

Automotive: E-Mobilität & Thermomanagement Belgien

**Handout Zielmarktanalyse zur
Geschäftsanhahnung**

18.11.-21.11.2024



Durchführer

IMPRESSUM

Herausgeber

psps business abroad

Text und Redaktion

psps business abroad

Stand

Oktober 2024

Druck

psps business abroad

Gestaltung und Produktion

psps business abroad

Bildnachweis

unsplash

Mit der Durchführung dieses Projekts im Rahmen des Bundesförderprogramms Mittelstand Global/ Markterschließungsprogramm beauftragt:



Das Markterschließungsprogramm für kleine und mittlere Unternehmen ist ein Förderprogramm des:



Bundesministerium
für Wirtschaft
und Klimaschutz



MITTELSTAND
GLOBAL
MARKTERSCHLIESSUNGS-
PROGRAMM FÜR KMU

Die Studie wurde im Rahmen des Markterschließungsprogramms für „Geschäftsanhahnung Belgien für deutsche Technologieanbieter im Bereich Automotive mit Fokus auf E-Mobilität und Thermomanagement“ erstellt.

Das Werk, einschließlich aller seiner Teile, ist urheberrechtlich geschützt.

Die Zielmarktanalyse steht der Germany Trade & Invest GmbH sowie geeigneten Dritten zur unentgeltlichen Verwertung zur Verfügung.

Sämtliche Inhalte wurden mit größtmöglicher Sorgfalt und nach bestem Wissen erstellt. Der Herausgeber übernimmt keine Gewähr für die Aktualität, Richtigkeit, Vollständigkeit oder Qualität der bereitgestellten Informationen. Für Schäden materieller oder immaterieller Art, die durch die Nutzung oder Nichtnutzung der dargebotenen Informationen unmittelbar oder mittelbar verursacht werden, haftet der Herausgeber nicht, sofern ihm nicht nachweislich vorsätzliches oder grob fahrlässiges Verschulden zur Last gelegt werden kann.

Inhalt

Inhalt	2
Abbildungsverzeichnis	2
Tabellenverzeichnis	3
1 Abstract	4
2 Wirtschaftsdaten kompakt	5
Weitere Informationen über E-Mobilität in Belgien	11
3 Branchenspezifische Informationen	12
3.1 Marktpotenziale und -chancen	12
3.1.1 Nachhaltige Mobilität	12
3.1.2 Übersicht Neuzulassungen	12
3.1.3 Wachstum für Elektrofahrzeuge im Jahr 2024	14
3.1.4 Export Deutschland - Belgien.....	16
3.2 Künftige Entwicklungen in den relevanten Segmenten und Nachfragesektoren	16
3.2.1 Thermomanagement	16
3.2.2 Ladeinfrastruktur	17
3.2.3 Aktueller Entwicklungstrend: AC- oder DC-Ladestationen	18
3.2.4 Ladeinfrastruktur in der Region & Hauptstadt Brüssel	19
3.3 Aktuelle Vorhaben, Projekte und Ziele.....	20
3.4 Wettbewerbssituation.....	21
3.4.1 EV-Modelle	21
3.4.2 Ladesäulen-Netzwerk	23
3.5 Stärken und Schwächen des Marktes für die Branche E-Mobilität in Belgien	25
4 Kontaktadressen	29
Quellenverzeichnis	31

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Neuzulassungen von Personenkraftwagen nach Kraftstoff 2013-2023.....	13
Abbildung 2: Neuzulassungen aller E-PKW's nach Art des Fahrzeughalters.....	14
Abbildung 3: E-Auto-Zulassungen bis September 2024.....	14
Abbildung 4: Verteilung der E-Ladepunkte in Belgien	17
Abbildung 5: Recharging points (EVSE) Total number of AC and DC recharging points, according to the AFIR categorization.....	23
Abbildung 7: E-Auto Zulassungen nach Region.....	27

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Entwicklung Fahrzeugbestand Belgien 2022-2024.....	15
Tabelle 2: Anzahl Ladestationen Belgien	19
Tabelle 3: E-Auto Neuzulassungen nach Fahrzeugmodell	21
Tabelle 4: E-Auto Gebrauchtwagen-Zulassungen nach Fahrzeugmodell	22
Tabelle 5: E-Auto-Zulassungen nach Eigentümer	26

1 Abstract

Die Automobilindustrie erlebt derzeit den größten Wandel ihrer Geschichte, mit einem starken Fokus auf Elektrofahrzeuge, die das Potenzial haben, den Sektor grundlegend zu verändern. Was einst als futuristische Vision galt, ist mittlerweile Realität geworden. Weltweit erkennen Länder, dass ein Umstieg auf nachhaltigere Verkehrsmittel unerlässlich ist, um ihre Klimaziele zu erreichen. In vielen Nationen ist daher ein deutlicher Anstieg der E-Mobilität zu beobachten, auch wenn bislang noch kein Land vollständig auf Elektrofahrzeuge umgestiegen ist. Einige jedoch stehen kurz davor.

Die Beliebtheit von Elektrofahrzeugen nimmt weltweit rasant zu, und viele globale Märkte verzeichnen ein starkes Wachstum. China, Norwegen und mehrere europäische Länder setzen sich ambitionierte Ziele für die Einführung von E-Fahrzeugen und führen das Rennen um die Elektrifizierung der Straßen an. Europa ist nach China der zweitgrößte Markt für Elektrofahrzeuge und wird voraussichtlich in den kommenden Jahren seine Batterieproduktionskapazitäten erheblich ausbauen.

Der Anstieg der Verkaufszahlen in Europa geht Hand in Hand mit dem schrittweisen Ausstieg aus Verbrennungsmotoren, insbesondere mit dem geplanten EU-Verkaufsverbot für neue Benzin- und Dieselfahrzeuge ab 2035. Dies ist Teil der EU-Strategie, bis 2050 einen klimaneutralen Verkehr zu erreichen. Bereits jetzt gelten in Europa strenge CO₂-Grenzwerte, und auf nationaler Ebene existieren zahlreiche Förderprogramme für Elektrofahrzeuge. Maßnahmen wie Vorrangspuren, spezielle Parkplätze für E-Fahrzeuge und Kampagnen sollen das Mobilitätsverhalten weiter in Richtung Nachhaltigkeit lenken.

Belgien hat in den vergangenen Jahren beachtliche Fortschritte auf den Elektrizitäts- und Erdgas-Märkten erzielt. Das Land hat seine Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen reduziert und gleichzeitig die Nutzung erneuerbarer Energien gesteigert. Um den Kauf von Elektrofahrzeugen zu fördern, bietet die belgische Regierung Steuererleichterungen und unterstützt den Ausbau der Ladeinfrastruktur. E-Fahrzeuge sind in Belgien beispielsweise von der jährlichen Kraftfahrzeugsteuer und der Zulassungssteuer (BIV) befreit.

Für deutsche Unternehmen bieten sich in Belgien interessante Chancen, insbesondere aufgrund der führenden Position Deutschlands im Automobilbau. Bereiche wie Wärmemanagement, Künstliche Intelligenz, Brennstoffzellentechnologie und spezialisierte OEMs, die für die EV-Industrie von Bedeutung sind, eröffnen neue Geschäftsmöglichkeiten.

Darüber hinaus wird der Ausbau von Ladeinfrastruktur in Belgien durch staatliche Förderprogramme vorangetrieben, auch Heimladestationen können steuerlich geltend gemacht werden. Ein vom belgischen Parlament verabschiedetes Gesetz zielt darauf ab, die Elektrifizierung von Geschäftsfahrzeugen zu beschleunigen. Ab 2026 können nur noch Ausgaben für emissionsfreie Fahrzeuge steuerlich abgesetzt werden.

Dieses Handout erschließt im Folgenden relevante Informationen rund um das Thema Automotive mit Fokus auf E-Mobilität und -Thermomanagement in Belgien.

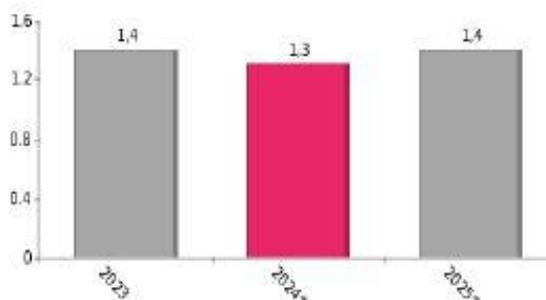
2 Wirtschaftsdaten kompakt

Die folgenden Daten entstammen dem GTAI-Artikel „Wirtschaftsdaten kompakt Belgien“ von Mai 2024.¹

WIRTSCHAFTSDATEN KOMPAKT		GTAI GERMANY TRADE & INVEST
Belgien		
Mai 2024		
Basisdaten		
Fläche (km ²)		30.528
Einwohner (Mio.)		2023: 11,7; 2028: 11,9*
Bevölkerungswachstum (%)		2023: 0,3; 2028: 0,2*
Bevölkerungsdichte (Einwohner/km ²)		2023: 386,0
Fertilitätsrate (Geburten/Frau)		2023: 1,6
Geburtenrate (Geburten/1.000 Einwohner)		2023: 10,0
Altersstruktur		2023: 0-14 Jahre: 16,3%; 15-24 Jahre: 11,4%; 25-64 Jahre: 52,2%; 65 Jahre und darüber: 20,1%
Analphabetenquote (%)		Keine Angaben
Geschäftssprache(n)		Französisch, Niederländisch, Deutsch, Englisch
Rohstoffe	agrarisches	Zuckerrüben, Milch, Kartoffeln, Weizen, Schweinefleisch, Salat, Geflügel, Mais, Gerste, Birnen
	mineralisch	Baustoffe, Quarzsand, Karbonate
Währung	Bezeichnung	Euro; 1 Euro = 100 Cent
	Euro-Referenzkurs (März 2024)	1 Euro = 1,081 US\$
	Jahresdurchschnitt	2023: 1 Euro = 1,081 US\$ 2022: 1 Euro = 1,053 US\$ 2021: 1 Euro = 1,183 US\$
Wirtschaftslage		
Bruttoinlandsprodukt (BIP, nominal)		
- Mrd. Euro		2023: 582,6; 2024: 607,6*; 2025: 627,2*
- Mrd. US\$		2023: 630,1; 2024: 655,2*; 2025: 673,2*
BIP/Kopf (nominal)		
- Euro		2023: 49.612; 2024: 51.500*; 2025: 52.994*
- US\$		2023: 53.659; 2024: 55.536*; 2025: 56.887*
BIP/Kopf in Kaufkraftstandard		
		2021: 39.100; 2022: 42.400; 2023: 44.200*
BIP-Entstehung (Anteil an nominaler Bruttowertschöpfung in %)		
		2022: Bergbau/Industrie 17,1; Handel/Gaststätten/Hotels 13,4; Transport/Logistik/Kommunikation 9,8; Bau 5,3; Land-/Forst-/Fischereiwirtschaft 0,7; Sonstige 53,7
BIP-Verwendung (Anteil an BIP in %)		
		2022: Privatverbrauch 50,7; Bruttoanlageinvestitionen 23,9; Staatsverbrauch 23,8; Bestandsveränderungen 3,2; Außenbeitrag -1,6
* vorläufige Angabe, Schätzung bzw. Prognose		
© Germany Trade & Invest 2024 - Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.		

¹ Siehe: https://www.gtai.de/resource/blob/15202/12b6178e189e2024f27d2d1bac262d77/GTAI-Wirtschaftsdaten_Mai_2024_Belgien.pdf

Wirtschaftswachstum

Bruttoinlandsprodukt
Veränderung in %, real

Wirtschaftswachstum nach Sektoren (% real)

2022: Transport/Logistik/Kommunikation 5,8; Handel/Gaststätten/Hotels 4,3; Bergbau/Industrie 1,5; Bau -2,4; Land-/Forst-/Fischereiwirtschaft -14,2

Inflationsrate (%)

2023: 2,3; 2024: 4,0*; 2025: 2,3*

Arbeitslosenquote (%)

2023: 5,5; 2024: 5,6*; 2025: 5,4*

Durchschnittslohn (Euro, brutto, Monatslohn, Jahresdurchschnitt)

2019: 3.758; 2020: 3.832; 2021: 3.886

Haushaltssaldo (% des BIP)

2023: -4,4; 2024: -4,4*; 2025: -4,7*

Leistungsbilanzsaldo (% des BIP)

2023: 0,0; 2024: -0,4*; 2025: -0,5*

Investitionen (% des BIP, brutto, öffentlich und privat)

2023: 25,2; 2024: 25,0*; 2025: 25,1*

Ausgaben für F&E (% des BIP)

2019: 3,2; 2020: 3,4; 2021: 3,4

Staatsverschuldung (% des BIP, brutto)

2023: 105,2; 2024: 105,0*; 2025: 106,6*

Ausländische Direktinvestitionen

- Nettotransfer (Mio. US\$)

2020: 6.805; 2021: 11.587; 2022: -1.710

- Bestand (Mio. US\$)

2020: 604.255; 2021: 555.736; 2022: 523.855

- Hauptländer (Anteil in %, Bestand)

2023: Niederlande 23,4; Frankreich 23,3; Luxemburg 19,4; Deutschland 5,3; Vereinigtes Königreich 4,2; Japan 4,1; USA 3,6; Sonstige 16,7

- Hauptbranchen (Anteil in %, Bestand)

2022: Industrie 13,5; Energie 2,6; Dienstleistungen 31,6 (davon Finanzdienstleistungen ohne Immobilien 14,6, Großhandel, Reparaturen 2,4, Transport/Lagerung 1,1; IKT 1,1); Sonstige 52,3

Währungsreserven (Mrd. US\$, zum 31.12.)

