

Zölle, Flottengesetzgebung, Marktveränderung



Franz Loogen
Geschäftsführer

e-mobil  **BW**

Landesagentur für neue Mobilitätslösungen
und Automotive Baden-Württemberg

In a nutshell

Aktuelle Trends in der Automobilwirtschaft

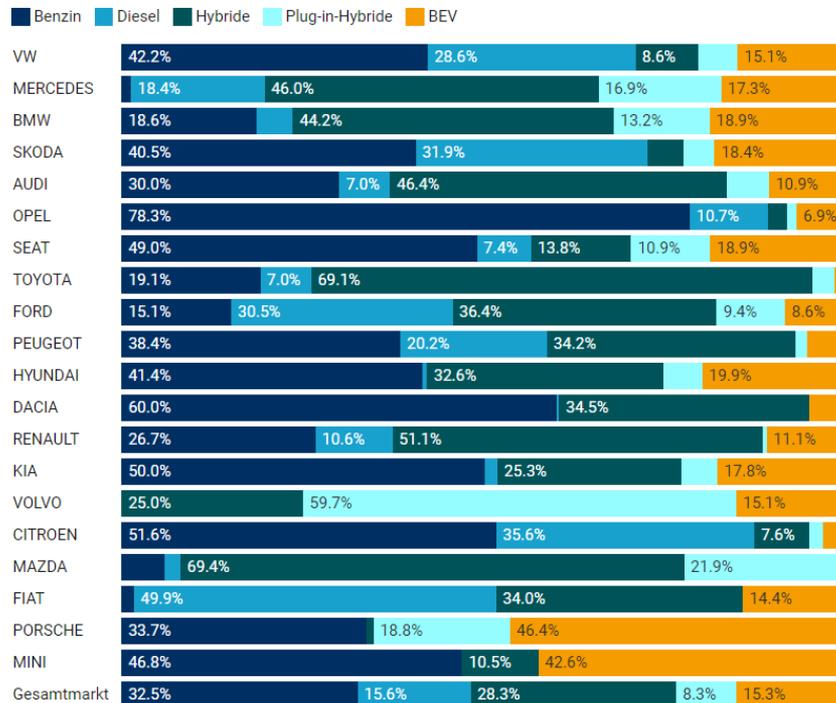
- **Überkapazitäten** bei OEM und Zulieferern weltweit **belasten Return on Sales (ROS)**
- **Return on Invest (ROI)** bei Elektromobilität ist zu langsam
- ROI bei **Weiterentwicklung von Verbrenner-Modellen (ICE)** risikobehaftet
- **Lokalisierung der Wertschöpfungsketten** in Asien, Amerika, Europa
- **Zölle** (insb. China, USA) vermindern internationalen Handel und treiben Verbraucherpreise
- **Gleicher Marktanteil BEV und Diesel** in Deutschland 2024
- **BEV-Preise sinken, ICE-Preise steigen**; auch wegen Erwartung europäischer CO2-Flottengrenzwerte 2025
- EU könnte 2024 erstmals **Nettoimporteur von Automobilteilen** werden
- Volkswagen-Konzern sucht Anschluss mit SAIC (Fahrzeugplattform) und Rivian (Software)
- **Deutsche Fahrzeugproduktion** ist seit 2013 von 5,6 auf 4,1 Millionen Pkw zurückgegangen
- **ICE-Motorenwerke** zunehmend außerhalb Deutschlands (Standortkosten)
- **BEV** machten zuletzt ca. **ein Drittel der Fahrzeuge deutscher Produktion** aus (Aug/Sep: 36 %)

