

Exact x Forestall

2024

# MotoBarometer

Die Stimmung in der Automobilindustrie in Europa

**Exact x Forestall** (ehemals. Exact Systems)

# Inhalt

1

## Produktion

- 7 Prognose
- 10 Wachstums- und Abwärtsfaktoren
- 11 E-Produktion

2

## Beschäftigung in der Automobil industrie

- 13 Prognose
- 14 Arbeiter aus der Ukraine
- 16 Automatisierung

3

## Richtung 2035

- 18 Verkauf von Elektroautos
- 20 Preise für Elektroautos
- 21 Technologie der Zukunft

4

## Europäisch Chinesisch oder Muttersprache

- 24 Zölle auf chinesischen Autos
- 27 Führender Anbieter  
von Elektrofahrzeugen

# (Nicht)Zufällige schwarze Farbe



**DOMINIK OWSIAK**

Geschäftsführer  
Exact x Forestall Deutschland

Die schwarze Ausgabe der diesjährigen Ausgabe des MotoBarometers, obwohl schon vor einem Jahr geplant, hat ihre symbolische Bedeutung. Denn mit solchen schwarzen Wolken über der Automobilindustrie haben wir vor einigen Monaten noch nicht gerechnet. Und es geht nicht nur um den deutschen Markt, denn wir alle wissen, dass unsere Branche zu fast hundert Prozent globalisiert ist. Es ist der europäische Motor, der herunterschaltet, langsam abwürgt. Die Hauptwertschöpfung, bei uns in Deutschland, atmet auf und wird nach den Prognosen der Ökonomen dieses Jahr mit einem BIP unter dem Strich abschließen. Die Elektromobilität, die für die europäische Automobilindustrie "Gas geben" sollte, gewinnt nicht nur keine neuen Fahrer, sondern ihr Anteil am Gesamtabsatz von Neuwagen sinkt von Jahr zu Jahr. Darüber hinaus werden in Kürze weitere Vorschriften zur Begrenzung der Kohlendioxidemissionen von Industriefahrzeugen in Kraft treten. Und als ob das noch nicht genug wäre, lauert hinter der europäischen Tür eine Person, die bereit ist, das Steuer in die Hand zu nehmen und den europäischen Markt mit ihrer eigenen Technologie zu dominieren.

Nach so schwerwiegenden und unvorhersehbaren Problemen, mit denen wir während der Pandemie oder nach dem Ausbruch des Krieges in der Ukraine konfrontiert waren, haben wir berücksichtigt, dass es nicht weiter einfach sein wird, aber "es wird nicht schlimmer werden". Die derzeitige Menge an Problemen wird sich jedoch nicht als weniger gravierend erweisen, wenn wir sie als Industrie passiv betrachten. Außerdem werden von den Produzenten selbst konkrete Maßnahmen erwartet. In 9 von 11 befragten Ländern ist die Mehrheit der Befragten der Meinung, dass die Einführung weiterer Zollerhöhungen auf aus China importierte Elektroautos durch die Europäische Kommission eine gute Lösung ist. Auch Deutschland gehört zu dieser Gruppe. Darüber hinaus wünscht sich die Mehrheit der Automobilvertreter, dass die EU-Behörden weitere Schritte unternehmen, um den Import chinesischer Elektroautos nach Europa zu stoppen. Zu dieser Gruppe gehören auch Polen, Deutschland, die Tschechische Republik, Spanien und die Türkei. Denn immer mehr von uns sind sich des "chinesischen Ritts zum Sieg" bewusst. In sogar 9 von 11 befragten Ländern prognostiziert die Mehrheit der Befragten, dass im Jahr 2035, also dem Jahr des Rückzugs neuer Verbrenner aus dem Verkauf, der chinesische Hersteller der Spitzenreiter beim Verkauf von Elektrofahrzeugen in der Europäischen Union sein wird. Und ich bin gespannt wir haben einen freien Markt. Das chinesische technologische Denken befindet sich auf einem immer höheren Niveau – in vielen Elementen, die höher sind als das europäische, was die Exact x Forestall beim Besuch von Automobilfabriken im Reich der Mitte sehen konnte. Die Preise für chinesische Autos sind für europäische Autos erschwinglicher als für europäische. Auch das chinesische Design ist unbedenklich, manchmal entzückend. Als lokaler und wirtschaftlicher Patriot – die Automobilindustrie ist einer der wichtigsten Zweige der deutschen Wirtschaft und Vertreter eines Unternehmens, das sowohl auf dem europäischen als auch auf dem chinesischen Markt tätig ist – möchte ich jedoch, dass dieser Wettbewerb weiterhin gesund bleibt und alle Parteien zu positiven Maßnahmen mobilisiert. Am Ende werden wir alle davon profitieren und weitermachen.

