

Elektro-Primus China prescht immer noch voran

Die weltweiten Neuzulassungen von rein elektrischen Fahrzeugen (Battery Electric Vehicle, BEV) haben sich von zwei Millionen im Jahr 2020 auf 4,5 Millionen 2021 mehr als verdoppelt, was etwa 0,003 Promille des weltweiten Fahrzeugbestands entspricht. Die Automobilhersteller haben je nach Region unterschiedlich stark an diesen Erfolgen teil: Von den meistverkauften BEV-Modellen in China und den USA stammten im vergangenen Jahr mehr als acht von zehn Fahrzeugen von einem asiatischen oder amerikanischen Hersteller.

Die Anzahl der BEV-Neuzulassungen wuchs in den Top-5-Märkten der EU im Jahr 2021 um 72,4 Prozent im Vergleich zu 2020, in Deutschland sogar um 83,3 Prozent. E-Mobility-Primus China prescht weiterhin mit einem BEV-Wachstum von 172,3 Prozent im Vergleich zu 2020 voran. Dank einiger beliebter Modelle stiegen die BEV-Verkäufe in den USA im Vergleich zum Vorjahr um 62 Prozent. Im weltweiten Rennen um BEV-Marktanteile verzeichneten die deutschen Marken im vierten Quartal 2021 mit 14 Prozent bei rein elektrischen Autos ein leichtes Minus im Vergleich zu 17 Prozent im Vorjahresquartal.

Zuschüsse werden abgeschmolzen

Das aktuell zu beobachtende Abschmelzen staatlicher Förderung soll nach Ansicht von Jörn Neuhausen, Director bei Strategy & Deutschland, nicht zu einem Einbruch der BEV-Verkaufszahlen führen. Neuhausen meint, der BEV-Markt wachse immer stärker aus eigener Kraft, trotz der Pläne, Subventionen zu reduzieren. So hat die chinesische Regierung angekündigt, die Förderung in diesem Jahr um 30 Prozent zu kürzen. Großbritannien hat bereits zum zweiten Mal die Zuschüsse gekürzt, und im Schweizer Kanton Wallis wurde die Förderung für Hybridfahrzeuge vollständig eingestellt. Frankreich hat die Anreizprogramme nur bis Juli 2022 verlängert. Und der „Build Back Better“-Gesetzentwurf von US-Präsident Biden, der eine Steuergutschrift für E-Fahrzeuge in Höhe von 12.500 US-Dollar vorsieht, hat bisher keine Mehrheit. Die Bundesregierung hat die derzeitige Förderung zwar um ein Jahr verlängert, plant aber, die Anforderungen zu verschärfen. So dürfte die Subventionierung privater Wallboxen eingestellt werden.

Mehr Halbleiter in Asien

„Der unterschiedliche Zugang zu Halbleitern offenbart geopolitische Dimensionen. Asiatische Hersteller sind im Gegensatz zu europäischen und deutschen OEMs im Schnitt besser durch die Krise gekommen, wie ein Blick auf die Verkaufszahlen des letzten Jahres zeigt: Nur jedes dritte reinelektrische Fahrzeug, das in China, Europa oder den USA verkauft wurde, trägt eine europäische Marke“, kommentiert Felix Kuhnert, Partner und Automotive Leader bei PwC Deutschland. In wichtigen Märkten wie China gehe es für europäische OEM jetzt darum, an den Erfolg von Verbrennermotoren anzuküpfen und Marktanteile zu behaupten und auszubauen.

Elektroantrieb setzt zum Überholen an

Die Verteilung der verschiedenen Elektroantriebe ist von Region zu Region sehr unterschiedlich. In Deutschland zeichnet sich ein Wechsel bei den Marktanteilen ab. Zwar dominiert immer noch der Vollhybrid mit 16,4 Prozent Marktanteil (Gesamtjahr 2021), doch das BEV hat sich auf Platz 2 (13,6 Prozent) vorgeschoben und einen Anteil im Vergleich zum Vorjahr mehr als verdoppelt (6,7 Prozent). Der Plug-in-Hybrid hatte im Jahr 2021 einen Marktanteil von 12,4 Prozent. In Summe stehen aktuell 42,4 Prozent neu zugelassene Elektrofahrzeuge 57,6 Prozent Verbrennern gegenüber. Im Jahr 2020 lag das Verhältnis bei 24,7 Prozent (EV) zu 75,3 Prozent (ICE). Damit ist zur Jahresmitte 2022 in Deutschland mit einem Gleichstand und bis Ende dieses Jahres mit einer

deutlichen Überrundung des Verbrenners zu rechnen. (aum)

„Electric Vehicle Sales Review Full Year 2021“ unter
<https://www.strategyand.pwc.com/de/en/industries/automotive/electric-vehicle-sales-review-full-year-2021.html>

Bilder zum Artikel



Schnellladesäulen von Ionity.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche
