



# Elektromobilität in Belgien

## Premium Mitglieder



**BOSCH**



Gefördert durch:



Bundesministerium  
für Wirtschaft  
und Klimaschutz

aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages

# Inhalt

|                                         |           |
|-----------------------------------------|-----------|
| <b>1. Einführung</b>                    | <b>3</b>  |
| <b>2. Entwicklungsstand in Belgien</b>  | <b>4</b>  |
| ○ <b>Automobilindustrie in Flandern</b> | <b>5</b>  |
| ○ <b>Energiequellen</b>                 | <b>7</b>  |
| <b>3. Batterien und Recycling</b>       | <b>8</b>  |
| <b>4. Die föderale Strategie</b>        | <b>9</b>  |
| ○ <b>Steuervorteile</b>                 | <b>9</b>  |
| ○ <b>Ladeinfrastruktur</b>              | <b>9</b>  |
| <b>5. Regionale Strategien</b>          | <b>10</b> |
| ○ <b>Flandern</b>                       | <b>10</b> |
| ■ <b>Ladestationen</b>                  | <b>10</b> |
| ■ <b>Projekte in Flandern</b>           | <b>11</b> |
| ○ <b>Brüssel-Hauptstadt</b>             | <b>12</b> |
| ■ <b>Ladeinfrastruktur</b>              | <b>13</b> |
| ○ <b>Wallonie</b>                       | <b>14</b> |
| ■ <b>Ladestationen</b>                  | <b>14</b> |
| ■ <b>Projekte</b>                       | <b>15</b> |
| <b>6. Fazit</b>                         | <b>15</b> |
| <b>Für weitere Informationen</b>        | <b>16</b> |

# 1. Einführung

**Der Verkehrssektor stößt in Belgien die meisten Emissionen aus. Im Jahr 2024 entfielen 14 % der gesamten CO<sub>2</sub>-Emissionen in Belgien auf den Verkehrssektor, der in den letzten Jahrzehnten stetig gewachsen ist [1].**



CO<sub>2</sub>-Emissionen  
wachsen stetig



Die Europäische Kommission will den Verkauf von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor in Europa bis 2035 einstellen. Diese Verordnung betrifft alle ab 2035 verkauften neuen Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeuge. Autos mit Verbrennungsmotor, die mit kohlenstoffneutralen E-Fuels (oder synthetischen Kraftstoffen) fahren, werden jedoch freigestellt. Die Entwicklung der Elektromobilität ist daher von entscheidender Bedeutung [2].

Quellen: [1] ([climat.be](https://climat.be), 2026).

[2] ([Europäische Kommission](#), Januar 2021).

## 2. Entwicklungsstand in Belgien

Plug-in-Hybridautos und batteriebetriebene Elektroautos nehmen stetig zu, während die Zahl der Autos mit fossilen Brennstoffen weiter zurückgeht. Von den 2024 neu angemeldeten Autos waren 28,5% 100% elektrisch [3].

Laut den Ergebnissen der zweijährlichen Roland Berger-Umfrage "Automotive Disruption Radar" zieht nur jeder dritte Belgier den Kauf eines rein elektrischen Fahrzeugs in Betracht, damit ist Belgien das Schlusslicht unter den 23 untersuchten Ländern [4].



Quellen: [3] (FEBIAC, 2025)  
[4] (Roland Berger, 2026)

## 2.1 Automobilindustrie in Flandern [5]

**Im Jahr 2022:**



**326**

Unternehmen

**Im Jahr 2022:**



**45.608**

**Beschäftigte**

in der Automobilindustrie  
in der Region



Jährliche Investments von

**370 Mio. Euro**

Die Automobilindustrie in  
Flandern macht 85% des  
belgischen Umsatz aus.



Wertschöpfung von

**3,1 Mrd. Euro**

**Das sind 2022**



**14,4 Mrd. Euro**

**Umsatz**

in Branchen wie Handel und Reparatur von Personenkraftwagen,  
Schwerindustrie, Importeure, Spezialwerkstätten, Handel und Reparatur von  
Motorrädern und Handel mit Autoteilen.

# Standortvorteile für die Automobilindustrie

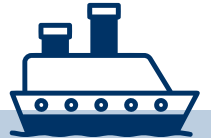
## 1.