2021: 11,26; 2022: 10,90; 2023: 8,18

Auslandsverschuldung (Mrd. Euro, zum 31.12.)

2021: 1.321,6; 2022: 1.318,2; 2023: 1.384,7

* vorläufige Angabe, Schätzung bzw. Prognose

-2-

Außenhandel

Warenhandel (Mrd. US\$, Veränderung zum Vorjahr in %, Abweichungen durch Rundungen)

	2021	%	2022	%	2023	%
Einfuhr	393,7	33,8	471,4	19,8	415,1	-11,9
Ausfuhr	386,4	30,9	463,4	20,0	393,2	-15,2
Saldo	-7,3		-8,0		-22,0	

* Aus Gründen der internationalen Vergleichbarkeit wird der Warenhandel des Landes in US\$ angegeben. Den Warenhandel auf Eurobasis finden Sie bei [Eurostat](#).

Außenhandelsquote (Ex- + Importe/BIP in %)

2021: 129,8; 2022: 160,1; 2023: 128,3

Exportquote (Exporte/BIP in %)

2021: 64,3; 2022: 79,4; 2023: 62,4

Einfuhrgüter nach SITC (% der Gesamteinfuhr)

2023: Chem. Erzg. 25,9; Kfz und -Teile 11,6; Nahrungsmittel 7,5; Gas 6,3; Maschinen 6,1; Erdöl 5,3; Elektronik 4,2; Petrochemie 4,0; Rohst. (ohne Brennst.) 3,8; Elektrotechnik 3,8; Sonstige 21,5

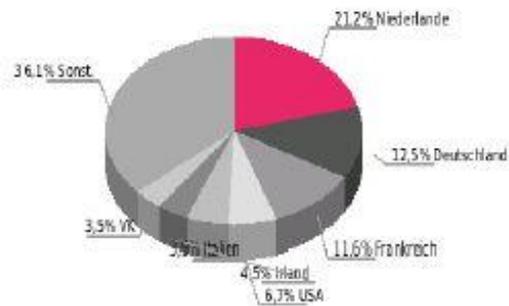
Ausfuhrgüter nach SITC (% der Gesamtausfuhr)

2023: Chem. Erzg. 29,3; Kfz und -Teile 11,1; Nahrungsmittel 10,1; Petrochemie 7,4; Maschinen 6,2; Gas 4,1; Eisen und Stahl 3,7; Baustoffe/Glas/Keramik 3,5; NE-Metalle 2,7; Rohst. (ohne Brennst.) 2,3; Sonstige 19,6

Hauptlieferländer

Hauptlieferländer

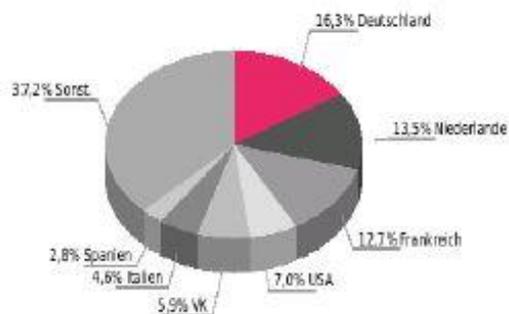
2023; Anteil in %



Hauptabnehmerländer

Hauptabnehmerländer

2023; Anteil in %



* vorläufige Angabe, Schätzung bzw. Prognose

Dienstleistungshandel (Mrd. US\$, Veränderung zum Vorjahr in %, Abweichungen durch Rundungen)	2021		2022		2023*	
		%		%		%
Ausgaben	134,3	12,5	138,5	3,2	155,7	12,4
Einnahmen	135,5	14,4	137,3	1,3	148,3	8,0
Saldo	1,2		-1,2		-7,4	

WTO-Mitgliedschaft ja, seit 01.01.1995

Freihandelsabkommen Belgien profitiert im Rahmen seiner EU-Mitgliedschaft von den Freihandelsabkommen der EU. Derzeit bestehen Abkommen mit 78 Staaten; weitere Freihandelsabkommen werden zurzeit verhandelt; zur Übersicht siehe www.wto.org -> Trade Topics, Regional Trade Agreements, RTA Database, By country/territory

Mitgliedschaft in Zollunion EU seit 01.01.1958

Beziehung der EU zu Belgien

Warenhandel EU-27 (Mrd. Euro, Veränderung zum Vorjahr in %, Abweichungen durch Rundungen)	2021		2022		2023	
		%		%		%
Einfuhr der EU	285,3	27,1	365,5	28,1	345,0	-5,6
Ausfuhr der EU	252,4	21,7	324,4	28,5	310,8	-4,2
Saldo	-32,9		-41,2		-34,2	

Dienstleistungshandel EU-27 (Mrd. Euro, Veränderung zum Vorjahr in %, Abweichungen durch Rundungen)	2020		2021		2022	
		%		%		%
Ausgaben der EU	48,2	-11,8	54,0	12,0	69,5	28,7
Einnahmen der EU	56,0	-14,2	64,0	14,3	80,2	25,3
Saldo	7,8		10,0		10,7	

Beziehung Deutschlands zu Belgien

Warenhandel (Mrd. Euro, Veränderung zum Vorjahr in %, Abweichungen durch Rundungen)	2021		2022		2023*	
		%		%		%
dt. Einf.	52,3	42,2	63,0	20,5	53,2	-15,5
dt. Ausf.	51,4	18,7	62,9	22,4	62,4	-0,9
Saldo	-0,9		-0,1		9,2	

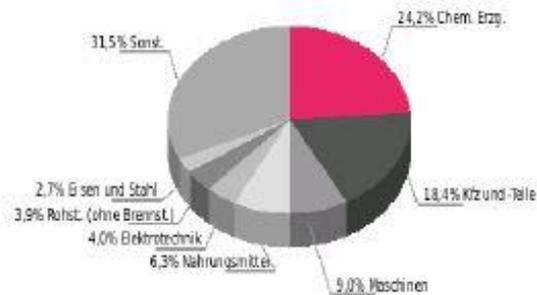
2023*: Chem. Erzg. 30,4; Petrochemie 9,9; Nahrungsmittel 9,3; Kfz und -Teile 6,9; Eisen und Stahl 6,6; NE-Metalle 5,7; Rohst. (ohne Brennst.) 4,3; Maschinen 4,0; Gas 1,9; Textilien/Bekleidung 1,3; Sonstige 19,7

* vorläufige Angabe, Schätzung bzw. Prognose

-4-

Deutsche Ausfuhrgüter

Deutsche Ausfuhrgüter nach SITC
2023*, % der Gesamtausfuhr



Rangstelle bei deutschen Einfuhren

2023: 9 von 239 Handelspartnern*

Rangstelle bei deutschen Ausfuhren

2023: 10 von 239 Handelspartnern*

Dienstleistungshandel (ohne Reiseverkehr) (Mrd. Euro, Veränderung zum Vorjahr in %, Abweichungen durch Rundungen)

	2021	%	2022	%	2023	%
Ausgaben	5,6	8,7	6,5	17,1	6,3	-3,6
Einnahmen	7,5	11,8	8,2	9,5	8,5	4,4
Saldo	1,9		1,6		2,2	

Deutsche Direktinvestitionen (Mio. Euro)

- Bestand

2020: 19.136; 2021: 17.249; 2022: 18.860

- Nettotransfer

2021: -1.644; 2022: +5.244; 2023: +5.615

Direktinvestitionen Belgiens in Deutschland (Mio. Euro)

- Bestand

2020: 12.984; 2021: 12.742; 2022: 14.198

- Nettotransfer

2021: +2.069; 2022: -5.274; 2023: +6.789

Doppelbesteuerungsabkommen

vom 11.04.1967; in Kraft seit 30.07.1969

Investitionsschutzabkommen

kein Abkommen

Anzahl wichtiger vom Bund geförderter Auslandsmessen

2024: keine

Weitere Informationen unter:

www.auma.de/de/ausstellen/messen-finden --> Erweiterte Suche

Auslandshandelskammer

Brüssel, www.debelux.org

Deutsche Auslandsvertretung

Brüssel, <https://bruessel.diplo.de/be-de>

Auslandsvertretung Belgiens in Deutschland

Berlin, <https://germany.diplomatie.belgium.be/de>

Klimaindikatoren

Treibhausgasemissionen (tCO2 eq. pro Kopf)

2010: 11,2; 2020: 8,7

Treibhausgasemissionen (Anteil weltweit in %)

2010: 0,3; 2020: 0,2

* vorläufige Angabe, Schätzung bzw. Prognose

Emissionsintensität (tCO ₂ eq. pro Mio. US\$ BIP)	2010: 253,3; 2020: 192,2
Erneuerbare Energien (Anteil am Primärenergieangebot in %)	2011: 5,3; 2021: 8,9
Emissionsstärkste Sektoren (2020, nur national, Anteil in %)	Gebäude: 22,1; Transport: 21,5; Elektrizität/Wärme: 21,4

Infrastruktur

Straßennetz (km, befestigt)	2015: 118.414
Schiennetz (km, alle Spurbreiten)	2020: 3.602
Mobiltelefonanschlüsse	2022: 1.019 pro 1.000 Einwohner
Internetnutzer	2022: 940 pro 1.000 Einwohner
Stromverbrauch/Kopf (kWh)	2022: 7.207

Einschätzung des Geschäftsumfeldes

Hermes Länderkategorie	keine Risikoeinstufung
Corruption Perceptions Index 2023	Rang 16 von 180 Ländern
Sustainable Development Goals Index 2023	Rang 19 von 193 Ländern

Weitere Informationen zu Wirtschaftslage, Branchen, Geschäftspraxis, Recht, Zoll, Ausschreibungen und Entwicklungsprojekten können Sie unter www.gtai.de/belgien abrufen.

Für die Reihe Wirtschaftsdaten kompakt werden die folgenden Standardquellen verwendet: ADB, AUMA, BMF, BMWK, BMZ, BP, Bundesbank, CIA, Climatewatch, Destatis, Euler Hermes, Europäische Kommission, Eurostat, FAO, IEA, IWF, OECD, SDSN, United Nations, UN Comtrade, UNCTAD, UN-Stats, Transparency International, Weltbank. Zum Teil wird zudem auf nationale und weitere internationale Quellen zurückgegriffen.

Quellen: *Germany Trade & Invest* bemüht sich, in allen Datenblättern einheitliche Quellen zu nutzen, so dass die Daten für unterschiedliche Länder möglichst vergleichbar sind. Die *kursiv gedruckten Daten* stammen aus nationalen Quellen oder sind für das jeweilige Land in unserer Standardquelle nicht verfügbar. Dies ist bei einem Vergleich dieser Daten mit den Angaben in Datenblättern zu anderen Ländern zu berücksichtigen.

Germany Trade & Invest ist die Wirtschaftsförderungsgesellschaft der Bundesrepublik Deutschland. Die Gesellschaft sichert und schafft Arbeitsplätze und stärkt damit den Wirtschaftsstandort Deutschland. Mit über 50 Standorten weltweit und dem Partnernetzwerk unterstützt *Germany Trade & Invest* deutsche Unternehmen bei ihrem Weg ins Ausland, wirbt für den Standort Deutschland und begleitet ausländische Unternehmen bei der Ansiedlung in Deutschland.

Ihre Ansprechpartnerin
bei *Germany Trade & Invest*:
Edda vom Dorp
T +49 (0)228 24993-303
edda.vom-dorp@gtai.de

Germany Trade & Invest
Standort Bonn
Villemombler Straße 76
53123 Bonn
Deutschland
T +49 (0)228 249 93-0
trade@gtai.de
www.gtai.de

Germany Trade & Invest
Hauptsitz
Friedrichstraße 60
10117 Berlin
Deutschland
T +49 (0)30 200 099-0
invest@gtai.com
www.gtai.com

* vorläufige Angabe, Schätzung bzw. Prognose

-6-

© *Germany Trade & Invest* 2024 - Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.

Weitere Informationen über E-Mobilität in Belgien

GTAI-Informationen zu Belgien	Link
Prognosen zu Investitionen, Konsum und Außenhandel	Wirtschaftsausblick von GTAI
Potenziale kennen, Risiken richtig einschätzen	Link zur SWOT-Analyse
Kulturelle Hintergründe und Regeln für den Geschäftskontakt	Link zu Verhandlungspraxis kompakt
Kurzanalyse zu E-Mobilität in Belgien	Link zur Branche kompakt
Länderspezifische Basisinformationen zu relevanten Rechtsthemen in Belgien	Link zu Recht kompakt

3 Branchenspezifische Informationen

3.1 Marktpotenziale und -chancen

3.1.1 Nachhaltige Mobilität

Nachhaltige Mobilität spielt eine zentrale Rolle in der aktuellen, europäischen Umweltpolitik, da viele Verkehrsmittel noch auf fossilen Brennstoffen basieren. Ein grüner und fairer Wandel im Mobilitätssektor ist daher unerlässlich. Um das Ziel einer klimaneutralen EU bis 2050 zu erreichen, sind jedoch noch erhebliche Anstrengungen erforderlich. Belgien möchte eine führende Rolle bei der nachhaltigen Umgestaltung unserer Gesellschaft spielen und unterstützt maßgeblich die EU-Forderung nach einer Energiewende bis hin zu emissionsfreien Fahrzeugen. Das Land hat sich das Ziel gesetzt, die Treibhausgasemissionen bis 2030 um 55 % zu reduzieren.

