

Pressemeldung
Sperrfrist: 09.01.2024 – 12:00 Uhr

Entwicklungstrends der Elektromobilität in Deutschland Jahresbilanz 2023 und Ausblick 2024

Prof. Dr. Stefan Bratzel

Center of Automotive Management (CAM)

Bergisch Gladbach, den 09.01.2024

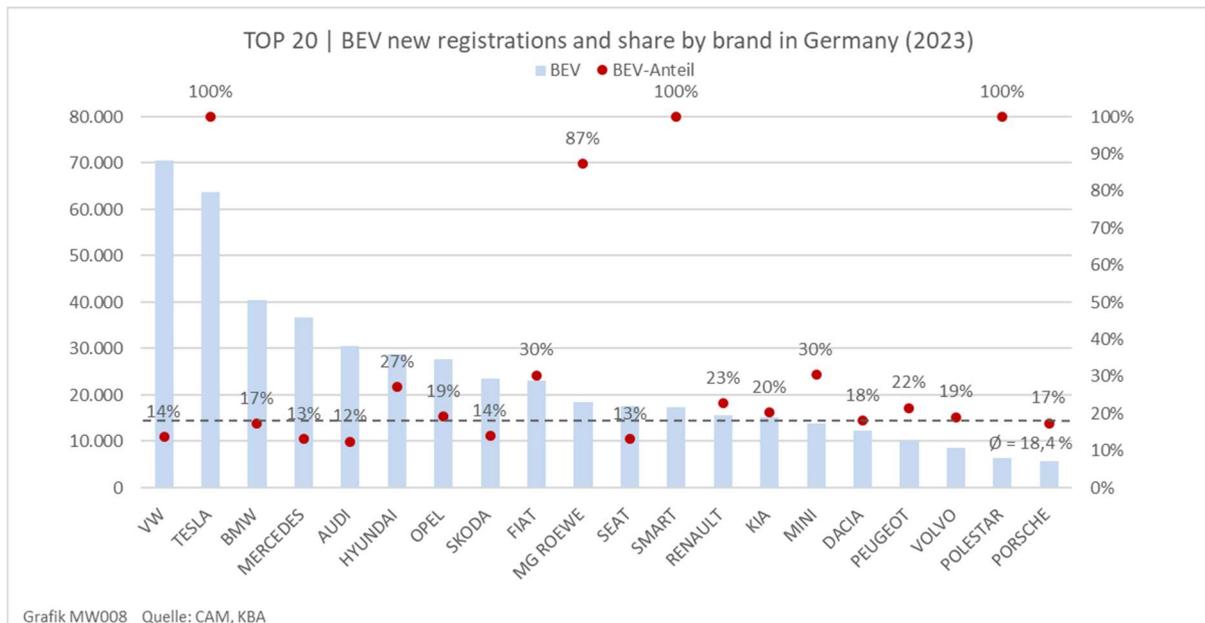
- » Im Gesamtjahr 2023 wurden 524.000 vollelektrische Pkw (BEV) neu zugelassen (+11%). Der BEV-Marktanteil steigt nur marginal auf 18,4% (2022: 17,7%).
- » Unter den Automobilmarken sichert sich VW (71.000 BEVs) die Spitzenposition und löst Tesla (64.000) ab. BMW (40.000), Mercedes (37.000) und Audi (31.000) komplettieren die Top 5. Die BEV-Verkaufsanteile der deutschen Marken liegen jedoch unter dem Durchschnitt des Marktes.
- » Unter mehr als 100 untersuchten Elektromodellen bietet der BYD Dolphin (84 €/km) gegenwärtig das attraktivste Preis-Reichweiten-Verhältnis, gefolgt vom Tesla Model 3 (89 €/km). Durchschnittlich kostet ein WLTP-Kilometer eines Elektroautos in Deutschland knapp 115 € (brutto).
- » Für 2024 rechnet das CAM nach dem Wegfall der Kaufprämie und hoher mikro- und makroökonomischer Unsicherheiten mit rückläufigen Elektro-Neuzulassungen zwischen 430.000 bis 480.000 Pkw.

Der Markthochlauf der Elektromobilität in Deutschland gerät etwas ins Stocken. Zwischen Januar und Dezember 2023 registrierte das Kraftfahrtbundesamt (KBA) etwa 524.000 Neuzulassungen voll-elektrischer Pkw, was einem Zuwachs von 11% gegenüber dem Vorjahreszeitraum (2022: 471.000) entspricht. Gleichzeitig stiegen die Gesamtzulassungen aller Antriebe um 7% auf 2,84 Mio. Fahrzeuge, sodass der BEV-Marktanteil mit 18,4% nur unwesentlich höher liegt als im Vorjahr (2022: 17,7%). Plug-In-Hybride (PHEVs) spielen seit der Beendigung der Kaufprämie keine bedeutsame Rolle mehr. Ihr Neuzulassungsanteil liegt 2023 nur noch bei 6,2% (2022: 13,7%). Die zukünftige Entwicklung des deutschen Elektrofahrzeugmarktes ist mit großen Unsicherheiten behaftet. Angesichts konjunktureller Risiken, der vorzeitigen Beendigung der Kaufprämie für Elektroautos und weiterhin mangelnder preisgünstiger Modelle rechnet das Center of Automotive Management (CAM) für das laufende Jahr 2024 mit rückläufigen BEV-Neuzulassungen in einer Spanne zwischen 430.000 bis 480.000 Pkw.

Ranking der Automobilmarken

Mit Blick auf die Automobilmarken lassen sich unterschiedliche Entwicklungen erkennen. VW verkauft im Gesamtjahr 2023 rund 71.000 BEVs und steigert damit seinen Absatz leicht überdurchschnittlich um 11,7%. Da Tesla im Vergleich zum Vorjahr einen Absatzrückgang um 9,0% auf nunmehr 64.000 Einheiten verbucht, verliert der Elektropionier erstmals seine Spitzenposition auf dem deutschen Fahrzeugmarkt. Die heimischen Premiummarken BMW, Mercedes-Benz und Audi rücken mit 40.000, 37.000 bzw. 31.000 neu zugelassenen BEVs auf die Ränge 3 bis 5 vor. Im direkten Vergleich verzeichnet BMW mit einem Absatzplus von 72,2% das größte Wachstum, gefolgt von Mercedes-Benz mit 45,7%,

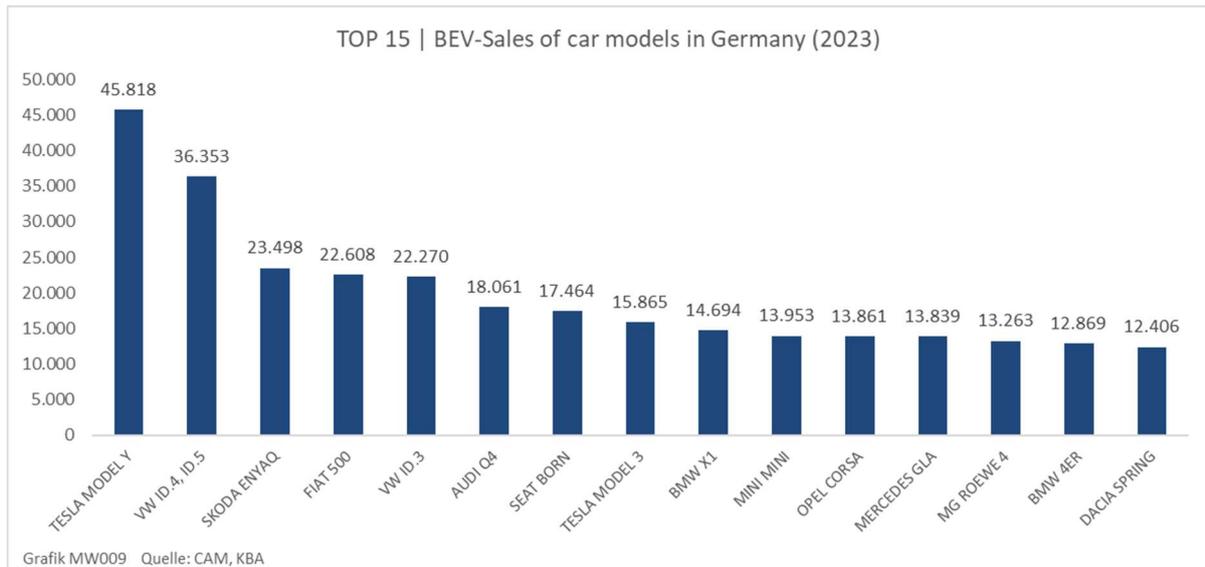
während Audi mit 8% nur unterdurchschnittlich zulegt. Die BEV-Verkaufsanteile der deutschen Marken bewegen sich dabei unter dem Durchschnitt des Marktes. Während bei BMW immerhin 17% der neu zugelassenen Fahrzeuge in Deutschland vollelektrisch sind, so sind es bei VW 14%, bei Mercedes-Benz 13% und bei Audi sogar nur 12% (zum Vergleich: Marktdurchschnitt = 18,4%).