### hochqualifizierte Arbeitskräfte



## 2.

Seehäfen spielen eine wichtige Rolle in der europäischen und weltweiten Automobilindustrie. Der Hafen von Antwerpen-Brügge gilt als das weltweit größte Drehkreuz für den Umschlag von Fertigfahrzeugen, basierend auf dem Volumen der Hochseerollen. Darüber hinaus beherbergt der Hafen von Gent Cars, das größte Montagewerk von Volvo, das größte Montagewerk von Volvo Trucks, das europäische Vertriebszentrum von Honda sowie Pkw- und Lkw-Montagebetriebe, Autohändler, Hersteller und Zulieferer.



## 3.

Es gibt in Belgien zahlreiche Forschungszentren, deren Zweck die Erforschung neuer Technologien und das Testen von Ersatzteilen ist, z. B. Flanders' DRIVE.



Bekannte Werke in Belgien sind z. B. Audi Forest/Brüssel, Volvo Europe in Gent, Van Hool (Busse) und Truco [6]. Auch die überwiegende Mehrheit der europäischen und internationalen Automobilverbände hat ihren Sitz in Belgien bzw. in der Region Flandern. Dazu gehören unter anderem.

Im Bereich der Elektromobilität haben die Autohersteller bereits seit einigen Jahren verschiedene Projekte gestartet. Im Jahr 2018 produzierte Audi sein erstes Elektroauto, den Audi E-tron, in Brüssel, inkl. eigener Batterie, die ebenfalls in Belgien produziert wird [7].

Volvo Cars in Gent hat im Oktober 2022 mit der Produktion des XC40 und des C40 recharge begonnen. Van Hool produziert ausschließlich Elektrizität oder Wasserstoff angetriebene Busse [8].

## 2.2 Energiequellen

Die McKinsey-Beratungsfirma schätzt, dass sich die weltweite Stromnachfrage bis 2050 verdoppeln werde, da die Elektromobilität zunehmen wird. In Belgien werde die Stromnachfrage im Jahr 2040 um 28% höher sein als heute, wie das Forschungskonsortium Energyille berichtet.

Woher soll dieser Strom kommen?

Im Jahr 2025 erzeugt Belgien 38% seines Stroms durch erneuerbare Energien und Biobrennstoff, 32% durch Kernenergie, gefolgt von 21% mit Erdgas. Den geplanten Atomausstieg hat Belgien 2025 mit großer Mehrheit im Parlament rückgängig gemacht.

Laut Energyille ist ein Anteil der Erneuerbaren von 50% im Strommix bis 2030 möglich. Dies könne durch den Ausbau der Offshore- und Onshore-Windkraftanlagen und der Solarenergie-Anlagen erreicht werden. Bis dahin müsse sich Belgien auf Stromimporte verlassen (2030 bis zu 20% des belgischen Strommixes) [10].

- Quellen:
- [6] ([Flanders Investment and Trade, 2022](#)).
  - [7] ([Timmermans J-M, 2023, Agoria](#)).
  - [8] ([Timmermans J-M, 2023, Agoria](#)).
  - [9] ([statbel.be, 2025](#)).
  - [10] ([Everaert B., l'Echo, 2021](#)).

### 3. Batterien und Recycling

Es besteht die Möglichkeit, die Materialien von Batterien, wie beispielsweise für Solarzellen, zu recyceln, wenn sie nicht mehr wiederverwendbar sind. Belgische Unternehmen haben sich beim 2021 aufgelegten EU-Projekt "European Battery Innovation" (2,9 Milliarden Euro) beteiligt. Das Unternehmen Hydrometal z.B. gewinnt Kobalt, Lithium und Nickel aus Batterien zurück [11].



Prayon nimmt auch an diesem Projekt teil, da es Phosphate und Fluoride herstellt. Diese Stoffe können u. a. für die Herstellung von Batterien verwendet werden [12].



