aber ebenfalls für viele Berufspendler oder als Zweitwagen, der im (sub)urbanen Umfeld eingesetzt wird.

In der Realität gestaltet es sich heute so, dass die meisten Fahrer von Elektroautos ihre Akkus zuhause oder beim Arbeitgeber aufladen. Dies spricht dafür, dass Reichweite und Infrastruktur für die meisten Fahrer heute kein allzu großes Problem sind. Zugleich wird die Sinnhaftigkeit massiver Investments in eine landesweite Ladeinfrastruktur vor diesem Hintergrund kontrovers diskutiert. Die in den vergangenen Jahren zum Thema Lademöglichkeiten publizierten Studien liefern dazu kein einheitliches Bild. Häufig genannt wird aktuell – nicht zuletzt von der Autoindustrie – in diesem Zusammenhang das Argument, eine engmaschige Versorgung mit Lademöglichkeiten sei Voraussetzung für einen erfolgreicherer Verkauf von BEV und PHEV. Der Staat fördert den Aufbau der Ladeinfrastruktur mit Zuschüssen seit dem Jahr 2017, im Juni 2020 wurde das Förderprogramm aufgestockt.

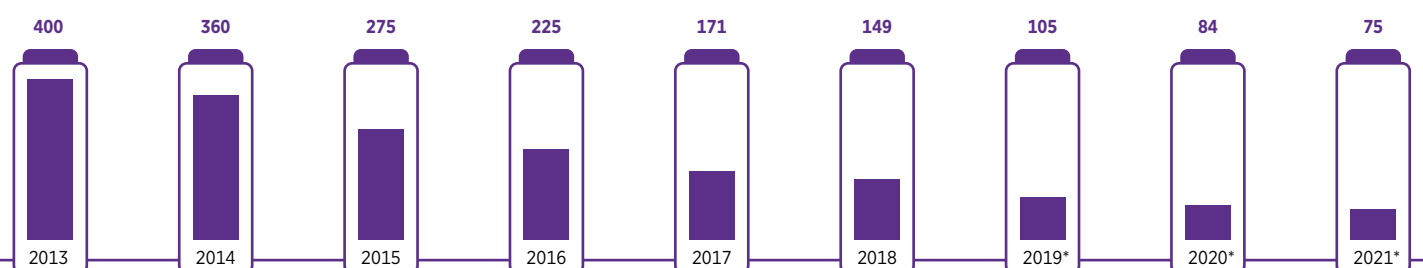


Im Zuge des Corona-Konjunkturpakets werden in den Ausbau moderner und sicherer Ladesäuleninfrastruktur sowie die Förderung von Forschung und Entwicklung im Bereich der Elektromobilität und der Batteriezellenfertigung zusätzlich 2,5 Milliarden Euro investiert. Zu diesem Zeitpunkt gab es nach Angaben des BMVI rund 26.500 öffentliche Ladepunkte für rund 314.000 Elektro-PKW.

Darüber hinaus verkündete das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur Anfang Oktober, dass künftig auch private Ladestationen gefördert werden. Privatpersonen, Wohnungseigentümergeinschaften sowie Wohnungsunternehmen und Genossenschaften bekommen eine Förderung von 900 Euro für den Kauf und Einbau einer fabrikneuen, nicht öffentlich zugänglichen Ladestation. Gefördert wird darüber hinaus auch der elektrische Anschluss. Bedingung für die Förderung ist, dass der Strom allerdings zu 100 Prozent aus erneuerbaren Energien stammen muss. Förderanträge können ab 24. November bei der staatlichen KfW-Bank gestellt werden.

Wichtig in diesem Zusammenhang ist ebenfalls der Aspekt, dass viele Fahrer das Argument Reichweite emotional überbewerten. Studien zeigen, dass etwa klassische Pendlerfahrzeuge nur rund eine Stunde pro Werktag bewegt werden, und im Durchschnitt nicht weiter als etwa 17 Kilometer fahren. Nur rund fünf Prozent aller Fernpendler fahren täglich weiter als 50 Kilometer mit dem PKW. Letztlich könnte dieser unrealistische Wunsch nach „unbegrenzter Reichweite“ das BEV in den kommenden Jahren zu einem klassischen Zweitwagen stempeln.