Unter den 20 Automobilmarken mit den meisten BEV-Neuzulassungen befinden sich mittlerweile vier Marken, die entweder ausschließlich oder nahezu vollständig vollelektrische Pkw verkaufen. Hierzu zählen Tesla (100%), Smart (100%), Polestar (100%) und MG Roewe (87%), die es als erste chinesische Marke sogar in die Top 10 der BEV-Neuzulassungsstatistik schafft. Ebenso stark überdurchschnittliche BEV-Verkaufsanteile besitzen Fiat (30%), Hyundai (27%), Renault (23%) und Peugeot (22%). Außerhalb der Top 20 befinden sich weiterhin etablierte Volumenmarken wie Ford (3,3%), Toyota (4,5%), Mazda (7,0%) und Nissan (9,3%), deren BEV-Portfolio im Wettbewerbsvergleich noch stark verbesserungswürdig erscheint.

Ranking der Elektromodelle

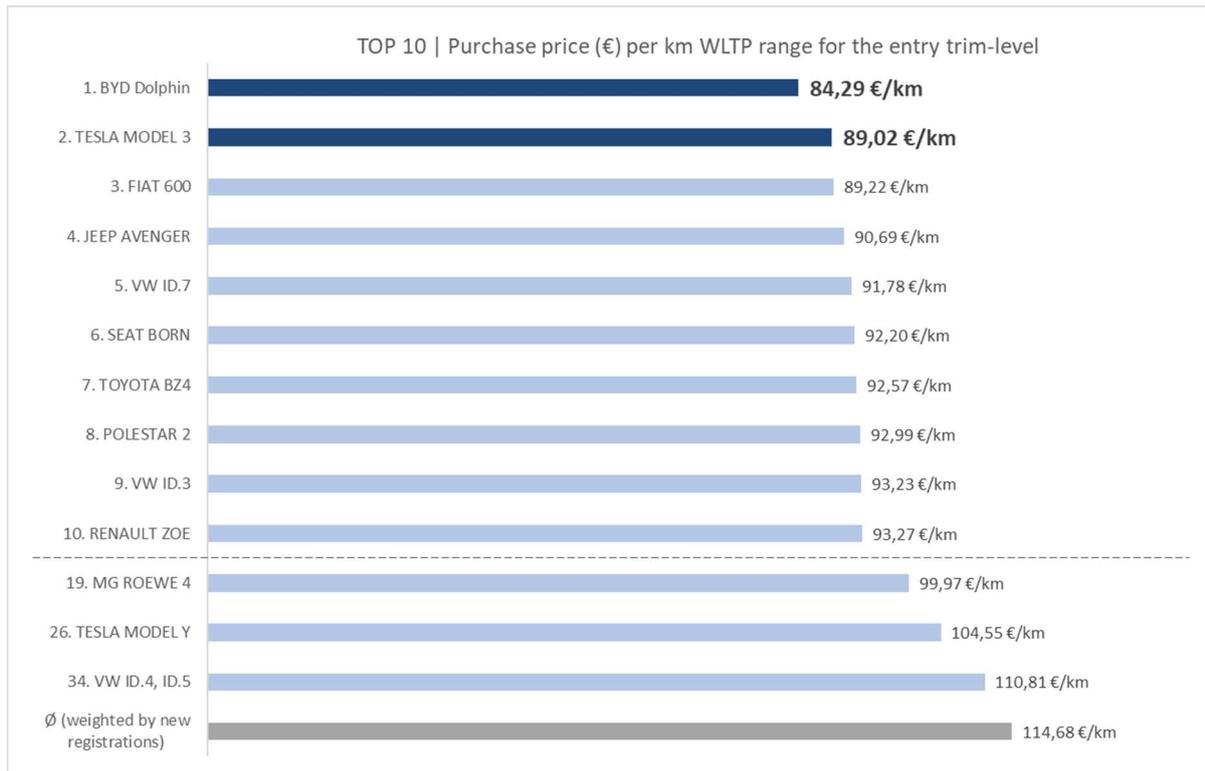
Von allen verkauften vollelektrischen Pkw mit über 100 Modellen im Jahr 2023 entfallen mehr als die Hälfte (57%) auf 15 BEV-Modelle. Dabei behauptet das Tesla Model Y analog dem Vorjahreszeitraum mit knapp 46.000 Einheiten und einem Absatzplus von 29% seine Spitzenplatzierung und kann sich gegen die VW-Modelle ID.4/ID.5 (36.000 Einheiten, +46%) durchsetzen. Während der Absatz des Fiat 500 in Deutschland um knapp ein Viertel (-24%) einbricht und das Modell auf Rang 4 zurückwirft, rückt der Skoda Enyaq überraschend mit einem Zuwachs um 93% auf Platz 3 vor. Die Top 10 vervollständigen die Modelle VW ID.3, Audi Q4, Seat (Cupra) Born, Tesla