Und wie sehen Vertreter der Automobilindustrie die Zukunft im Detail? Wird die Beschäftigung noch weiter sinken und die Automatisierung wird zu einem weiteren Stellenabbau führen? Denn wie sieht es mit der Elektromobilität aus, gibt es eine Alternative dazu? Diese und viele weitere Fragen beantwortet die achte Ausgabe des MotoBarometers.

Ich lade Sie ein, es zu lesen, und ich hoffe, dass sich diese schwarzen Wolken schnell auflösen!

**Dominik Owsiak, Geschäftsführer von Exact x Forestall Deutschland**

## Produktion

28%

der Vertreter der  
Automobilwerke in  
Deutschland prognostizieren,  
**dass die Produktion in den  
nächsten 12 Monaten  
steigen wird.**

64%

der Automobilwerke in  
Deutschland **betreiben  
Geschäfte oder Forschung  
im Bereich der  
Elektromobilität.**

## Beschäftigung in der Automobilindustrie

29%

der Vertreter der  
Automobilwerke in  
Deutschland prognostizieren, **dass  
innerhalb der  
In den nächsten 12  
Monaten wird die  
Beschäftigung  
zunehmen.**

66%

der Vertreter der  
Automobilwerke in  
Deutschland glauben, **dass  
die Automatisierung der  
Produktion zum Abbau  
von Arbeitsplätzen  
beitragen wird.**

## Richtung 2035

45%

der Vertreter von  
Automobilwerken in  
Deutschland sind der  
Meinung, **dass**  
**Elektrofahrzeuge die**  
**vielversprechendste**  
**Technologie sind.**

41%

der Vertreter der  
Automobilwerke in  
Deutschland gehen davon  
aus, **dass**  
**Elektrofahrzeuge erst in**  
**den Jahren 2033/2034 50**  
**% der Neuwagenverkäufe**  
**ausmachen werden.**

## Europäisch, chinesisch oder inländisch

59%

der Vertreter der  
Automobilwerke in  
Deutschland sind der  
Meinung, **dass die EU**  
**weitere Schritte**  
**unternehmen sollte, um die**  
**Einfuhr von**  
**Elektrofahrzeugen aus**  
**China zu stoppen.**

45%

der Vertreter der  
Automobilwerke in  
Deutschland gehen davon  
aus, **dass der chinesische**  
**Hersteller im Jahr 2035 der**  
**Marktführer beim Verkauf**  
**von Elektrofahrzeugen in**  
**der EU sein wird.**



