

Schill, Wolf-Peter; Wittenberg, Erich

Article

"Politik sollte Ideal der Technologieoffenheit aufgeben": Interview

DIW Wochenbericht

Provided in Cooperation with:

German Institute for Economic Research (DIW Berlin)

Suggested Citation: Schill, Wolf-Peter; Wittenberg, Erich (2026) : "Politik sollte Ideal der Technologieoffenheit aufgeben": Interview, DIW Wochenbericht, ISSN 1860-8787, Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW), Berlin, Vol. 93, Iss. 6, pp. 84-, https://doi.org/10.18723/diw_wb:2026-6-2

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/336884>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.



<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

INTERVIEW



Wolf-Peter Schill, Forschungsbereichsleiter in der Abteilung Energie, Verkehr, Umwelt im DIW Berlin

„Politik sollte Ideal der Technologieoffenheit aufgeben“

1. **Herr Schill, wie viele Autos haben aktuell einen batterieelektrischen Antrieb und wie haben sich die Zulassungszahlen für Elektrofahrzeuge zuletzt entwickelt?** Aktuell haben wir in Deutschland rund zwei Millionen rein batterieelektrische Pkw. Das sind ungefähr vier Prozent aller Autos. Die Zulassungszahlen haben sich zuletzt erhöht. Im Jahr 2025 war ungefähr jeder fünfte neue Pkw batterieelektrisch. Auch bei den Plug-in-Hybriden gab es im letzten Jahr ein deutliches Wachstum. Ungefähr jedes zehnte neue Auto hatte sowohl einen Stecker als auch einen Verbrennungsmotor.
2. **Welche Art von Elektroautos wird vornehmlich gekauft?** Es gab in den vergangenen Jahren einen interessanten Trend. Die Elektrofahrzeuge wurden immer größer und schwerer. Noch vor einigen Jahren waren es meist Kleinwagen und Minis, heute sind Elektroautos vielfach überproportional groß. Das sind vor allem SUVs und Wagen der Oberklasse und oberen Mittelklasse.
3. **Wie entwickelt sich das Wachstum bei elektrischen Nutzfahrzeugen?** Auch dort fasst die Elektromobilität nach und nach Fuß. Bei den Lkw war letztes Jahr fast jedes zehnte neue Fahrzeug rein batterieelektrisch. Diese Kategorie reicht vom leichten Transporter bis hin zum Schwerlastverkehr. Bei der Gruppe der besonders schweren Sattelzüge gab es ein relativ starkes Wachstum – allerdings von einem ganz niedrigen Niveau aus. Da waren im letzten Jahr immerhin gut drei Prozent der Neuzulassungen rein batterieelektrisch. Bei den Bussen ist die Elektromobilität schon am weitesten. Da war im vergangenen Jahr fast jeder vierte neu zugelassene Bus schon rein batterieelektrisch.
4. **Wie weit ist die öffentliche Ladeinfrastruktur bereits ausgebaut?** Die Daten zeigen, dass die Ladeinfrastruktur in den letzten Jahren schneller gewachsen ist als die Pkw-Flotte. Das gilt insbesondere für die Schnellladeinfrastruktur. Es ist heute so, dass sich rein rechnerisch viel weniger Pkw einen Schnellladepunkt teilen als noch vor einigen Jahren. Noch dazu sind die Schnelllader immer leistungsstärker gewor-

den. Das heißt, heute ist die Schnellladeinfrastruktur für die Flotte, die wir haben, mehr als ausreichend.

5. **Ist das von der vorigen Ampel-Koalition gesetzte Ziel von 15 Millionen reinen Elektroautos im Jahr 2030 noch erreichbar?** Nein, das scheint nicht mehr zu schaffen. Pro Jahr werden ungefähr drei Millionen neue Pkw zugelassen. Selbst wenn wir von jetzt an nur noch Batterieautos zulassen würden, könnte das Ziel kaum mehr erreicht werden.
6. **Wie schätzen Sie das künftige Wachstum der Elektroautoflotte ein und wovon hängt es ab?** Das hängt von vielen Faktoren ab. Gerade wurde eine neue Kaufprämie für private Fahrzeugkäufer*innen beschlossen und es gibt umfangreiche steuerliche Anreize, insbesondere für den Bereich der gewerblich zugelassenen Fahrzeuge. Im Nutzfahrzeugbereich spielen Instrumente wie die Treibhausgasquote oder die Lkw-Maut eine sehr große Rolle. Aber ich denke, insgesamt ist das Wichtigste, dass die Politik Klarheit schafft, wo die Reise hingeht, und das Ideal der Technologieoffenheit aufgibt. Wir sollten jetzt deutlich sagen, die Zukunft ist batterieelektrisch und die Weichen ganz klar auf diese Technologie stellen.
7. **Wie beurteilen Sie in diesem Zusammenhang die aktuelle Diskussion über die Aufweichung des „Verbrenner-Aus“?** Das Jahr 2035 als endgültiges Jahr für den Ausstieg aus der Neuzulassung von Verbrennern halte ich für sehr gut gewählt. Es ist absolut sinnvoll, schon heute zu sagen, bis zum Jahr 2035 beenden wir die Neuzulassung von Verbrennungsmotoren. Das jetzt aufzuweichen, halte ich für keine gute Idee.

Das Gespräch führte Erich Wittenberg.

© © Der Artikel ist gemäß der Creative-Commons-Lizenz CC BY 4.0 nachnutzbar: <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>



Das vollständige Interview zum Anhören finden Sie auf www.diw.de/interview



DIW Berlin — Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung e. V.
Anton-Wilhelm-Amo-Straße 58, 10117 Berlin

www.diw.de

Telefon: +49 30 897 89-0 E-Mail: kundenservice@diw.de

93. Jahrgang 4. Februar 2026

Herausgeber*innen

Prof. Anna Bindler, Ph.D.; Prof. Dr. Tomaso Duso; Sabine Fiedler; Prof. Marcel Fratzscher, Ph.D.; Prof. Dr. Peter Haan; Prof. Dr. Claudia Kemfert; Prof. Dr. Alexander S. Kritikos; Prof. Dr. Alexander Kriwoluzky; Prof. Karsten Neuhoff, Ph.D.; Prof. Dr. Sabine Zinn

Chefredaktion

Prof. Dr. Pio Baake; Claudia Cohnen-Beck; Sebastian Kollmann;
Kristina van Deuverden

Lektorat

Paula Prakash

Redaktion

Dr. Hella Engerer; Petra Jasper; Adam Mark Lederer;
Frederik Schulz-Greve; Sandra Tubik

Gestaltung

Roman Wilhelm; Stefanie Reeg; Eva Kretschmer, DIW Berlin

Umschlagmotiv

© imageBROKER / Steffen Diemer

Satz

Satz-Rechen-Zentrum Hartmann + Heenemann GmbH & Co. KG, Berlin

Der DIW Wochenbericht ist kostenfrei unter www.diw.de/wochenbericht
abrufbar. Abonnieren Sie auch unseren Wochenberichts-Newsletter unter
www.diw.de/wb-anmeldung

ISSN 1860-8787