

Nächstes Jahr geht es richtig los mit der Elektromobilität



Von Michael Schramek

Der Autor ist ein ausgewiesener Experte der Strukturierung und Optimierung von Mobilität. Sein Unternehmen entwirft Lösungsansätze für Verkehrsplaner aus Unternehmen und öffentlichen Institutionen. Michael Schramek gilt als ein Zukunftsplaner der Mobilität und ist als Redner und Autor viel gefragt. Er wirkt auch in der Mobility Kommission des Senats der Wirtschaft mit. Der Senat hat auch dazu beigetragen, dass die aktuelle Koalition beabsichtigt, den Steuersatz für die Nutzung von Geschäftswagen mit E-Antrieb zu halbieren.

Bundeskanzlerin Merkel hat im vergangenen Jahr das Ziel, eine Million E-Kfz bis 2020 auf deutschen Straßen zu haben, zu Recht in Frage gestellt. Es komplett aufzugeben, war jedoch etwas voreilig, eine Verschiebung um ein bis zwei Jahre hätte vollkommen ausgereicht, denn dann wird die Zielmarke sicher erreicht werden.

Woher dieser Optimismus? Wenn man aufmerksam verfolgt, was sich in der Automobilindustrie alles tut, erkennt man, dass der Durchbruch der Elektromobilität unmittelbar bevorsteht.

Die Reichweiten neuer Fahrzeugmodelle von realistischen 300 km sind längst für viele Anwendungen vollkommen alltagstauglich, und in den nächsten zwei Jahren werden durch die schnellen Fortschritte in der Batterieforschung nochmals 100 km hinzukommen. In fünf Jahren wird der Standard bei 500 km liegen, sofern sich der Käufer nicht zugunsten eines geringeren Preises für einen kleineren Akku entscheidet.

In den Vollkosten sind die Stromer bei Jahresfahrleistungen von 20.000 km trotz der deutlich höheren Anschaffungskosten wegen der geringeren Betriebskosten schon jetzt nicht mehr teurer als die Verbrenner, dies ergeben Auswertungen der Daten aus dem ADAC-Vollkostenrechner. Die Wartungs- und Energiekosten liegen ungefähr bei 50–60 Prozent vergleichbarer Verbrenner, Reifen und Bremsen verschleiß deutlich weniger und die Kfz-Steuer entfällt komplett. Im nächsten Jahr werden die Preise der Elektro-Pkw auf das Niveau von Dieselfahrzeugen sinken. VW hat angekündigt, die neuen Fahrzeuge der I.D.-Serie, von denen Ende 2019 das Golf-Pendant auf den Markt kommt, zum

Die deutschen Hersteller haben die letzten Jahre für die Entwicklung ausgereifter Stromer genutzt

Preis der Diesel zu verkaufen. Der kleine Tesla wird Anfang 2019 abzüglich der Kaufprämie voraussichtlich bei 31.000 Euro und damit unterhalb von VW Passat und 3er BMW liegen, mit denen er üblicherweise verglichen wird. Mercedes will den Smart spätestens ab 2020 wie in den USA auch in Europa nur noch mit Elektromotor verkaufen, es ist nicht davon auszugehen, dass dies mit einer deutlichen Preisanhebung verbunden sein wird. Dann werden Elektrofahrzeuge auch bei geringen Jahresfahrleistungen wirtschaftlicher sein als die fossil angetriebenen Modelle.

Die Verkaufszahlen entwickeln sich sehr schnell.

Es ist davon auszugehen, dass im Kleinwagensegment der Verbrenner in den nächsten drei bis vier Jahren ganz aussterben wird, weil er für die Hersteller nicht mehr rentabel zu produzieren ist. Die Kosten der Abgasreinigung als mittlerweile teuerste Einzelbaugruppe lassen sich in den geringen Marktpreisen von 8.000 bis 15.000 Euro, wegen der gewährten Rabatte in der Praxis oftmals noch deutlich günstiger, nicht mehr realisieren. Außerdem liegen die Preise der neuen elektrischen Konkurrenz des e.Go, des Uniti und anderer kleiner Stromer, abzüglich der Kaufprämie schon jetzt kaum noch über denen der kleinen Diesel und Benzinler.

Die deutschen Hersteller haben die in den letzten Jahren zur Schau getragene Elektro-Zurückhaltung nicht ungenutzt verstreichen lassen, sondern für die Entwicklung ausgereifter Stromer genutzt. Der Audi e-tron, der noch in diesem Jahr zu einem Preis auf den Markt kommt, der nur ca. zehn Prozent über dem eines vergleichbaren Verbrenners liegt,

zeugt genauso davon wie die induktive Ladetechnik des BMW-Hybriden 530e iPerformance, die ebenfalls noch in 2018 nur ca. 1.000 Euro mehr kosten wird als eine herkömmliche Wallbox. Herr Zetzsche formulierte es sinngemäß vor acht Wochen so: Tesla hat den Markt bereitet und wir machen jetzt das Geschäft.

Die von VW und Audi veröffentlichten Zahlen sprechen eine klare Sprache. VW hat für 50 Milliarden Euro Batteriezellen ausgeschrieben und schon fast komplett unter Vertrag. Damit kann man ca. sieben Millionen vollelektrische oder 28 Millionen Hybridfahrzeuge bauen. Audi hat angekündigt, im Jahr 2025 800.000 Voll- oder Teilzeitstromer zu bauen: das sind 43 Prozent der aktuell pro Jahr abgesetzten Fahrzeuge. Für 2018 haben die Hersteller gem. einer Studie der AlixPartners knapp 50 und für 2019 fast 90 neue Elektro- oder Hybridmodelle angekündigt.