Seit 2006 müssen laut EU-Richtlinie mindestens 50 % der Materialien einer Batterie recycelt werden [13]. Das belgische Unternehmen Umicore ist ein Global Player in der Batterieproduktion (LFP-Batterien) und im Recycling von Batterien. Am Sitz in Hoboken recycelt es 95 % der verwendeten Metalle, die dann in neuen Autobatterien oder in Mobiltelefonen eingesetzt werden [14]. Volkswagen und Umicore haben 2022 drei Milliarden Euro in ein Joint Venture für Batterieproduktion investiert [15]. Es trägt den Namen IONWAY und der Standort ist Brüssel. Bis 2030 sollen mehr als zwei Millionen Elektroautos ausgestattet werden [16].

#### Quellen:

[11] (Noulet, J-F, RTBF, 2022).

[12] (Wallonia.be, 2021).

[13] (Hayez V, Touring, 2021).

[14] (Corroenne O., RTBF, 2022).

[15] (Umicore, 2022).

[16] (Volkswagen, 2023).

<https://www.umicore.com/en/umicore-and-powerco-proudly-present-ionway/>

#:~:text=Umicore%20and%20Volkswagen%20Group%2Dbacked,will%20bear%20the%20name%20IONWAY.

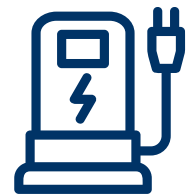


# 4. Die föderale Strategie

## 4.1 Steuervorteile

Um den Umstieg auf elektrisches Fahren zu fördern, bietet die belgische Regierung eine Reihe von Steuervorteilen an. Zudem sind Steuererleichterungen für diesel- und benzinbetriebene Firmenwagen bis 2026 schrittweise ausgelaufen. Im Jahr 2028 verschwindet der Steuervorteil vollständig. Hybrid-Firmenwagen, die nach dem 1. Juli 2023 gekauft wurden, sind mit 50 % der Diesel- oder Benzinkosten steuerlich absetzbar gewesen. Der CO2-Beitrag, eine Gebühr, die vom Arbeitgeber zu entrichten ist, werde ebenfalls steigen.

Elektro-Nutzfahrzeuge hingegen bleiben bis 2026 zu 100 % steuerlich absetzbar, danach sinkt dieser Wert schrittweise bis auf 67,5 % im Jahr 2031 [17].



## 4.2 Ladeinfrastruktur

Der Ausbau von Ladeinfrastrukturen wurde vom Staat durch Steuerermäßigungen unterstützt. Diese Vergünstigungen sind mittlerweile jedoch abgelaufen.

Es gibt derzeit mehr als 30.000 öffentliche und halböffentliche Ladepunkte. Bis 2030 sollen es 150.000 sein [18].

Die drei belgischen Landesteile haben alle eine eigene Strategie, um die Anzahl der Ladestationen zu steigern. Das Netzwerk in Flandern nennt sich Fluvius, in Brüssel heißt es Charge.Brussels und in Wallonien existiert sowohl ORES als auch RESA. Gleichzeitig gibt es private Netzwerke wie Tesla Supercharger und Fastned [18].

Quellen: [17] (Dujardin D., Kurstjens B., De tijd, 2021).

[18] Switchr Belgien (2025).

# 5. Regionale Strategien

## 5.1 Flandern



Ziel der Region Flandern ist, dass alle Neuwagen (PKW) ab 2029 elektrisch betrieben sind. Dieses Datum kann jedoch noch verschoben werden, sollte es bis dato nicht genügend erschwingliche Elektroautos auf dem Markt geben [20].

### 5.1.1 Ladestationen [21]

**2026**



30.000 (halb-)öffentliche Ladepunkte  
(das sind 78% aller Ladestationen in Belgien)

**2030**



150.000 öffentliche  
Ladepunkte

Quellen: [20] ([Mauroo T., Baert D., Mertens P., VRT 2021](#)).  
[21] ([Switchr Belgien 2025](#)).

Die Städte Antwerpen, Gent und Brügge haben die meisten Ladestationen [22].

Die Provinzverwaltungen in Westflandern und Flämisch-Brabant haben 2022 4.400 öffentliche Ladestationen in Betrieb genommen mit Hilfe des Betreibers TotalEnergien. Sie soll Windenergie aus der Nordsee betrieben werden [23].

Insgesamt gibt es in Belgien im Mai 2026 rund 2500 Schnellladesäulen, die in den meisten Fällen eine Kapazität von 50 Kilowatt erreichen, was einer Ladezeit von einer halben Stunde entspricht [24].