# Automobilproduktion

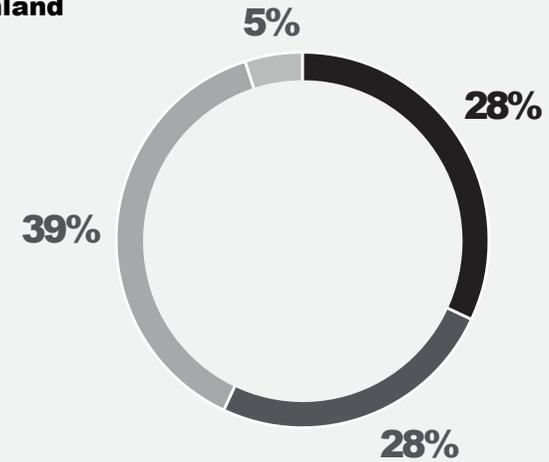
# Prognose

## Produktionsoptimisten nehmen ihre rosarote Brille ab

Der Optimismus der Fahrzeughersteller schwächt sich von Jahr zu Jahr. Im Jahr 2022 prognostizierte in 9 von 11 Ländern mehr als die Hälfte der Vertreter der Automobilwerke einen Produktionsanstieg in den kommenden Jahren 12 Monate. Im Jahr 2023 ist diese Gruppe auf 5 Länder geschrumpft, und in der diesjährigen Ausgabe sind nur 2 Länder – Portugal und die Türkei – so optimistisch, dass sie in die Zukunft blicken. In Deutschland rechnen nur 28 % der Befragten mit einem Aufwärtstrend. Dies ist das niedrigste Ergebnis seit Beginn der Befragung, also seit 2016. Wie im Vorjahr ist die größte Gruppe der Personen, die keine großen Veränderungen erwarten (39%). Es lohnt sich jedoch, auf pessimistische Befragte zu achten. Vertreter z.B. Spaniens (61 %), Belgiens (39 %), Ungarns (39 %) haben größere Bedenken.

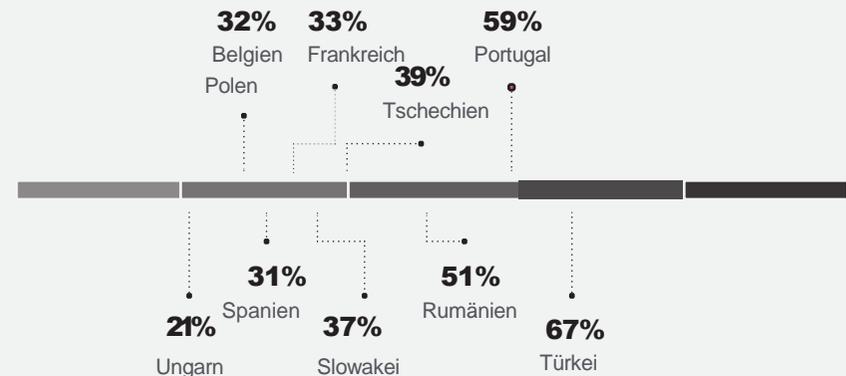
Erwarten Sie, dass die Produktion des Unternehmens in den nächsten 12 Monaten steigen, sinken oder auf einem ähnlichen Niveau bleiben wird?

### Deutschland



● Steigen ● Sinken ● Keine Änderung Ich weiß nicht

### PROGNOSTIZIERTES WACHSTUM (ANDERE LÄNDER)



## **China greift an und setzt sich zunehmend vom Feld ab**

Nach Angaben der International Automobile Manufacturers' Organization (OICA) war 2023 das dritte Jahr in Folge, in dem sich die Automobilproduktion von den Pandemie Jahren erholte. Weltweit verließen 93,5 Millionen Fahrzeuge die Fabriken, was einem Anstieg von 10 % im Vergleich zu 2022 entspricht. Das Ergebnis liegt über dem Niveau vor der Pandemie 2019 (92 Millionen), aber bis zum Rekordjahr 2017, in dem über 97 Millionen Fahrzeuge produziert wurden, ist es noch ein weiter Weg. Zwei Statistiken sind jedoch erwähnenswert. Erstens überschritt China im Jahr 2023 zum ersten Mal die Marke von 30 Millionen produzierten Fahrzeugen. Zweitens vergrößert das Reich der Mitte immer mehr den Abstand zum zweiten Akteur auf dem Markt, den Vereinigten Staaten. Fast dreimal so viele Autos verließen die amerikanischen Fabriken, und darüber hinaus ist die Produktionsdynamik hierzulande doppelt so niedrig (6% im Jahresvergleich gegenüber 12% im Jahresvergleich in China). Wenn der chinesische Markt also ein ähnliches Produktionstempo beibehält (ca. 10 % Wachstum gegenüber dem Vorjahr) und die anderen großen Automobilmärkte schwarze Zahlen schreiben, wird 2024 vielleicht das Jahr sein, in dem die Produktionsgrenze von 100 Millionen Fahrzeugen zum ersten Mal überschritten wird.

280%  
nur  
**28%**

---

Vertreter der Automobilwerke in Deutschland prognostizieren  
einen Produktionsanstieg in den nächsten 12 Monaten.

Das ist das niedrigste Ergebnis seit 2016!