In a nutshell

Deutscher Pkw-Markt im Oktober 2024

- **Elektroauto-Marktanteil stabilisiert sich, BEV-Marktanteil erreichte 15,3%** und zeigt eine Aufwärtsentwicklung (zum Vergleich: Diesel 15,6%)
- **Alternative Antriebe nehmen zu:** mehr als 50% der Neuzulassungen entfallen auf alternative Antriebe (BEV, PHEV, HEV).
- **Deutsche Marken dominieren den BEV-Markt:** Sie stellen 59 % der BEV-Zulassungen (chinesische Marken: 3,7 %). VW führt mit 18,7% vor Mercedes-Benz (11,3%) und BMW (10,1%)
- **Marktanteil deutscher Marken bei BEV höher als bei ICE.**
- **Flottengeschäft als Treiber:** Modelle wie der Skoda Enyaq und VW ID.7 haben hohe Flotten-Anteile

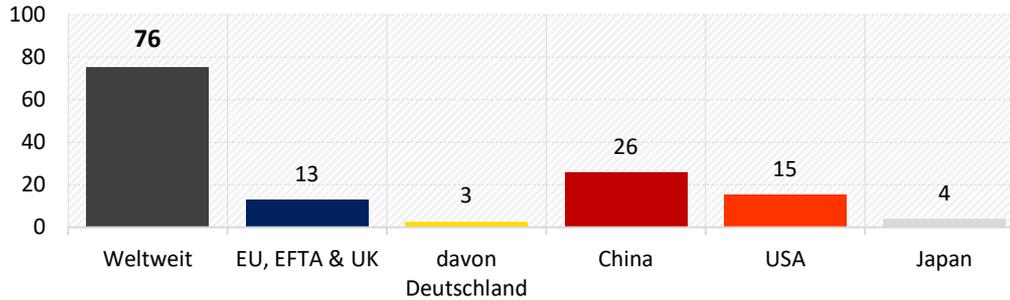
Anteil an den Neuzulassungen im Oktober 2024



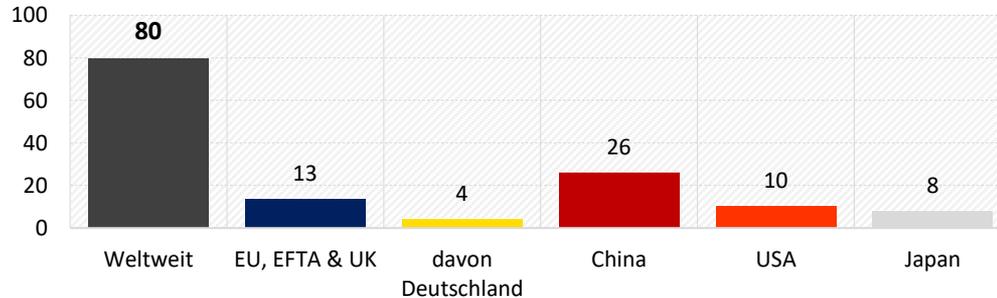
Weltweit lag die Überproduktion 2023 bei 4 Mio. Pkw

Überkapazitäten und Lagerbestände führen zu Absatzschwierigkeiten und Preisdruck

Pkw-Neuzulassungen 2023 (in Mio.)



Pkw-Produktion 2023 (in Mio.)