### 5.1.2 Projekte in Flandern



Um Belastungen des Stromnetzes in Spitzenzeiten zu regeln, hat das Unternehmen Near grid Solutions (Lokeren) in Zusammenarbeit mit Siemens die sogenannte Green Box entwickelt. Diese kann Engpässe auffangen und zusätzlichen Strom liefern. Langfristig könne dies auch eine Lösung für die hohe Stromnachfrage bieten [25].



Der Bushersteller Van Hool (Lier, Provinz Antwerpen) produziert nur noch von Wasserstoff oder Elektrizität angetriebene Busse. Diese werden von der flämischen Verkehrsgesellschaft De Lijn bestellt sowie von Kunden in z.B. Paris und Schweden [26].

- Quellen: [22] ([Everaert B., l’Echo, 2023](#)).  
 [23] ([La Libre Eco, Belga, 2022](#)).  
 [24] ([Belgian Mobility Dashboard, 2026](#)).  
 [25] ([Siemens, 2021](#)).  
 [26] ([Hayte H., Tweakers, 2022](#)).



## 5.2 Brüssel-Hauptstadt

Die Region Brüssel-Hauptstadt strebt bis 2030 eine Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen um 40 % an. Im Rahmen der Low Emission Zone (LEZ) werden schrittweise immer strengere Zufahrtsbeschränkungen eingeführt. Ziel ist, dass ab 2030 keine dieselgetriebenen, leichten Fahrzeuge mehr nach Brüssel fahren. Dasselbe soll ab 2035 für leichte Fahrzeuge mit Benzin-, CNG- und LPG-Motoren gelten.



Die Brüsseler Regierung hat außerdem das Projekt electrify.brussels (<https://electrify.brussels/en>) gestartet, mit dem es bis 2030 22.000 öffentliche Ladesäulen in der Stadt geben soll.

### Unterstützungsmechanismen:

Zunächst einmal gibt es föderale Hilfen, und hier geht es um die Absetzung von Kosten. Privatpersonen haben Anspruch auf eine Steuerermäßigung für die Installation von Ladestationen zu Hause.

Unternehmen und Organisationen haben Anspruch auf Kostenabzüge oder Investitionsabzüge, je nachdem, ob sie öffentlich zugängliche Ladestationen installieren oder nicht.

**ZONE**

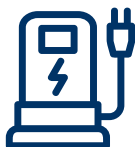


Zweitens, regionale Fördermittel: Gewerbetreibende können die LEZ-Prämie in Anspruch nehmen. Diese Prämie ermöglicht es Gewerbetreibenden, ihr Nutzfahrzeug, das nicht mehr in der LEZ-Zone fahren darf, zu ersetzen, um eine Ladestation zu installieren.

Benötigen Sie weitere Informationen? Die Experten von Brüssel Umwelt fassen alles Wichtige zur Installation von Ladesäulen zusammen ([Electrify Brussels](#)).

## 5.2.1 Ladeinfrastruktur

**2018**



0 Ladepunkte

**2026**



11.307 Ladepunkte

**2035**



22.000 Ladepunkte

Die Installation wird vom öffentlichen Versorgungsunternehmen Sibelga koordiniert. Aktuell gibt es in Brüssel über 11307 Ladepunkte. Bis 2035 will die Region Brüssel-Hauptstadt 22.000 öffentlich zugängliche Ladepunkte zu erreichen [27].

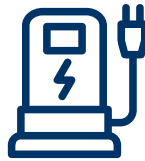
Hierfür setzt die Region auf den Beitrag privater Akteure. Elf Projekte im Bereich der Lade- und Superschnellladestationen wurden akkreditiert: vier Hubs in öffentlichen Parkhäusern, vier Superschnellladegeräte (10 Minuten Ladedauer für 80 % einer Standardbatterie), zwei Stationen für Kurier-Dienste (Kleintransporter und Lkw), und ein Projekt mit 43 Aufladestationen für Elektrotaxis [28].

## 5.3 Wallonie



### 5.3.1 Ladestationen

**2022**



3.300 Ladepunkte

Die finanzielle Unterstützung durch den wallonischen Konjunkturplan wird das mit der Einrichtung der Ladestationen verbundene Risiko tragen. Die lokalen Behörden werden daher keine Mittel freisetzen müssen.