Belgien setzt sich aktiv für einen CO₂-neutralen Verkehrssektor sowie für die Förderung nachhaltiger und nicht-motorisierter Verkehrsmittel ein. So gibt es internationale Bemühungen, wie beispielsweise die [Benelux Union](#), die sich für einen reibungslosen Übergang zu nachhaltiger Mobilität stark macht, beispielsweise mit der Förderung der Entwicklung einer sicheren und nachhaltigen Fahrradinfrastruktur im Sinne des europäischen Green Deal oder der Bereitstellung von Informationen bezüglich das länderübergreifende Ladestationen-Netzwerk.

Auch auf lokaler Ebene ist Belgien aktiv: So gewann die niederländische Firma Fastned eine Ausschreibung der flämischen Straßenbehörde Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) und erhielt die Konzession für den Bau reiner Elektro-Raststätten an zwei stark frequentierten Standorten an der A17 bei Gent.² Der Baubeginn war schon für dieses Jahr angesetzt und die geplanten Ladestationen sollen je zwölf Schnelllader, Picknickplätze, Spielplätze, Sanitäranlagen und Shops bieten.

Daran wird ersichtlich, dass ein Übergang zu E-Mobilität nicht nur den Verkauf der E-Autos oder die Ersetzung von elektrischen Bussen im öffentlichen Leben benötigt, sondern es muss auch ganz stark die Ladeinfrastruktur implementiert werden. Hier ergeben sich Chancen auch für deutsche Unternehmen, die mit ihrem Know-How die Elektrifizierung der Straßen vorantreiben können. Wir weisen Sie auf die in den Kontaktdaten verlinkten Ausschreibungsportale Belgiens hin.

Die ambitionierten Ziele Belgiens für eine klimafreundliche Wirtschaft bietet Anbietern grüner Technologien hervorragende Expansionschancen. Deutsche Unternehmen nehmen in der belgischen Wirtschaft eine Schlüsselrolle ein – sowohl als Hersteller von Investitionsgütern als auch durch direkte Investitionen vor Ort.

3.1.2 Übersicht Neuzulassungen

Eine Analyse des belgischen Statistikamts STATBEL zeigt einen klaren Trend: Hybridautos setzen sich zunehmend gegen Benzinfahrzeuge durch! Im Jahr 2023 entfallen 59 % der verkauften Fahrzeuge auf Elektro- oder Hybridmodelle.

Innerhalb von fünf Jahren haben elektrische und hybride Pkw den Marktanteil der Benzinfahrzeuge übertroffen. Diese Erkenntnis stammt aus einer ersten vorläufigen Übersicht über die Fahrzeugzulassungen, die von STATBEL erstellt wurde.

Elektro- und Hybridfahrzeuge bleiben auch 2023 mit einem Marktanteil von 59 % die gefragtesten Neuwagen in Belgien, während sie im Jahr 2019 lediglich 8 % der Verkäufe ausmachten. Von insgesamt 481.079 verkauften Fahrzeugen im Jahr 2023 entfallen 284.608 auf Elektro- und Hybridmodelle. Zum Vergleich: 2019 lag ihre Anzahl bei nur 43.902 von insgesamt 557.970 verkauften Fahrzeugen.

Benzinfahrzeuge verlieren angesichts der steigenden Beliebtheit von Hybrid- und Elektroautos weiter an Marktanteil,

² Transport: „Belgien: Reine Elektro-Raststätte für Pkw und Lkw“, 20.03.2023. Vgl.: <https://transport-online.de/news/belgien-reine-elektro-raststaette-fuer-pkw-und-lkw-81309.html>

der im Jahr 2023 bei 32 % liegt. Dies stellt einen Rückgang von 18 % im Vergleich zu 2022 und von 47 % im Vergleich zu 2019 dar.

Der Marktanteil neuer Dieselfahrzeuge ist ebenfalls stark gesunken, von 15 % im Jahr 2022 auf nur 8 % im Jahr 2023.

Neuzulassungen von Personenkraftwagen nach Kraftstoffart

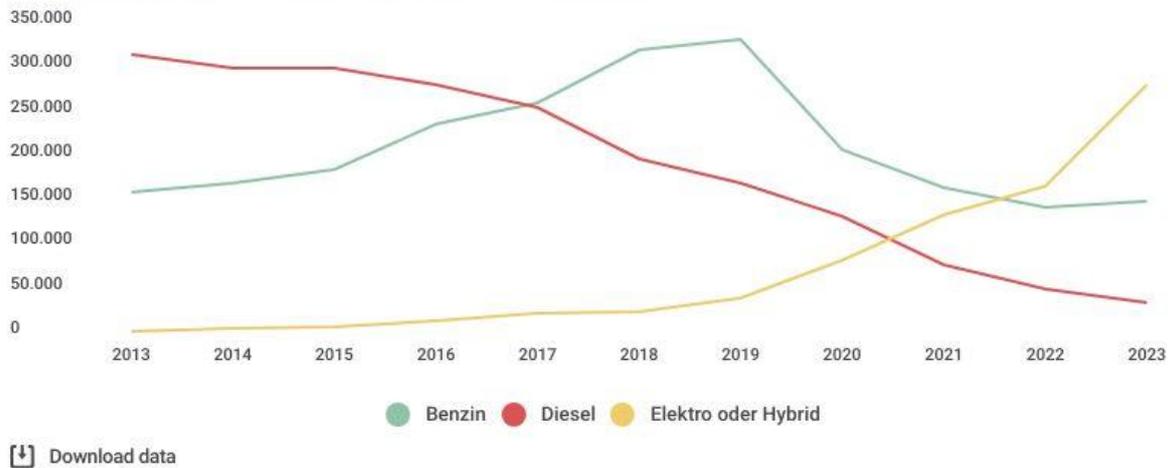


Abbildung 1: Neuzulassungen von Personenkraftwagen nach Kraftstoff 2013-2023

Quelle: Belgisches Statistikkamt STATBEL³, 01.02.2024

Nach drei Jahren des Rückgangs wurden in Belgien im Jahr 2023 insgesamt 589.874 neue Fahrzeuge zugelassen, darunter 481.079 Personenkraftwagen. Dies entspricht einem Anstieg von 28 % im Vergleich zu den 374.597 Personenkraftwagen im Jahr 2022.

Der Absatz von rein elektrischen Fahrzeugen hat sich fast verdreifacht, mit einem Anstieg von 147 %: 93.086 Elektrofahrzeuge wurden 2023 verkauft, verglichen mit 37.760 im Jahr 2022.

Die Verkäufe neuer Hybrid-Pkw (Benzin- oder Dieselmotor kombiniert mit Elektroantrieb) stiegen um 44 % von 133.184 Fahrzeugen im Jahr 2022 auf 191.522 im Jahr 2023.

Im Gegensatz dazu verzeichneten benzinbetriebene Fahrzeuge nur einen Anstieg von 6 %, mit 154.056 Fahrzeugen im Jahr 2023 im Vergleich zu 145.998 im Jahr 2022.

Von den neu zugelassenen Hybrid- und Elektrofahrzeugen im Jahr 2023 stammen 77 % aus Unternehmenszulassungen, während nur 23 % von Privatpersonen zugelassen werden.

Neue Elektro- (einschl. Hybrid-) Personenkraftwagen nach Art des Fahrzeughalters



³ Vgl.: <https://statbel.fgov.be/de/themen/mobilitaet/verkehr/eintragung-von-kraftfahrzeugen>

Abbildung 2: Neuzulassungen aller E-PKWs nach Art des Fahrzeughalters

Quelle: Belgisches Statistikkamt STATBEL⁴, 01.02.2024

In den ersten neun Monaten dieses Jahres (2024) wurden bereits mehr neue Elektrofahrzeuge registriert als im gesamten Jahr 2023. Die Zulassungszahlen stiegen 2024 deutlich an: von 68.555 auf 96.233 für neue Elektroautos und von 8.759 auf 16.004 für gebrauchte Elektrofahrzeuge. Dies entspricht einem Gesamtmarktanstieg von 45,2 %, nach Angaben des Mobilitätsverbands Traxio.⁵

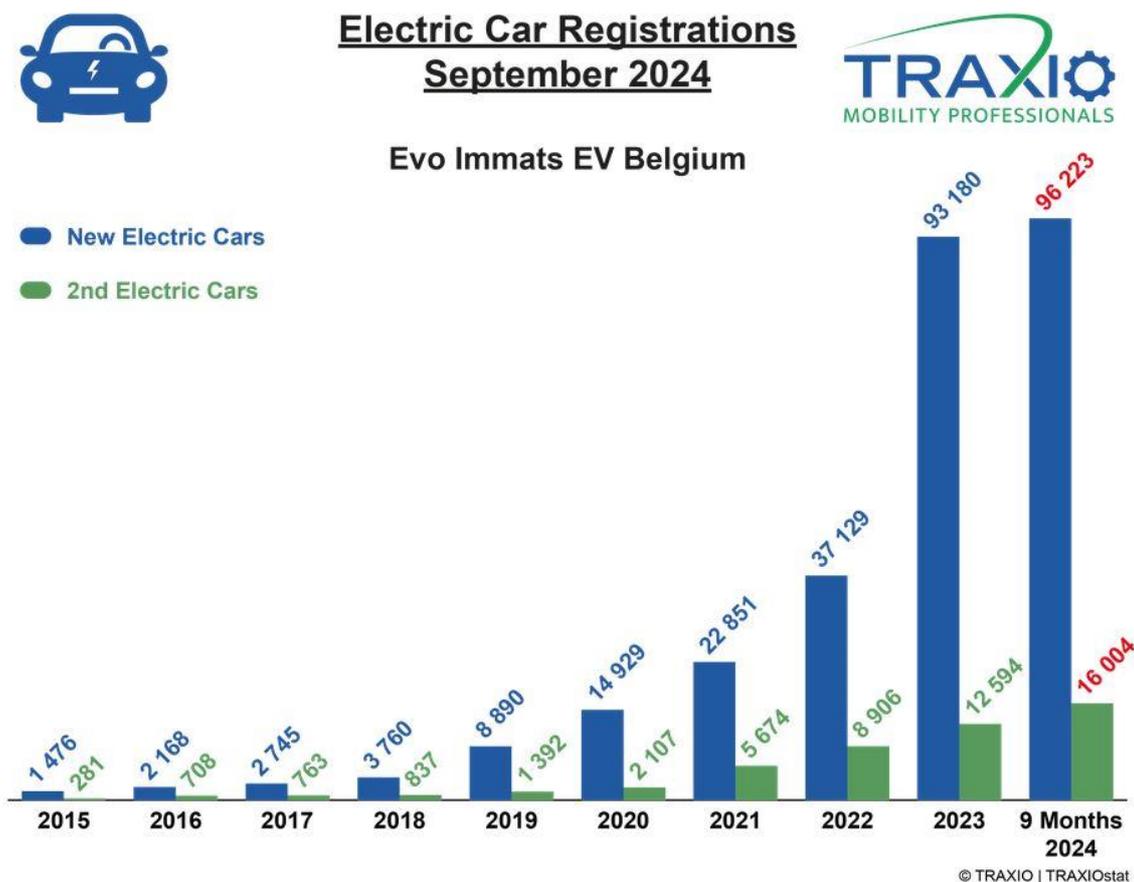


Abbildung 3: E-Auto-Zulassungen bis September 2024

Quelle: Traxio, Stand September 2024⁶

3.1.3 Wachstum für Elektrofahrzeuge im Jahr 2024

Am 1. August 2024 waren in Belgien 6.089.564 Personenkraftwagen registriert, im Vergleich zu 6.030.700 im Vorjahr – ein Anstieg um 1,0 %. In den letzten zehn Jahren wuchs die Anzahl der Pkw durchschnittlich um 0,92 %. Diese Zahlen stammen aus den neuesten Statistiken von STATBEL, dem belgischen Statistikkamt.

Die Zahl der Elektrofahrzeuge verzeichnete einen bemerkenswerten Zuwachs von 83,2 % innerhalb eines Jahres. Im

⁴ Vgl.: Ibid.

⁵ Traxio: „September 2024 : Bijna 100.000 nieuwe elektrische auto's ingeschreven in België tijdens eerste negen maanden.“, 06.10.2024. vgl.: <https://www.traxio.be/artikels/september-2024-bijna-100-000-nieuwe-elektrische-auto-s-ingeschreven-in-belgie-tijdens-eerste-negen-maanden>

⁶ Vgl.: <https://www.traxio.be/artikels/september-2024-bijna-100-000-nieuwe-elektrische-auto-s-ingeschreven-in-belgie-tijdens-eerste-negen-maanden>

Jahr 2023 waren 138.749 Elektrofahrzeuge registriert, 2024 stieg diese Zahl auf 254.240. Dabei sind 82,0 % der Elektrofahrzeuge auf Unternehmen zugelassen, während nur 45.348 (17,8 %) in privatem Besitz sind. Trotz der zunehmenden Beliebtheit von Elektrofahrzeugen bleibt ihr Anteil unter Privatpersonen vergleichsweise gering.