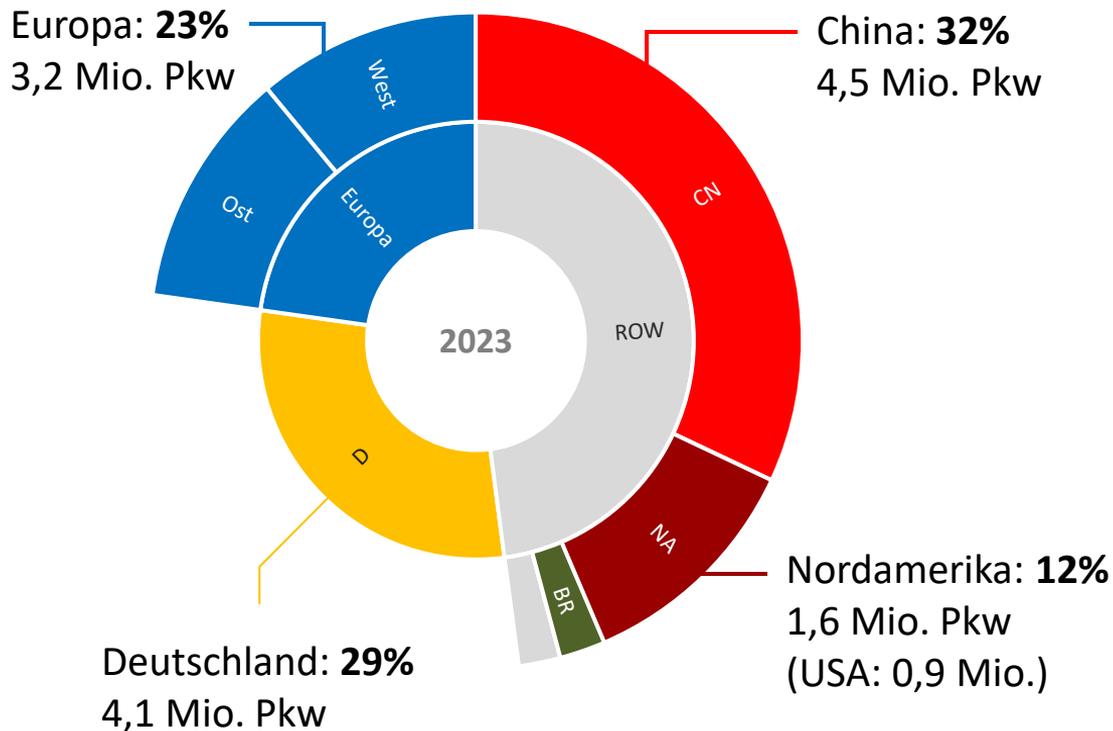


- **Globale Pkw-Produktion liegt über dem globalen Pkw-Markt (80 Mio. produzierte vs. 76 Mio. neu zugelassene Fahrzeuge im Jahr 2023)**
- **Überkapazitäten** in den Märkten schlagen sich in verschärftem Preisdruck für die Hersteller nieder, zusätzlich zur **Preisveränderung durch die erwarteten neuen Flottengrenzwerte**
- Die EU ist nach China und den USA der drittgrößte Pkw-Markt und Produzent der Welt.

Deutsche Hersteller produzieren über 70% ihrer Fahrzeuge im Ausland

Der Großteil der Pkw-Produktion deutscher Hersteller und Konzernmarken erfolgt im Ausland

- Rund **70%** der Pkw-Produktion deutscher Hersteller fand 2023 **im Ausland** statt
- **China** ist vor Deutschland der größte Fertigungs-standort deutscher Hersteller
- In Europa sind **Tschechien** (865.000), **Spanien** (804.000) und **Ungarn** (351.000) nach Deutschland die größten Produktionsstandorte deutscher Hersteller und Marken.

