



10. September 2020

Pressemitteilung

Europa löst die Handbremse bei der E-Mobilität

Studie des Chemnitz Automotive Institute CATI in Zusammenarbeit mit AMZ und at zeigt auf: 2025 wird jedes vierte Auto aus europäischen Werken ein „Stromer“ sein – Über 50 Prozent davon werden in Deutschland produziert

Inmitten eines tiefgreifenden Strukturwandels der Automobilindustrie und einer durch die Corona-Pandemie verschärften Absatzkrise nimmt die E-Mobilität auf den europäischen Straßen Fahrt auf. Während der Pkw-Markt insgesamt schrumpft, wachsen die Neuzulassungen vollelektrischer Pkw (BEV) im 1. Halbjahr 2020 in Europa um mehr als 30 Prozent. Damit steigt der BEV-Anteil in diesem Markt von 1,9 auf nunmehr 3,9 Prozent. Welche Auswirkungen hat dieser Trend auf die in Europa produzierenden Automobilhersteller? Mit welchen E-Fahrzeug-Stückzahlen ist bis 2025 konkret zu rechnen? Und welchen Herausforderungen müssen sich Zulieferer in diesem Prozess stellen? Antworten auf diese und weitere Fragen gibt die Studie „Elektromobilität – Strategien der OEM – Entwicklungen in Europa 2020–2025“, erstellt vom Chemnitz Automotive Institute CATI in Zusammenarbeit mit den Branchennetzwerken Automobilzulieferer Sachsen AMZ und automotive thüringen at.

Erste Detailanalyse zur Produktion von E-Fahrzeugen in Europa

Mit dieser Analyse liegen erstmals detaillierte Informationen zur Entwicklung von Standorten und Produktionsvolumina für elektrifizierte Pkw und leichte Nutzfahrzeuge in Europa bis zum Jahr 2025 vor. Neben den batterieelektrischen Fahrzeugen werden ebenso Hybrid- und Brennstoffzellen-Antriebe betrachtet. „Wir beobachten aktuell einen Hochlauf der E-Mobilität, der allerdings noch mit angezogener Handbremse erfolgt. Diese wird sich nach unseren Untersuchungen jedoch in den nächsten beiden Jahren lösen. Die Hersteller brauchen dringend den Elektroboom, um die Zielvorgaben bei den CO₂-Emissionswerten zu erfüllen und Strafzahlungen zu entgehen. Allerdings haben sie es auch versäumt, entsprechende Produktentwicklungen rechtzeitig anzustoßen und die Bereitstellung von Produktionskapazitäten zu forcieren, sodass aktuell lange Lieferzeiten sowohl für vollelektrische Pkw als auch für Plug-in-Hybride bestehen“, erläutert Prof. Dr. Werner Olle, Direktoriumsmitglied des Chemnitz Automotive Institute CATI. Das Institut ist ein Geschäftsbereich der TUCed – An-Institut für Transfer und Weiterbildung GmbH.

E-Auto-Fertigung steigt bis 2025 deutlich an

Die Recherchen und Auswertungen unternehmensbezogener Daten durch CATI ergaben, dass 2019 in Europa 276.500 vollelektrische Pkw an 17 Standorten in acht Ländern – darunter sechs in Deutschland - produziert wurden. Der Gesamtmarkt lag nach Angaben des Europäischen Automobilhersteller-Verbandes ACEA bei ca. 15,8 Millionen Pkw, gefertigt an 110 Standorten. Bereits bis 2022 ist laut Studie eine Verdopplung der BEV-Produktionswerke auf über 35 Standorte in mindestens elf europäischen

Ländern und mehr als eine Vervierfachung der dort produzierten Elektroautos im Vergleich zu 2019 zu erwarten. Für 2022 prognostiziert die Studie eine Produktion von 1,2 Millionen vollelektrischer Fahrzeuge in Europa, für 2025 über zwei Millionen Einheiten. Der Anteil an der europäischen Automobilproduktion steigt dadurch von 1,8 Prozent in 2019 über acht Prozent in 2022 auf 13 Prozent in 2025. „Berücksichtigt man, dass auch die teilelektrischen Pkw, die Plug-in-Hybride, weiter nachgefragt werden, wird bis 2025 die Produktion von voll- und teilelektrischen Pkw ca. 25 Prozent der europäischen Automobilproduktion umfassen. Jedes vierte in Europa gebaute Auto ist damit binnen der nächsten fünf Jahre ein ‚Stromer‘“, verweist Prof. Olle auf den Anstieg der e-mobilen Produktion.

Deutschland – Hotspot der E-Fahrzeug-Produktion

Deutschland entwickelt sich hierbei zum Hotspot. 2019 war die Bundesrepublik erstmals größter europäischer Absatzmarkt für vollelektrische Pkw, knapp vor deutlich kleineren Märkten wie den Niederlanden und Norwegen. 2020 überholt Deutschland erstmals Frankreich als BEV-Produktionsstandort. Diese erst in jüngster Zeit begonnene Entwicklung wird bis 2025 weiter an Fahrt gewinnen, so die Verfasser der Studie. Sie haben errechnet, dass sich die Jahresproduktion von Elektroautos in Deutschland von 2019 bis 2022 auf ca. 600.000 Fahrzeuge nahezu verachtfacht und bis 2025 weiter auf über 1,1 Millionen BEV steigt. Gut 50 Prozent aller in Europa hergestellten vollelektrischen Pkw werden dann an deutschen Standorten produziert.

