Elektromobilität auf dem Prüfstand

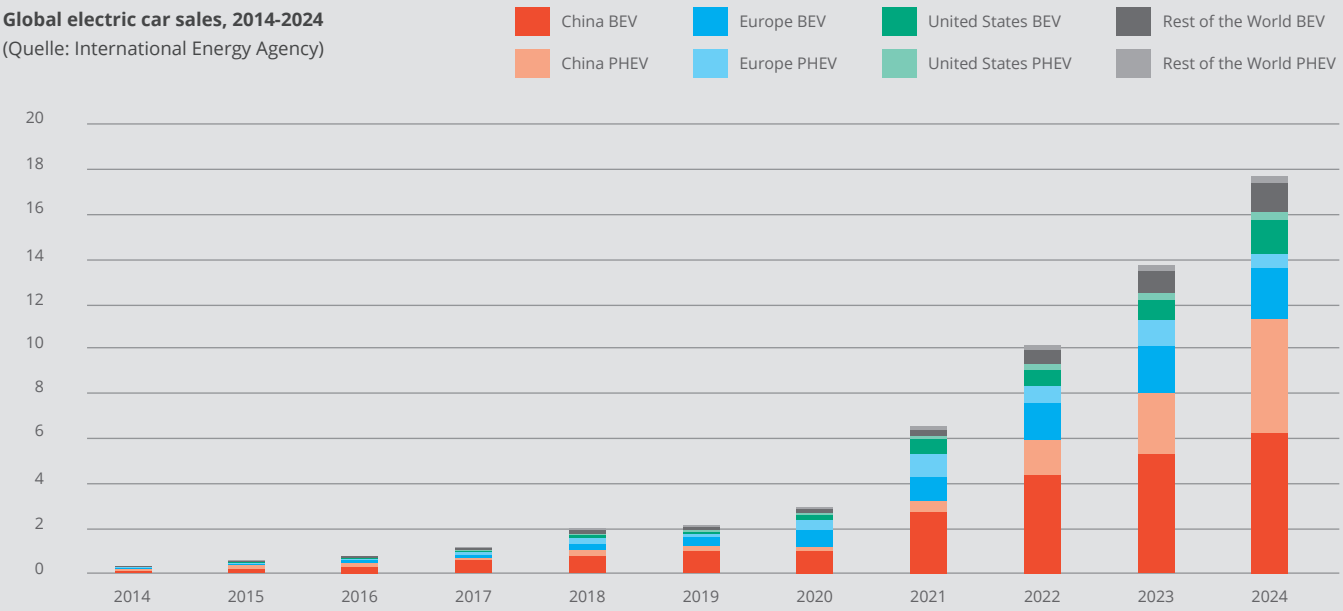
Markt und Wettbewerb erfordern Neujustierung

at-Factsheet No.16 | Juni 2025

Die Elektromobilität in Europa befindet sich in einem nachhaltigen Dilemma:

- **Nachfrageschwäche in Europa:** auf der einen Seite stagnieren 2024 die Neuzulassungen batterieelektrischer Fahrzeuge in Europa; siehe dazu das Fact Sheet No. 14/Febr. 2025
- **Wachstumstreiber China:** auf der anderen Seite verzeichnet der globale Markt für Elektroautos ein kontinuierliches Wachstum (2024 +25 %). Ursache ist der chinesische Markt, der von lokalen OEM dominiert wird.

Global electric car sales, 2014-2024
(Quelle: International Energy Agency)



China setzt dabei nicht nur auf Battery Electric Vehicles (BEV), sondern auch auf Plug-in Hybride (PHEV) und erobert auch bei dieser Antriebstechnologie zunehmend den Weltmarkt.

Nachfrageschwäche in Europa, Wettbewerbsnachteile auf dem Leitmarkt für Elektrofahrzeuge (China) und mangelnde Technologieoffenheit in Europa erfordern in Politik und Wirtschaft eine Neujustierung bei der Trendwende zur Elektromobilität. Dieses Umdenken und Umsteuern ist bereits in vollem Gange.

Im Auftrag von automotive thüringen hat das Chemnitz Automotive Institute (CATI) die Strategieanpassungen bei 23 in Europa produzierenden Automobilherstellern untersucht und in einer neuen Studie **‚Strategien der Automobilhersteller 2025-2030'** ausführlich analysiert und dokumentiert.

Wesentliche Ergebnisse sind:

- zahlreiche Hersteller weisen 2024 **zweistellige Rückgänge bei den Neuzulassungen batterieelektrischer Fahrzeuge (BEV)** auf z.B. so unterschiedliche Konzerne wie Stellantis, Mercedes Benz, Nissan und bei den Konzernmarken z.B. Fiat, Opel, Dacia
- bei der überwiegenden Mehrzahl der Automobilhersteller beträgt 2024 der **Absatz batterieelektrischer Fahrzeuge (BEV) <10 % vom Gesamtabsatz** Ausnahmen sind neben den BEV-Weltmarktführern Tesla und BYD lediglich einige Hersteller im Premium-Segment (BMW, Volvo, Porsche)
- viele Hersteller werden die selbst gesteckten **ursprünglichen Ziele für 2025** nicht erreichen und passen ihre Strategien an.