# Wachstums- und Abwärtsfaktoren

## Immer weniger Chancen für eine neue Fabrik

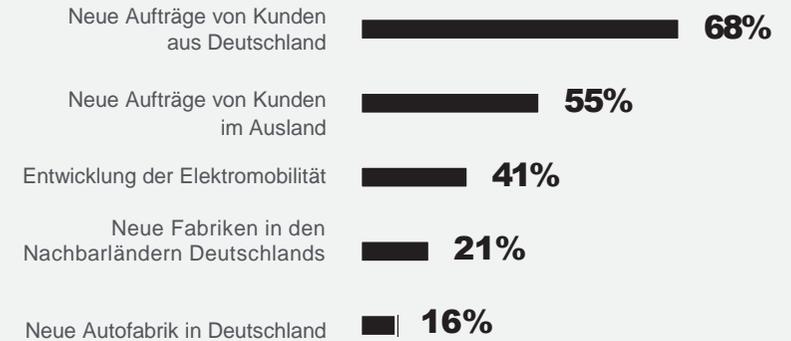
Die deutsche Automobilindustrie ist seit langem von der weltweiten Nachfrage nach unseren Produkten abhängig. Dies wird durch die Ergebnisse der diesjährigen Befragung einmal mehr bestätigt. Aufträge von aus dem Inland sind der wichtigste Faktor für den Anstieg und Rückgang der Automobilproduktion. Dieser Faktor ist seit Beginn der Befragung, also seit 2016, dominant. Der zweite wichtige Faktor können Aufträge von Unternehmen aus dem Ausland sein. Ein hoher Prozentsatz sieht die Gefahr von Schließungen deutscher Produktionsstandorte. Ein wichtiger Teil der Befragten sieht in der Entwicklung der Elektromobilität Chancen und Risiken für die Dynamik der deutschen Automobilproduktion.

Weniger Vertreter der Automobilindustrie in Deutschland als noch vor einem Jahr befürchten, dass sich die geografische Nähe eines Kriegslandes negativ auf das Volumen der Automobilproduktion auswirken könnte.



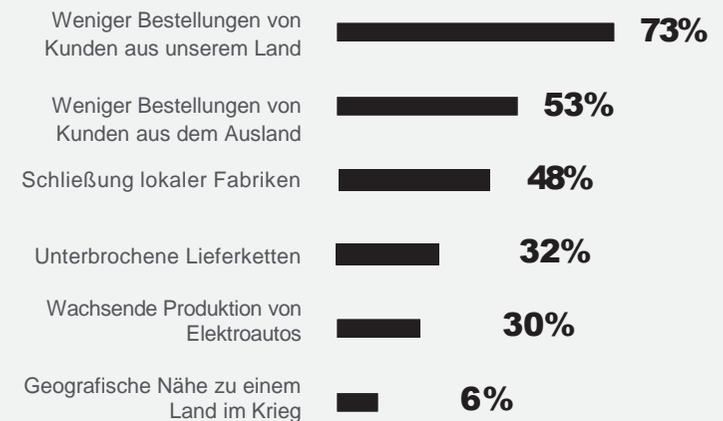
Welche Faktoren können das **Wachstum** in Ihrem Unternehmen beeinflussen?

### DEUTSCHLAND



Welche Faktoren können die **Produktionsreduktion** in Ihrem Unternehmen beeinflussen?