WELTWEITE PREISENTWICKLUNG FÜR LITHIUM-IONEN-BATTERIEN, in Euro/kWh



Fokusbranche

Automotive

Die Autoindustrie ist eine deutsche Schlüsselbranche. Sie erwirtschaftete im Jahr 2019 mit 832.800 Beschäftigten 436 Milliarden Euro Umsatz. Mit Forschungsausgaben von jährlich 45 Milliarden Euro, die deutlich über denen der Branchen Elektrotechnik, Maschinenbau und Chemie liegen, wird die Bedeutung der Branche und die der Zulieferer deutlich.

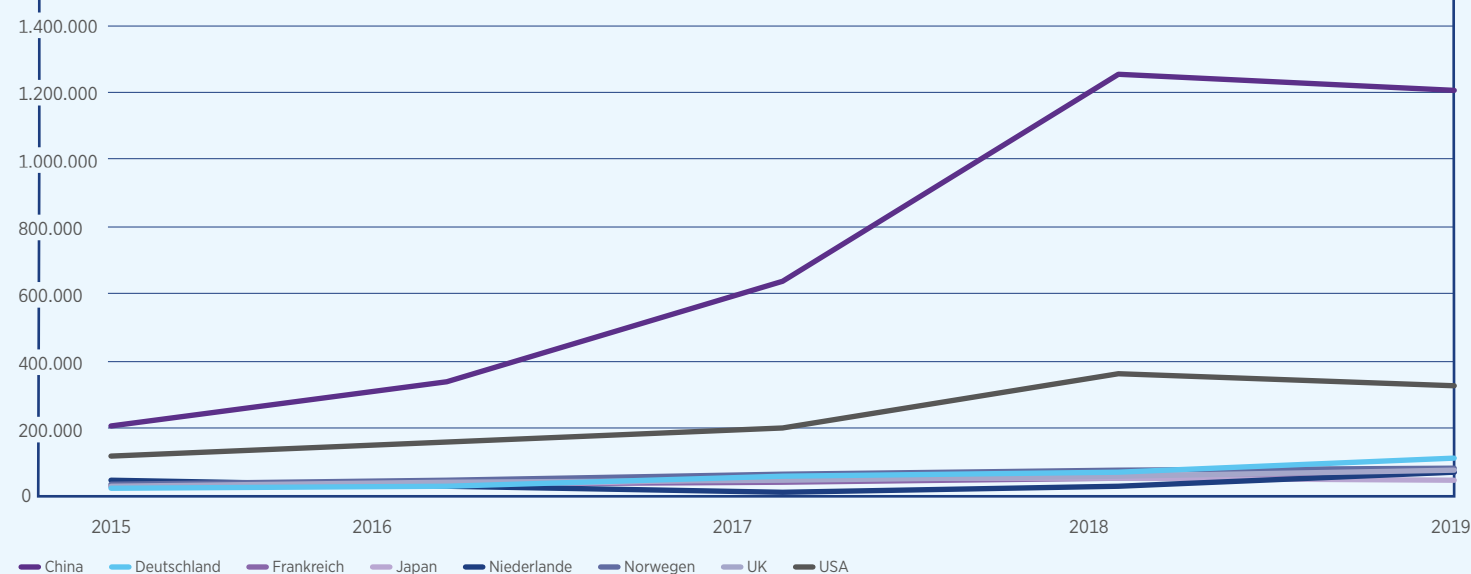
Mit der Innovationsprämie unterstützt der Staat die Autohersteller, und damit indirekt die noch stärker kriselnden Autozulieferer, damit diese den Anschluss an die Zukunftstechnologie Elektromobilität nicht verpassen. Zudem steht die Politik durch EU-Vorgaben beim Klimaschutz unter Druck. Um die Klimaziele 2030 zu erreichen, sind bis dahin sieben bis zehn Millionen Elektroautos in Deutschland notwendig.

Die deutsche Automobilwirtschaft profitiert durchaus von der Innovationsprämie bzw. dem Umweltbonus. Beispielsweise sind im August 2020 mit 22.241 Anträgen zur Innovationsprämie die höchste Zahl seit Einführung des Umweltbonus im Juni 2016 gestellt worden. Auch der Vormonatsrekord (19.993 Anträge) wurde deutlich übertroffen.

Damit steigt die Gesamtzahl der Anträge, die beim BAFA gestellt wurden, auf 257.046. Davon entfallen 161.164 auf reine Elektroautos, 95.718 auf Plugin-Hybrid-Modelle und 164 auf Brennstoffzellenfahrzeuge.