Der Anteil der Hybridfahrzeuge an der gesamten Pkw-Flotte liegt derzeit bei 11,7 %. 2024 gab es 710.687 Hybridfahrzeuge, im Vergleich zu 537.817 im Jahr 2023 – ein Anstieg von 32,1 %. Auch hier dominieren die Firmenwagen, jedoch in geringerem Maße als bei den Elektrofahrzeugen. 394.969 (55,6 %) der Hybridfahrzeuge sind auf Unternehmen registriert, während 313.072 (44,1 %) im Besitz von Privatpersonen sind.

Seit 2015 sinkt die Zahl der Dieselfahrzeuge kontinuierlich und 2024 ist sie im Vergleich zum Vorjahr um 12,1 % zurückgegangen. Belgien zählte am 1. August 1.934.307 Dieselfahrzeuge. Im Gegensatz dazu stieg die Anzahl der Benzinfahrzeuge weiter an (+1,2 % im Jahr 2024) und erreichte 3.132.607 Fahrzeuge. Damit machen Benzinfahrzeuge 51,4 % des gesamten Pkw-Bestands aus, gefolgt von Dieselfahrzeugen mit 31,8 %, Hybridfahrzeugen mit 11,7 %, Elektrofahrzeugen mit 4,2 % und Erdgasfahrzeugen mit 0,4 %.

Tabelle 1: Entwicklung Fahrzeugbestand Belgien 2022-2024

Entwicklung des Fahrzeugbestands 2022-2024

Am 1. August	2022	2023	2024	2023/2022	2024/2023
Gesamte Fahrzeugflotte am 1. August (einschl. Krafträder)	7.796.877	7.910.513	7.993.273	+1,5%	+1,1%
Personenkraftwagen	5.947.479	6.030.700	6.089.564	+1,4%	+1,0%
Benzin-Auto	3.021.102	3.096.253	3.132.607	+2,5%	+1,2%
Diesel-Auto	2.424.932	2.201.549	1.934.307	-9,2%	-12,1%
Erdgasauto	17.740	20.373	22.786	+14,8%	+11,8%
Elektrofahrzeug	71.651	138.749	254.240	+93,7%	+83,2%
Hybridfahrzeug	375.107	537.817	710.687	+43,4%	+32,1%
Unbestimmt	36.947	35.959	34.937	-2,7%	-2,8%
Autobusse und Reisebusse	16.557	16.449	16.568	-0,7%	+0,7%
Fahrzeuge für den Güterverkehr (a)	958.553	973.447	986.069	+1,6%	+1,3%
Sattelzugmaschinen (b)	55.075	56.222	56.184	+2,1%	-0,1%
Landwirtschaftliche Zugmaschinen	203.472	206.405	209.500	+1,4%	+1,5%
Sonderfahrzeuge (d)	82.634	85.625	88.776	+3,6%	+3,7%
Krafträder (c)	533.107	541.665	546.612	+1,6%	+0,9%
Einwohner pro Pkw am 1. August	2,0	1,9	1,9	-0,5%	-0,4%

(A) LKW, Lieferwagen, Geländewagen, Tankwagen

(B) Sattel-Straßenzugmaschinen (ohne Zugkraftkarren) sind motorisierte Nutzfahrzeuge, an die ein Sattelanhänger angehängt ist (Fahrzeug ohne Vorderachse).

(C) Alle Motorräder, die schneller als 40 km/h fahren, d. h. alle Motorräder und die meisten Mopeds.

(D) Sonderfahrzeuge sind langsame Fahrzeuge, deren Abmessungen oder Gewicht die Höchstwerte überschreiten, die normalerweise für die Durchführung eines Güterverkehrs zulässig sind. Es ist wichtig zu wissen, dass die zulässige Höchstmasse in Belgien 44 Tonnen nicht überschreiten darf. Fahrzeuge dieser Kategorie dürfen daher nur unter sehr strengen Bedingungen auf öffentlichen Straßen fahren.

Quelle: Belgisches Statistikkamt STATBEL⁷, 16.09.2024

⁷ Vgl.: <https://statbel.fgov.be/de/themen/mobilitaet/verkehr/fahrzeugbestand>

3.1.4 Export Deutschland - Belgien

Das Statistische Bundesamt Destatis gab in seiner Pressemitteilung Nr. N020 vom 6. Mai 2024 bekannt, dass der Außenhandel mit Elektroautos zunehmend an Bedeutung gewinnt, insbesondere bei den Exporten. Im Jahr 2023 wurden etwa 786.000 Pkw, die ausschließlich von einem Elektromotor angetrieben werden, im Wert von 36,0 Mrd. Euro exportiert. Damit hatte rund jeder vierte aus Deutschland exportierte Neuwagen einen reinen Elektroantrieb. Die Exporte von Elektroautos stiegen um 58,0 % im Vergleich zum Vorjahr und haben sich im Vergleich zu vor zwei Jahren mehr als zweieinhalb Mal erhöht (+161,6 %). Im Jahr 2022 wurden rund 497.000 Elektrofahrzeuge im Wert von 24,2 Mrd. Euro exportiert; 2021 waren es 300.000 E-Autos im Wert von 12,6 Mrd. Euro.

Wichtigstes Abnehmerland für Elektro-Pkw im Jahr 2023 waren die Niederlande (mit einem mengenmäßigen Anteil von 15,6 %), gefolgt vom Vereinigten Königreich (13,4 %) und Belgien (12,4 %).⁸

3.2 Künftige Entwicklungen in den relevanten Segmenten und Nachfragesektoren

3.2.1 Thermomanagement

Um CO₂-Neutralität im Verkehrssektor zu erreichen, müssen Fahrzeugtechnologien umweltfreundliche, effiziente und geräuscharme Mobilität ermöglichen. Die Zukunft gehört dabei den batterieelektrischen Fahrzeugen (BEVs). Damit das volle Potenzial des elektrischen Antriebsstrangs genutzt werden kann, müssen jedoch einige Herausforderungen bewältigt werden – insbesondere im Bereich des Wärmemanagements.

Im Gegensatz zu Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor erzeugt der Elektromotor in BEVs nur wenig Wärme bzw. Abwärme, was bei niedrigen Außentemperaturen zum Problem wird. Eine Zusatzheizung ist nötig, um den Fahrgastraum zu erwärmen, was allerdings die Batterie belastet und die Reichweite verringert. Auch die Schnellladefähigkeit macht ein effizientes Wärmemanagement zunehmend wichtig. Gleichstrom-Schnellladestationen mit Leistungen von bis zu 350 kW sind inzwischen weit verbreitet. Dabei muss die Temperatur der Batterie in einem optimalen Bereich gehalten werden, um die Ladeleistung vollständig auszunutzen – die Batterie muss situationsabhängig entweder gekühlt oder angewärmt werden. Mit steigenden Ladeleistungen könnten hier neue Wärmemanagementansätze an Bedeutung gewinnen.

Das Wärmemanagementsystem in BEVs spielt daher eine zentrale Rolle, um die Komponenten wie Elektromotor, Leistungselektronik und Batterie bei optimaler Temperatur zu halten und zugleich den Komfort im Innenraum sicherzustellen. Ein Versagen des Systems könnte zu erheblichen Schäden wie Entmagnetisierung der Magnete, Alterung der Isolationsmaterialien, Effizienzverlust und Lebensdauerverkürzung bis hin zum Durchbrennen des Elektromotors führen. Darüber hinaus verlängert ein gut funktionierendes Wärmemanagement die Lebensdauer der Batteriezellen und bietet wichtige Sicherheitsfunktionen, um thermisches Durchgehen zu vermeiden.

Das Wärmemanagementsystem muss somit mehrere Wärmekreisläufe umfassen, die Komponenten wie elektrische Kompressoren, Kühlmittelpumpen, Lüftermotoren, Ventile, Klappen, Steuerungsmodule für Heizung, Lüftung und Klimatisierung (HLK) sowie elektrische Heizungen beinhalten. Integrierte Wärmemanagementlösungen, die verstärkt Flüssigkeitskühlung für Batteriesysteme einsetzen, werden zunehmend zum Standard in der Fertigung von Batterien.

Belgien zählt dank eines engmaschigen Netzwerks aus großen Herstellern, innovativen Zulieferern und Forschungsinitiativen zu den führenden europäischen Entwicklungszentren für Elektromobilität und bietet Chancen für deutsche Hersteller im Bereich Batterieherstellung sowie Thermomanagement.

So haben beispielsweise 2022 der belgische Umicore Konzern und die VW-Tochtergesellschaft PowerCo eine Joint Venture für die Produktion von Batteriematerialien mit Sitz in Brüssel gegründet. Ziel ist es, ab 2025 die europäischen Batteriezellfabriken von PowerCo mit Schlüsselmaterialien versorgen, und bis Ende 2030 ist geplant,

⁸ Statistisches Bundesamt (Destatis): „58 % mehr E-Autos im Jahr 2023 exportiert als im Vorjahr“ Pressemitteilung Nr. N020 vom 6. Mai 2024, vgl.: https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2024/05/PD24_N020_46_51.html

Batteriematerialien für rund 2,2 Mio. vollelektrische Fahrzeuge pro Jahr zu liefern.

3.2.2 Ladeinfrastruktur

Belgien hat eine bemerkenswerte und rasche Einführung von Ladestationen für Elektrofahrzeuge (EVs) erlebt, doch dieser Prozess verläuft nicht gleichmäßig über das gesamte Land. Nordbelgien führt derzeit in Europa bei der Einführung der Elektromobilität, während die Entwicklung im Süden des Landes noch hinterherhinkt.

Aktuell verfügt Belgien über ein Netzwerk von mehr als 30.000 Ladestationen für Elektrofahrzeuge. Es ist jedoch eine erhebliche Ungleichheit in der Verteilung dieser Stationen zwischen den Regionen Flandern und Wallonien festzustellen. Die nördliche Region Flandern führt mit über 27.000 installierten öffentlichen Ladestationen. Allein im Jahr 2023 verzeichnete diese Region ein Wachstum von 63 % bei öffentlichen und halböffentlichen Ladepunkten.

Verteilung der E-Ladepunkte in Belgien

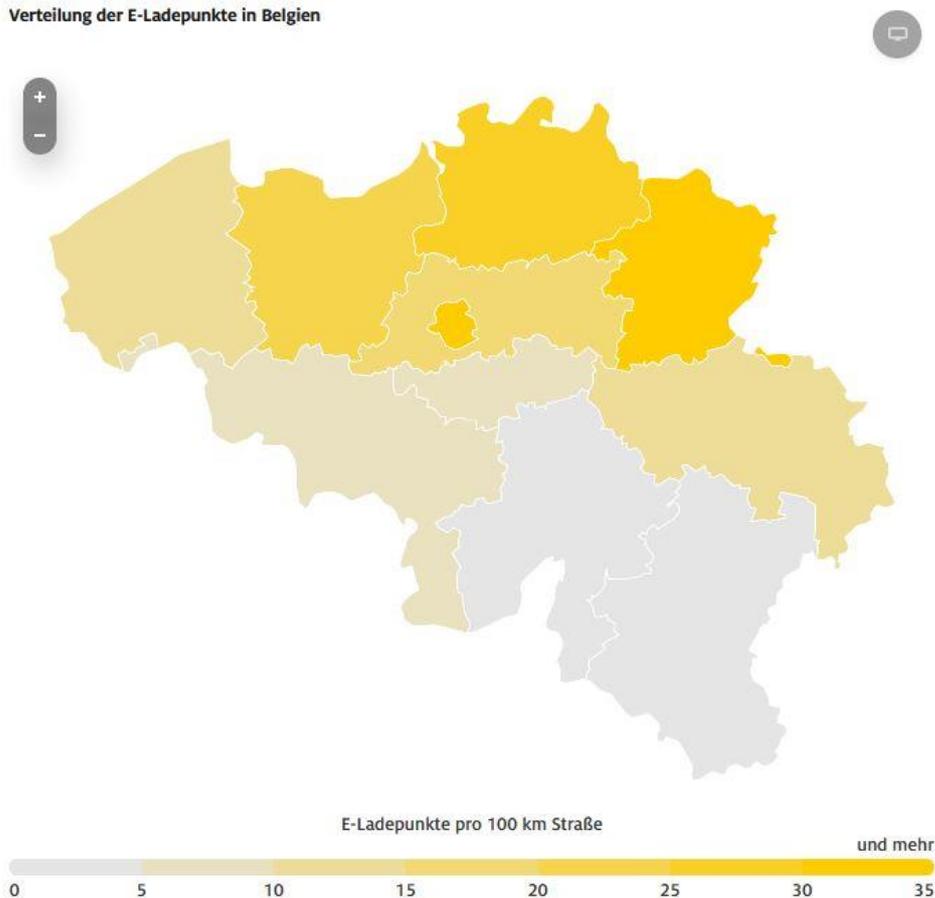


Abbildung 4: Verteilung der E-Ladepunkte in Belgien

Quelle: ADAC: *Ladeinfrastruktur in Belgien*, Mai 2024⁹

Im Gegensatz dazu liegt die südliche Region Wallonien mit etwa 3.300 installierten Ladestationen deutlich zurück. Laut EV Belgium befinden sich weniger als 13 % der landesweit installierten 30.000 Ladestationen in Wallonien.