Model 3, BMW X1 und der Mini. Im Modell-ranking verpasst MG knapp den Einzug in die Top 10. Der Verkaufsschlager MG 4 wurde im Gesamtjahr 2023 mehr als 13.000 mal neu zugelassen (2022: < 2.000 Einheiten) und liegt damit nur knapp hinter dem Opel Corsa und Mercedes GLA auf Rang 13.



Anschaffungspreis und Reichweite der Elektromodelle

Damit der Hochlauf der Elektromobilität kurz- und mittelfristig weiter an Fahrt aufnimmt, sind neben ausgereiften technischen Fähigkeiten (d.h. Reichweite, Ladeleistung, Verbrauch) der Fahrzeuge insbesondere wettbewerbsfähige Anschaffungspreise erforderlich. In einer Analyse von mehr als 100 Elektromodellen, die im vergangenen Jahr 2023 in Deutschland neu zugelassen wurden, weisen der BYD Dolphin und das Tesla Model 3 gegenwärtig das attraktivste Verhältnis zwischen den Anschaffungskosten und der verfügbaren WLTP-Reichweite auf. Der BYD Dolphin ist bereits zu Preisen ab 35.990 € (brutto) erhältlich und bietet in der Einstiegsvariante 427 km Reichweite (WLTP), was einem Preis-Reichweiten-Verhältnis von ca. 84 €/km entspricht. Ähnlich attraktiv positioniert sich das Tesla Model 3: Mit einem Bruttolistenpreis von 45.668 € und einer WLTP-Reichweite von 513 km ergibt sich ein Faktor von 89 €/km. Damit liegen beide Modelle deutlich unterhalb des mittleren Preis-Reichweiten-Verhältnisses, das über alle 105 untersuchten Fahrzeuge in Deutschland rund 115€/km beträgt.

