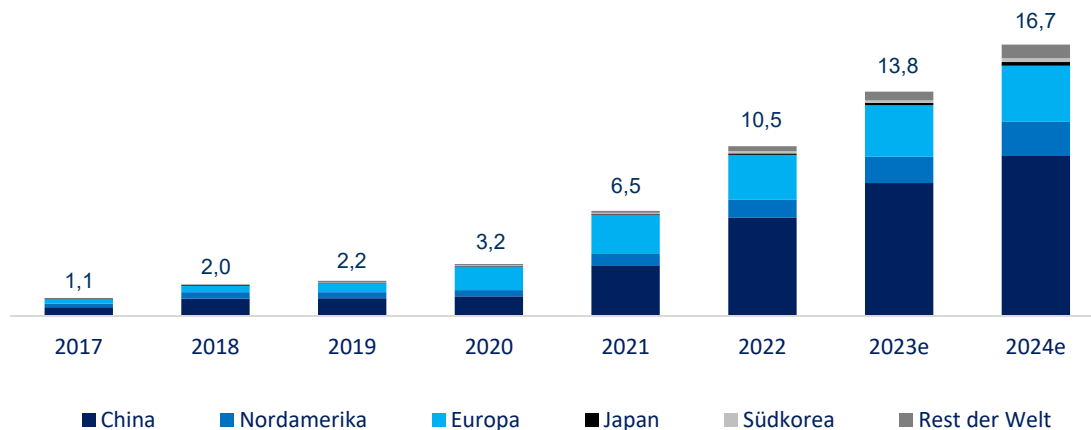


Chart der Woche vom 07.05 2024

Weltweite Verkäufe elektrisch angetriebener PKWs

In Millionen Einheiten. Quelle: Bloomberg NEF (2023e | 2024e = Prognose)



Elektrofahrzeuge auf dem Vormarsch – aber nicht überall

Im Dezember 2023 hat der Verkauf vollelektrischer Fahrzeuge in der EU den ersten monatlichen Rückgang seit April 2020 verzeichnet. Der deutliche Rückgang, um 16,9%, folgte auf einen vergleichsweise starken Dezember 2022. Der Absatz wuchs in vielen Ländern Europas weiter. Ausgerechnet der größte Elektrofahrzeugmarkt Europas, Deutschland, hat mit einem Minus von 47,6% zum Vorjahresmonat geradezu eine Vollbremsung hingelegt.

Auch wenn sich hierzulande die Begeisterung für Elektroautos merklich abgekühlt hat, setzt sich der weltweite Vormarsch der Elektromobilität weiter fort. Für 2024 erwartet Bloomberg einen Fahrzeugabsatz von 16,7 Millionen Fahrzeugen (Plug-In-Hybride und Elektroautos), von denen 70% vollelektrisch angetrieben sein sollen. Dies entspricht einem Wachstum von 21% zum Vorjahr, merklich weniger als in den letzten Jahren und dennoch ein Zuwachs, von dem viele andere Branchen nur träumen können.

Der weltweite größte Absatzmarkt der Elektromobilität ist China. Dort wird laut Bloomberg der Anteil der Elektrofahrzeuge in diesem Jahr auf 38% steigen, während er weltweit bei ca. 20% liegen wird. So ist es nicht verwunderlich, dass sechs von zehn Elektrofahrzeugen in China einen Käufer finden. Umgekehrt kommt die Hälfte aller weltweit verkauften Elektrofahrzeuge von chinesischen Herstellern. Die Schweizer Bank UBS sagt voraus, dass chinesische Hersteller bis zum Jahr 2030 ihren Marktanteil im Automarkt von derzeit 16% auf 33% fast verdoppeln könnten. Leidtragende sind klassische westliche Automarken, deren Anteil am Markt von 81% auf 56% zurückgehen könnte.

Herausfordernde Situation für klassische Autobauer

Hersteller mit ausschließlichem Fokus auf Elektrofahrzeuge können vom aktuellen Marktwachstum besonders profitieren. Gerade erst wurde Tesla vom größten chinesischen Hersteller BYD als absatzstärkster E-Autobauer abgelöst. Bloomberg erwartet, dass Tesla und BYD ihre Führungsposition im Markt auch weiter behaupten und mindestens bis 2030 beibehalten werden. Hinter dem Aufstieg von BYD steht mehr als nur ein starker Heimatmarkt. BYD Fahrzeuge bestehen zu 75% aus eigens hergestellten Komponenten und beschäftigt hierfür ungefähr 90.000 hauseigene Ingenieure. Dank dieser beispiellos unternehmenseigenen tiefen Wertschöpfung – und einer wohlwollenden staatlichen Förderpolitik – genießt BYD einen Kostenvorteil von schätzungsweise 15% gegenüber Tesla und sogar 30% Kostenvorteil gegenüber Volkswagen.