ENTWICKLUNG DER WELTWEITEN NEUZULASSUNGEN VON ELEKTRO-PKW (BEV & PHEV)

Quelle: Zentrum für Sonnenenergie- und Wasserstoff-Forschung Baden-Württemberg



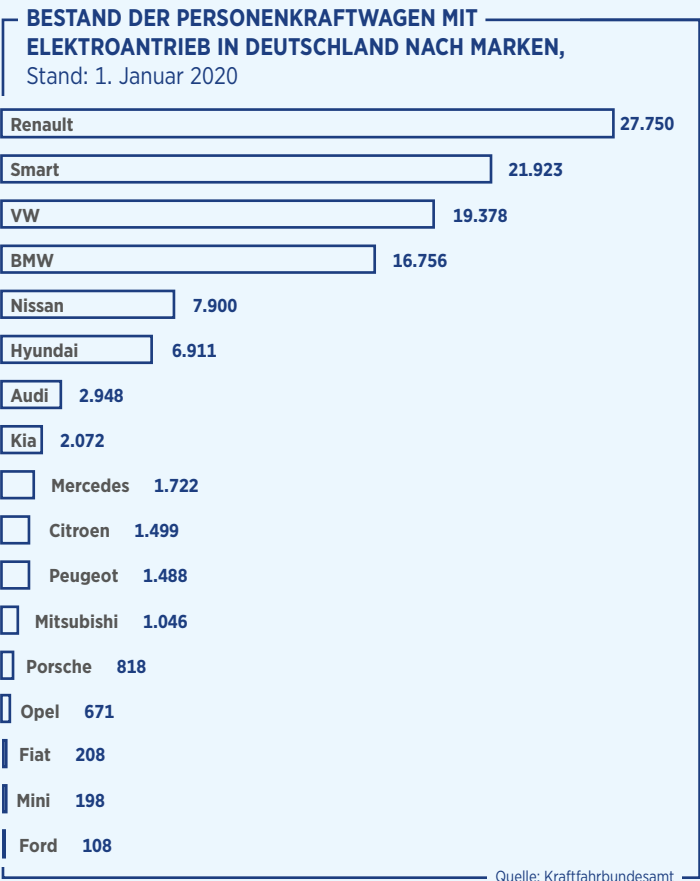
Von diesen Anträgen profitieren auch, wenn auch nicht ausschließlich, deutsche Hersteller. Denn bei einem Blick auf die Marken- und Typ-Verteilung bei den Anträgen fällt auf, dass nicht etwa Elektroauto-Pionier Tesla hier in Führung liegt, sondern im Wesentlichen die Unternehmen BMW, Renault und Volkswagen. Der Renault Zoe hat sich als meistgefördertes Elektroauto in Deutschland durchgesetzt.

Demgegenüber behauptet sich BMW als die Marke mit den insgesamt meisten geförderten – Basis ist der Umweltbonus – Fahrzeugen. Dazu trägt neben dem anhaltenden Erfolg des BMW i3 auch die mit Nachdruck betriebene Modellpolitik der PHEV-Fahrzeuge bei. VW war im August auf Rang zwei der meistgeförderten Marken aufgestiegen.

Gerade mit Blick auf die Innovationsprämie drängt sich jedoch der Eindruck auf, dass trotz monatelanger Diskussionen um deren Ausgestaltung Teile der Autoindustrie letztlich überrascht und teilweise schlecht vorbereitet waren. So musste z.B. Volkswagen den VW E-Up als kleinstes und preiswertestes Elektroauto des Konzerns aus dem Verkauf nehmen, weil es in kurzer Zeit eine Vielzahl von Bestellungen gab. Mit der ungewöhnlichen Maßnahme will der Autohersteller vermeiden, dass der Kleinwagen für die Kunden schlussendlich teurer wird, als zunächst beworben. Denn die Innovationsprämie ist nur auf zugelassene Fahrzeuge anwendbar. Modelle, die zwar bestellt wurden, aber nicht rechtzeitig produziert und ausgeliefert werden können, fallen aus der Förderung. Der VW E-Up hat nach Angaben von VW derzeit eine Lieferzeit von 16 Monaten. Eine ähnliche Entwicklung gab es im Jahr 2009 im Rahmen der Abwrackprämie, von der sehr stark Importmarken mit hohem Kleinwagenanteil im Modellangebot profitierten. Diesmal profitieren im Privatkundenmarkt vor allem die (preiswerten) Marken, die überhaupt rechtzeitig liefern können, wie etwa Hyundai, Renault und Kia. Bei allen anderen Marken sind die Lieferzeiten mittlerweile so lang, dass eine rechtzeitige Zulassung zum Erhalt der Innovationsprämie unwahrscheinlich ist.

