



14.04.2021 • Uwe Burkert, Chefvolkswirt, Leiter des Bereichs Research
Autoren:
Gerhard Wolf, Leiter der Gruppe Corporates, Sektor Automotives
Frank Biller, CEFA Senior Investment Analyst, Sektor Automotives

LB≡BW
Bereit für Neues

Mobilität der Zukunft

E-Mobilität bringt den Automarkt unter Strom
Anpassung unserer BEV-Prognose

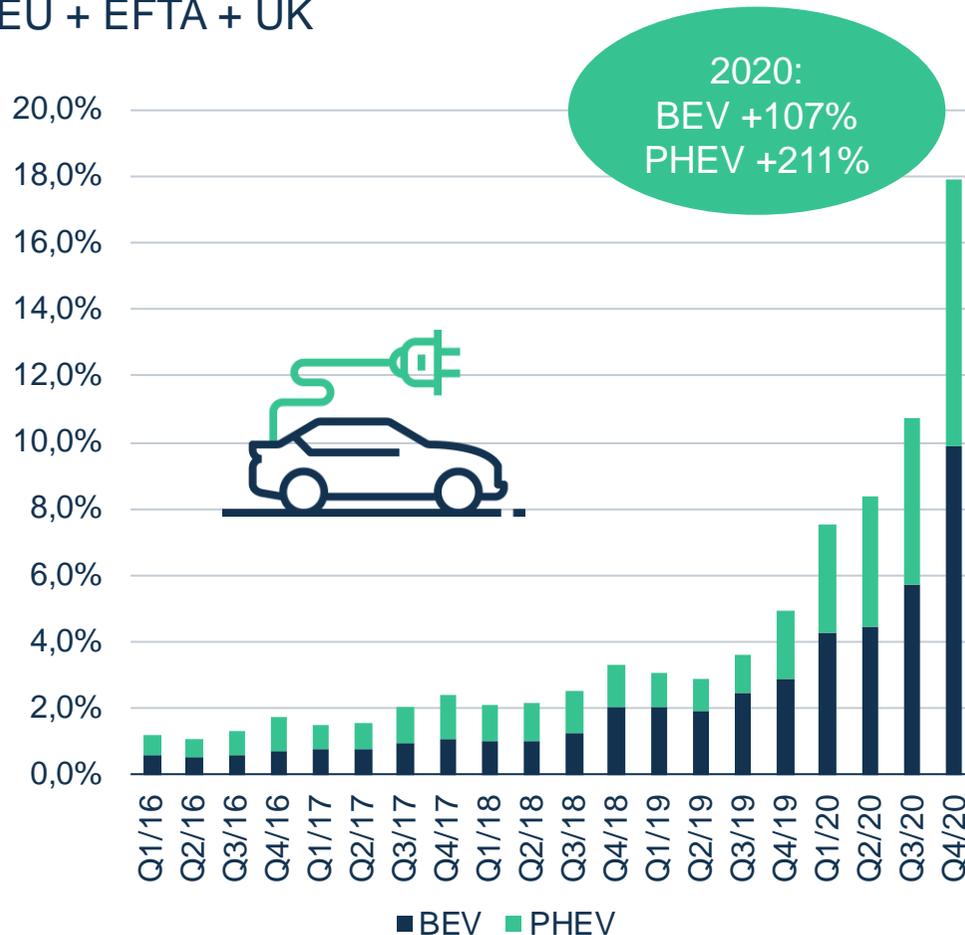
MEDIENFASSUNG

Elektrifizierung beschleunigt sich massiv

Regulatorik drückt, der Staat schiebt

Marktanteile E-Fahrzeuge in Europa

EU + EFTA + UK



BEV: Battery Electric Vehicle PHEV: Plug-In-Hybrid Electric Vehicle

Quelle: ACEA, LBBW Research

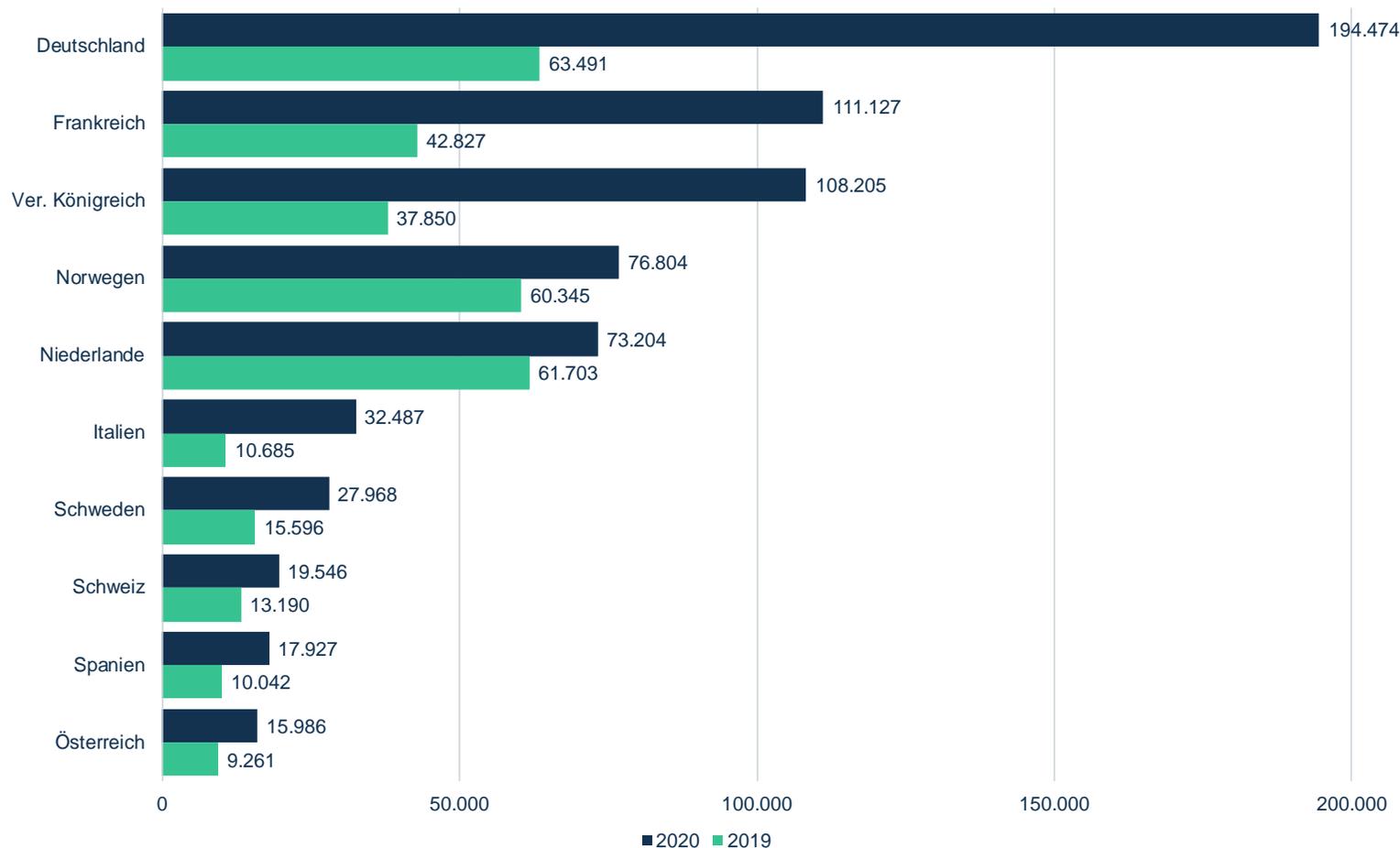
Marktanteile in Europa erhöhen sich massiv

- Kräftige Beschleunigung der E-Auto-Verkäufe v.a. in Q4 → Ziele der Hersteller: CO2-Vorgaben erfüllen, Strafzahlungen vermeiden → **Regulierung wirkt**
- In Q1/21 zeichnet sich ab: weiterer Anstieg gegenüber Vorjahreszeitraum, aber rückläufig gegenüber starkem Q4/20.
- Echtes Stückzahlenwachstum im Gesamtjahr 2020: BEV +107% / 745 Tsd. Fzg., Marktanteil 6,3% (VJ 2,3%) PHEV +211% / 619 Tsd. Fzg., Marktanteil 5,2% (VJ 1,3%)
- Zum Vergleich: Um 24% auf 12 Mio. Einheiten schrumpfte der Gesamtmarkt 2020. Ohne den coronabedingten Einbruch wäre der Marktanteil von BEV/PHEV bei 8,6% statt kombiniert 11,4%.
- **Fazit:**
Regulatorische Ziele für die meisten Hersteller 2020 gerade so erreicht. Bei stabilem Gesamtmarkt hätte es eng werden können.
Corona in Verbindung mit massiver staatlicher Förderung (Kaufanreizen) beschleunigt den E-Auto-Absatz.