Deutsche Hersteller setzt dieser Preiskampf stark unter Druck. BMW hat den ersten Prototypen ihrer künftigen E-Fahrzeuge, die „Vision Neue Klasse“ vorgestellt. Anders als bisher lag der Fokus dabei nicht nur auf „Freude am Fahren“, sondern auf innovativen Displays und Software – Mehrwerte, die gerade chinesischen Konsumenten besonders wichtig sind.

Während BMW in China immerhin noch wächst, hat Mercedes dort sogar mit rückläufigem Absatz zu kämpfen und musste bereits die Preise seiner E-Autos senken. Im Kampf um Marktanteile setzt Mercedes auf Reichweite. Das Modell CLA soll in der für 2025 geplanten Version eine elektrische Reichweite von bisher kaum erreichten 750 Kilometern bieten und nach 15 Minuten Ladezeit auf 400 Kilometer Reichweite kommen. Beim Volkswagen Konzern haben Probleme bei der Softwareentwicklung die Einführung wichtiger E-Modelle von VW, Audi und Porsche zuletzt immer wieder verzögert. Konzernchef Oliver Blume hat eine stärkere Differenzierung zwischen den hauseigenen Marken als eines der Ziele für die Zukunft definiert, u.a. was deren Design betrifft.

Um dem Kostendruck zu begegnen, wird auch auf neuartige Kooperationsmodelle gesetzt, beispielsweise bei der Forschung oder Entwicklung sowie bei der strategisch wichtigen Batterieherstellung. Auch werden die Rufe nach stärkerem Schutz des europäischen Binnenmarktes und nach Aussetzen des bereits beschlossenen Endes der Verbrenner in der EU laut. Klar sein dürfte indes, dass regulatorische Anpassungen allein die deutschen Autobauer nicht wieder an die Spitze des Marktes katapultieren werden.

Wichtige Hinweise

Die in diesen Publikationen enthaltenen Informationen stellen keine individuelle Anlageberatung dar, sondern geben in ihrer Eigenschaft als Werbung lediglich allgemeine Anregungen für mögliche Geldanlagen. Sie können nicht als Angebot aufgefasst werden, Kapitalanlagen zu kaufen, zu verkaufen oder zu deren Kauf oder Verkauf aufzufordern. Die zur Verfügung gestellten Informationen sollen lediglich eine selbständige Anlageentscheidung des Kunden erleichtern und ersetzen nicht eine anleger- und anlagegerechte Beratung.

Haftungsausschluss

Die TARGOBANK stellt Ihnen diese Informationen als Service und unverbindlich zur Verfügung. Sie sind sorgfältig und nach dem letzten verfügbaren Stand zusammengestellt. Eine Gewähr für die Zuverlässigkeit, Vollständigkeit und Richtigkeit der Inhalte übernimmt die TARGOBANK jedoch nicht, und die TARGOBANK haftet nicht für etwaige Schäden oder Verluste, die Ihnen direkt oder als Folgeschäden aus der Verwendung besagter Informationen entstehen.

Anlagen in die auf dieser Internetseite vorgestellten Produkte sind keine Bankeinlagen und sind nicht durch die TARGOBANK oder den Einlagensicherungsfonds garantiert. Die Performance der Vergangenheit lässt keine Rückschlüsse auf die zukünftige Wertentwicklung zu. Der Wert solcher Anlagen unterliegt den Schwankungen des Marktes, welche zum ganzen oder teilweisen Verlust des Investments führen können. Der Erwerb solcher Produkte ist mit Kosten/Gebühren verbunden. Für den Vertrieb der vorgestellten Produkte erhält die TARGOBANK möglicherweise Provisionen der Produktgeber.

Hinweis auf mögliche Interessenkonflikte

Die Verfasser der jeweiligen Publikation, aber auch die TARGOBANK bzw. deren Organe, Führungskräfte sowie Mitarbeiter halten möglicherweise Anteile oder Positionen an Wertpapieren oder Finanzprodukten, die Gegenstand der Publikationen sind. Die Verfasser der Publikationen bzw. die TARGOBANK können daher auch ein Geschäft in einem Finanzinstrument getätigt haben, das Gegenstand einer Publikation ist. Die TARGOBANK hat in Übereinstimmung mit den gesetzlichen und aufsichtsrechtlichen Regelungen interne organisatorische Vorkehrungen getroffen, um Interessenkonflikte bei der Erstellung und Weitergabe der Publikationen soweit wie möglich zu vermeiden.