

Pressemeldung

Sperrfrist: 15.04.2024 – 12:00 Uhr

CAM Electromobility Report 2024:

## **Globale Markt- und Absatztrends der Elektromobilität**

### **Hohe Wettbewerbsintensität in einer herausfordernden Marktlage**

Prof. Dr. Stefan Bratzel

Center of Automotive Management (CAM)

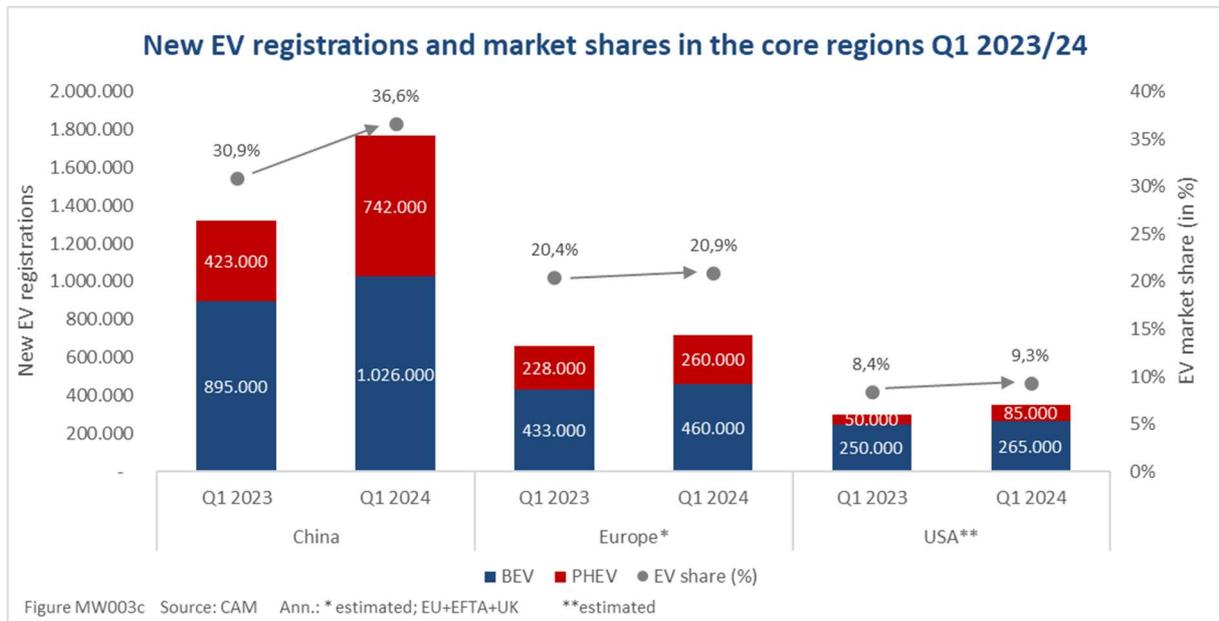
Bergisch Gladbach, den 15.04.2024

- » Im ersten Quartal des Jahres 2024 wurden in den drei automobilen Kernregionen China, Europa und USA zusammen 1,75 Mio. BEVs (+11%) und rund 1,1 Mio. PHEVs (+52%) neu zugelassen. China leistet hierzu mit 1 Mio. BEVs und 740 Tsd. PHEVs den größten Beitrag.
- » Deutschland verliert mit nur 81 Tsd. BEVs (-14%) seine Spitzenposition als europäischer Elektro-Leitmarkt nach Neuzulassungen an das Vereinigte Königreich mit 84 Tsd. BEVs (+11%). Frankreich wächst ebenfalls dynamisch und folgt mit knapp 80 Tsd. BEVs (+24%) kurz dahinter.
- » Unter den OEMs (Konzernebene) muss Tesla erstmals einen Absatzrückgang hinnehmen, erzielt jedoch mit 387 Tsd. die meisten BEV-Verkäufe. BYD steigert seinen Absatz auf 300 Tsd. BEVs und setzt den Marktführer weiter unter Druck. SAIC (150 Tsd.), VW Group (136 Tsd.) und Geely Group (130 Tsd.) komplettieren die Top 5 im BEV-Bereich.
- » Im Gesamtjahr 2024 rechnet das CAM mit weltweiten BEV-Neuzulassungen in Höhe von etwa 10 Mio. Pkw (+11%), davon knapp 6 Mio. in China, 2,3 Mio. in Europa und 1,3 Mio. in den USA.