Europa

Dreimal mehr E-Autos in Deutschland

Neuzulassungen vollelektrischer E-Autos (BEV) 2020 vs. 2019



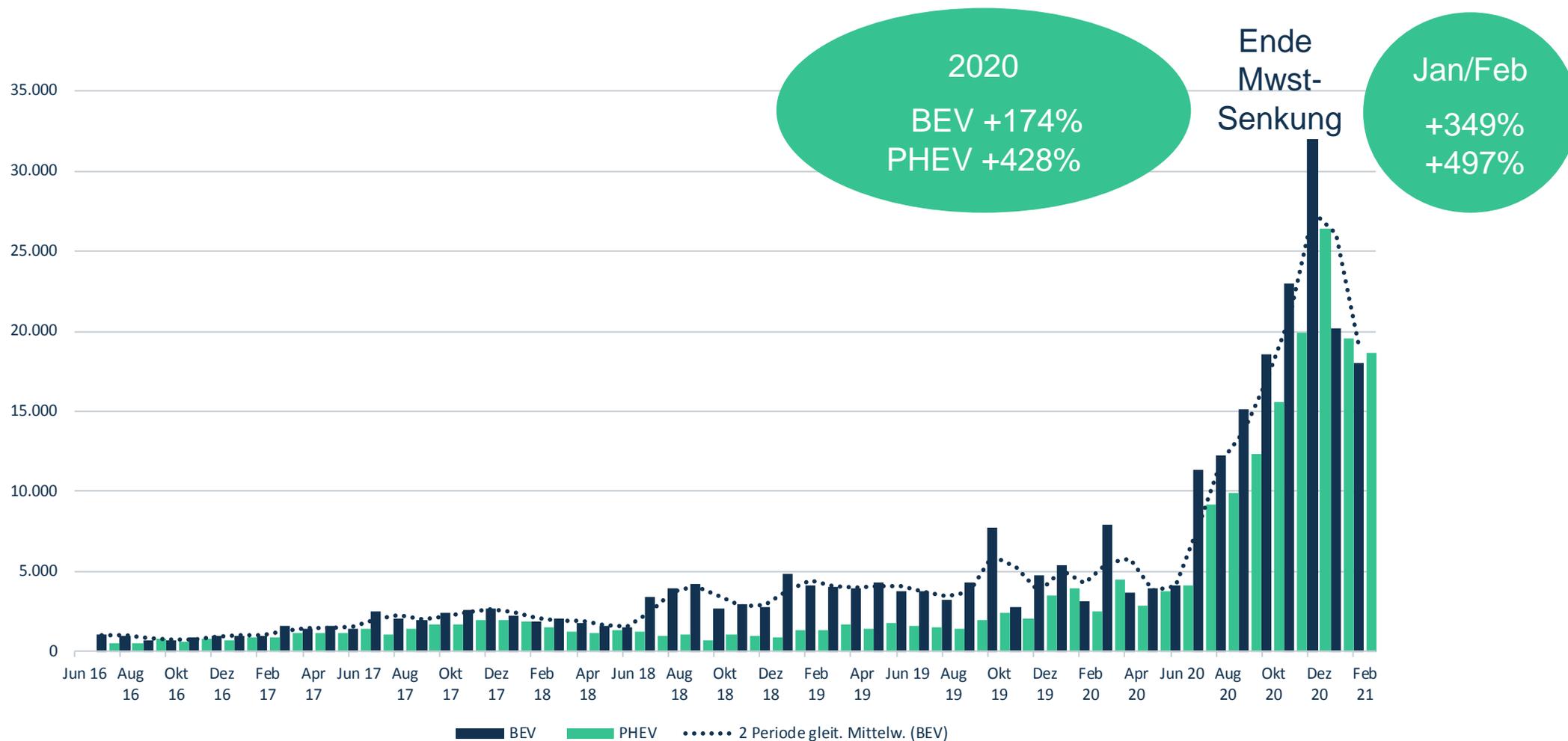
Kaufprämien treiben Absatz von BEVs

- Die höchsten Verkaufszahlen an BEVs in 2020: Deutschland (+206%), Frankreich (+159%) und in UK (+186%).
- Förderungen (BEV):
D: bis zu 9.000 EUR
F: bis zu 7.000 EUR
UK: rd. 3.200 EUR