In jedem Fall steigt jedoch im Zuge dieser Förderung die Anzahl an Elektrofahrzeugen in Deutschland. Seit Jahresbeginn 2020 wurden in Deutschland 204.251 Elektrofahrzeuge neu zugelassen (plus 175 Prozent). Dazu zählen rein batteriebetriebene Elektroautos, Plug-In-Hybride und Brennstoffzellenfahrzeuge. Sie erreichten in den ersten neun Monaten 2020 einen Anteil am Gesamtmarkt von etwa zehn Prozent, nach rund drei Prozent im Jahr 2019.

Der weltweit bestimmende Markt für Elektromobilität ist hingegen China. Dort wurden im Jahr 2019 etwa 1,2 Millionen Elektroautos verkauft und somit mit deutlichem Abstand weltweit die meisten. Der zweitwichtigste Markt sind die USA (ca. 324.000 verkaufte Fahrzeuge). Die größten Zuwächse konnten in den Niederlanden verzeichnet werden (150 Prozent), gefolgt von Deutschland (61 Prozent).



Experteneinschätzung von BearingPoint

Die Innovationsprämie E-Mobilität und ihre Wirkung auf den Markt

Die Verkäufe von E-Fahrzeugen steigen zwar weltweit stark an, doch insbesondere in Deutschland sind elektrisch betriebene Neuwagen noch die Ausnahme. Mehr als neun von zehn (91 Prozent) aller verkauften Neuwagen im Jahr 2019 waren mit Benzin- oder Dieselmotoren angetrieben. Lediglich 1,8 Prozent der Verkäufe hierzulande waren rein elektrische Fahrzeuge – sogenannte Battery Electric Vehicle (BEV). Das zeigte bereits unsere Marktübersicht „Electric Market Overview 2020“.

Damit hinkt Deutschland im internationalen Vergleich beim Absatz von E-Fahrzeugen stark hinterher. Norwegen nimmt mit einem BEV-Marktanteil von 42 Prozent die führende Position ein, gefolgt von den Niederlanden mit 14 Prozent. Danach kommen im Ranking die USA sowie China mit jeweils rund 5 Prozent. Deutschland landet im weltweiten Vergleich nur auf Platz 13. Dabei ist das Potenzial für BEV in Deutschland hoch, wie ein Blick auf den deutschen Absatzmarkt zeigt. Im Jahr 2019 wurden in Deutschland mit 3,6 Millionen die höchste Anzahl neuer Pkw in Europa registriert.

Wie die Marktübersicht von BearingPoint zeigt, muss Deutschland in puncto E-Fahrzeuge aufholen, um im internationalen Wettbewerb zu bestehen. Dass beispielsweise staatliche Fördermaßnahmen in der Entwicklung des E-Automarktes eine entscheidende Rolle spielen, zeigt sich an dem europäischen Vorreiter Norwegen – wo E-Mobilität stark staatlich gefördert wird.

Zudem sind die europäischen sowie die weltweit definierten Klimaschutzziele ein Grund für die steigende Bedeutung des E-Automarktes. Das Pariser Klimaschutzübereinkommen sowie die CO₂-Emissionsziele der Europäischen Union gelten daher als Treiber für den E-Automarkt. Denn die Autohersteller müssen diese Vorgaben berücksichtigen – oder ihnen drohen empfindliche Strafen.

Im ersten Eindruck scheint die Innovationsprämie eine positive Wirkung auf die Transformation hin zu neuen Antriebstechnologien und das damit verbundene Ziel einer CO₂-reduzierten Mobilität zu haben. Im September 2020 erzielten BEV und PHEV bereits 15,6% der gesamten Neuzulassungen – und das trotz der begrenzten Verfügbarkeit der Modelle. Das Ausmaß wird sich jedoch erst im kommenden Jahr zeigen, wenn die vollelektrischen Fahrzeuge (BEV) und Plug-In-Hybride (PHEV) alle zugelassen wurden, die seit Ankündigung der Prämie bestellt wurden. Die meisten Modelle haben Lieferzeiten von annähernd einem Jahr oder darüber hinaus, so dass sich der Effekt auf die Zulassungsstatistik erst verzögert bemerkbar machen wird.