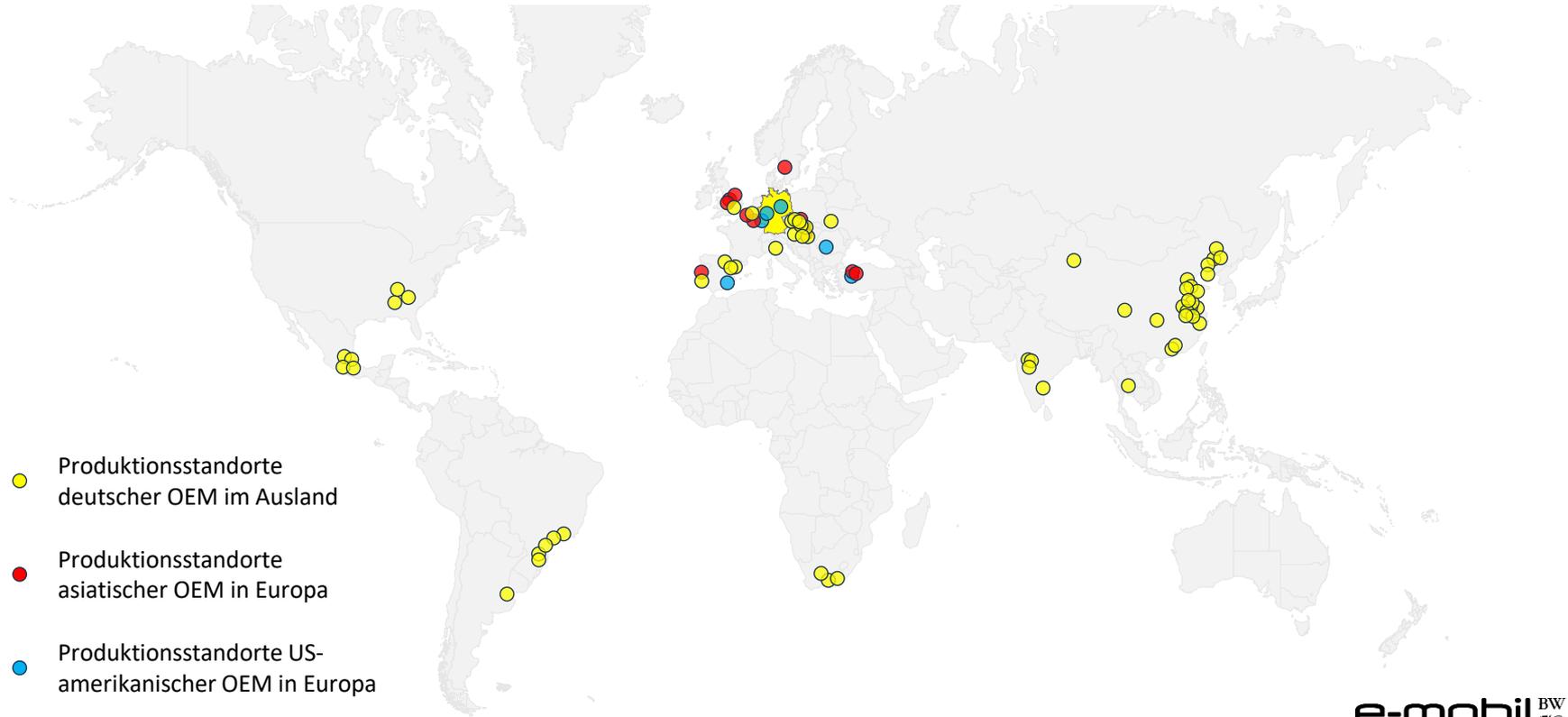


Quelle: Eigene Darstellung nach VDA

Hinweis: Inlandsproduktion inklusive Tesla, Auslandsproduktion nur VDA-Mitgliedsunternehmen