Die größten Verbunde öffentlicher Ladestationen sind laut Europäischem Verbraucherzentrum allego, Lidl und Tesla Destination Charging.¹⁰

Auf den Parkplätzen einiger Supermärkte, wie etwa bei Lidl, sowie bei Ikea, können Kunden kostenlos Ladestationen

⁹ Vgl.: <https://www.adac.de/reise-freizeit/reiseplanung/reiseziele/belgien/tanken-laden/#ladeinfrastruktur-in-belgien>

¹⁰ Europäisches Verbraucherzentrum: „*Elektroautos im Ausland: Infos zu Laden, Parken, Förderung und mehr*“, 15.08.2024. Vgl.: <https://www.evz.de/reisen-verkehr/auto/elektrofahrzeuge-in-der-eu/laenderinfos-fuer-e-autos.html>

nutzen. Um jedoch zu vermeiden, dass die Ladeplätze übermäßig lange blockiert werden, erheben einige Betreiber nach Erreichen einer bestimmten Ladezeit oder eines bestimmten Ladezustands (SOC-Wert) höhere Gebühren. Zudem müssen alle Fahrzeuge, die nicht in Belgien zugelassen sind, vor der Einfahrt in die Umweltzonen von Antwerpen, Brüssel und Gent registriert werden.

Die Mehrheit der in Belgien zugelassenen Elektrofahrzeuge gehört Unternehmen, was den Ausbau der Ladeinfrastruktur begünstigt. Der geringere Einsatz von Firmenwagen in der südlichen Region trägt jedoch zu einer niedrigeren Nachfrage und einem reduzierten Angebot an Ladestationen bei. Der Hauptgrund für diese Ungleichheit liegt jedoch in den unterschiedlichen Anreizen der jeweiligen Regierungen.

Lydia Peeters, die Ministerin für Mobilität und öffentliche Arbeiten von Flandern, hat Projektaufträge gefördert und Unternehmen, Sportvereinen, Schulen und Geschäften, die einen Teil ihrer Infrastruktur öffentlich zugänglich machen, finanzielle Unterstützung für die Installationskosten gewährt. Im Rahmen des Programms „Clean Power for Transport“ (CPT) hat die Regierung diesen Initiativen rund 23,4 Mio. Euro zugewiesen. Darüber hinaus wurden spezifische Aufträge zur Förderung innovativer Ladestationen sowie schneller und ultraschneller Ladegeräte gestartet. Insgesamt hat die Ministerin dafür etwa 31 Mio. Euro an Subventionen bereitgestellt.

Wallonien plant nun, aufzuholen, indem es in nahezu allen Gemeinden regional finanzierte Ladestationen einrichtet. Mit einem Paket von 15 Mio. Euro wird bis 2026 die Installation von 2.448 Geräten finanziert, die von privaten Betreibern verwaltet werden. Diese Stationen werden eine Leistung von 22 Kilowatt (kW) bieten (maximal 11 kW, wenn zwei Fahrzeuge gleichzeitig geladen werden). Der Preis variiert je nach Betreiber, und es wird ein Zuschlag erhoben, wenn das Fahrzeug nicht entfernt wird, nachdem die Batterie vollständig geladen ist.

Unterdessen treibt Pluginvest, der Ladestationsbetreiber mit Sitz in Antwerpen, den Ausbau der Ladestationen in Flandern weiter voran. Es werden zahlreiche weitere Ladestationen hinzugefügt, um den Markterwartungen gerecht zu werden, die darauf hindeuten, dass in Belgien etwa 200.000 neue Elektrofahrzeuge auf den Straßen unterwegs sein werden. Dies wird eine erhebliche Nachfrage nach Ladeinfrastruktur zu Hause, am Arbeitsplatz und unterwegs erzeugen.

3.2.3 Aktueller Entwicklungstrend: AC- oder DC-Ladestationen

Im Gegensatz zu den langsamen AC-Ladestationen, bei denen Wechselstrom (AC) aus der Steckdose in das Elektroauto fließt und dort von einem On-Board-Netzumwandler in Gleichstrom (DC) umgewandelt wird, wandeln E-Schnellladestationen, auch bekannt als Gleichstromladestationen, den vom Stromnetz gelieferten Wechselstrom direkt in Gleichstrom um. Die Batterie eines Elektroautos kann ausschließlich Gleichstrom aufnehmen.

Derzeit neigen viele Akteure im Bereich der Elektromobilität dazu, Gleichstromladegeräte (DC) zu installieren, um der Benutzer-Nachfrage gerecht zu werden. Laut Pluginvest ist diese Lösung entscheidend, um die Reichweitenangst bei Langstreckenfahrten zu beseitigen, da sie ein einfaches Aufladen des Fahrzeugs in etwa zehn bis zwanzig Minuten ermöglicht.

Für den Heimgebrauch gilt Wechselstrom (AC) jedoch als die beste Option. Laut dem CEO von Pluginvest zeichnet sich ein Trend zu maximal 11 kW ab. In diesem Zusammenhang betont er, dass schnelleres Laden nicht immer vorteilhaft ist, da das AC-Laden für die meisten Endverbraucher oft ausreichend ist. Dennoch erwägt er, öffentliche Gleichstromgeräte zu installieren, um mehr Menschen zu ermutigen, Elektroautos zu fahren. „Deshalb installieren wir Wechselstromgeräte zu Hause und am Arbeitsplatz sowie Gleichstromgeräte in öffentlichen Bereichen“, hebt er hervor.

Tabelle 2: Anzahl Ladestationen Belgien

Die wichtigsten Zahlen zum elektrischen Laden	
Anzahl Ladesäulen / Ladepunkte	1.967 / 4.570
Anzahl AC-Ladepunkte / DC-Ladepunkte	3.643 / 927
Anzahl Superlader/ HPC (DC > 150 kW)	371 (8.12 %)
Gesamtanteil der Schnellladepunkte	6,06 %

Quelle: ADAC: *Ladeinfrastruktur in Belgien*, Juni 2024¹¹

3.2.4 Ladeinfrastruktur in der Region & Hauptstadt Brüssel

In Brüssel sind derzeit täglich etwa eine halbe Million Autos unterwegs, und es ist geplant, dass bis 2035 alle elektrisch fahren. Prognosen des Brüsseler Umweltamtes erwarten, dass dann rund 495.077 E-Autos, einschließlich der täglichen Pendler, in der Stadt unterwegs sein werden. Die meisten dieser Fahrzeuge müssen regelmäßig aufgeladen werden.

Die Hauptstadtregion setzt in diesem Zusammenhang auf verschiedene Ladeformen, darunter private Ladestationen in Haushalten, Ladepunkte am Arbeitsplatz und öffentliche Stationen. Obwohl sowohl Privatpersonen als auch Unternehmen von steuerlichen Anreizen für den Ausbau von Ladestationen profitieren, wird angenommen, dass die meisten Ladevorgänge in öffentlichen Bereichen stattfinden – auch in Brüssel.

Bis 2035 plant die Region, die Anzahl der öffentlichen Ladepunkte auf 22.000 zu erhöhen, was einer Vervierfachung der aktuellen Zahl entspricht. Um die nötige öffentliche Ladeinfrastruktur zu schaffen, muss Brüssel jedoch erheblich zulegen. Bis 2025 sollen, basierend auf den Neuanmeldungen von E-Autos, bereits 9.500 Ladepunkte zur Verfügung stehen – doppelt so viele wie heute. Aktuell gibt es in der Brüsseler Region bereits 5.047 Ladesäulen, und bis Ende 2024 sind 600 zusätzliche Säulen mit insgesamt 1.200 Anschlüssen geplant.

Das Stromnetz in Brüssel ist jedoch stark veraltet, was potenzielle Probleme für die Ladeinfrastruktur der Elektromobilität mit sich bringt. Die meisten Netzanschlüsse bieten eine Spannung von 230 Volt, was theoretisch ausreicht, um ein Fahrzeug in 30 bis 60 Minuten mit genügend Strom zu versorgen, um 20 Kilometer zurückzulegen – die durchschnittliche Tagesentfernung eines Brüsseler Autofahrers. Problematisch wird es, wenn alle Brüsseler E-Fahrzeuge nach Feierabend gleichzeitig an die Ladesäulen angeschlossen werden, da zu diesem Zeitpunkt auch viele elektrische Haushaltsgeräte in Betrieb sind.

Laut dem Versorgungsnetzbetreiber Sibelga wird die Stromversorgung in Spitzenzeiten bis 2030 nicht unbedingt gefährdet sein. Bis dahin könne die Region eine Umstellung auf einen Fuhrpark mit 20 bis 30 % E-Autos bewältigen. Danach müssten jedoch smartere Ansätze gefunden werden, wie etwa privates Laden über Solaranlagen oder eine zeitlich abgestimmte Verteilung der Ladevorgänge an Unternehmensladestationen.

Sibelga setzt auch auf technologischen Fortschritt, der die Reichweite und Speicherkapazität von E-Autos weiter erhöhen wird, sodass diese seltener aufgeladen werden müssen. Zudem wird daran gearbeitet, E-Autos als „Heimbatterien“ zu nutzen, um überschüssigen selbstproduzierten Strom im Fahrzeug zu speichern und bei Bedarf ins eigene Netz zurückzuführen.

Der Brüsseler Strom- und Versorgungsnetzbetreiber plädiert zudem für dynamische Tarife an öffentlichen Ladestationen, die es den E-Autofahrern ermöglichen sollen, zu laden, wenn ausreichend Strom und Ladestationen verfügbar sind. Eine Modernisierung des regionalen Elektrizitätsnetzes steht jedoch noch aus.¹²

¹¹ Vgl.: <https://www.adac.de/reise-freizeit/reiseplanung/reiseziele/belgien/tanken-laden/#ladeinfrastruktur-in-belgien>

¹² vrt nws flanderninfo.be: „Immer mehr E-Autos auch in der belgischen Hauptstadt: Ist Brüssel fit für die Elektromobilität?“ 17.02.2024, vgl: <https://www.vrt.be/vrtnws/de/2024/02/15/immer-mehr-e-autos-auch-in-der-belgischen-hauptstadt-ist-bruess/>

3.3 Aktuelle Vorhaben, Projekte und Ziele

Belgien hat in den letzten Jahren bedeutende Fortschritte auf dem Strom- und Erdgasmarkt gemacht. Das Land hat seine Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen verringert und gleichzeitig den Einsatz erneuerbarer Energien erhöht. Zudem benötigt die belgische Wirtschaft weniger Energie. Der Ausbau der Ladeinfrastruktur wird durch staatliche Förderprogramme unterstützt, um die Elektromobilität zu fördern. Auch die Anschaffung von Heimpladestationen kann steuerlich geltend gemacht werden.

Das belgische Parlament hat ein Gesetz verabschiedet, das von Finanzminister Vincent Van Peteghem initiiert wurde, um die Elektrifizierung von Geschäftsfahrzeugen zu beschleunigen. Ab 2026 sollen nur noch Ausgaben für emissionsfreie Fahrzeuge steuerlich absetzbar sein.¹³

EU-Förderplan 2021-2027¹⁴

Die Europäische Union hat Belgien im Rahmen der Aufbau- und Resilienzfazilität 2021-2027 Fördermittel von insgesamt 5,9 Mrd. Euro bereitgestellt. Davon flossen 2021 zunächst 1,1 Mrd. Euro, 2022 dann 1,6 Mrd. Euro und der Rest sollte von 2023 bis 2026 fließen. Mehr als vier Fünftel der Fördergelder sollen in die Digitalisierung, den Umweltschutz und die Verkehrs- und Energiewende fließen.

Zahlreiche Programme fördern den Wandel im Energie- und Verkehrssektor sowie die Digitalisierung, was auch deutschen Unternehmen hervorragende Geschäftsmöglichkeiten eröffnet. Dies basiert auf den Schwerpunkten, die von der Europäischen Kommission als Prioritätsachsen des Verwendungsplans festgelegt wurden.

Für die Neuausrichtung des Verkehrssektors sind Investitionen in Höhe von 1,3 Mrd. Euro vorgesehen. Davon entfallen 210 Mio. Euro auf einen „grünen Straßenverkehr“, der die Modernisierung der Busflotten im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sowie den Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge umfasst.

Belgiens Aufbau- und Resilienzplan findet bei vielen Unternehmen positive Resonanz. Der Technologieverband Agoria¹⁵ lobt insbesondere, dass 25 % des Gesamtbudgets in Digitalisierungsprojekte und sogar 57 % in eine „grüne“ Energie- und Verkehrswende fließen.

Die föderale Struktur Belgiens spielt eine zentrale Rolle bei der Umsetzung des Plans. Das Land besteht aus Flandern, der niederländischsprachigen Region, Wallonien, der frankophonen Region, und der zweisprachigen Hauptstadtregion Brüssel. Diese Regionen verfügen über weitreichende Autonomie und sind zuständig für die Wirtschaftsförderung sowie die Umwelt- und Energiepolitik. Damit tragen sie auch die Verantwortung für einen Großteil der Projekte im Rahmen des Aufbau- und Resilienzplans.

Belgien erhält im Rahmen der Kohäsionspolitik von 2021 bis 2027 insgesamt 2,8 Mrd. Euro aus den EU-Fonds ESF+, EFRE, ETZ sowie dem Fonds für einen gerechten Übergang. Ende 2022 hat die Europäische Kommission die Belgien zugewiesenen Mittel erhöht. Eine Milliarde Euro aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) steht Belgien bis 2027 zur Verfügung, um Projekte zur nachhaltigen Mobilität, Energieeffizienz, Nutzung erneuerbarer Energien und Reduzierung von Treibhausgasen zu unterstützen.

Zusätzlich erhält Belgien bis 2027 etwa 183 Mio. Euro aus dem neu geschaffenen Fonds für einen gerechten Übergang. Diese Mittel sind für Regionen vorgesehen, die stark vom Klima- und Strukturwandel durch den Ausstieg aus fossilen Brennstoffen betroffen sind, darunter die wallonischen Städte Charleroi, Mons und Tournai.