### DEUTSCHLAND



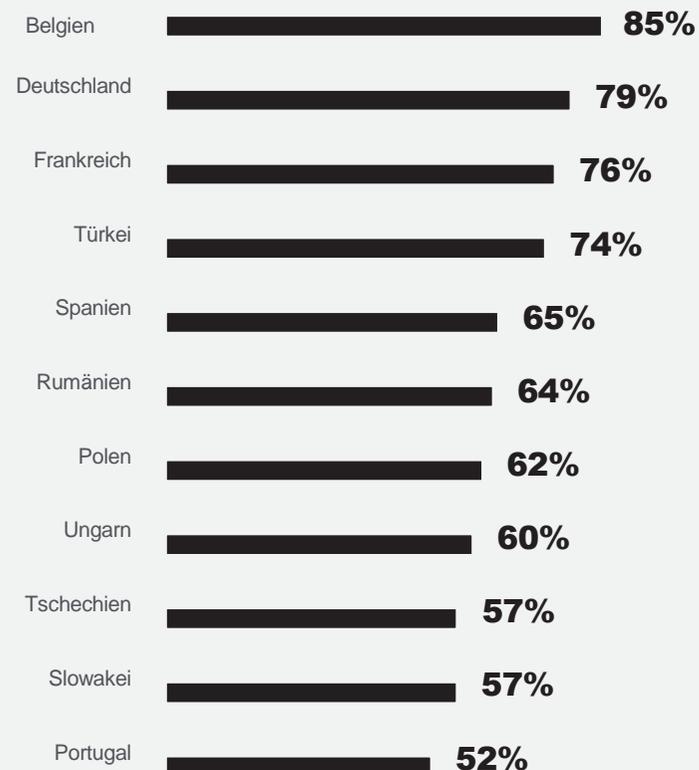
# E-Produktion

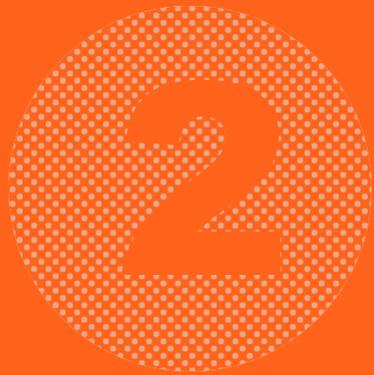
## Wir haben jemanden, dem wir nachjagen können

Deutschland kann sich zwar nicht mit zahlreichen Werken zur Herstellung von Elektroautos rühmen, nimmt aber eine hohe Position in der E-Lieferkette ein, wobei der Schwerpunkt auf der Herstellung in der gesamten Wertschöpfungskette liegt. Und in der Tat ist eine große Gruppe von Unternehmen in diesem Bereich tätig oder forscht (79 %). Dieses Ergebnis liegt weiterhin auf dem Niveau von 2023. Es ist jedoch erwähnenswert, dass wir damit in der auf Platz 2 der Liste der befragten Länder landen. Nur Belgien liegt wie im Vorjahr an der Spitze, wo die überwiegende Mehrheit, nämlich 85 % der Befragten, E-Aktivitäten angaben. In Deutschland produzieren bereits 8 von 10 Werken E-Bauteile, in Frankreich und der Türkei über 70 % der Motorenwerke. In Ungarn, der Tschechischen Republik, der Slowakei und Portugal gibt es weniger E-Marktteilnehmer als in Polen.

Ist Ihr Unternehmen im Bereich der Elektromobilität tätig oder forschend?

### Ja Indikationen





# Beschäftigung in der Automobilindustrie



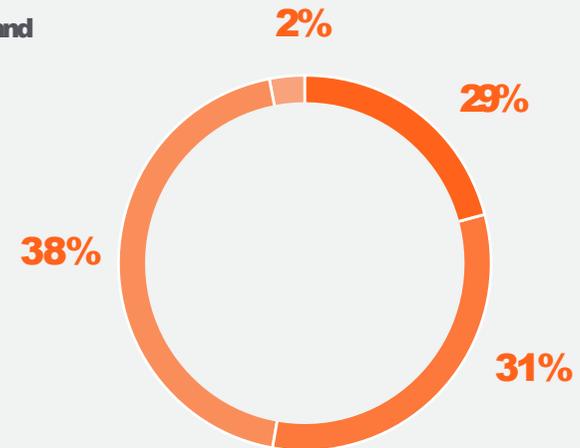
# Prognose

## Es bleibt konstant

Nach Berechnungen des Verbandes der Händler und Automobilteile wurden in den letzten 5 Jahren in der Europäischen Union nur 55 Tausend neue Arbeitsplätze im Bereich der Teileproduktion geschaffen, während mehr als doppelt so viele (etwa 118 Tausend) gestrichen wurden. Darüber hinaus hat sich das Tempo des Stellenabbaus seit 2023 erhöht, und wie die Ergebnisse der diesjährigen Umfrage zeigen, muss es in den kommenden Monaten nicht besser werden. Während im Jahr 2022 in 7 von 11 befragten Ländern mehr als die Hälfte der Vertreter der Automobilwerke einen Anstieg der Beschäftigung in den nächsten 12 Monaten prognostizierte, galt dieser Optimismus im Jahr 2023 für 5 Länder, in diesem Jahr gibt es kein einziges solches Land. In Deutschland rechnet nur jeder dritte Befragte mit einem Beschäftigungsabfall, was das zweitniedrigste Ergebnis unter den befragten Ländern darstellt (ex aequo mit der Tschechischen Republik und Ungarn). Dies ist auch das niedrigste Ergebnis seit Beginn der Befragung, also seit 2016. Die Prognose wird noch unoptimistischer, wenn man bedenkt das die Ergebnisse in der Liste der befragten Länder noch negativer sind!