**Die Wachstumsdynamik der Elektromobilität verschiebt sich angesichts konjunktureller Herausforderungen und zurückhaltender Kundennachfrage zugunsten von Hybrid-Technologien. Während vollelektrische Pkw (BEVs) in den automobilen Kernmärkten China, Europa und USA nur um 11% auf 1,75 Mio. BEVs zulegen, steigen Plug-In-Hybride (PHEVs) überdurchschnittlich um 52% auf 1,1 Mio. Einheiten. Vielen Automobilherstellern macht diese Entwicklung sichtlich zu schaffen. Der BEV-Marktführer Tesla verzeichnet ein reduziertes Absatzvolumen von 387 Tsd. Pkw (-9%) und selbst BYD meldet trotz signifikanter Preissenkungen nur eine Steigerung um 13% auf 300 Tsd. BEVs. Unter den deutschen Herstellern weist BMW (+28%) das stärkste Wachstum auf. Die VW Group (-1%) und Mercedes-Benz (-7%) müssen stattdessen Volumeneinbußen hinnehmen. Für das Gesamtjahr 2024 rechnet das Center of Automotive Management (CAM) aufgrund der angespannten Lage mit etwa 10 Mio. BEVs (+11%), davon knapp 6 Mio. in China, 2,3 Mio. in Europa und rund 1,3 Mio. in den USA.**

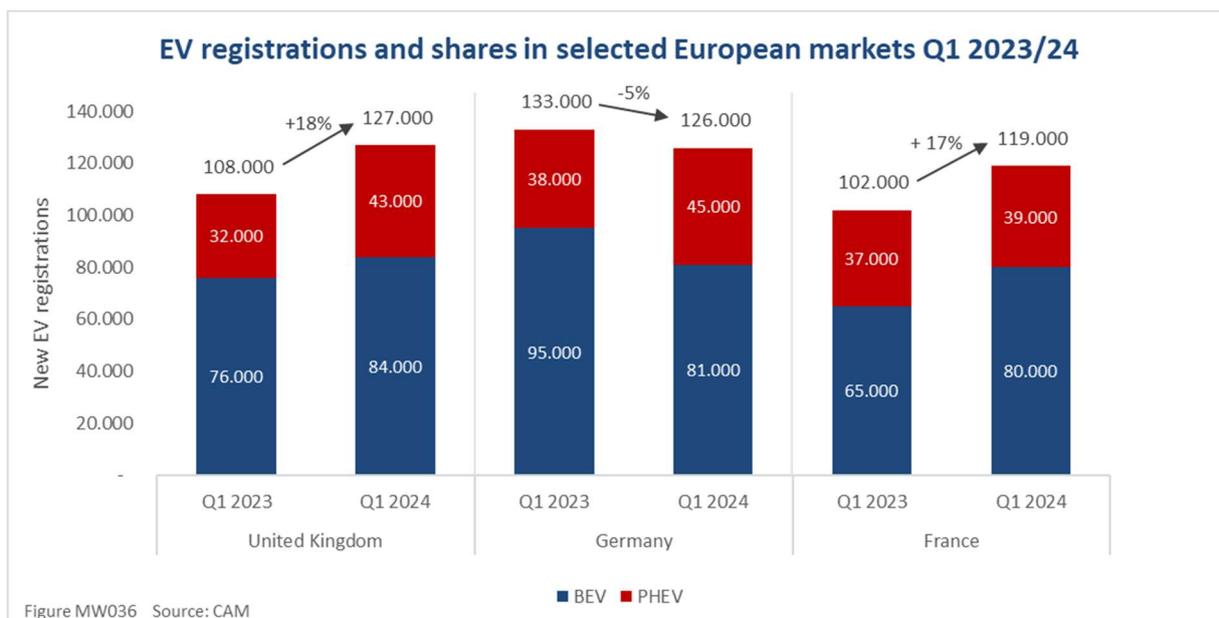
China treibt die Elektromobilität als größter Automobilmarkt der Welt am stärksten voran. Zwischen Januar und März 2024 wurden rund 1 Mio. BEVs sowie etwa 740 Tsd. PHEVs neu zugelassen, was einem Wachstum von 15% bzw. 75% gegenüber dem Vorjahresquartal entspricht (vgl. Abbildung 1). Mit einem EV-Anteil von etwa 37% ist damit mehr als jedes Dritte neu zugelassene Auto in China entweder vollelektrisch oder ein Plug-In-Hybrid (Q1 2023: 31%). Speziell PHEVs erfreuen sich einer erhöhten Beliebtheit: Machte die Antriebsart im März 2023 noch etwa 10% der Neuzulassungen aus, so waren es ein Jahr später bereits rund 17%.