¹³ KNOWHOW: „E-Mobilität im Jahr 2024: Ein Ländervergleich“, 04.04.2024. Vgl.: <https://knowhow.distrelec.com/de/transportwesen/e-mobilitaet-im-jahr-2024-ein-laendervergleich/>

¹⁴ GTAI: „EU-Förderung in Belgien“, 11.01.2023. Vgl.: <https://www.gtai.de/de/trade/belgien/specials/eu-foerderung-in-belgien-665222>

¹⁵ Vgl.: <https://www.agoria.be/en>

3.4 Wettbewerbssituation

3.4.1 EV-Modelle

In den ersten neun Monaten des Jahres 2024 bleiben die fünf meistverkauften neuen Elektroautos im B2B-Segment (Firmen und Leasing), wie in den Vorjahren, unverändert. An der Spitze steht Tesla mit seinem Model Y mit 6.988 verkauften Exemplaren, gefolgt vom Audi Q4 E-TRON, der mit 6.658 Einheiten dicht auf den Fersen ist. Der BMW iX1 belegt den dritten Platz mit 5.052 Verkäufen, während der Volvo EX30 mit 4.635 Exemplaren den vierten Platz einnimmt. Den fünften Platz sichert sich der Tesla Model 3 mit 4.150 verkauften Fahrzeugen.

Im B2C-Segment führen das Tesla Model Y mit 3.322 und das Model 3 mit 1.890 Einheiten die Liste an. Die Top 5 wird ergänzt durch den Volvo EX30 (736), den VW ID.4 (400) und den VW ID.3 (294). Der Dacia Spring (282) fällt nach seiner Einführungsphase aus den Top 5 heraus.

Tabelle 3: E-Auto Neuzulassungen nach Fahrzeugmodell



Electric Car Registrations September 2024



TOP 10 Models - New YtD 2024 - 9 Months

B2B		Units	B2C		Units
1	MODEL Y	6 988	1	MODEL Y	3 322
2	Q4	6 658	2	MODEL 3	1 898
3	iX1	5 052	3	EX30	733
4	EX30	4 635	4	ID.4	400
5	Model 3	4 150	5	ID.3	294
6	i4	3 950	6	SPRING	282
7	ID.4	3 698	7	BORN	226
8	XC40	3 587	8	ATTO 3	222
9	EQB	3 141	9	IX1	193
10	ENYAQ	2 770	10	XC40	192

Quelle: Traxio, Stand September 2024¹⁶

Der **Volkswagen**-Konzern spielt mit seinem **Audi**-Werk in Brüssel seit Jahrzehnten eine Schlüsselrolle in der belgischen Automobilindustrie. Seit 2018 werden dort ausschließlich Elektrofahrzeuge gefertigt, da Audi die globale Produktion seiner Elektromodelle bisher auf diesen Standort konzentriert.

Der **Volkswagen**-Konzern hat im zweiten Quartal 2024 weltweit rund 181.000 Elektrofahrzeuge verkauft, was in etwa dem Vorjahresniveau entspricht. In Europa gab es jedoch einen leichten Rückgang. Im globalen Modell-Ranking der VW-Elektroautos lag im ersten Halbjahr 2024 der VW ID.4/ID.5 (SUV/SUV-Coupé) vor dem Kompaktwagen ID.3 und dem Audi Q4 E-TRON (inklusive der SUV-Coupé-Variante Sportback).

In Belgien erfreuen sich die Top-7 der meistverkauften Elektroautos der Volkswagen-Gruppe großer Beliebtheit:

- VW ID.4/ID.5

¹⁶ Vgl.: <https://www.traxio.be/artikels/september-2024-bijna-100-000-nieuwe-elektrische-auto-s-ingeschreven-in-belgie-tijdens-eerste-negen-maanden>

- VW ID.3
- Audi Q4 E-TRON (inkl. Sportback)
- Skoda Enyaq (inkl. Coupé)
- Cupra Born
- Audi Q8 e-tron (inkl. Sportback)
- VW ID. Buzz

Volvo hat angekündigt, die Produktion seines vollelektrischen SUV EX30 aufgrund der wachsenden Nachfrage auszubauen. Ab 2025 wird dieses Modell nicht nur in Zhangjiakou, China, sondern auch im Werk in Gent, Belgien, gefertigt. Die zusätzliche Fertigung in Gent soll die Produktionskapazitäten erweitern, um die erwartete Nachfrage in Europa zu decken und gleichzeitig den weltweiten Export zu unterstützen. Mit diesem Schritt unterstreicht Volvo Cars seine Strategie, Fahrzeuge möglichst in der Nähe ihrer Hauptabsatzmärkte zu produzieren.

Volvo hat sich ehrgeizige Ziele für die Elektrifizierung gesetzt: Bis 2030 will das Unternehmen ausschließlich vollelektrische Fahrzeuge anbieten. Bereits Mitte dieses Jahrzehnts soll die Hälfte der verkauften Modelle vollelektrisch sein. Der EX30 wird dabei eine Schlüsselrolle spielen und als zentral für das Wachstum und die Profitabilität des Unternehmens angesehen. Durch die Produktion des EX30 im Werk Gent, neben den bereits dort gefertigten Modellen XC40 und C40, stärkt Volvo Cars seine Position in Europa. Das Werk in Gent wird somit zu einem wichtigen Bestandteil der Elektrifizierungsstrategie des Unternehmens.¹⁷

Beim Gebrauchtwagenhandel sieht der Trend etwas anders aus: Im B2B-Segment stechen drei Marken in den Top 5 der gebrauchten Elektroautos hervor: An der Spitze steht der Porsche Taycan mit 675 verkauften Exemplaren, gefolgt vom Tesla Model 3 mit 617 Einheiten und dem Model Y mit 388. Den vierten Platz belegt der Audi E-TRON mit 321 Fahrzeugen, während der BMW iX mit 287 Exemplaren den fünften Platz einnimmt.

Im B2C-Bereich ist der Tesla Model 3 das beliebteste Modell mit 828 registrierten Fahrzeugen, gefolgt vom Nissan Leaf mit 325 Einheiten. Auf den weiteren Plätzen folgen der Fiat 500 mit 314, der BMW i3 mit 296 und schließlich der Tesla Model S mit 293 verkauften Exemplaren.

Tabelle 4: E-Auto Gebrauchtwagen-Zulassungen nach Fahrzeugmodell



Electric Car Registrations September 2024



TOP 10 Models - 2nd Hand YtD 2024 - 9 Months

B2B		Units	B2C		Units
1	TAYCAN	675	1	MODEL 3	828
2	Model 3	617	2	LEAF	325
3	Model Y	388	3	500	314
4	e-tron	321	4	I3	296
5	iX	287	5	MODEL S	293
6	iX3	272	6	EQA	227
7	i4	257	7	MODEL Y	220
8	Polestar 2	234	8	ID.3	211
9	ID.3	209	9	E-TRON	205
10	EQC	205	10	ZOE	205

¹⁷ Elektroauto-News: „Volvo erweitert Produktion des EX30 nach Belgien“, 26.10.2023. Vgl.: <https://www.elektroauto-news.net/news/volvo-produktion-ex30-belgien>

Quelle: Traxio, Stand: September 2024

3.4.2 Ladesäulen-Netzwerk

Belgien entwickelt sich zunehmend zu einem der am besten mit E-Schnellladestationen ausgestatteten Länder in der EU. Laut der Europäischen Beobachtungsstelle für alternative Kraftstoffe (EAFO) stieg die Zahl der Schnellladestationen im ersten Halbjahr 2023 im Vergleich zum Vorjahr um 80 %. 2023 verfügte Belgien über etwa 33.757 öffentlich zugängliche E-Ladestationen, davon 1.621 Schnelllader, während es 2022 noch 23.508 Ladestellen waren, darunter 894 Schnelllader.

Rund 15 Unternehmen bauen in Belgien eigene Schnellladenetze auf. 2022 öffnete Tesla sein bis dahin exklusives Supercharger-Netz für andere Elektrofahrzeuge und erhöhte damit die Anzahl öffentlicher Schnellladestationen um 140. Große Energiekonzerne wie Engie, Total Energies, Luminus, Texaco und Q8 investieren ebenfalls stark in Schnellladestationen.

Im Juni 2023 kündigte Engie an, innerhalb von drei Jahren Hunderte neuer Stationen zu errichten. Das junge Antwerpener Unternehmen Sparki, das unter dem Slogan „Charge & Go“ für eine Ladezeit von nur fünf Minuten wirbt, plant, bis Ende 2024 mehr als 500 Schnellladestationen zu betreiben. Auch niederländische Anbieter wie Allego und Fastned wollen in Belgien eigene Schnellladestationen aufbauen und betreiben.

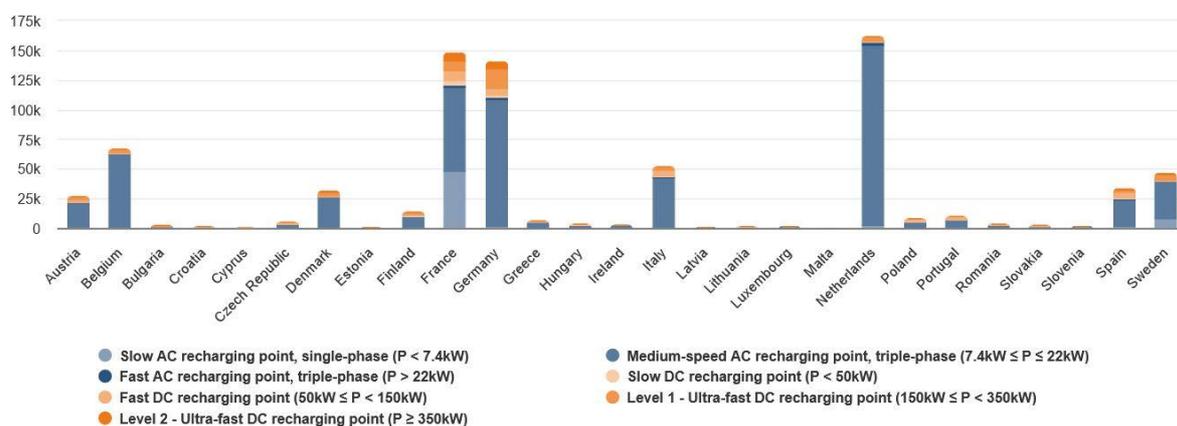


Abbildung 5: Recharging points (EVSE) Total number of AC and DC recharging points, according to the AFIR categorization.

Quelle: European Commission - European Alternative Fuels Observatory, August 2024¹⁸

Das weitreichende Ladenetzwerk Belgiens kann bei [Goelectric.de](https://goelectric.de) auf einer interaktiven und ständig aktualisierten Karte eingesehen werden. Aktuell führt Goelectric 785 Standorte mit 3.026 Ladepunkten (1.177mal Combo Typ 2 (CCS) EU, 1.017mal Typ 2 Dose, 326mal CHAdeMO, 257mal Typ 2 Stecker, 150mal Tesla Supercharger EU, etc) zum Laden von Elektroautos in Belgien in ihrem Ladesäulenverzeichnis auf.¹⁹

Die meist genutzte Bezahlmethode in Belgien ist ShellRecharge RFID.²⁰

Im Folgenden werden die wichtigsten Anbieter der belgischen Ladeinfrastruktur und angehende Unternehmen/Investitionen kurz beschrieben:

Allego

¹⁸ Vgl.: <https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/transport-mode/road/european-union-eu27/country-comparison>

¹⁹ Goelectric: „Ladesäulen in Belgien“, Interaktive Karte, zuletzt aufgerufen am 09.10.2024. Vgl.: <https://www.goelectric.de/stromtankstellen/Belgien/>

²⁰ Vgl.: <https://www.adac.de/reise-freizeit/reiseplanung/reiseziele/belgien/tanken-laden/#ladeinfrastruktur-in-belgien>

Allego wurde 2013 in den Niederlanden als Teil des Netzbetreibers **Alliander** gegründet. Seitdem ist das Unternehmen Ansprechpartner für Beratung, Service und Betrieb von Ladelösungen. 2018 wurde **Allego** Teil von **Meridiam** und baute sehr schnell ein europäisches Netzwerk aus. Seit März 2022 ist die Firma auch an der New Yorker Börse vertreten. **Allego** stellt intelligente Ladelösungen für Elektroautos, Motorräder, Busse und LKWs für Verbraucher, Unternehmen und Städte zur Verfügung. Die End-to-End-Ladelösungen erleichtern Unternehmen und Städten die Bereitstellung der Infrastruktur, die EV-Fahrer benötigen.

Blink Charging / Blue Corner

Der größte Anbieter von Ladestationen ist **Blink Charging**. An den Stationen kann die Bezahlung bequem über die Smooov-App oder per Ad-hoc-Zahlung erfolgen.

Blue Corner, 2011 als belgisches Pionier-Start-up in der frisch entstandenen Elektrofahrzeugbranche gegründet, entwickelte sich zur führenden Plattform für Ladegeräte für Elektrofahrzeuge in Belgien. Im Jahr 2021 wurde das Unternehmen als Teil der umfassenderen strategischen internationalen Expansionspläne von US-Konzern **Blink Charging Co.** übernommen, die dem Unternehmen eine bedeutende Infrastrukturpräsenz in der Region ermöglichten. Im Oktober 2023 benannte das amerikanische Mutterunternehmen die Blue Corner in Blink Charging um.

