

TROTZ SCHWACHER NACHFRAGE NACH ELEKTROFAHRZEUGEN IN DEUTSCHLAND HÄLT DER WELTWEITE TREND AN

Auch wenn die weltweite Dynamik Ende 2023 etwas an Schwung verloren hat, geht der allgemeine Trend weiter.

In China kletterten die Absätze im vierten Quartal 2023 erstmals über 2 Mio. BEV'S.

In den USA wurden im Gesamtjahr erstmals über 1 Mio. Stromer verkauft.

Die deutschen Hersteller holten im vergangenen Jahr auf und wuchsen schneller als der Gesamtmarkt.

STECKT DIE ELEKTROMOBILITÄT IN DER KRISE?

In Deutschland befindet sich der Absatz von Elektrofahrzeugen (BEV) auch im März 2024 weiter auf einem niedrigen Niveau. Es wurden rund 31.400 BEV neu zugelassen, was einem Rückgang von fast 29% gegenüber dem März 2023 entspricht. Der Anteil an den gesamten PKW-Neuzulassungen betrug nur noch 11,9% (Benzin 37,8%, Diesel 18,3%, Hybrid 25,4%, Plug-in-Hybrid PHEV 6,1%). Insbesondere wirkt sich laut Experten die fehlende Kaufprämie auf die Absatzzahlen in Deutschland aus. So wurde in 2023 zuerst die Kaufprämie für gewerbliche Elektrofahrzeuge und im Herbst auch für private Fahrzeuge gestrichen. Seit dem Tiefpunkt im Januar 2024 ist im Februar und März ein leichter Aufwärtstrend sichtbar. Der Anteil der BEV am gesamten PKW-Bestand von 40,1 Mio. PKW betrug zum Jahreswechsel 2,9% (Plug-in-Hybrid 1,9%).

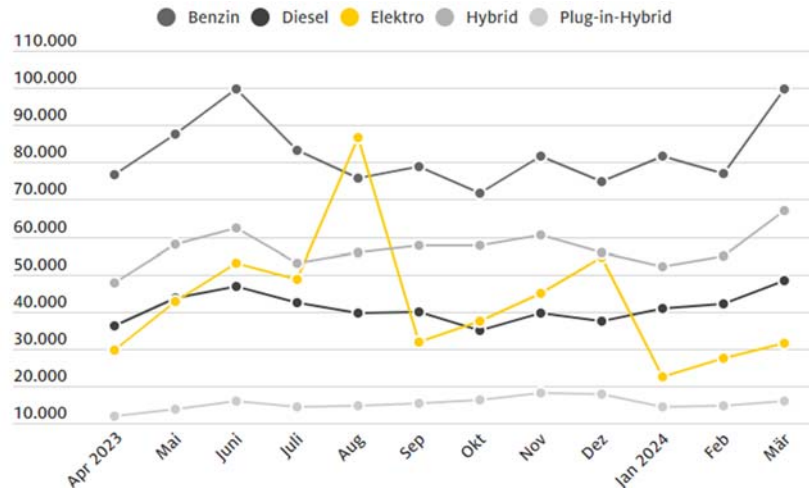


Abb.: PKW-Neuzulassungen in den letzten 12 Monaten in Deutschland

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt, ADAC 04/2024

Aufgrund der Schwäche im Heimatmarkt stehen die deutschen Hersteller von mehreren Seiten unter Druck. Einerseits die geringe Nachfrage im Heimatmarkt, welche durch einen langsamen Ausbau der Infrastruktur, hohe Preise und geringe Reichweiten einhergeht, sowie andererseits durch eine zunehmende Wettbewerbssituation durch Anbieter aus China. Die dort bestehenden Überkapazitäten führen zu einer Zunahme von Exporten nach Europa. Dazu bauen die chinesischen Hersteller eigens eine Transportflotte auf. Der Export aus China von PHEV's (+160%) und BEV's (+7%) legte zu.

GLOBALER TREND ZUR E-MOBILITÄT HÄLT AN

Während die E-Mobilität in Deutschland schwächelt, wächst der weltweite E-Auto-Markt weiter. Laut einer Studie von Strategy& und PwC, welche die Neuzulassungen in 20 ausgewählten Märkten berücksichtigt, wuchs der E-Auto-Markt im ersten Quartal 2024 um 19% im Vergleich zum Vorjahresquartal. Damit wuchs der Markt stärker als der weltweite Fahrzeugmarkt, welcher um 4% zulegen konnte. Der globale Marktanteil von BEV's lag demnach bei 12%.

So erreichen Sie uns

INFO-Institut Beratungs-GmbH

Pestelstraße 6

66119 Saarbrücken

+49 (0)681 / 9 54 13-0

info@info-institut.de

www.info-institut.de

Referenzen:

ADAC 2024

Kraftfahrt-Bundesamt 04/2024

Strategy& 2024

Automobil Produktion 2024

Handelsblatt 2024

Tagesschau 2024

Impressum

V.i.S.d.P.:

Sven Kischewski

Geschäftsführer

INFO-Institut Beratungs-GmbH

Pestelstraße 6

66119 Saarbrücken

Wichtigster Treiber der weltweiten E-Mobilität bleibt China, welches im ersten Quartal 2024 bei einem Wachstum von 31% und damit deutlich über dem Wachstum des Gesamtmarktes lag (+6%). Dabei stiegen insbesondere die Verkäufe von PHEV's massiv an (+77%), während die reinen batteriebetriebenen Fahrzeuge um 15% zulegten.

