

Globaler Trend zur E-Mobilität hält trotz deutscher Flaute an

Der Hochlauf der Elektromobilität hält entgegen dem kriselnden Absatz bei batterieelektrischen Fahrzeuge (BEV) in Deutschland ungebrochen an. Das zeigt der „Electric Vehicle Sales Review“ von „PwC Autofacts“ und „Strategy&“, der globalen Strategieberatung von PwC, in dem die Neuzulassungszahlen in weltweit 20 ausgewählten Märkten ausgewertet werden. Der globale E-Auto-Markt legte demnach im ersten Quartal 2024 um 19 Prozent im Vergleich zum Vorjahresquartal zu. Damit wuchs er deutlich stärker als der Gesamtmarkt, der ein Plus von vier Prozent zeigte.

Durch das anhaltende Wachstum erzielten sowohl reinelektrische Fahrzeuge BEV als auch Plug-in-Hybride (PHEV) Rekordwerte bei der Marktdurchdringung für das erste Quartal. Laut Studie lag der globale Marktanteil von BEV bei zwölf Prozent, PHEVs kamen auf sieben Prozent. Während die Elektrotransformation zuletzt vor allem von BEVs getrieben wurde, erleben nun PHEV und Hybride einen zweiten Frühling. Im ersten Quartal 2024 zogen sie mit globalen Wachstumssprüngen von 57 Prozent (PHEV) und elf Prozent (Hybride) an den reinen Stromern vorbei.

Deutscher BEV-Markt bricht ein

Entgegen der weltweit stabilen Wachstumsdynamik kassierte der deutsche E-Auto-Markt einen erheblichen Dämpfer. Vor allem der BEV-Absatz brach laut Studie massiv ein und schrumpfte im ersten Quartal 2024 um 14 Prozent. Ein Blick auf das Wachstum des Vorjahres zeigt, wie stark der deutsche BEV-Markt Federn lassen musste. Im ersten Quartal 2023 waren die BEV-Absätze noch um 13 Prozent nach oben gegangen. Allein das Comeback von PHEVs und Hybriden verhinderte somit, dass der gesamte deutsche E-Auto-Markt ins Minus rutschte. PHEVs legten um 20 Prozent zu, Hybride verzeichneten ein Plus von elf Prozent.

Während der deutsche E-Auto-Markt kriselt, hält das Wachstum in anderen europäischen Märkten an. In Frankreich legte der BEV-Absatz im Vergleich zum Vorjahresquartal um 23 Prozent zu, in Großbritannien wurden elf Prozent mehr BEV verkauft. Mit insgesamt mehr als 84.000 verkauften BEVs zog Großbritannien an Deutschland als bisherigem Spitzenreiter vorbei. Durch den stotternden deutschen Markt sowie verhaltene BEV-Absätze in Spanien und Italien wurden in den fünf größten europäischen Absatzmärkten Deutschland, Italien, Spanien, Großbritannien und Frankreich insgesamt wieder mehr Verbrenner als Elektroautos verkauft.

„Die europäischen Autobauer stehen weiterhin von mehreren Seiten unter Druck. Einerseits lahmt die Elektrotransformation in wichtigen Heimatmärkten, gleichzeitig greifen die chinesischen OEM genau dort an, was sich auch durch Zölle langfristig kaum verhindern lässt. Die europäischen Hersteller können also nur mit überzeugenden Fahrzeugen kontern. Gerade die deutschen Autobauer haben dabei inzwischen verstanden, dass sie nicht nur das Luxussegment verteidigen, sondern auch im hochvolumigen Einstiegssegment punkten müssen“, sagt Felix Kuhnert, Partner und Automotive Leader bei PwC Deutschland. „Damit dieser Spagat gelingen kann, braucht es verlässliche Rahmenbedingungen. Nur so können die Unternehmen den Technologieübergang planen und meistern.“

Europa droht Handelsdefizit durch Batteriezellproduktion

Wichtigster Treiber der globalen Mobilitätswende bleibt unangefochten China. Laut Studie wuchs der gesamte E-Auto-Absatz mit 31 Prozent im ersten Quartal 2024 deutlich stärker als der Gesamtmarkt, der um sechs Prozent zulegte. Während reine Stromer ein Absatzplus von 15 Prozent verzeichneten, stiegen die Verkäufe von PHEVs um 77 Prozent. Auch in China stellen PHEV somit für viele weiterhin die präferierte Zwischenlösung beim Umstieg Richtung E-Mobilität dar.

Noch deutlicher zeigt sich dieser Trend beim Export. Die PHEV-Ausfuhren schossen um 160 Prozent in die Höhe, die BEV-Exporte stiegen um sieben Prozent, der Gesamtexport aller Antriebsarten wuchs um 33 Prozent. Das Exportwachstum ist eine Konsequenz aufgebauter Überkapazitäten. Während die Auslastung chinesischer Autowerke 2017 noch bei 62 Prozent lag, betrug sie 2023 nur noch 48 Prozent.

Die chinesische Exportschwemme betrifft dabei nicht nur E-Autos, sondern auch Vorprodukte für die in Europa wachsende Batteriezellproduktion. So hat sich das Handelsdefizit der EU für Lithiumionen-Batterien zwischen 2018 und 2023 von 4,7 Mrd. auf 20,0 Mrd. US-Dollar mehr als vervierfacht. Als Konsequenz könnte Europa bei der Gesamtbetrachtung von Autoteilen und Batteriezellen bereits im kommenden Jahr vom Nettoexporteur zum Nettoimporteur werden und ein Handelsdefizit von 37,1 Mrd. US-Dollar aufweisen. Langfristig könnte sich dieses Defizit durch Batterierecycling und engere europäische Wertschöpfungsketten in der Batterieproduktion wieder entspannen.

„Wir beobachten, dass sich der Konkurrenzkampf in China kontinuierlich verschärft. Einerseits führt das zwangsläufig zu Konsolidierungen, andererseits beschleunigt der Wettbewerbsdruck technische Innovationen, die in der aktuellen Phase des Marktes unentbehrlich sind, um nach den First-Movern auch Kunden aus dem Mainstream für E-Mobilität zu begeistern. Schließlich interessieren sich diese neben Umweltaspekten vor allem für Ausstattung, Zuverlässigkeit und den Preis“, sagt Jörn Neuhausen, Senior Director und Leiter Elektromobilität bei Strategy& Deutschland. „Die chinesischen Hersteller haben das erkannt und drängen mit Lithium-Eisenphosphat-Akkumulatoren (LFP-Batterien) auf den europäischen Markt. Die LFP-Batterien sind den Batterietypen, mit denen die europäische Konkurrenz arbeitet, zwar bislang in Sachen Ladegeschwindigkeit oder Wetterfähigkeit unterlegen, dafür aber deutlich günstiger. Durch Innovationen schließen sie nun aber zu den teureren Batterien auf und werden dadurch vor allem für die unteren Segmente interessant. Bisherige Premiumhersteller wie BYD werden sich schon bald mit günstigen Stromern im europäischen Markt positionieren und die hiesigen Autobauer noch entschiedener herausfordern.“

Die vollständigen Ergebnisse unter: <https://www.strategyand.pwc.com/de/en/electric-vehicle-sales-review-2024-q1.html> (aum)

Bilder zum Artikel



Elektroautos an der Schnellladesäule.

Foto: Autoren-Union Mobilität/ADAC