Abbildung 1: EV-Neuzulassungen und -Marktanteile in den Kernregionen (Q1 2023/24)



In Europa verlieren Elektrofahrzeuge dagegen etwas an Momentum. In der EU, EFTA und UK steigt der BEV-Absatz nach Schätzungen des CAM nur marginal um 6% auf etwa 460 Tsd. Einheiten und die PHEV-Neuzulassungen um 14% auf 260 Tsd. Pkw. Dabei büßt Deutschland seine Position als europäischer Leitmarkt der E-Mobilität nach abgesetztem Fahrzeugvolumen ein (vgl. Abbildung 2). Während die BEV-Neuzulassungen hierzulande um 14% auf 81 Tsd. Einheiten einbrechen, verzeichnet das Vereinigte Königreich ein Wachstum von 11% auf 84 Tsd. BEVs. Auch Frankreich vermeldet einen starken Zuwachs von 24% auf 80 Tsd. BEVs. Selbst wenn man die PHEVs hinzurechnet, liegt das Vereinigte Königreich mit 127 Tsd. Neuzulassungen knapp vor Deutschland mit 126 Tsd. EVs und Frankreich mit 119 Tsd. EVs.

Abbildung 2: EV-Neuzulassungen und -Marktanteile in europäischen Automobilmärkten