BEV-Anteile der OEM (2024) – deutsche Hersteller

Automobilhersteller	BEV-Anteil 2024 am Gesamtabsatz (in %)	Vergleich zu 2023 (in %)
Volkswagen PKW	8,3	-3,4
Audi	9,8	-7,8
Porsche	12,6	-3,7
Mercedes Benz Cars	9,3	-23,1
BMW (Marke)	16,7	+11,6
Opel	9,5	-36,7

Bestwerte verzeichnet BMW sowohl beim BEV-Anteil als auch beim Zuwachs 2024.Eines der wenigen Unternehmen, das aufgrund seiner flexiblen Antriebsstrategie keinen Anlass zur Strategieänderung hat.

BEV-Anteile der OEM (2024) – europäische Hersteller

Automobilhersteller	BEV-Anteil 2024 am Gesamtabsatz (in %)	Vergleich zu 2023 (in %)
Skoda	8,6	-2,6
Seat/Cupra	8,7	+5,9
MINI	22,9	+24,1
Peugeot	7,6	+11,0
Fiat	3,9	-40,0
Renault (Marke)	6,9	+8,6
Dacia	3,4	-63,0
Volvo	22,9	+54,0

Bei den europäischen Marken könnte das Bild nicht unterschiedlicher sein. Auf der einen Seite Unternehmen, die 2024 das beste Unternehmensergebnis in ihrer Geschichte erreicht haben (Skoda, CUPRA, Volvo, Renault) bzw. die Zielwerte für 2025 bereits vorfristig erfüllt haben (Peugeot). Auf der anderen Seite Unternehmen, die durch Modellwechsel und veränderte Förderbedingungen in den unteren Preissegmenten besonders eingebüßt haben (Fiat, Dacia).

BEV-Anteile der OEM (2024) – außereuropäische Hersteller

Automobilhersteller	BEV-Anteil 2024 am Gesamtabsatz (in %)	Vergleich zu 2023 (in %)
Ford	3,5	+29,2
Toyota	1,4	+34,5
Nissan	2,8	-18,2
Hyundai/Kia	5,5	+2,0

Die genannten außereuropäischen Hersteller weisen – bedingt durch den Antriebsmix in ihren Heimatmärkten – global einen vergleichsweise geringen BEV-Anteil auf (deren BEV-Anteile am jeweiligen Europa-Absatz) liegen durchgängig höher. Zu ergänzen sind die BEV-Weltmarkführer **Tesla** (nur BEV) und **BYD** (40 % BEV und 60 % PHEV), die gegenwärtig konträre Entwicklungen aufweisen. Tesla mit Absatzverlusten (insb. in Europa) und BYD mit deutlichen Zuwächsen (global und besonders ausgeprägt in Europa).

Die Mehrzahl der deutschen/europäischen Hersteller reagiert auf diese Situation und passt ihre Strategie zur Elektromobilität an. Hauptlinien:

- **Antriebsmix entsprechend Marktnachfrage** (CEO Marke VW)
- **Hochlauf Elektromobilität dauert länger als erwartet** (CEO Porsche)
- **Verbrenner-Angebot bis weit in die Dreißiger Jahre** (CEO Mercedes Benz)

Konkrete Beispiele dieser Neujustierung der Strategie:

- der Einsatztermin von neuen BEV-Modellen wird verschoben und die ursprünglich angekündigte Anzahl der Modelle reduziert
- die ausschließliche Fokussierung auf BEV wird korrigiert (durch deutlich erweiterte Angebote von leistungsfähigen PHEV und Einsatz antriebsflexibler Plattformen)
- dezidierte BEV-Investitionen in Standorte werden teilweise reduziert oder zurückgestellt, so dass bestimmte Standorte teilweise oder gänzlich als BEV-Standorte ausscheiden
- es setzt sich immer stärker ein mehrgleisiger Technologieansatz durch, der neben BEV verstärkt Plug-in Hybride (PHEV) und Voll-Hybride (HEV) sowie für bestimmte Märkte auch Range Extender (EREV) beinhaltet
- immer mehr Hersteller verzichten auf konkrete Zielwerte zum angestrebten BEV-Anteil und ersetzen diesen durch xEV-Zielwerte für elektrische und elektrifizierte Fahrzeuge.

in Zusammenarbeit mit
Chemnitz Automotive Institute (CATI)

CATI
Chemnitz Automotive Institute

Ihr Kontakt

automotive thüringen e.V.
Schlösserstraße 24, 99084 Erfurt
Geschäftsführer: Rico Chmelik
Tel.: 0361 / 23 00 33 20
Mail: rchmelik@automotive-thueringen.de

Innovations- und Netzwerkmanager:
Dr.-Ing. Philipp Grunden
Tel.: +49 361 2300 3319
Mail: pgrunden@automotive-thueringen.de

www.automotive-thueringen.de