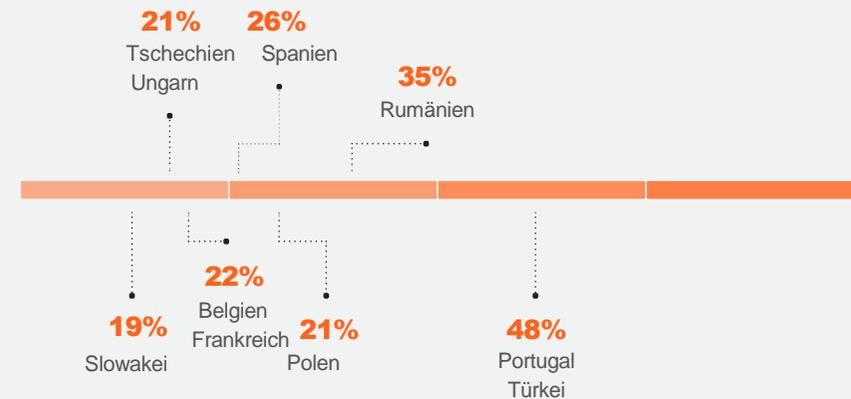
Erwarten Sie, dass in den nächsten 12 Monaten die Beschäftigung der Mitarbeiter im Unternehmen steigen, sinken oder auf einem ähnlichen Niveau bleiben wird?

## Deutschland



● Steigen ● Sinken ● Keine Änderung ● Ich weiß nicht

## PROGNOSTIZIERTES WACHSTUM (ANDERE LÄNDER)



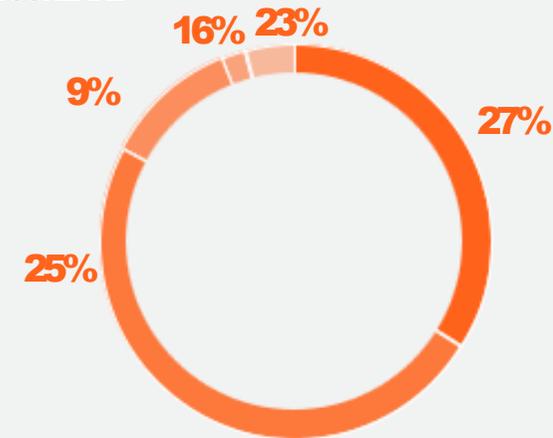
# Arbeiter aus der Ukraine

## TOP3-Länder unverändert

Im Jahr 2021 – 58 %, im Jahr 2022 – 72 %, in diesem Jahr – wie auch im Jahr 2023 – beschäftigen genau 3 von 4 Arbeitgebern in der polnischen Automobilindustrie einen ukrainischen Staatsbürger. Wir haben es nicht mehr mit einem Aufwärtstrend zu tun, wie man es von vielen anderen Ländern nicht behaupten kann. Fast alle Fabriken in der Tschechischen Republik beschäftigen ukrainische Staatsbürger, und auf Jahresbasis ist ein deutlicher Anstieg zu verzeichnen – von 72 % im Jahr 2023 auf 97 % im Jahr 2024. In der Slowakei, die knapp hinter Polen liegt, hat sich die Beschäftigung von Ukrainern im Vergleich zum Vorjahr sogar um 21 Prozentpunkte verlangsamt. Auch die Deutschen sind in diesem Bereich weniger aktiv und geben "nur" 27 % der Befragten an, dass ihr Unternehmen einen ukrainischen Staatsbürger beschäftigt, während ein Jahr zuvor eine solche Erklärung von 41 % der Befragten abgegeben wurde. Eine höhere Beschäftigung in unseren östlichen Nachbarländern ist jedoch in Spanien, Portugal, Frankreich und Ungarn zu beobachten.

