

COVID 19 UND DIE E-MOBILITÄT

Bereits in der zweiten Ausgabe des Newsletters 2020 haben wir auf erste Auswirkungen der Pandemie auf elektrifizierte Modelle aufmerksam gemacht: Die Folgen waren insbesondere das Absinken der Absatzzahlen sowie die Entschleunigung des Marktes. Doch die Autobauer halten weiterhin an ihrem eingeschlagenen Kurs fest.

UPDATE: ENTWICKLUNG ELEKTROMOBILITÄT

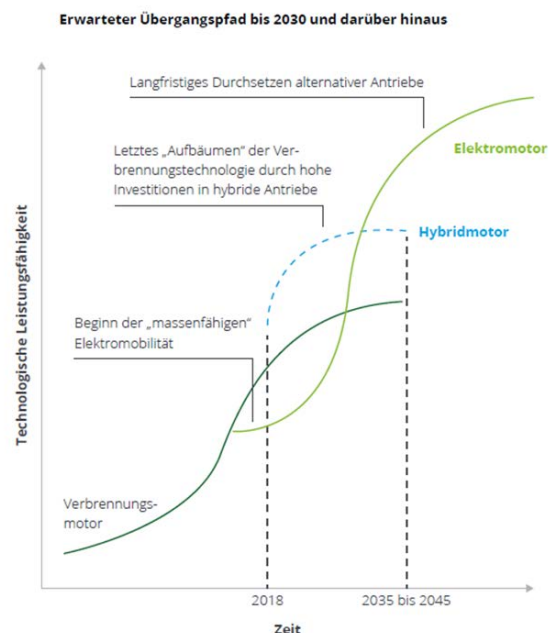
Aktuelle Entwicklung auf dem europäischen Automobilmarkt

Die Pandemie versetzte der gesamten Automotivebranche einen deutlichen Dämpfer, jedoch dürften die elektrifizierten Fahrzeuge im Vergleich zum Verbrenner gestärkt aus der Krise hervorgehen.

In der Europäischen Union erfuhren die elektrifizierten Antriebe zum Teil durch staatliche Corona-Konjunkturpakete wie beispielsweise die Käuferprämien in Deutschland und Frankreich einen starken Zuwachs. Der Marktanteil elektrisch angetriebener Autos hat sich im dritten Quartal 2020 im Vergleich zum Vorjahr mehr als verdreifacht. Laut dem Verband Europäischer Fahrzeughersteller Acea war somit jeder zehnte zwischen Juli und September neu zugelassene PKW entweder ein reines Elektroauto oder ein Plug-in-Hybrid.

„Das Jahr 2020 ist der Wendepunkt der Elektromobilität in Deutschland“ (Stefan Bratzel Center of Automotive Management)

Durch staatliche Unterstützungen in Form von Käuferprämien, steuerlichen Begünstigungen sowie dem Ausbau von Ladestationen (30.000 Ladepunkte) und Erweiterungen der Reichweiten, stieg der Anteil der E-Fahrzeuge im vergangenen Jahr deutlich an. Im November 2020 betrug der Anteil der rein elektrischen Fahrzeuge an den Neuzulassungen ca. 10%. Derzeit wird angenommen, dass der Anteil der elektrifizierten Fahrzeuge bis 2030 auf nahezu 40% ausgebaut werden könnte; zu Beginn 2019 lag der prognostizierte Anteil bei rund 30%. Ab 2040 dürften laut Experten von Deloitte nahezu 90% aller neu zugelassenen Fahrzeuge mit alternativen Antrieben angetrieben werden.



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:

BMW
Deloitte 2020
Frankfurter Allgemeine 2020
Handelsblatt 2020
Spiegel online 2020
Solarserver 2020

Impressum

V.i.S.d.P.:

Sven Kischewski
Geschäftsführer

INFO-Institut Beratungs-GmbH

Pestelstraße 6
66119 Saarbrücken

Überblick: Batteriezellfertigung in Deutschland

In Europa hat die Batteriezellfertigung lange Zeit keine große Rolle gespielt – doch die Attraktivität des Kontinents für die Herstellung steigt aufgrund des technischen Fortschritts, der günstigen politischen Rahmenbedingungen und dem hohen Potentialen am Absatzmarkt weiter an. Laut einer Analyse von Benchmark Mineral Intelligence könnten bis 2029 Fertigungskapazitäten von über 300 GWh in Europa entstehen und somit der Anteil an der globalen Fertigung von aktuell 6% auf bis zu 25% in 2030 ansteigen. Von der Batteriefertigungskapazität könnte nahezu die Hälfte in Deutschland angesiedelt werden.

Aktuell steigen in keiner anderen Region die Produktionskapazitäten für Lithium-Ionen-Batterien so schnell an wie in Europa, daher sind die vermehrten Ankündigungen über Batteriefertigungen wenig überraschend. Um ein paar Beispiele zu nennen: Erst im November 2020 verkündete der chinesische Hersteller SVolt sein Vorhaben eine Fabrik im Saarland für 24 GWh zu errichten. Volkswagen gab zusammen mit dem schwedischen Partner Northvolt den Aufbau einer Batteriezellenfabrik für Lithium-Ionen-Akkus für 24 GWh, welche 2023/24 in Salzgitter in Betrieb genommen werden soll, bekannt. Am Opelstandort Kaiserslautern beabsichtigt PSA in Zusammenarbeit mit dem französischen Batteriehersteller Saft ebenfalls eine Gigafactory aufzubauen. CATL, der größte chinesische Lithium-Ionen-Akkumulatoren Hersteller, plant in Erfurt mit einer Produktionsleistung von bis zu 100 GWh und somit in einer der größten angekündigten Batteriezellfertigung Europas zu fertigen.

Geplante Batteriezellproduktion
Produktionskapazität in Gigawattstunden



Quelle: Handelsblatt 2020

Für Europa und Deutschland ist der Schritt zur Batteriezellfertigung von großer Bedeutung insbesondere in Bezug auf die Mitgestaltung der Transformation und die Sicherung von Arbeitsplätzen, denn die Batterie zelle macht rund 40% der Wertschöpfung in der Herstellung eines Elektrofahrzeugs aus. Darüber hinaus rechnet das Fraunhofer-Institut damit, dass je GWh Batterieleistung 40 Arbeitsplätze in der Fertigung sowie weitere 200 „vorgeschaltete“ Arbeitsplätze, etwa in der Forschung und Entwicklung sowie im Maschinen- und Anlagenbau, entstehen könnten.

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.