- Norwegen (+27%) und Niederlande (+19%) haben bereits eine längere Förderungshistorie.

Quelle: ACEA, LBBW Research

Deutschland: Ausgeweitete Förderung pusht Absatz Doppelter Umweltbonus garantiert bis 2025

Monatliche Förderanträge für BEV und PHEV in Deutschland

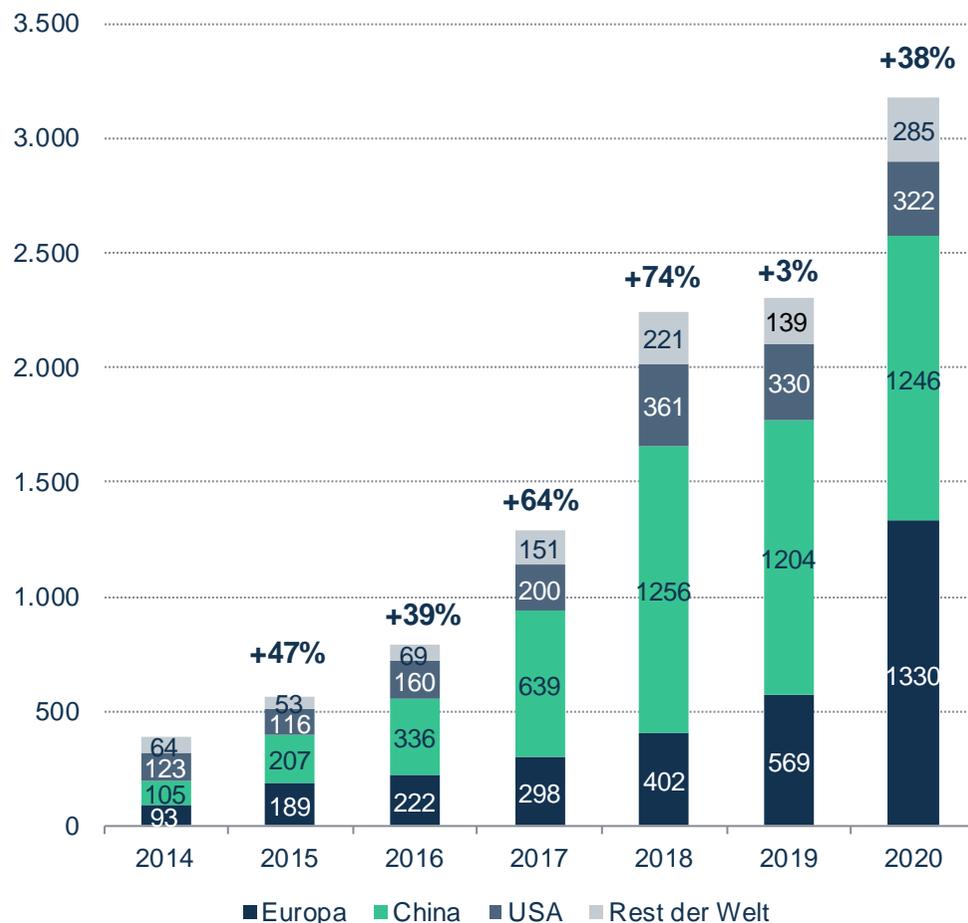


Quelle: BAFA - Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, electrive.net, LBBW Research.