Für die Automobilbranche ist die Innovationsprämie kurzfristig jedoch keine allzu große Hilfe. Momentan leben sowohl die Automobilhersteller wie auch Zulieferer und Händler noch mehrheitlich vom Verkauf von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren (die immer noch den wesentlichen Marktanteil haben). Die aktuell

von vielen Unternehmen angekündigten Stellenstreichungen und Standortschließungen verdeutlichen diese Abhängigkeit. Nichtsdestotrotz ist die Innovationsprämie wichtig, um der Branche in eine wettbewerbsfähige Zukunft zu verhelfen. Sowohl die Wünsche der Kunden, als auch die Modellpalette der deutschen Hersteller waren bislang immer noch stark an immer größeren und immer stärkeren Fahrzeugen mit Benzin- oder Dieselmotoren orientiert. Unsere Ende letzten Jahres durchgeführte Umfrage zur Mobilität 2045 zeigte im vergangenen Jahr allerdings auch sehr deutlich, dass beim Thema Mobilität der Zukunft die Wünsche der Deutschen und ihre realistischen Erwartungen an unsere Fortbewegung im Jahr 2045 weit auseinander gehen. 80 Prozent hielten es demnach nicht für wahrscheinlich, dass sich Elektromobilität im städtischen Verkehr durchsetzen wird, obwohl sich das rund ein Drittel der Bevölkerung (31 Prozent) bereits wünschten. Hier fördert die Innovationsprämie sicher ein erstes Umdenken in Richtung einer neuen, auf mehr Nachhaltigkeit abzielenden Mobilität.

Zukunft der Elektromobilität

Wer saubere Städte und klimafreundliche Fortbewegung will, muss zumindest kurz- und mittelfristig auf Elektromobilität setzen. Eine ausreichende Aufklärung und vor allem Investitionen in den technischen Fortschritt sind die Grundlage, um die Elektromobilität massentauglich zu machen. Ob allerdings die batteriebetriebene Elektromobilität der Schlüssel für eine langfristig zukunftsfähige, nachhaltige Mobilität ist, bleibt zu diskutieren. Momentan scheint es, dass zumindest am Elektroantrieb und der daraus resultierenden wesentlich weniger komplexen Konstruktion von Automobilen kein Weg vorbeiführt. Die Frage nach der Energieversorgung und -speicherung wird sich dagegen erst zukünftig nachhaltig beantworten lassen. Viele angekündigte Innovationen, von neuen Batterietechnologien bis hin zu wasserstoffbetriebenen Brennstoffzellenfahrzeugen sind aktuell noch nicht im flächendeckenden Serieneinsatz.

Auch Verbrennungsmotoren werden sicherlich noch lange eine Rolle spielen. Auch wenn erste Länder in Europa für 2035 bereits Zulassungsstopps für Neufahrzeuge ins Spiel bringen, sind bis dahin immer noch zwei bis drei Fahrzeuggenerationen konventionell auf dem Markt. Und mit Blick auf die weltweiten Märkte wird es sicherlich noch lange darüber hinaus Notwendigkeiten außerhalb der industrialisierten Länder geben, die eine relevante Nachfrage nach konventioneller Mobilität mit sich bringen. Eventuell wird es bis dahin aber auch noch einen Durchbruch hinsichtlich alternativer, synthetischer Treibstoffe geben. Die Forschung dazu läuft auf Hochtouren.

Die Automobilbranche wird deshalb in den nächsten Jahren nicht umher kommen, mehrere Eisen im Feuer zu halten. „Das eine tun, das andere nicht lassen“ – das ist die Devise, mit der Hersteller und Zulieferer umgehen werden müssen. Gleichzeitig muss mit Vollgas in die Elektromobilität investiert werden: : Die Fahrzeu-

ge brauchen sowohl wesentlich mehr Reichweite, um Verbrennungsmotoren wirklich vollständig ersetzen zu können, als auch müssen BEVs flächendeckend bereitgestellt werden können. Momentan sind viele Modelle nur mit sehr langen Wartezeiten verfügbar, selbst wenn Kunden sie kaufen wollen.