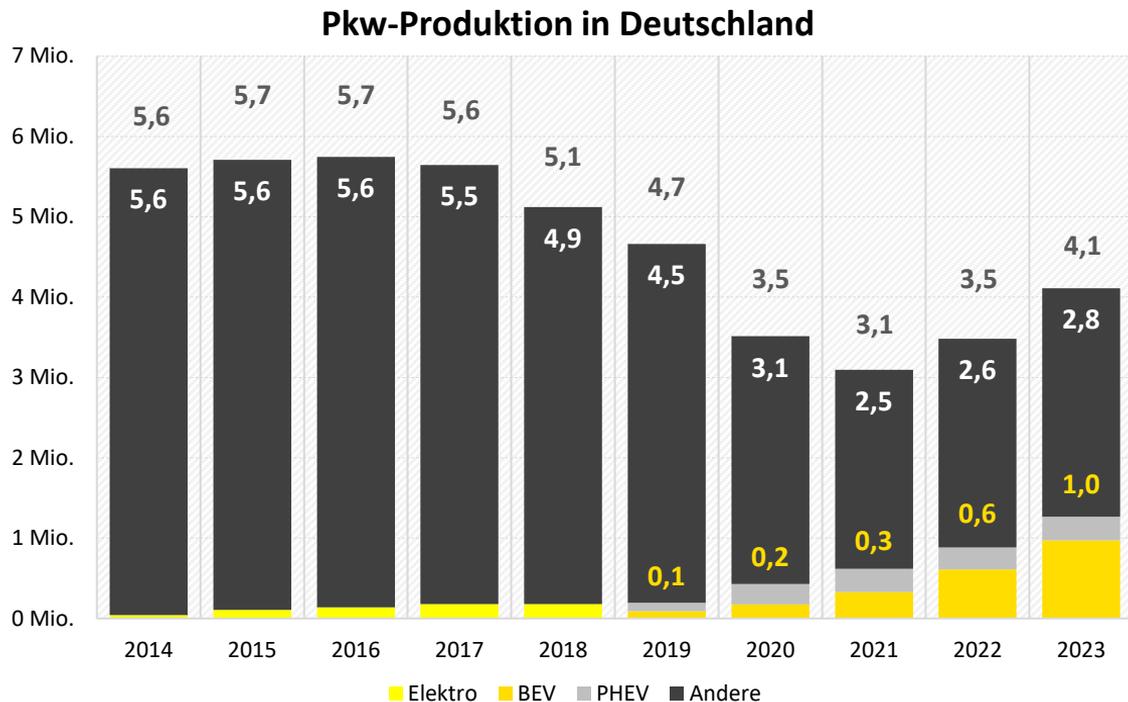
Local for Local: Hersteller produzieren dort, wo ihre Märkte sind

Deutsche Pkw-Hersteller produzieren im Ausland, ausländische Hersteller produzieren in Europa und Deutschland



Die Pkw-Produktion in Deutschland nimmt ab, BEV-Produktion wächst

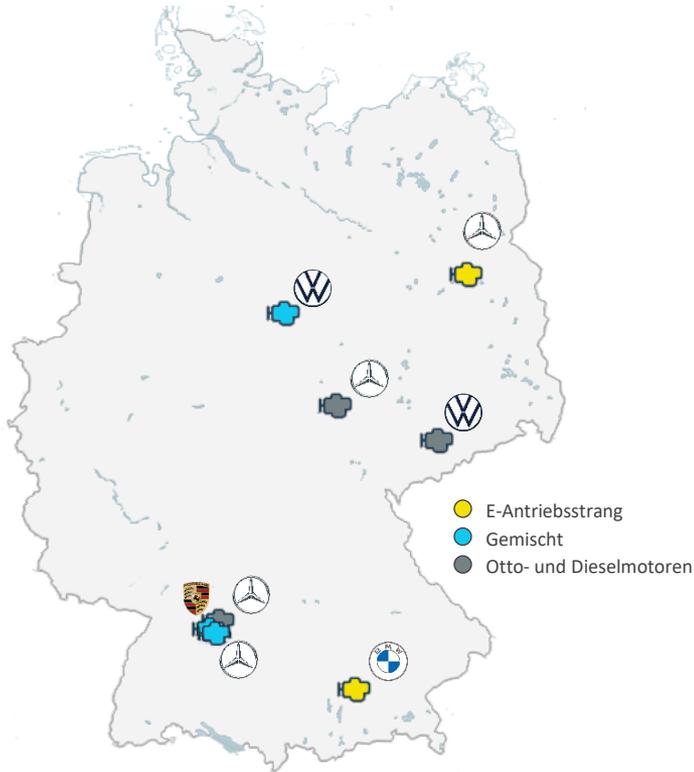
Verbrenner-Produktion in Deutschland hat sich seit 2014 halbiert, BEV-Anteil wächst exponentiell



- **Pkw-Produktion** in Deutschland ging zwischen 2014 und 2023 von 5,6 auf 4,1 Mio. Einheiten zurück.
- Ca. 30 % der Produktion deutscher Hersteller/Marken in Deutschland
- BEV stellten 2023 ca. **24%** der **deutschen Inlandsproduktion** dar (30% inklusive Plug-in Hybride).
- **75%** der gesamten Pkw-Produktion in Deutschland gehen in den **Export** (bei BEV ebenfalls ca. 75%).
- Die **Hälfte des BEV-Neuzulassungen** in Deutschland stammt **aus deutscher Produktion**, bei Verbrennern rund 30%.