Im September 2023 gab **Blink Charging** bekannt, dass es einen 10-Jahres-Vertrag mit **BluePoint**, einem führenden Anbieter von Veranstaltungsorten und Arbeitsräumen und Tochtergesellschaft des belgischen Technologiehandelsverbands **AGORIA**, unterzeichnet hat. Der Vertrag sieht die Bereitstellung von 280 Ladestationen für Elektrofahrzeuge vor, um mehr als 2.000 Mitgliedsunternehmen in den Geschäfts- und Netzwerkzentren von **BluePoint** in ganz Belgien zu unterstützen. **Blue Corner/Blink Charging** wird die neuen EQ 200-Ladegeräte für Elektrofahrzeuge in ausgewählten Geschäfts- und Konferenzzentren von **BluePoint** in Brüssel, Antwerpen und Lüttich installieren, betreiben und warten. Die Installation der schnellen Ladegeräte der Stufe 2 wird in den kommenden Jahren schrittweise erfolgen und dringend benötigte Ladedienste bieten, um die steigende Nachfrage zu decken, da die Verkäufe von Elektrofahrzeugen in ganz Belgien weiter steigen.

Lidl

Lidl bietet seinen Kunden in vielen Filialen schnelle Ladestationen, an denen E-Autos schnell und einfach geladen werden können, während die Kunden ihren Einkauf tätigen. Laut eigenen Angaben arbeiten **Lidl**'s Ladepunkte zu 100 % mit erneuerbaren Energien und eignen sich sowohl für vollelektrische Autos als auch für Plug-in-Hybride. **Lidl** erweitert auch ständig sein Ladenetz: Im Laufe des Jahres 2024 ist die Installation von 30 neuen Ladesäulen auf den derzeit mehr als 130 bereits bestehenden Ladestationen geplant.

An **Lidl**-Ladestationen wird allen Lidl Plus registrierten Kunden direkt eine App zum Aufladen und bezahlen zur Verfügung gestellt. Alternativ geht das Bezahlen über die Lidl-Website oder mit RFID-Karte.

Tesla

Im Jahr 2022 gab der amerikanische Autohersteller **Tesla** bekannt, eine Reihe seiner Supercharger-Stationen (**Tesla Destination Charging**) für alle Elektrofahrzeuge in Belgien zu öffnen. Neun Schnellladestationen und 141 einzelne Supercharger wurden für das belgische Pilotprojekt eröffnet, womit sich **Tesla** zu einem der größten Anbieter des Schnellladenetzes des Landes wurde. Die Stationen, befinden sich u.a. in Antwerpen, Arlon, Edegem, Heusden-Zolder, Lokeren, Namur, Remouchamps, Verviers und Wavre. Eine aktuelle Liste ist bei [Tesla.com](https://tesla.com) einsehbar.

Sparki

Das von der belgischen Regierung unterstützte Startup **Sparki** gab Mitte 2023 bekannt, in weniger als drei Jahren das größte und leistungsstärkste HPC-Netzwerk in Belgien aufbauen zu wollen. Das flämische Unternehmen plant, bis 2025 rund 1.200 Ladepunkte zu installieren, mit einem besonderen Fokus auf Schnellladestationen mit einer Leistung von über 300 kW (bereitgestellt von **Siemens**). **Sparki** konzentriert sich dabei vor allem auf Standorte entlang von Zufahrtsstraßen zu Großstädten, Parkplätzen von Einzelhandelsketten sowie lokalen Tankstellen. Das Unternehmen hat

bereits Partnerschaften mit Tankstellenketten wie **Maes**, **Shell**, **Esso** und der Tierhandlung **Tom&Co** geschlossen. **Sparki** hat das Ziel, in den kommenden Jahren das größte Netz ultraschneller Ladestationen in Belgien aufzubauen. Dabei plant das Unternehmen nicht nur Ladepunkte mit 300 kW, sondern auch Ladestationen mit beeindruckenden Ladegeschwindigkeiten von bis zu 720 kW, hergestellt von **Willbert**. Ein besonderer Fokus liegt auf dem Komfort der Nutzer: **Sparki** möchte Vorreiter in der Zahlungsabwicklung sein und Transaktionen über Bankkarten, Kreditkarten oder Zahlungs-Apps ermöglichen.

Pluginvest

Pluginvest ist ein innovatives Unternehmen für Ladestationen mit Sitz in Antwerpen. Es wurde 2016 von Sander Hereijgers und Cedric De Jonghe, zwei Experten aus dem Bereich der alternativen Energien, gegründet, um die Ladeinfrastruktur auf dem belgischen Markt zu verbessern. Im Jahr 2022 investierten u.a. die **Colruyt Group** und die **Familie Cardoen** in **Pluginvest**. Indem das Unternehmen innovative High-Tech-Lösungen wie AC- und DC-Lade-Balancing-Ladestationen anbietet und sein Fachwissen zur Verfügung stellt, entlastet es die Kunden und vereinfacht den Übergang zu nachhaltiger Mobilität.

Reev

Reev ist ein deutsches Software-Startup Unternehmen mit Sitz in München für intelligente Ladelösungen. In einer Pressemitteilung vom 24. September 2024 gab die Firma ihren Markteintritt in die Benelux-Länder bekannt.²¹ **Reev** hatte zuvor eine Series-A-Finanzierungsrunde in Höhe von zehn Mio. Euro erfolgreich abgeschlossen. Diese wurde von **Future Energy Ventures**, einem Venture-Capital-Fonds mit Beteiligung führender Energieunternehmen wie **E.ON**, sowie dem globalen Impact-Investor **Blue Earth Capital** angeführt. Zu den weiteren Investoren zählt auch der deutsche Energieversorger **N-ERGIE**.

Laut Eduard Schlutius, Gründer und CEO von **Reev**, soll das zusätzliche Kapital hauptsächlich dazu verwendet werden, die Marktführerschaft im DACH-Raum auszubauen und gleichzeitig neue Märkte wie Frankreich und die Beneluxstaaten (Belgien, Luxemburg und die Niederlande) zu erschließen. Um dem steigenden Bedarf an intelligenter Energieverteilung und netzdienlichem Laden gerecht zu werden und den einfachen Ausbau von Ladeinfrastrukturen für die Kunden zu ermöglichen, wird **Reev** sein Produktportfolio um weitere innovative Lösungen erweitern.

Reev bietet mit seiner Cloud-Software eine vollautomatisierte Plattform für die Verwaltung, Steuerung und Abrechnung von Ladeinfrastruktur. Diese Komplettlösung richtet sich vor allem an Unternehmen mit komplexen Fuhrparks, an Wohn- und Gewerbeimmobilien sowie Parkhäuser.

3.5 Stärken und Schwächen des Marktes für die Branche E-Mobilität in Belgien

Rund jeder vierte in Belgien zugelassene Neuwagen ist mittlerweile ein vollelektrisches Fahrzeug. Das geht aus den aktuellen Zahlen des belgischen Automobilverbandes Febiac hervor. Im europäischen Vergleich nimmt Belgien damit eine Vorreiterrolle ein, denn EU-weit trifft dies bisher nur auf etwa jeden achten Neuwagen zu.

Ein wesentlicher Faktor für die hohen Zulassungszahlen von Elektroautos in Belgien ist die Region Flandern. Laut Febiac sind hier fast 80 % der Neuwagen elektrisch angetriebene Fahrzeuge. Dies hat mehrere Gründe: zum einen sind in Flandern deutlich mehr Firmenwagen registriert, und regionale steuerliche Anreize ermutigen Unternehmen, auf Elektrofahrzeuge umzusteigen. Zum anderen greifen auch die staatlichen Prämien, die bis Ende 2024 privaten Autokäufern gewährt werden, wenn sie ein Elektrofahrzeug unter 40.000 Euro erwerben.

Allerdings wird erwartet, dass der Kauf von E-Autos durch Privatpersonen im kommenden Jahr rückläufig sein wird, da diese Fahrzeuge auch in Belgien noch sehr teuer sind. Für Firmenwagen wird jedoch weiterhin ein starkes Wachstum

²¹ Vgl.: https://reev.com/wp-content/uploads/Pressemeldung_reev_Benelux_Expansion_24092024.pdf

prognostiziert.²² Zu diesem Abnahmetrend bei Privatpersonen wird auch beitragen, dass die flämische Regierung Anfang dieses Jahres angekündigt, die Prämie für den Kauf eines Elektroautos 2024 weiterzuführen. Allerdings wird es die Förderung nur bis Ende dieses Jahres geben, obwohl ursprünglich geplant war, sie auch in den Jahren 2025 und 2026 weiterzuführen.²³

Tabelle 5: E-Auto-Zulassungen nach Eigentümer



Electric Car Registrations September 2024



By Owner Type - New

Type	YtD 2024	Share	'24 vs '23	YtD 2023	Share
Private	12 813	13,3%	+104,5%	6 267	9,1%
Leasing & Renting	53 080	55,2%	+41,4%	37 535	54,8%
Company	30 340	31,5%	+22,6%	24 753	36,1%
Total	96233	100,0%	+40,4%	68 555	100,0%

© TRAXIO | TRAXIOstat

Quelle: Traxio, Stand September 2024

Die aktuellen Zahlen zeigen auch einen großen Unterschied bei den Abnehmern von E-Autos: Zwischen Januar und September 2024 wurden in Belgien 96.233 neue Elektrofahrzeuge zugelassen, womit bereits die 93.180 Zulassungen aus dem gesamten Jahr 2023 übertroffen wurden. Den Großteil der Neuzulassungen beantragen Unternehmen (31,5 %) und Leasinggesellschaften (55 %), die zusammen fast 90 % der zugelassenen E-Fahrzeuge ausmachen. Der Anteil privater Anfragen liegt bei etwa 13 %, was im Vergleich zum Vorjahr eine Verdoppelung darstellt. In Belgien ist es bei den meisten Firmen üblich, den eigenen Mitarbeitern ein Firmenauto zur Verfügung zu stellen.

²² Vrt News: „Jeder 4. Neuwagen in Belgien ist inzwischen ein E-Auto“, 24.07.2024. Vgl.: <https://www.vrt.be/vrtnews/de/2024/07/24/jeder-4-neuwagen-in-belgien-ist-inzwischen-ein-e-auto/>

²³ Electrive: „Belgien: E-Auto-Prämie gibt es nur noch 2024“, 12.02.2024. vgl.: <https://www.electrive.net/2024/02/12/belgien-e-auto-praemie-gibt-es-nur-noch-2024/>

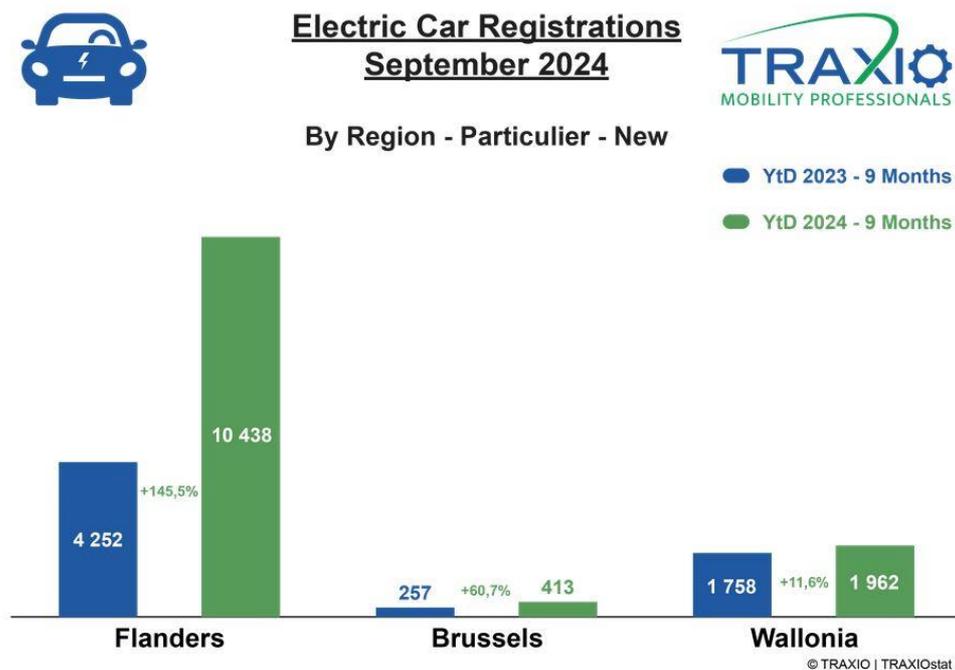


Abbildung 6: E-Auto Zulassungen nach Region

Quelle: Traxio, Stand September 2024

Der Markt für gebrauchte Elektrofahrzeuge bleibt hingegen deutlich kleiner, mit etwas mehr als 16.000 zugelassenen Gebrauchtwagen. Hier ist das Verhältnis von Privatpersonen zu Unternehmen ausgeglichener, mit einem Anteil von jeweils 50 %.²⁴

Der starke Anstieg der neu zugelassenen Elektroautos lässt sich auf zwei wesentliche Faktoren zurückführen. „Für Arbeitgeber sind Elektroautos attraktiv, da sie erhebliche Steuervorteile bieten“, erklärt Filip Rylant vom Mobilitätsverbands Traxio.

Auch bei Privatpersonen ist ein deutlicher Anstieg zu verzeichnen, was teilweise auf den Zuschuss der flämischen Regierung zurückzuführen ist, der den Kauf von Elektrofahrzeugen finanziell unterstützt.

Der positive Trend des E-Autos zeigt sich deutlich in Flandern: Die Region hebt sich deutlich ab, mit einem Marktanteil von 81,5 % bei neuen Elektrofahrzeugen und 75,1 % bei gebrauchten Elektrofahrzeugen. Die flämische Prämie für den Kauf von Elektroautos zeigt hier klar ihre Wirkung. Allerdings wird die Einstellung dieser Prämie ab 2025 den Verkauf an Privatpersonen voraussichtlich über mehrere Jahre hinweg negativ beeinflussen. Zudem wird erwartet, dass das Angebot an gebrauchten Elektrofahrzeugen die Nachfrage an neuen E-Autos allmählich übersteigen wird.²⁵

Immer mehr Elektroautos werden nach Ablauf ihres Leasingvertrags freigegeben. Im Gegensatz zu Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor gibt es jedoch in vielen Regionen, wie Ost- und Südeuropa, keinen gut funktionierenden Markt für Elektrofahrzeuge. Auf dem belgischen Markt ist die Nachfrage von Privatpersonen nach gebrauchten Elektroautos begrenzt, da die meisten Fahrzeuge, die aus dem Leasing entlassen werden, oft nicht den Anforderungen für die flämische Prämie entsprechen und viele Privatkäufer finanziell nicht in der Lage sind, sie zu erwerben.

Infolgedessen entsteht schrittweise ein Überangebot an gebrauchten Elektrofahrzeugen, und die Verkaufsraten dieser Fahrzeuge bei Händlern ist deutlich niedriger als bei Autos mit Verbrennungsmotor, einschließlich Diesel. Dies führt zu niedrigeren Restwerten für Elektroautos, als ursprünglich erwartet, was durch Preisrückgänge und das Erscheinen

²⁴ Vrt News: „E-Autos sind in Belgien stets beliebter: bis jetzt bereits mehr neue Zulassungen als 2023“, 07.10.2024. vgl.: <https://www.vrt.be/vrtnews/de/2024/10/07/e-autos-sind-in-belgien-stets-beliebter-bis-jetzt-bereits-mehr/>

²⁵ Traxio: „September 2024 : Bijna 100.000 nieuwe elektrische auto's ingeschreven in België tijdens eerste negen maanden.“, 06.10.2024 <https://www.traxio.be/artikels/september-2024-bijna-100-000-nieuwe-elektrische-auto-s-ingeschreven-in-belgie-tijdens-eerste-negen-maanden>

günstigerer Modelle noch verstärkt wird. Beispielsweise kann der Restwert eines Tesla Model 3 nach vier Jahren um bis zu 30 % niedriger sein.

Dennoch ist eine steigende Nachfrage von Unternehmen nach gebrauchten Elektroautos zu beobachten. Bereits 51,3 % der Gelegenheitsfahrzeuge sind auf Unternehmen registriert, da sie steuerlich attraktiv sind, beim Kauf günstiger sind und in Bezug auf Zuverlässigkeit gut abschneiden. Dies könnte einen interessanten Markt für Ex-Leasing-Elektrofahrzeuge in Belgien schaffen, der möglicherweise in der nächsten Phase für den Weiterverkauf an belgische Verbraucher genutzt werden kann.

4 Kontaktadressen

Institution	Kurzbeschreibung
Germany Trade & Invest	Germany Trade & Invest (GTAI) ist die Außenwirtschaftsagentur der Bundesrepublik Deutschland. Mit 60 Standorten weltweit und dem Partnernetzwerk unterstützt Germany Trade & Invest deutsche Unternehmen bei ihrem Weg ins Ausland, wirbt für den Standort Deutschland und begleitet ausländische Unternehmen bei der Ansiedlung in Deutschland.
Bundesverband eMobilität e.V. (BEM)	Zu den Aufgaben des BEM gehört die Verbesserung der gesetzlichen Rahmenbedingungen für den Ausbau der Elektromobilität als nachhaltiges und zukunftsweisendes Mobilitätskonzept und die Durchsetzung einer Chancengleichheit bei der Umstellung auf Elektromobilität.
Deutsch-Belgisch-Luxemburgische Handelskammer (AHK debelux)	Die Deutsch-Belgisch-Luxemburgische Handelskammer (AHK debelux) ist seit 1894 ein verlässlicher Partner für Unternehmen, die ihre Geschäftstätigkeit in Deutschland, Belgien oder Luxemburg aufnehmen oder ausbauen möchten. Mit ihrer langjährigen Expertise fördert und unterstützt sie aktiv Geschäftsbeziehungen zwischen den drei Ländern und bietet maßgeschneiderte Lösungen, um den Markteintritt zu erleichtern und langfristigen Erfolg in der Region zu sichern.
AMZ Sachsen	Energieeffiziente Antriebe oder Automatisiertes und vernetztes Fahren gehören zu den Themen, aus denen AMZ zusammen mit sächsischen Zulieferern, Engineering-Dienstleistern und Forschungseinrichtungen zukunftsweisende Projekte generiert. In Deutschland ist Sachsen der Top Produktions-standort von Elektroautos.
EV Belgium	EV Belgium ist ein repräsentativer Verband, der den Wandel hin zu emissionsfreier Mobilität in Belgien fördert. Er vereint Unternehmen, Institutionen, Forscher und Nutzer neuer Mobilitätskonzepte, um den Übergang zu einer Mobilität auf der Grundlage erneuerbarer Energien, insbesondere der Elektromobilität, zu unterstützen und voranzutreiben.
AVERE (The European Association for Electromobility)	AVERE ist der führende europäische Verband, der die Elektromobilität auf EU- und nationaler Ebene im Namen von Industrie, Forschungseinrichtungen und Nutzern von Elektrofahrzeugen vertritt und fördert. Der Verband engagiert sich nicht nur in der politischen Interessenvertretung, sondern bietet seinen Mitgliedern auch ein exklusives Forum zum Austausch von Wissen, Erfahrungen und Ideen zur Förderung der Elektromobilität in Europa. Als europäischer Verband vereint er das gesamte Ökosystem der Elektromobilität, darunter nationale Verbände, Unternehmen aus der Ladeinfrastrukturbranche und Interessenvertreter aus der Fahrzeugindustrie.
Agora	Agora eröffnet technologiebasierten Unternehmen in Belgien den Weg, nachhaltige Lösungen zu entwickeln und zu vermarkten, um globales Wachstum und Fortschritt zu fördern. Der Verband repräsentiert über 321.000 Beschäftigte.
Föderales Ausschreibungsportal Belgien	Die belgische E-Procurement-Plattform wird vom Föderalen Öffentlichen Dienst für Politik und Unterstützung bereitgestellt. Ihr Ziel ist es, das öffentliche Beschaffungswesen in Belgien effizienter, transparenter und für alle Beteiligten zugänglicher zu gestalten. Aufrufbar in Englisch, Französisch, Niederländisch, teilweise auf Deutsch.
Ausschreibungsportal der Region Flandern	Die Abteilung für die Verwaltung des Zentrums und des öffentlichen Auftragswesens gibt u.a. Beratung zu adviesrechtlichen Aspekten des öffentlichen Auftragswesens, Verbreitung und Auslegung von Rechts- und Regulierungstexten zum öffentlichen Auftragswesen, Rechtsbeistand bei E-Beschaffung. Es gibt Schulungs- und Informationsveranstaltungen und es werden Erklärungen und Modelldokumente angeboten. Nur auf Niederländisch.
Ausschreibungsportal der Region Wallonien	Ausschreibungsportal Wallonien, nur auf Französisch.
Ausschreibungsportal der Hauptstadtregion Brüssel	Ausschreibungsportal Brüssel, auf Englisch, Französisch und Niederländisch.
FEBIAC	FEBIAC npa ist der belgische und luxemburgische Auto- und Zweiradverband. Er vertritt Hersteller und Importeure verschiedener Straßentransportmittel (Pkw, Nutzfahrzeuge,

	Motorräder und Fahrräder) in Belgien und Luxemburg. Er ist auf europäischer, internationaler, föderaler und regionaler Ebene aktiv.
Traxio	TRAXIO ist ein belgischer Verband des Automobilsektors und verwandter Branchen. Ein Team von Experten bietet Fachberatung zu Garantie, Steuern und Umwelt, aber auch zu rechtlichen, technischen oder sozialen Fragen. Erhältlich sind Informationen über wesentliche Änderungen in den Rechtsvorschriften und Verfahren. Vernetzung mit anderen Mitgliedern und ansatzbasierte Problemlösung.
ACEA	Der Verband der europäischen Automobilhersteller wurde 1991 unter dem französischen Namen „Association des Constructeurs Européens d'Automobiles“ gegründet. Der ACEA vertritt industrieübergreifende Positionen und spiegelt die übergreifenden Interessen der europäischen Bürger, der Verkehrsnutzer und -betreiber sowie der Arbeitnehmer der Automobilindustrie wider.

Quellenverzeichnis

<https://www.pluginvest.eu/>

<https://www.ev.be/nl/>

<https://www.gtai.de/de/trade/belgien/branchen/belgien-ist-ein-starker-standort-fuer-elektromobilitaet-954362>

<https://knowhow.distrelec.com/de/transportwesen/e-mobilitaet-im-jahr-2024-ein-laendervergleich/>

<https://www.allego.eu/terms-of-use/>

<https://www.lidl.be/c/nl-BE/e-mobility/s10018194#10100322>

<https://www.brusselstimes.com/226124/tesla-opens-its-supercharger-stations-to-all-electric-cars-in-belgium>

https://www.tesla.com/de_DE/findus/list/superchargers/Belgium

<https://autofans.be/nl/nieuws/officieel/52107-sparki-belgische-snelaadstations-gaan-fastned-achterna>

<https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/elektromobilitaet/laden/ladestationen-europa/#ladestationen-belgien>

<https://sparki.be/en/>

<https://blinkcharging.com/news/belgium-electric-vehicle-charging-pioneer-blue-corner-announces-it-is-now-blink-charging>

<https://www.fleet.be/blue-corner-devient-blink-charging/?lang=fr>

<https://blinkcharging.com/news/blue-corner-signs-10-year-agreement-with-bluepoint-to-deploy-280-ev-chargers-at-business-conference-network-centers-in-belgium>

<https://www.electrive.net/2023/02/13/blue-corner-baut-280-ac-ladepunkte-in-belgien/>

<https://www.electrive.net/2024/08/07/eaf-report-eu-verbraucher-sind-mehrheitlich-neugierig-aufs-e-auto/>

<https://statbel.fgov.be/de/themen/mobilitaet/verkehr/eintragung-von-kraftfahrzeugen>

<https://www.traxio.be/artikels/september-2024-bijna-100-000-nieuwe-elektrische-auto-s-ingeschreven-in-belgie-tijdens-eerste-negen-maanden>

<https://statbel.fgov.be/de/themen/mobilitaet/verkehr/fahrzeugbestand>

https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2024/05/PD24_N020_46_51.html

<https://www.evz.de/reisen-verkehr/auto/elektrofahrzeuge-in-der-eu/laenderinfos-fuer-e-autos.html>

<https://www.vrt.be/vrtnws/de/2024/02/15/immer-mehr-e-autos-auch-in-der-belgischen-hauptstadt-ist-bruess/>

<https://www.agoria.be/en>

<https://www.elektroauto-news.net/news/volvo-produktion-ex30-belgien>

<https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/transport-mode/road/european-union-eu27/country-comparison>

<https://www.goingelectric.de/stromtankstellen/Belgien/>

https://reev.com/wp-content/uploads/Pressemeldung_reev_Benelux_Expansion_24092024.pdf

<https://www.vrt.be/vrtnws/de/2024/07/24/jeder-4-neuwagen-in-belgien-ist-inzwischen-ein-e-auto/>

<https://www.vrt.be/vrtnws/de/2024/10/07/e-autos-sind-in-belgien-stets-beliebter-bis-jetzt-bereits-mehr/>

<https://belgieninfo.net/schnell-ladestationen-fuer-elektro-autos-boom-in-belgien/>

<https://mobilityportal.eu/emobility-deployment-northern-belgium-south/>

<https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/consumer-portal/consumer-monitor>

<https://www.electrive.net/2024/09/30/ladesoftware-spezialist-reev-erschliesst-benelux-region/>

<https://www.electrive.net/2024/02/12/belgien-e-auto-praemie-gibt-es-nur-noch-2024/>

<https://ecomento.de/2024/07/15/volkswagen-konzern-liefert-180-800-elektroautos-in-q2-2024-aus/>

<https://transport-online.de/news/belgien-reine-elektro-raststaette-fuer-pkw-und-lkw-81309.html>

<https://www.infineon.com/cms/de/applications/automotive/ev-thermal-management/>

<https://www.manager-magazin.de/unternehmen/autoindustrie/autoabsatz-in-europa-hoechster-stand-seit-fuenf-jahren-erreicht-a-4d48af96-04a4-4c36-b282-604e0b8f660e>

<https://www.gtai.de/de/trade/belgien/specials/eu-foerderung-in-belgien-665222>

<https://www.unicore.de/de/presse/news/unicore-und-powerco-grunden-joint-venture-fur-die-produktion-von-batteriematerialien-in-europa/>

https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/system/files/documents/2024-06/Country%20Report%202023%20Belgium_2.pdf

<https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/system/files/documents/2024-06/2023%20EAFO%20Consumer%20Monitor%20-%20BE%20FR.pdf>