Auswirkungen der Elektromobilität

Bei der Diskussion um Elektromobilität wird häufig vergessen, dass ein höherer Marktanteil von BEV- und PHEV-Fahrzeugen auch weitere Konsequenzen nach sich zieht. Das gilt dement-sprechend auch für die Innovationsprämie, die zwar den Absatz fördern will, aber erst einmal außen vor lässt, dass vor allem das Zusammenspiel mit der Infrastruktur und den entsprechenden Lademöglichkeiten Elektromobilität wirklich nutzbar macht.

Viele kennen die Geschichte von Bertha Benz, die in den 80er Jahren des 19. Jahrhunderts die Überlegenheit des Automobils demonstrieren wollte. Den Treibstoff dafür musste sie in der Apotheke kaufen, an ein flächendeckendes Tankstellennetz war über Jahrzehnte noch nicht zu denken. Ähnlich fühlt sich heute man-cher BEV-Fahrer, der mit fehlenden oder nicht funktionierenden Ladesäulen konfrontiert ist – wie auch mit einem Wirrwarr an Anbietern und Abrechnungsmodellen.

Dass hier ein dringender Nachholbedarf besteht, hat inzwischen auch die Politik erkannt und eine Förderung für private Wallbo-xen angekündigt. Auch wenn das im städtischen Umfeld vielen Mietern nicht direkt weiterhilft, ist das zumindest ein notwendi-ger Schritt in die richtige Richtung.

Darüber hinaus liegt ein großer Innovationsbedarf auch noch im Dienstleistungsumfeld. Eine BearingPoint Umfrage unter Fuhr-park- und Flottenmanagern von Unternehmen zeigt, dass hohe Investitionskosten und fehlende Angebote am Markt die größten Barrieren für die Umstellung von Firmenfuhrparks auf Elektro-mobilität sind. Hier sind insbesondere die Leasinganbieter ge-fragt. Sie müssen ihren Firmenkunden ein Angebot schnüren, mit dem diese ihren Mitarbeitern ein attraktives Modell anbieten können – von der Ladelösung bis hin zum Abrechnungsprozess.

BearingPoint Empfehlungen zur Elektromobilität

Elektromobilität mit vollelektrischen Fahrzeugen und Plug-In-Hy-briden ist gerade auf dem Sprung, ein marktrelevanter Faktor in der Automobilindustrie zu werden, mit stark positiver Tendenz. Für die Automobilindustrie steckt dahinter nicht weniger als die größte technische Disruption seit über 100 Jahren und das Rennen um die Technologieführerschaft ist bereits voll im Gange. Bislang hat die deutsche Automobilindustrie sich zwar weitestgehend schwergetan, ihren globalen Führungsanspruch auch für Zukunfts-technologien zu behaupten – doch es bewegt sich etwas. Auch in den Modellpaletten der Hersteller sind zunehmend Elektro- und Hybridfahrzeuge mit wirklicher Marktrelevanz zu finden. Das Kri-senjahr 2020 kann dabei eine gute Weichenstellung sein, den Blick in Richtung Zukunft zu lenken.

Für die deutsche Automobilindustrie bedeutet das:

- ▶ Produktionskapazitäten für Elektromobilität (BEV und PHEV) auch in der benötigten Menge bereitstellen: Aktuell kann für einige Modelle das Kundeninteresse nicht oder nur mit sehr langen Lieferzeiten gedeckt werden.
- ▶ Reichweiten von Elektrofahrzeugen müssen erhöht werden: Heute passen tatsächliche und theoretische Reichweite oft nicht zusammen. Wenn BEVs nicht nur von einzelnen Enthu-siasten und als Zweitfahrzeug gefahren werden sollen, kann eine größere Reichweite helfen, psychologische Hürden bei der Kaufentscheidung abzubauen.
- ▶ Die Digitalisierung der Fahrzeuge muss weiterhin massiv vo-rangetrieben werden: Angefangen von der Möglichkeit, das Fahrzeug mittels Software-Updates ohne Werkstattbesuch (SOTA - Software-over-the-Air) jederzeit individuell mit Son-derausstattung bzw. Leistungspaketen zu versehen, bis hin zum autonomen Fahren entwickeln sich digitale Produktmerk-male zunehmend mehr zum Wettbewerbsvorteil. Hier darf Deutschland den Anschluss nicht verlieren.
- ▶ Die Digitalisierung unternehmensinterner Wertschöpfungs-prozesse bietet große Potenziale, um interne Kosten drastisch zu senken und völlig neue Effizienzpotenziale zu erschließen. Ähnlich wie bei der Digitalisierung des Fahrzeugs entscheidet sich auch auf der Ebene der internen Unternehmensabläufe, wer künftig als Gewinner oder Verlierer der digitalen Transfor-mation hervorgehen wird.
- ▶ Kein Unternehmen in der Branche kann das Thema Elektromobi-lität und die damit ein Stück weit auch einher gehende zukünftige Transformation der Mobilität mehr ausblenden. Jeder Hersteller, jeder Zulieferer und jeder Dienstleister in der Automobilindustrie muss sein Geschäftsmodell hinterfragen und anpassen.