Pkw-Motorenfertigung in Deutschland

Motorenfertigung deutscher Hersteller und Marken findet zunehmend im Ausland statt

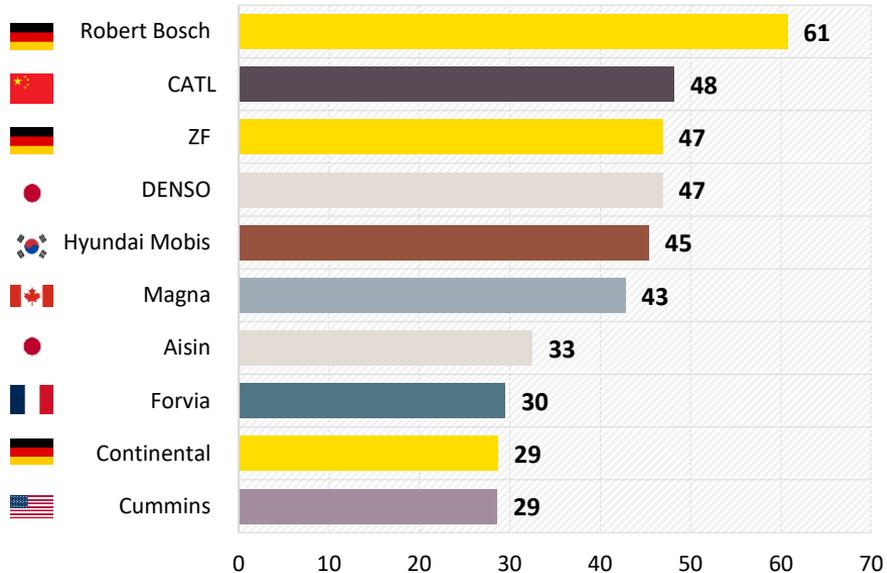


- In Deutschland werden aktuell noch an drei Standorten **ausschließlich Pkw-Verbrennungsmotoren** produziert:
 - Affalterbach (AMG)
 - Kölleda (Mercedes-Benz)
 - Chemnitz (VW)
- Die Standorte Berlin (MB) und München (BMW) sind oder werden rein auf **elektrische Antriebsstränge** umgestellt
- Parallel Produktion von **Verbrennungsmotoren und elektrische Antriebseinheiten** in den Werken:
 - Untertürkheim (MB)
 - Zuffenhausen (Porsche)
 - Salzgitter (VW)
- Zusätzlich **ICE-Motorenfertigung Nutzfahrzeuge** in Mannheim (Daimler Truck), Ostfilern (Gehring) und Nürnberg (MAN)

Software- und Batterie-Zulieferer werden immer wichtiger

Klassische Zulieferer verlieren Marktanteile, Bedeutung von Zulieferern in Wachstumsfeldern nimmt zu

Automotive-Umsatz 2023 (in Mrd. US\$)