Welt

Europa legt zu, China stagniert

Neuzulassungen von Elektrofahrzeugen BEV und PHEV in Stückzahlen weltweit



Quelle: zsw, LBBW Research

Unterschiedliche Entwicklungen in den Regionen

Europa:

- Aufgrund von Förderung und Regulierung plötzlich der größte E-Automarkt, dürfte aber 2021 wieder von China überholt werden; hoher PHEV-Anteil (49%, BEV 51%)

China:

- Bislang und künftig wieder größter E-Automarkt, 2020 gestört durch Corona (1. HJ) bei schneller Erholung in HJ2
- Sollte 2021 Richtung 2 Mio. Einheiten gehen
- Anteil PHEV deutlich geringer (17% zu 83% BEV)
- BEV-Markt klar in chinesischer Hand, PHEV europäisch geprägt
- Staatliche Incentivierung, lokale Reglementierungen und Flottenziele (Credit-Points) für Hersteller

USA:

- Rückläufige Entwicklung während Trump-Administration
- Anteil PHEV 24% zu 76% BEV
Marktanteile 1,5% BEV, 0,5% PHEV

Ankündigungen der Unternehmen

Modellvielfalt nimmt zu, BEV-Anteile steigen signifikant

Neue Modelle...

- **VW:**
steigert die Anzahl der Modelle von aktuell 4 auf 50 bis 2025 – wichtige Volumenmodelle sind ID.3 und ID.4
- **BMW:**
Modellangebot steigt von aktuell 2 auf 13 bis 2023 Mini (Absatzanteil aktuell 13%) wird ab 2030 nur noch als BEV angeboten
- **Daimler:**
Zahl der Modelle wächst von 5 auf 10 BEV und 25 PHEV bis 2025, bis 2030 >20 BEV, <25 PHEV (deren Bedeutung dürfte abnehmen)



...steigende BEV-Anteile

- **VW und BMW:**
BEV-Quote >50% in 2030 (jeweils deutliche Erhöhung der bisherigen Prognose; VW erwartet für Europa nun 60% BEV statt bisher 30%, weltweit >50% statt >25%)
- **Daimler:**
xEV >50% in 2030; bis 2025: >25% xEVs
- **Tesla:** bis 2030 20 Mio. BEV
- **Toyota:** 2025 5,5 Mio. xEVs, davon 1 Mio. BEV, ursprünglich hatte Toyota diesen E-Absatz bis 2030 geplant
- **Volvo:** ab 2030 100 % BEV
- **GM:** ab 2035 100% BEV



VW, BMW und Daimler verdoppeln 2021 ihr Modellangebot von 11 auf 24
Bis 2025 erfolgt nochmals eine Verdreifachung auf 73 Modelle

Plug-In-Hybride helfen CO2-Ziele zu erfüllen – kommen jedoch langfristig unter Druck

Wie der Diesel auch hohe Bedeutung in Europa

PHEV-Quoten sind nur in Europa hoch. Hauptgründe liegen in einer hohen Förderung (D: bis zu 6.750 EUR; steuerliche Vorteile bei Dienstwagen) sowie einer günstigen Anrechnung bei den CO2-Emissionszielen.

Anteil PHEV an xEVs (2020): USA 24%, China 17%, Europa 49%, Welt 32%

Kosten / Förderung

Hohe Kosten für zwei
Antriebe
Weniger Förderungen
in Deutschland ab
2022
Kaufprämie nur noch
bei elektrischen
Reichweiten >60km
(bisher 40 km)



Optimierung Verbrenner

Bis 2030 dürften
nahezu alle
Fahrzeuge mit
Verbrenner wegen
des Verbrauchs-
vorteils sowie
steigender
Emissionsvorschriften
eine milde
Hybridisierung (48V)
haben, bleiben aber
Verbrenner.

Überschrift

- Die PHEV-Quoten dürften u.E. aus Kosten- und Akzeptanzgründen langfristig deutlich sinken.
- Alternativ könnten Antriebe mit Brennstoffzellen ab 2030 auch im PKW – v.a. große und schwere Fahrzeuge für die Langstrecke – erfolgreich sein.
- **Voraussetzungen:** grüner Wasserstoff, Infrastruktur, Kostensenkung Fahrzeuge und Förderungen.

