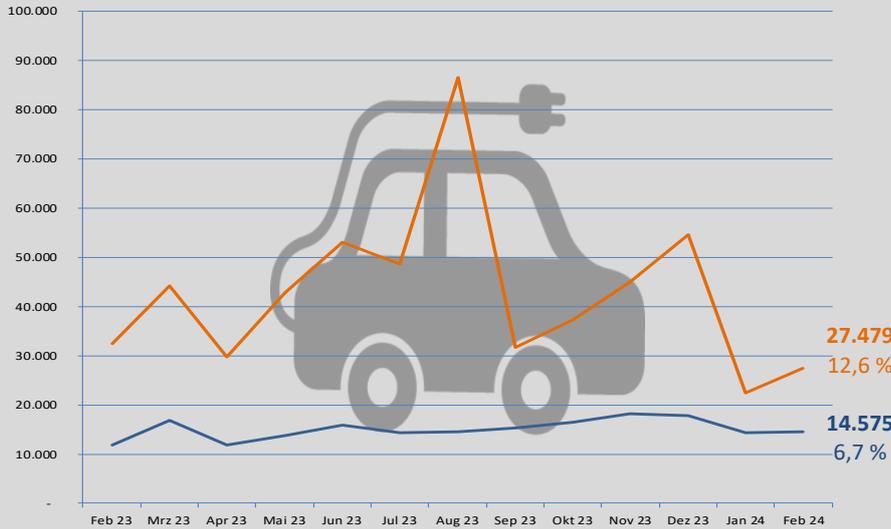


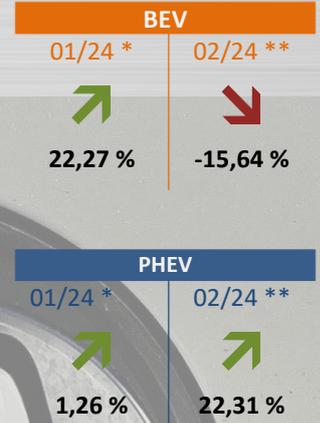
Monatsreport Elektromobilität 3/2024

Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e.V.

Neuzulassungsstatistik der letzten 12 Monate



Trendbarometer

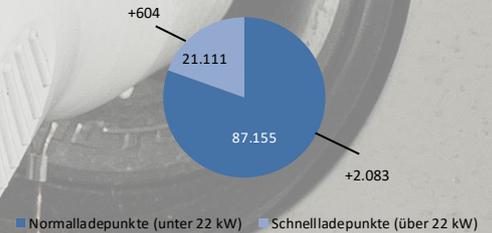


*Vergleich zum Vormonat
**Vergleich zum Vorjahresmonat

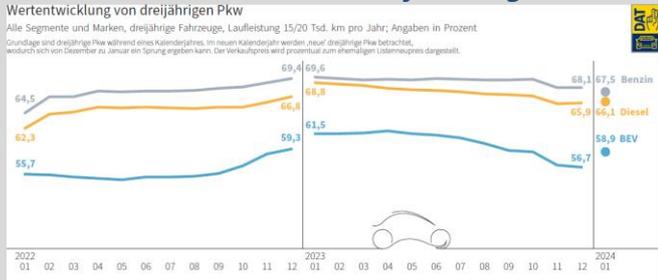
Die TOP 5-Neuzulassungen im Februar 2024

Marken (BEV & PHEV) nach Neuzulassungen	BEV-Modelle nach Neuzulassungen	PHEV-Modelle nach Neuzulassungen
1. Tesla 6.038	Tesla Model Y 5.408	Porsche Cayenne 1.276
2. Mercedes 5.654	MG Roewe 4 1.504	Ford Kuga 1.027
3. BMW 3.994	Skoda Enyaq 1.260	Mercedes GLK, GLC 1.022
4. VW 2.916	VW ID.4, ID.5 1.227	Volvo XC60 896
5. Volvo 2.914	Seat Born 972	Mercedes E-Klasse 711

Öffentliche Ladepunkte | Stand 01.10.2023



Restwerte von Elektrofahrzeugen



Fahrzeugwerte von E-Gebrauchtwagen weiter unter Druck: Zu Beginn des Jahres 2023 lagen drei Jahre alte Benzin- und Dieseltaugewagen bezogen auf ihre Fahrzeugwerte sehr eng beieinander – jeweils knapp unter 70% ihres ehemaligen Listenneupreises. Dies ist nach wie vor ein hoher Wert, der immer noch weit über dem Vor-Corona-Niveau liegt (damals lagen die Werte eher im mittleren oder unteren 50%-Bereich). Rein batterieelektrische Gebrauchtwagen werden prozentual zum ehemaligen Listenneupreis deutlich niedriger gehandelt. Hier spielen vor allem die Förderprämien und neuerdings auch die teils sehr starken Nachlässe der Hersteller und Importeure eine entscheidende Rolle. Die Akzeptanz von gebrauchten E-Autos ist weiter sehr verhalten.

Aktuelle News aus Verband und Politik

Hochleistungs-Ladenetz für E-Lastwagen nötig

Wegen neuer EU-Vorgaben zu Schnellladesäulen für E-Lastwagen im Fernverkehr sehen Fachleute in Deutschland noch großen Nachholbedarf. Ein vom Karlsruher Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung (ISI) geleitetes Forschungsprojekt kommt jetzt zu dem Ergebnis, dass bis zum Jahr 2030 noch mindestens 1000 öffentliche Hochleistungs-Ladepunkte aufgebaut werden müssen - „und bei schnellerer Marktdurchdringung von E-Lkw im Fernverkehr sowie längeren Standzeiten eher 2000 Ladepunkte“, schreiben die Forscher. Die Regeln sehen vor, dass künftig entlang der wichtigsten deutschen Autobahnen etwa alle 60 bis 100 Kilometer eine entsprechende Ladeinfrastruktur für E-Lkws vorhanden sein muss. Im Basisszenario geht das Institut davon aus, dass 2030 etwa 15 Prozent aller schweren Lkw elektrisch fahren, höchstens die Hälfte der Ladevorgänge an öffentlichen Ladepunkten stattfindet und die Akkus nach viereinhalb Stunden Fahrt während der gesetzlichen Lenkpause von 45 Minuten nachgeladen werden.