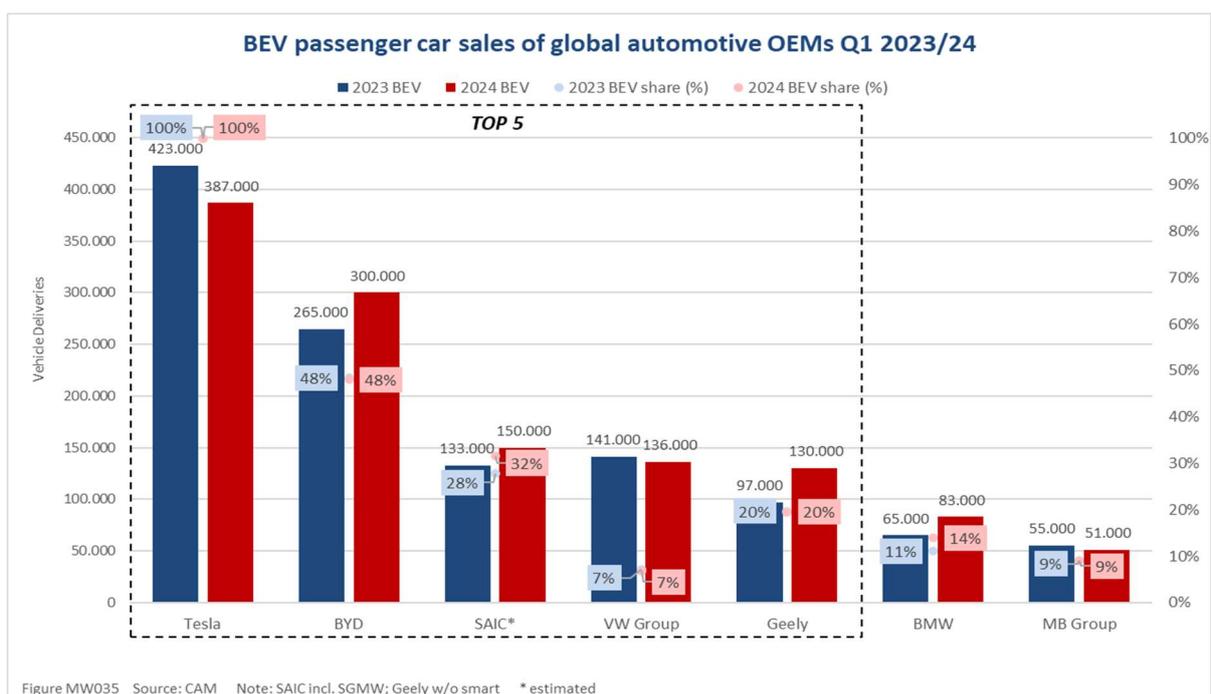
In den USA schwächt sich der Hochlauf der BEV-Neuzulassungen ebenfalls ab. Für das erste Quartal 2024 rechnet das CAM mit einem Niveau von etwa 265 Tsd. BEVs, was lediglich einer Steigerung von 6% im Vergleich zum Vorjahr entspricht. Tesla hat zwar mit einem Volumen von 167 Tsd. (+3%) noch

immer den größten Marktanteil, kann diesen jedoch angesichts stärkerer Konkurrenz immer schwieriger verteidigen. Machte das Unternehmen im Vorjahreszeitraum noch über 62% der BEV-Verkäufe aus, so sind es jetzt nur noch 55%. Hinzu kommt, dass auch in den USA Plug-In-Hybride verstärkt als Alternative zum vollelektrischen Antrieb angesehen werden. Einige Hersteller, darunter auch die einheimischen Konzerne Ford und GM, haben ihre BEV-Pläne zugunsten von PHEVs nach hinten korrigiert.

Die regional unterschiedlichen Entwicklungen der Elektromobilität machen sich in den Absatzbilanzen der Automobilhersteller bemerkbar (vgl. Abbildung 33). Der US-Hersteller Tesla kann seinen geplanten Wachstumspfad gegenwärtig nicht umsetzen und meldet stattdessen ein Auslieferungsdefizit von 9% gegenüber dem Vorjahresquartal. Mit rund 387 Tsd. verkauften BEVs ist das Unternehmen dennoch international der größte Automobilhersteller von reinen Elektrofahrzeugen. Der chinesische Hauptwettbewerber BYD erzielt u.a. dank seiner aggressiven Preispolitik ein marktdurchschnittliches Wachstum von 13% bei seinen BEVs und liegt mit einem Volumen von 300 Tsd. Einheiten auf dem zweiten Rang. Zählt man die 324 Tsd. ebenfalls verkauften PHEVs hinzu, dann ist BYD mit weitem Abstand der größte Fertiger von Elektrofahrzeugen (EVs).