Der Einfluss der Elektromobilität geht jedoch noch weit über die Automobilindustrie hinaus. Auch in der Energiewirtschaft, die dadurch zunehmend mehr ein relevanter Mitspieler in der zu-künftigen Mobilität wird, müssen Geschäftsmodelle neu gedacht werden. Innovative Lösungen rund um die Infrastruktur sind nö-tig, damit ein wachsender Marktanteil batteriebetriebener Fahr-zeuge mobil bleibt. Langfristig hängt auch die Verkehrswende mit der Elektromobilität und dem damit einhergehenden Wandel der Automobilindustrie zu neuem, innovativem Denken zusam-men, auch wenn das noch ein längerfristiges Thema ist. Wahr-scheinlich dauert es hier noch bis zur Marktreife des autonomen Fahrens als wirklichem „Game Changer“ der Mobilität der Zu-kunft. Für die Politik ist heute aber bereits der richtige Zeitpunkt, mit klaren Leitplanken Vorgaben zu machen, wenn die Umset-zung langfristig gelingen soll.

IMPRESSUM

BearingPoint®

KONTAKT

Dr. Stefan Penthin

Globaler Leiter Automotive, BearingPoint
stefan.penthin@bearingpoint.com
+49 89 54033 6133

ÜBER BEARINGPOINT

BearingPoint ist eine unabhängige Management- und Technologieberatung mit europäischen Wurzeln und globaler Reichweite. Das Unternehmen agiert in drei Geschäftsbereichen: Der erste Bereich umfasst das klassische Beratungs-geschäft mit dem Dienstleistungsportfolio People & Strategy, Customer & Growth, Finance & Risk, Operations und Tech-nology. Im Bereich Business Services bietet BearingPoint Kunden IP-basierte Managed Services. Im dritten Bereich stellt BearingPoint Software-Lösungen für eine erfolgreiche digitale Transformation sowie zur Erfüllung regulatorischer Anfor-derungen bereit und entwickelt gemeinsam mit Kunden und Partnern neue, innovative Geschäftsmodelle.

Zu BearingPoints Kunden gehören viele der weltweit führenden Unternehmen und Organisationen. Das globale Netzwerk von BearingPoint mit mehr als 10.000 Mitarbeitern unterstützt Kunden in über 75 Ländern und engagiert sich gemeinsam mit ihnen für einen messbaren und langfristigen Geschäftserfolg.

WEITERE INFORMATIONEN

Homepage: www.bearingpoint.com
LinkedIn: www.linkedin.com/company/bearingpoint
Twitter: @BearingPoint_de

Handelsblatt RESEARCH INSTITUTE

Das Handelsblatt Research Institute (HRI) ist ein unabhängiges Forschungsinstitut unter dem Dach der Handelsblatt Media Group. Es schreibt im Auftrag von Kund*innen, wie Unternehmen, Finanzinvestoren, Verbänden, Stiftungen und staatlichen Stellen wissenschaftliche Studien. Dabei verbindet es die wissen-schaftliche Kompetenz des 30-köpfigen Teams aus Ökonomen, Sozial- und Naturwissenschaftlern sowie Historikern mit journalistischer Kompetenz in der Aufbereitung der Ergebnisse. Es arbeitet mit einem Netzwerk von Partnern und Spezialisten zusammen. Daneben bietet das Handelsblatt Research Institute Desk-Research, Wettbewerbsanalysen und Marktforschung an.