PHEV ist wichtig, aber nur für die Übergangsphase (Anrechnung CO2-Flottenziele, Ausbau Ladeinfrastruktur und technische Entwicklung der Batterie/Reichweite)

Verbrenner müssen zunehmend draußen bleiben Fahrverbote in Städten zwingen zum Bestandswechsel

Stadt/Region	Bevölkerung in Mio.	Fahrzeugbestand in Tsd.
Kopenhagen	1,35	600
Warschau	1,70	474
Heidelberg	0,16	60
Mailand	1,40	693
Rom	2,32	1.772
Barcelona	1,62	829
Paris	2,19	1.044
Rotterdam	0,60	250
Amsterdam	0,84	413
London	9,30	2.661
Manchester	2,82	1.489
Birmingham	0,98	658
Summe	25,28	10.943



Land	Jahr	Zulassung aktuell p.a. in Mio.
Norwegen	2025	0,1
Schweden	2030	0,3
Irland	2030	0,1
UK	2030	2,1
Slowenien	2030	0,1
Dänemark	2030	0,2
Indien	2030	3,7
Summe		6,6



Fahrverbote in Städten/Regionen zwingen die Fahrzeughalter zu Neuinvestitionen – 11 Mio. Einheiten in Europa aktuell für 2030 unter Druck.

Geplante nationale Zulassungsverbote noch überschaubar (knapp 7 Mio. Einh.), aber mit UK ist bereits einer der Top-5-Märkte in Europa dabei. Diskussionen in anderen Märkten – z.B. Deutschland – nehmen zu.

Zehn Gründe, warum die Elektro-Quote 2030 höher sein wird als bisher angenommen

1. Regulatorische Vorgaben

Weitere Reduktion der bereits anspruchsvollen CO2-Flottenziele für 2030
Verschärfung der Abgasnormen (Euro7)

2. Staatliche Unterstützungen

Kaufanreize weltweit; in Deutschland bis mind. 2025, dazu steuerliche Vorteile

3. Neue Modellangebote

2021 verdoppelt sich die Anzahl der Modelle, 2025 nochmalige Verdreifachung, Angebot wird breiter, z.T. auf neuen Plattformen

4. Neue Wettbewerber

Tesla erobert erfolgreich Marktanteile und legt an Absatz zu; Vielzahl neuer Einsteiger mit neuen Fahrzeugkonzepten; viel Geld im Umlauf

5. Neue Unternehmensziele

Neue BEV-Zielquoten für 2030 formuliert, z.T. Ausstieg aus Verbrenner angekündigt, keine Entwicklung neuer Motoren mehr, nur noch Optimierung



6. Batterieentwicklung

Geplanter Produktionsaufbau in Europa, allgemein und durch VW; weitere technologische Fortschritte zu erwarten; Verbrenner dagegen ausgereizt

7. Flottenverhalten

Flottenanteil 25-30%, Nachhaltigkeitsziele und Gesamtkostenbetrachtung machen BEVs heute bereits in vielen Fällen ökonomisch attraktiv

8. Zulassungs- und Fahrverbote für Verbrenner

Nationale Zulassungsverbote nehmen zu (Norwegen, UK, bald Deutschland?), Fahrverbote in großen Städten zwingen zu Neuinvestitionen

9. Verbraucherverhalten

Von der Markenloyalität zur Antriebsloyalität? Nach der Wallbox-Investition zurück zum Verbrenner? Wertverluste nach 2030/2035?