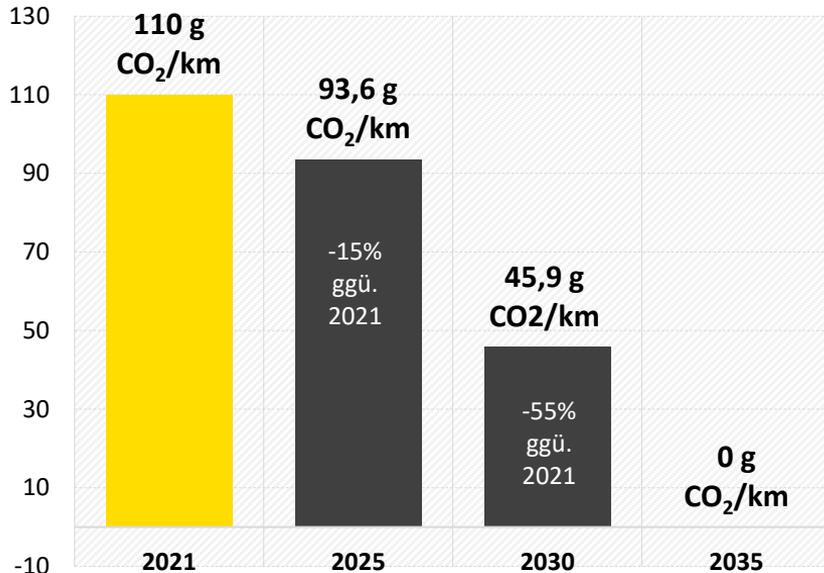


- Zulieferer wie **Nvidia** und **Google** werden in den üblichen Automotive Statistiken nicht ausgewiesen.
- Hersteller gehen im Zusammenhang mit Elektromobilität und Digitalisierung zunehmend Kooperationen und Lieferbeziehungen mit ausländischen Zulieferern ein:
 - Bezug von Batteriezellen von CATL und Co
 - Audi übernimmt Fahrzeugplattform von SAIC für neue BEV-Modelle und AUDI-Submarke
 - JV von VW und Rivian für Software-Entwicklung
 - Mercedes-Benz bildet mit Nvidia Partnerschaft für autonome Fahrfunktionen

CO₂-Flottengrenzwerte für Pkw in der EU

Verschärfte CO₂-Grenzwerte für Pkw-Neuzulassungen in der EU ab 2025

EU CO₂-Flottengrenzwerte für Pkw (WLTP)



Hinweis: Flottengrenzwerte nach WLTP. Grenzwert 2021 nach NEFZ: 95 g CO₂/km

- Ab 2025 wird der Flottengrenzwert von etwa 110 g CO₂/km (WLTP) auf **93,6 g CO₂/km** verschärft.
- Individueller Hersteller-Grenzwert wird strenger, je höher die **Fahrzeugmasse** oberhalb des durchschnittlichen „Referenzfahrzeugs“ (ca. 1.600 kg) liegt.
 - Pro 100 kg über dem Referenzfahrzeug wird der Grenzwert um etwa 1,4 g CO₂ schärfer
- Kompensationsstrategien:
 - (1) **CO₂-Pools** mit anderen Herstellern
 - (2) **Strafzahlung** (95 €/g über Grenzwert pro Fahrzeug)
 - (3) **Mehr BEV** in Flotte bringen
- **Wert 2025 kann von den meisten OEM erfüllt werden, Wert 2030 extrem anspruchsvoll.**

Schlussfolgerungen aus Baden-Württemberg

ROI für Fahrzeuge, Teile und Ladeinfrastrukturen sicherstellen

■ Europa

- Pfad der Dekarbonisierung ist notwendig und wird allgemein unterstützt
- Revision des europäischen Rechtsrahmens zur Defossilisierung von Straßenfahrzeugen sollte vorgezogen werden
- Handelspolitik und Zölle mit China müssen an der Interessenlage aller Mitgliedsstaaten ausgerichtet werden
- Lade- und Wasserstoffinfrastruktur muss europaweit in vergleichbarer Geschwindigkeit errichtet werden

■ International

- Mit den USA muss auch zukünftig der freie Handel angestrebt und weitere Zölle vermieden werden

■ Deutschland

- Innovationsfähigkeit im SW- und IT-Bereich muss im internationalen Wettbewerb gestärkt werden
- Interesse an MINT-Fächern, insbesondere im Ingenieur- und Automobilbereich, muss gestärkt werden
- Arbeitsethik und Fleiß müssen als Standortfaktor gestärkt werden

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit



e-mobil BW,
06.12.2024

e-mobil  BW

Landesagentur für neue Mobilitätslösungen
und Automotive Baden-Württemberg