WIE REAGIEREN DIE HERSTELLER?

Wegen zu geringer Nachfrage im Heimatmarkt drosselte VW bereits die Produktion in seinen E-Werken in Emden und Zwickau. Während im Jahr 2023 Umsatz als auch Ergebnis aufgrund des Auftragstaus zu Jahresbeginn gesteigert werden konnten, ist es der Blick in die unsichere Zukunft, der die Stimmung eintrübt. Besonders im für VW wichtigsten Absatzmarkt China hat der Konzern deutlich an Boden verloren, konnte aber aufgrund von Preisnachlässen und Sondereditionen die Verkaufszahlen zuletzt steigern. Insgesamt hält CEO Oliver Blume trotz stürmischer Zeiten an der Konzernstrategie fest und sieht in der Elektromobilität ganz klar die Zukunft.

Mercedes hat seine Erwartungen an die Elektromobilität etwas heruntergeschraubt. Aufgrund des langsameren Tempos der Transformation wird bis 2030 jetzt nur noch mit einem Anteil von 50% Elektroautoabsatz gerechnet. Vor rund 2,5 Jahren rechnete man dort noch mit einem Anteil von 100% Elektromobilität bis 2030.

BMW setzt weiterhin voll auf Elektromobilität und stellt das Stammwerk in München auf E-Fahrzeuge um. Von Ende 2027 an sollen dort ausschließlich Batteriefahrzeuge vom Band laufen. Die Investitionen werden mit rund 650 Mio. € veranschlagt. Das Münchener BMW-Werk wird der zweite Standort im Produktionsnetzwerk des Konzerns sein, der ausschließlich Elektrofahrzeuge herstellt.

WAS PASIERT MIT DEM VERBRENNERMOTOR?

Wegen der Transformation hin zur Elektromobilität und steigender Umweltauflagen sortieren die deutschen Hersteller immer mehr Verbrennungsmotoren aus. Mit den nächsten Modellen verschwinden in Europa viele Diesellaggregate und Sechszylinder vom Markt. Trotz der aktuellen Kaufzurückhaltung bei Elektrofahrzeugen versuchen BMW, Mercedes und VW das Angebot an Verbrennungsmotoren auf ein Minimum zu reduzieren. Dies geschieht vor dem Hintergrund der nächsten Stufe der CO2-Flottenziele in 2025 sowie des neuen Euro-7-Standards, welcher erstmals auch Vorgaben zum Reifen- und Bremsabrieb vorsieht. Dadurch, dass die Hersteller ihre Motorenprogramme dann neu zertifizieren lassen müssen, werden die Kosten steigen.

Es ist damit zu rechnen, dass die deutschen Hersteller das Angebot an Motoren Schritt für Schritt reduzieren. Für den Massenmarkt geht der Trend hin zu einem Vierzylinder Benziner oder in Kombination mit einem Plug-in-Hybrid. Ergänzt wird die Modellpalette der Premiumhersteller oftmals durch einen Achtzylinder. Dabei ist auch der Weltmarkt im Blick zu behalten. Auch wenn in Europa ein Aus des Verbrenners in 2025 beschlossen wurde (Überprüfung in 2026) wird es weltweit noch lange Verbrennungsmotoren geben. Jedoch ist es das Ziel, die Investitionen in Verbrennungsmotoren zu reduzieren. Trotz der aktuell höheren Nachfrage hält zum Beispiel Mercedes weiter daran fest die Investitionen um 80 Prozent bis 2026 zu reduzieren.

Nach der ersten Phase der Reduzierung von Aggregaten folgt laut Experten bald eine zweite Phase: die Konsolidierung. So führen bereits Renault, der Geely-Konzern und der saudische Ölkonzern Aramco unter dem Namen „Horse“ ihre Motorenwerke zusammen. Ob sich aus dieser Tendenz Chancen hinsichtlich einer „Last man standing“-Strategie für die deutschen Zulieferer ergeben, bleibt abzuwarten.

Hinweis und Haftungsausschluss:

Dieser Newsletter ist sorgfältig zusammengestellt. Er soll den Kunden der INFO-Institut Beratungs-GmbH einen Überblick über das aktuelle Geschehen in der Automobilindustrie bieten. Er erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Wir weisen weiter darauf hin, dass in der Praxis auftretende Sachverhalte daher immer nur unter konkreter und differenzierter Betrachtungsweise zu bewerten sind. Die INFO-Institut Beratungs-GmbH kann deshalb für Schäden, die aus der Anwendung oder Übernahme von in diesem Newsletter gefundenen Inhalten in der Praxis resultieren, keine Haftung übernehmen.