Bisher sind Lüttich, Namur und Charleroi die Städte mit den meisten Elektroladepunkten, insgesamt hinkt die Wallonie im Vergleich zu Flandern allerdings stark hinterher [29].

#### Die Verteilung soll nach den Planungen wie folgt aussehen:

**4000** Ladepunkte im öffentlichen Bereich

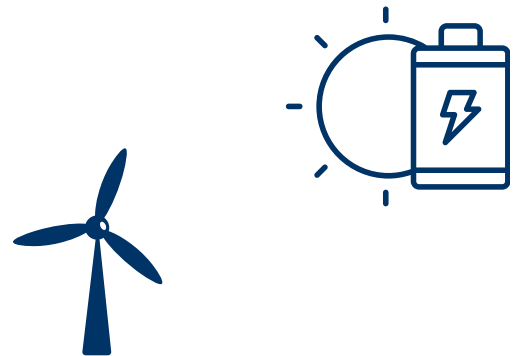
**2000** Ladepunkte im privaten Bereich (inkl. Parkplätze von Supermärkten und Tankstellen)

**1000** Ladepunkte über die wallonischen Autobahnen und Nationalstraßen

Im privaten Bereich will die Region finanzielle Unterstützung leisten, um den Ausbau der Elektrosäulen zu fördern [30].

### 5.3.2 Projekte

Das Unternehmen ABEE (Avesta Battery & Energy Engineering) hat eine Genehmigung für die Errichtung einer Giga-Gactory erhalten. Diese soll Batterien für Elektroautos, aber auch für die Speicherung von Wind- und Solarenergie herstellen [31].



## 6. Fazit

Wie andere europäische Länder engagiert sich auch Belgien stark für die Zukunft der Elektromobilität. Obwohl die Verbraucher beim Umstieg auf rein elektrisches Fahren zögerlich sind, arbeiten die Regierungen föderal und regional ehrgeizige Pläne aus, um die europäischen Ziele zu erreichen.

Auch die Unternehmen tragen ihren Teil dazu bei. Innovationskraft, gut ausgebildete Arbeitskräfte und die Seehäfen als wichtige Drehscheiben machen Belgien zum attraktiven Standort für Produktion, Recycling und Technologieentwicklung.

Für deutsche Unternehmen bietet der Markt gute Chance sowohl als Kooperationspartner, oders auch als Anbieter von Produkte.

## Weitere Informationen

- European Battery Innovation: [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/IP\\_21\\_226](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/IP_21_226)
- Flemish deductible expenses charging (Laadpalen: fiscal voordelen): [https://www.vlaio.be/nl/subsidies-financiering/subsidiatabank/laadpalen-fiscalevoordelen#:~:text=De%20belastingvermindering%20bedraagt%3A,en%20met%2031%20augustus%202024](https://www.vlaio.be/nl/subsidies-financiering/subsidi databank/laadpalen-fiscalevoordelen#:~:text=De%20belastingvermindering%20bedraagt%3A,en%20met%2031%20augustus%202024)
- Offizielle Website der Wallonie: <https://www.wallonie.be/fr/actualites/bientot-de-nouvelles-bornes-de-chargement-pour-vehicules-electriques-en-wallonie>
- Offizielle Website des Verbands der Automobil- und Fahrradindustrie in Belgien und im Großherzogtum Luxemburg (FEBIAC): <https://www.febiac.be/public/infos.aspx?FID=11&lang=FR>
- Offizielle Website des Plans zur Einführung des Netzes von Ladestationen für Elektrofahrzeuge ( "Electrify.brussels" genannt) in Brüssel: <https://electrify.brussels/fr/a-propos/vision>

## Für weitere Fragen kontaktieren Sie uns:

Aranza Maier

Markteintritt Belgien & Luxemburg

+32 (0)2 206 67

maier@debelux.org





 **PartnerInGermany**

 **PartnerInBelgium**

 **PartnerForLuxembourg**

 **PartnerWorldwide**



**Herausgeber:  
AHK debelux**

**Bolwerklaan 21 Avenue du Boulevard  
Brussel 1210 Bruxelles  
Belgien  
T (+32) 02 203 50 40  
[ahk@debelux.org](mailto:ahk@debelux.org)**