10. Prognose-Risiko

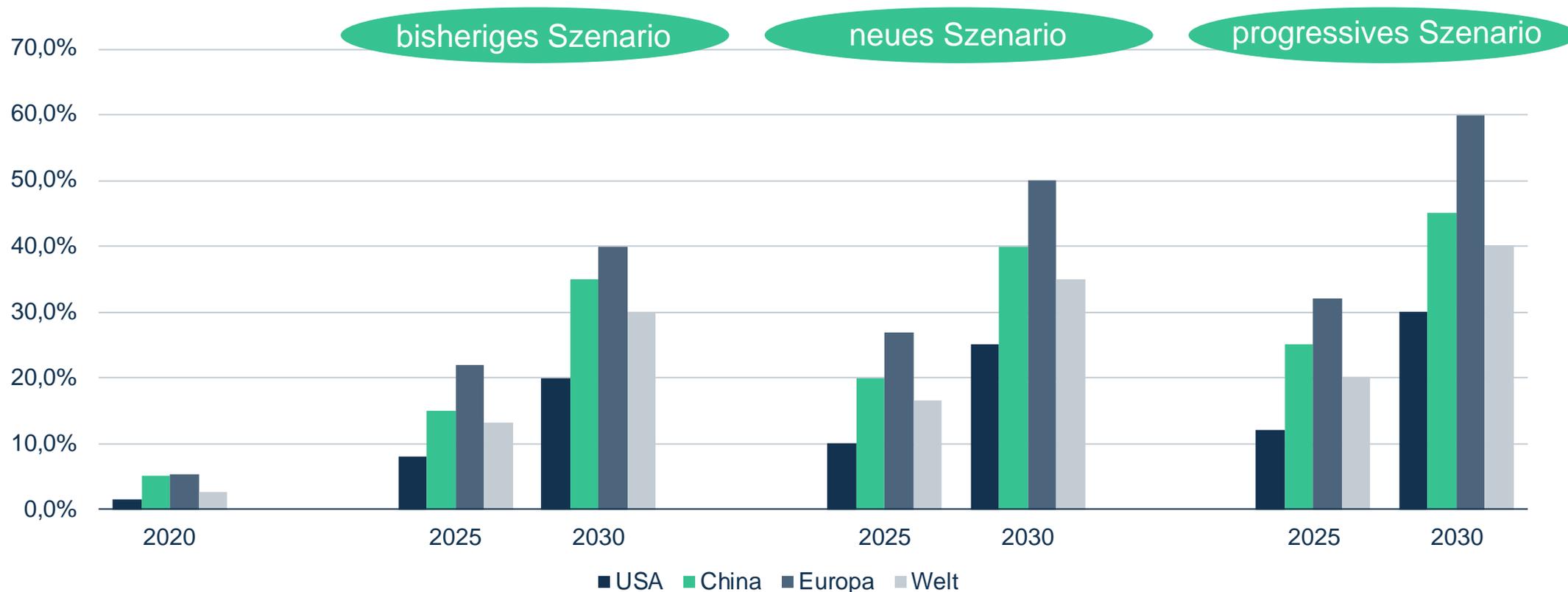
Optimistische Gesamtmarktabsatzprognosen mussten in den letzten Jahren i.d.R. nach unten korrigiert werden. Die BEV-Prognosen waren dagegen zumeist zu vorsichtig. Upside-Risiko!

Begriffsdefinitionen: BEV – Battery Electric Vehicle (vollelektrischer PKW); PHEV – Plug-In-Hybrid Electric Vehicle (Plug-In-Hybrid mit Kabel); xEV: für uns die Summe aus BEV und PHEV; manche Marktbeobachter rechnen allerdings auch Full und Mild Hybride dazu

Weltweiter Anteil reiner Elektrofahrzeuge steigt bis 2030 auf bis zu 40% - Luft für Verbrenner wird dünner

Absatzanteil vollelektrischer Automobile (BEV)

(in %, ohne Hybride)



Bis 2030 könnten in Europa nur noch 40% der Automobile einen Verbrennungsmotor haben, weltweit 60%. Zulieferer sollten sich verstärkt hierauf einstellen.

Quelle: ACEA, IHS, LMC Automotive, zsw, LBBW Research

Fazit



Die dynamische Entwicklung der BEV-Zulassungen 2020 lässt uns kritisch auf die Prognosen für die nächsten Jahre schauen. Haupttreiber ist für uns die anhaltend scharfe CO₂-Regulierung. Hinzu kommt die neue strategische Ausrichtung und Kommunikation der Hersteller in Richtung steigender BEV-Quoten. Auf dieser Basis haben wir unsere Modellierung des künftigen Antriebsmixes angepasst. Um die CO₂-Ziele 2030 zu erreichen, ist zwar ein höherer PHEV-Anteil möglich, wird u.E. aber langfristig zu teuer und ineffizient und passt auch nicht mehr zu den aktualisierten Herstellerplänen.



Wir passen daher unsere BEV-Prognose für 2030 nach oben an. Für Europa erwarten wir über alle Hersteller hinweg eine BEV-Quote von bis zu 60%, weltweit von bis zu 40%. Diese Trendbeschleunigung könnte noch aufgehalten werden durch den mäßigen Aufbau der Infrastruktur, einen zu geringen Anteil an regenerativem Strom, eine Änderung in der Förderpolitik, bei Engpässen in Batteriematerialien oder Umweltthemen bei der Batterieherstellung. Allerdings zeigt die bisherige Entwicklung, dass sich die Elektrifizierung nicht aufhalten lässt und dynamischer als prognostiziert verläuft.