Auch der neue Fiat 600 (89 €/km) und das Schwestermodell Jeep Avenger (91 €/km) aus dem Stellantis-Konzern weisen als Volumenmodelle eine günstige Relation zwischen dem Bruttolistenpreis und der verfügbaren WLTP-Reichweite auf. Die Top 5 komplettiert überraschend der VW ID.7, der insbesondere unter Berücksichtigung seiner Fahrzeugklasse (Obere Mittelklasse) stark positioniert ist. Bei einem Anschaffungspreis von mindestens 56.995 € wird den Kunden bereits eine WLTP-Reichweite von 621 km geboten. Premium-Modelle sucht man in der Top 10 Liste sachlogisch vergebens, da sich der Fahrzeugpreis bekanntlich nicht ausschließlich aus den technischen Daten ergibt, sondern auch andere Faktoren wie Material- und Verarbeitungsqualität oder Markenreputation berücksichtigt. Insgesamt zeigt sich jedoch, dass alle der 15 meistverkauften BEV-Modelle unterhalb des Durchschnitts liegen.



Studienleiter Stefan Bratzel: „Die Elektromobilität in Deutschland befindet sich nach dem Wegfall der Kaufprämie in einer schwierigen Übergangsphase mit rückläufigen Elektroneuzulassungen im Jahr 2024. Die hohen Anschaffungspreise von Elektroautos von im Mittel rund 52.000€ und der Mangel an günstigen Modellen im Vergleich zu Verbrennerfahrzeugen sind für breite Käufergruppen ein Kaufhindernis. Es ist davon auszugehen, dass viele Automobilhersteller im Jahr 2024 durch entsprechende Rabattierungen die Anschaffungspreise reduzieren und damit geringere Margen in Kauf nehmen werden. Vorteile haben Automobilhersteller wie Tesla oder chinesische Hersteller, die dank ihrer hohen vertikalen Integration und Erfahrung bereits eine bessere Kostenposition besitzen. Erst im Jahr 2025 kann aufgrund einer höheren Anzahl kostengünstiger Modelle wieder mit einer stärkeren Dynamik der Elektromobilität in Deutschland gerechnet werden.“

Über die Studie:

Der CAM Electromobility Report analysiert regelmäßig die aktuellen Markt-, Absatz- und Innovationstrends der Elektromobilität in wichtigen Kernmärkten (z.B. China, USA, Europa und Deutschland). Gleichzeitig werden die wesentlichen Einflussfaktoren auf den Markthochlauf der Elektromobilität empirisch beleuchtet. Die daraus abgeleiteten Annahmen werden schließlich in Markthochlauf-Szenarien für das Jahr 2030 überführt. Die Untersuchung konzentriert sich auf reine Batteriefahrzeuge (BEV) und Plug-In-Hybride (PHEV).

For more information: <https://auto-institut.de/e-mobility/>

Über das CAM:

Das Center of Automotive Management (CAM) ist ein unabhängiges, wissenschaftliches Institut für empirische Automobil- und Mobilitätsforschung sowie für strategische Beratung an der

Fachhochschule der Wirtschaft (FHDW) in Bergisch Gladbach. Seine Kunden unterstützt das Auto-Institut auf Basis umfangreicher Datenbanken, insbesondere zu fahrzeugtechnischen Innovationen der globalen Automobilindustrie sowie zur Markt- und Finanz-Performance von Automobilherstellern und Automobilzulieferunternehmen. Mittels eines fundierten Branchen-Know-hows und intimer Marktkenntnisse erarbeitet das Auto-Institut individuelle Marktforschungskonzepte und praxisorientierte Lösungen für seine Kunden aus der Automobil- und Mobilitätswirtschaft.

Center of Automotive Management (CAM)

Prof. Dr. Stefan Bratzel
An der Gohrmühle 25
51465 Bergisch Gladbach

Tel.: +49 (0) 22 02 / 28577-0
Mobil: +49 (0) 174 / 9 73 17 78
Fax: +49 (0) 22 02 / 28577-28

E-Mail: stefan.bratzel@auto-institut.de
Web: www.auto-institut.de