Das gilt nicht nur für das Pkw-Segment, sondern auch für kleine Nutzfahrzeuge der Caddy- und Sprinterklasse, die von Mercedes, VW und Renault in diesem und im nächsten Jahr auf den Markt kommen.

Die seit 2017 eingebrochenen Verkaufszahlen der Dieselmotore und die damit einhergehend gestiegene Nachfrage nach verbrauchsstärkeren Benzinern führen zu einem Anstieg des Flotten-CO₂-Ausstoßes, mittlerweile liegt der Marktanteil des Diesels nur noch bei ca. 30 Prozent. Dadurch sind die meisten Hersteller von empfindlichen Strafzahlungen der EU bedroht, da sie pro Gramm, das über dem Richtwert liegt und pro verkauften Auto 95 Euro Strafe bezahlen müssen. Gemäß einer

Die Zeiten, in denen staatliche Stellen und Initiativen für das Elektroauto werben mussten, sind definitiv vorbei

Studie der PA Consulting Group betrifft es vor allem Daimler, Hyundai-Kia, PSA inklusive Opel Volkswagen, BMW, Ford und Fiat-Chrysler. Besonders hart soll es Volkswagen treffen. Die Wolfsburger werden 2021 etwa 4,5 Millionen neu zugelassene Fahrzeuge verbuchen können, überschreiten jedoch den Grenzwert um 2,8 Gramm. Entsprechend kommt auf die Wolfsburger eine Strafzahlung in Höhe von 1,2 Milliarden Euro zu. Durch den verstärkten Verkauf von Elektrofahrzeugen lassen sich die Strafzahlungen wahrscheinlich noch abwehren.

Die Nachfrage nach Elektrofahrzeugen nimmt rasant zu. Die stark gestiegenen Zulassungszahlen, die sich in Deutschland im letzten Jahr fast verdoppelt haben, spiegeln das jedoch nur unzureichend wider. Wegen der meist bei sechs bis neun Monaten liegenden Lieferzeiten schrecken viele Kaufinteressenten zurück und bestellen doch wieder einen Verbrenner.

Einen weiteren Grund, warum die europäischen Automobilhersteller nun wirklich ernst machen wollen, stellt die Konkurrenz aus Fernost und den USA dar: Tesla stellt den Bau der nächsten Gigafactory in Deutschland in Aussicht, in Grenznähe zu Frankreich und Benelux. Und die Chinesen erwerben Grundstücke in Südosteuropa, ebenfalls zum Bau von Produktionsstätten für den europäischen Markt. Zukünftig wird es nicht mehr möglich sein, die steigende Nachfrage nicht zeitgerecht zu decken, weil diese dann auf amerikanische und chinesische Produkte aus Europa ausweichen würde. Große Fuhrparks, insbesondere aus der Logistik und der ambulanten Pflege, sind dabei, schrittweise auf Elektrofahrzeuge umzustellen.

Einen wichtigen Grund stellen die drohenden Dieselfahrverbote dar, die deren Geschäftsmodelle in Frage stellen. Bekanntestes Beispiel ist die Deutsche Post, die mit dem Kauf des Streetscooters sogar selbst zum Kfz-Hersteller wurde, weil die OEM sie

nicht beliefern wollten. Erst kürzlich hat IKEA den Komplettumstieg der eigenen Lieferflotte bis 2025 mitgeteilt. Die Caritas und andere Organisationen aus dem Pflegebereich haben Absichtserklärungen zur Einführung des e.GO unterzeichnet.

Im aktuellen Koalitionsvertrag ist gleich an zwei Stellen zu lesen, dass die Bundesregierung den Absatz von Elektrofahrzeugen durch eine Halbierung der Steuer auf den geldwerten Vorteil bei Dienstwagen fördern will. Jede Spontanumfrage des Autors bei Veranstaltungen in den letzten Wochen ergab das gleiche Bild: Alle Dienstwagenberechtigten wollen zumindest auf einen Plugin-Hybrid wechseln, wenn dafür nur noch halb so viel Steuern bezahlt werden müssen.

Das bedeutet, dass bereits drei bis vier Jahre nach Anpassung des Einkommensteuergesetzes wegen der üblichen Leasingdauern kaum noch ein normaler Diesel in den Dienstwagenflotten zu finden sein wird. Der Autor rechnet mit Einführung zum 1.1.2020, spätestens jedoch zum 1.1.2021, weil dann die meisten deutschen Hersteller über eine ausreichende Anzahl von Elektro- und Hybridmodellen verfügen. Die Zeiten, in denen staatliche Stellen und Initiativen für das Elektroauto werben mussten, sind definitiv vorbei. Das übernehmen jetzt diejenigen, die nach milliardenschweren Investitionen nun wirklich Geld damit verdienen wollen und müssen, also die Automobilindustrie.

Gerade erst hat der VDA veröffentlicht, dass die deutschen Hersteller insgesamt ca. 40 Milliarden Euro in die neue Technik investieren. Staatliches Handeln und Förderung muss sich jetzt darauf konzentrieren, die passenden Rahmenbedingungen für den Markthochlauf zu schaffen und gleichzeitig sicherzustellen, dass der Umstieg auf Elektroantrieb nicht am Ende zu noch mehr Autoverkehr führt. Eine unbefristete Halbierung der Steuer auf Dienstwagen beispielsweise hätte genau diese Wirkung, ebenso das bessere Gewissen, mit einem sauberen Antrieb unterwegs zu sein.