Die größten Elektroauto-Werke in Europa werden zu diesem Zeitpunkt mit dem Mehrmarken-Standort von Volkswagen in Zwickau und dem Europa-Werk von Tesla in Grünheide ebenfalls in Deutschland lokalisiert sein. Bis 2025 kommt mit Ford zudem ein weiterer OEM hinzu, der ab 2023 basierend auf der MEB-Plattform von VW Volumenmodelle produziert. Überdies gewinnen osteuropäische Standorte deutscher und asiatischer Automobilkonzerne für die Produktion von Elektroautos an Bedeutung, insbesondere in Tschechien, der Slowakei und in Ungarn.

Bezogen auf das Antriebsportfolio in der Elektromobilität modifizieren viele Automobilhersteller bisherige Strategien und öffnen sich in unterschiedlichen Ausprägungen dem Mix aus BEV- und PHEV-Modellen. Übereinstimmend keine Großserien-Perspektive in diesem Jahrzehnt sehen sie laut Studie für Brennstoffzellen-Fahrzeuge im Pkw-Bereich. Ausnahmen sind Toyota und insbesondere Hyundai. „Diese Entwicklungen sind ein Hinweis darauf, dass die fortbestehenden Marktunsicherheiten bezüglich künftiger Antriebstechnologien die Automobilhersteller immer mehr zu einer Diversifikation ihrer Antriebsstrategien veranlassen. Politik sollte hierfür zwar aus übergeordneten Zielen abgeleitete und durchaus ambitionierte Wegmarken setzen, nicht aber Technologien zur Zielerreichung vorgeben wollen“, betont Prof. Olle.

Chancen im Segment der leichten Nutzfahrzeuge

Reduzierungen der CO₂-Limits in Europa gelten gleichermaßen für leichte Nutzfahrzeuge (Light Commercial Vehicles LCV bis zu 3,5 t). Auch in diesem Segment gewinnen daher Elektrofahrzeuge an Bedeutung. Deren Produktion findet in deutlich geringen Stückzahlen als bei Pkw hauptsächlich bei spezialisierten Anbietern statt. Traditionelle Automobilhersteller haben diesen Markt bislang überwiegend nicht aus der eigenen Serienproduktion erschließen können. Ende 2019 wurden nach CATI-Auswertungen an neuen europäischen OEM-Standorten vollelektrische LCV hergestellt. Die OEM beginnen erst jetzt, auch dieses Segment in ihren E-Strategien zu berücksichtigen. „In diese Lücke sind bereits Start-ups gestoßen, die leichte Elektrotransporter anbieten. Wir sehen hier einen Nischenmarkt mit Potenzial, in dem sich auch traditionelle Zulieferer einen Platz erobern und das Thema neue Mobilität für sich erschließen können“, verweist AMZ-Netzwerkmanager Dirk Vogel auf Chancen für sächsische Unternehmen.

Zulieferer müssen sich neu orientieren

Dass sich die Zulieferer den neuen Herausforderungen mindestens in gleichem Maße stellen müssen wie die Hersteller, verdeutlicht Dirk Vogel an einem einfachen Rechenexempel: „Wachsende Anteile von E-Fahrzeugen in einem generell stagnierenden bzw. aktuell sogar rückläufigen Gesamtmarkt führen zu einer Volumenreduzierung bei Verbrenner-Fahrzeugen. Außerdem ziehen Hersteller gegenwärtig bisher extern vergebene Leistungen zunehmend ins eigene Haus. Damit bricht gleich mehrfach angestammtes Geschäft weg. Zulieferer müssen sich jetzt neu orientieren und aktiv werden. Die gerade entstehenden neuen Wertschöpfungsketten bieten Chancen. Lieferanten-Übersichten zu aktuellen E-Modellen zeigen, dass deutsche Zulieferer eine unverändert hohe Bedeutung haben. Darüber hinaus können sie ebenso von einer wachsenden Nachfrage nach Bauteilen und Komponenten für Plug-in-Hybride profitieren“, betont der AMZ-Netzwerkmanager.

AMZ und CATI haben bereits in einer früheren Studie detailliert aufgelistet, wie sich das Teilespektrum im Auto durch Umstellung auf vollelektrische, Hybrid- und Brennstoffzellen-Fahrzeuge in den Produktbereichen Antrieb, Fahrwerk, Karosserie, Interieur sowie Elektrik/Elektronik verändern wird und damit den Zulieferern wesentliche Impulse für die eigene Strategieentwicklung an die Hand gegeben. „Die Analyse auf europäischer Ebene zeigt uns, dass wir mit den Handlungsempfehlungen auf dem richtigen Weg sind“, so Dirk Vogel.

Ansprechpartner für diese Pressemitteilung:

Dirk Vogel
AMZ-Netzwerkmanager
Tel. 0172-8380065
vogel@amz-sachsen.de

Prof. Dr. Werner Olle
Direktoriumsmitglied Chemnitz Automotive Institute
Tel. 0151-64303476
werner.olle@cati.institute