Im Rennen um den dritten Platz der Hersteller mit den am meisten verkauften BEVs kann sich nach Schätzungen des CAM der chinesische Automobilkonzern SAIC gegenüber der VW Group durchsetzen. SAIC berichtet über einen Verkaufszuwachs seiner „New Energy Vehicles“ (BEV, PHEV, HEV, FCEV) von 48% gegenüber dem Vorjahresquartal auf 210 Tsd. Fahrzeuge, wovon etwa 150 Tsd. BEVs (+13%) sein dürften. Damit ist nahezu jedes dritte neu zugelassene Fahrzeug (32%) des Unternehmens voll-elektrisch. Der VW Konzern hat hingegen insbesondere in Europa (-24%) und den USA (-16%) mit rückläufigen BEV-Absätzen zu kämpfen und rutscht mit einem globalen Verkaufsvolumen von 136 Tsd. BEVs (-1%) auf den vierten Platz ab. Ebenso bedenklich ist der mit weiterhin 7% unverändert niedrige BEV-Anteil an den Gesamtverkäufen. Die Geely Group, der unter anderem die Hersteller Volvo, Polestar und Lotus zugehören, wächst mit einem Volumen von 130 Tsd. BEVs (+31%) am stärksten und vervollständigt damit die Top 5. Da auch die Gesamtzulassungen stark ansteigen (+35%), bleibt der BEV-Anteil unverändert bei etwa 20%.

Abbildung 3: Top 5 Automobilhersteller nach BEV-Neuzulassungen (Q1 2023/24)



Die weiteren deutschen Automobilhersteller BMW und Mercedes-Benz entwickeln sich gegensätzlich. BMW erhöht mit rund 83 Tsd. ausgelieferten Fahrzeugen (+28%) seinen BEV-Absatz überdurchschnittlich im Vergleich zum Gesamtmarkt und erreicht einen BEV-Anteil von 14% (Q1 2023: 11%). Dagegen vermeldet Mercedes-Benz einen leichten Rückgang der Auslieferungen vollelektrischer Pkw und Vans auf 51 Tsd. Einheiten (-7%). Dies kann einerseits auf die auslaufende Produktion des smart fortwo sowie andererseits den ebenfalls rückläufigen Gesamtabsatz (-6%) zurückgeführt werden. Nichtsdestotrotz bleibt der BEV-Anteil von Mercedes-Benz mit 9% auf einem anhaltend niedrigen Niveau.

Bei den Prognosen für das Gesamtjahr 2024 geht das CAM weltweit von etwa 10 Mio. BEV-Neuzulassungen aus (+11%). Der chinesische Markt wird dabei mit knapp 6 Mio. Einheiten und rund 60% des weltweiten Absatzes eine führende Rolle bei der Antriebswende einnehmen (+17%). In Europa dürfte sich die konträre Entwicklung der einzelnen Binnenmärkte sowie die ausbleibende Preisattraktivität von Elektrofahrzeugen dämpfend auf die Neuzulassungen auswirken. Das CAM geht hierbei von etwa 2,3 Mio. BEVs aus (+15%), wobei für Deutschland rund 470 Tsd. Elektrofahrzeuge (-10%) prognostiziert werden. Die USA befinden sich angesichts der hohen politischen Unsicherheit im Zuge der anstehenden Präsidentschaftswahl in einem schwierigen Findungsprozess mit unklarem Ausgang. Für die Elektromobilität könnten diese Rahmenbedingungen nur ein geringfügiges Wachstum auf 1,3 Mio. BEVs (+8%) bedeuten.

---

**Hierzu Studienleiter Stefan Bratzel:** *„Der Hochlauf vollelektrischer Pkw ist in einer kritischen Übergangsphase und gerät in vielen Teilen der Welt zugunsten von Verbrenner- und Hybrid-Technologien (z.B. PHEVs) ins Stocken. Diese Entwicklung kann angesichts der omnipräsenten klimatischen Bedrohungslage sowie der politischen Diskussion über eine Verschiebung von Emissionszielen als alarmierend eingestuft werden. Was wir jetzt brauchen, ist eine Wiederbelebung der Märkte mit technologisch ausgereiften und preislich attraktiven Modellen. Nur so lassen sich schwierige Käuferschichten ohne Early-Adopter-Mindset dauerhaft überzeugen. Diese existieren bereits und stammen immer häufiger aus chinesischen Werken, was der hiesigen Industrie zu denken geben sollte.“*

---

### **Über den Electromobility Report:**

Der CAM Electromobility Report 2024 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 Gohrsmühle 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](mailto:stefan.bratzel@auto-institut.de)  
Web: [www.auto-institut.de](http://www.auto-institut.de)