Der PHEV ist als Übergangslösung wichtig. Die aktuelle Entwicklung, Kosteneffizienz und mangelnde regulatorische Akzeptanz wird allerdings die heutige Bedeutung deutlich reduzieren lassen. Letzten Endes werden alle Verbrenner sukzessive mindestens mit 48V-Mild-Hybridtechnologie ausgestattet werden. Spätestens jetzt sollten sich verbrennerlastige Zulieferer darauf einstellen. Denn über die Zeit hinweg wird der Spielraum für Neuausrichtungen deutlich enger. Der Handlungsdruck wird mit steigenden Zulassungen bei E-Fahrzeugen zunehmen. Eine Hybridisierung sollte nicht über notwendige Maßnahmen hinwegtäuschen.

Disclaimer

Diese Publikation richtet sich ausschließlich an Empfänger in der EU, Schweiz und Liechtenstein.

Diese Publikation wird von der LBBW nicht an Personen in den USA vertrieben und die LBBW beabsichtigt nicht, Personen in den USA anzusprechen.

Aufsichtsbehörden der LBBW: Europäische Zentralbank (EZB), Sonnemannstraße 22, 60314 Frankfurt am Main und Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin), Graurheindorfer Str. 108, 53117 Bonn / Marie-Curie-Str. 24-28, 60439 Frankfurt.

Diese Publikation beruht auf von uns nicht überprüfbaren, allgemein zugänglichen Quellen, die wir für zuverlässig halten, für deren Richtigkeit und Vollständigkeit wir jedoch keine Gewähr übernehmen können. Sie gibt unsere unverbindliche Auffassung über den Markt und die Produkte zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses wieder, ungeachtet etwaiger Eigenbestände in diesen Produkten. Diese Publikation ersetzt nicht die persönliche Beratung. Sie dient nur zu Informationszwecken und gilt nicht als Angebot oder Aufforderung zum Kauf oder Verkauf. Für weitere zeitnähere Informationen über konkrete Anlagemöglichkeiten und zum Zwecke einer individuellen Anlageberatung wenden Sie sich bitte an Ihren Anlageberater.

Wir behalten uns vor, unsere hier geäußerte Meinung jederzeit und ohne Vorankündigung zu ändern. Wir behalten uns des Weiteren vor, ohne weitere Vorankündigung Aktualisierungen dieser Information nicht vorzunehmen oder völlig einzustellen.

Die in dieser Ausarbeitung abgebildeten oder beschriebenen früheren Wertentwicklungen, Simulationen oder Prognosen stellen keinen verlässlichen Indikator für die künftige Wertentwicklung dar.

Die Entgegennahme von Research Dienstleistungen durch ein Wertpapierdienstleistungsunternehmen kann aufsichtsrechtlich als Zuwendung qualifiziert werden. In diesen Fällen geht die LBBW davon aus, dass die Zuwendung dazu bestimmt ist, die Qualität der jeweiligen Dienstleistung für den Kunden des Zuwendungsempfängers zu verbessern.

Mitteilung zum Urheberrecht: © 2014, Moody's Analytics, Inc., Lizenzgeber und Konzerngesellschaften ("Moody's"). Alle Rechte vorbehalten. Ratings und sonstige Informationen von Moody's ("Moody's-Informationen") sind Eigentum von Moody's und/oder dessen Lizenzgebern und urheberrechtlich oder durch sonstige geistige Eigentumsrechte geschützt. Der Vertriebshändler erhält die Moody's-Informationen von Moody's in Lizenz. Es ist niemandem gestattet, Moody's-Informationen ohne vorherige schriftliche Zustimmung von Moody's ganz oder teilweise, in welcher Form oder Weise oder mit welchen Methoden auch immer, zu kopieren oder anderweitig zu reproduzieren, neu zu verpacken, weiterzuleiten, zu übertragen zu verbreiten, zu vertreiben oder weiterzuverkaufen oder zur späteren Nutzung für einen solchen Zweck zu speichern. Moody's® ist ein eingetragenes Warenzeichen.