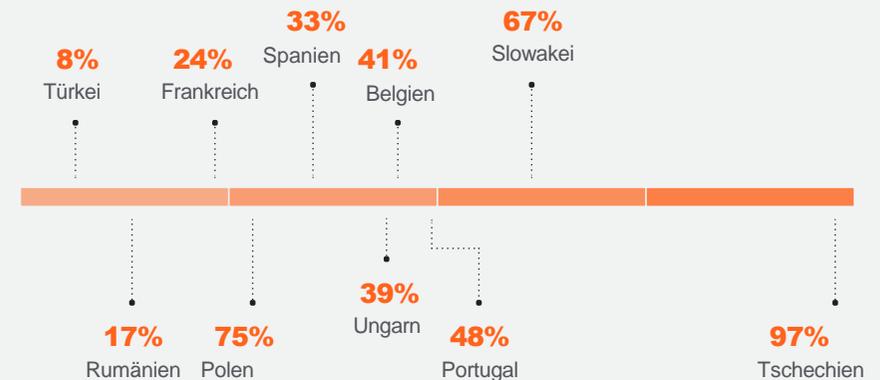
Stellen Sie Mitarbeiter aus der Ukraine ein oder haben Sie in der Vergangenheit Mitarbeiter aus der Ukraine beschäftigt?

## DEUTSCHLAND



● Ja ● Nein ● Nein, aber wir haben eingestellt ● Nein, aber wir haben vor ● Ich weiß nicht

## BESCHÄFTIGEN VON MITARBEITER AUS DER UKRAINE (ANDERE LÄNDER))



27%

Nur der Automobilwerke in  
Deutschland beschäftigen  
ukrainische Staatsbürger.

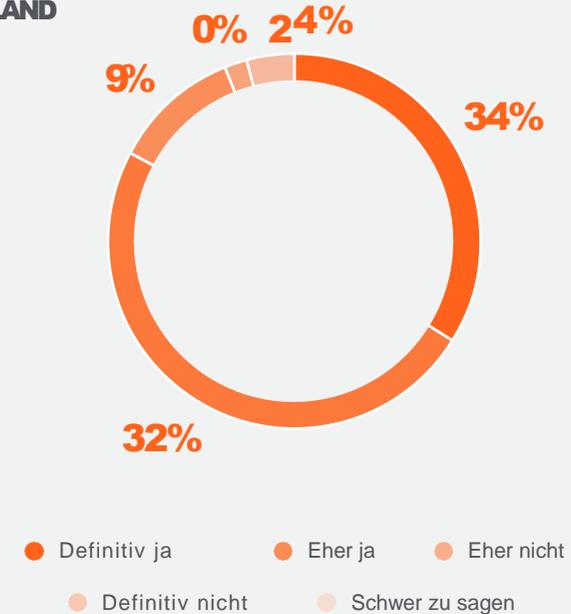
Damit liegt Deutschland im hinteren Mittelfeld. In der Tschechischen  
Republik geben Unternehmer an Mitarbeiter aus der Ukraine zu  
97% zu beschäftigen

# Automatisierung

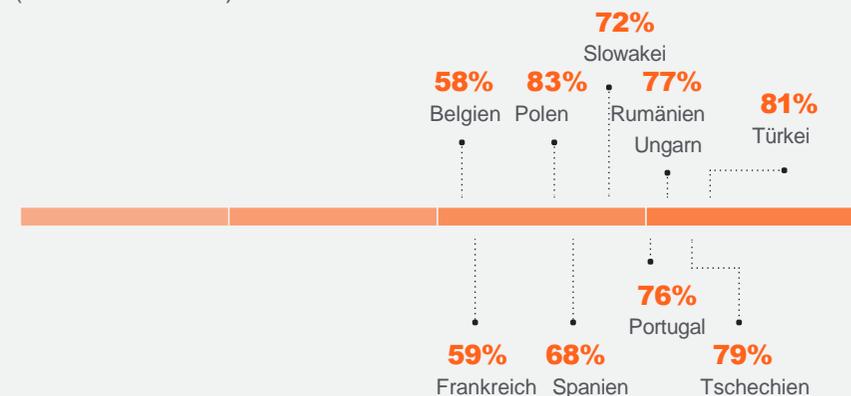
**Die Automatisierung hört nicht auf, die Beschäftigung hört auf** 66 % der Befragten antworteten mit Ja auf die Frage, ob ihr Unternehmen Lösungen implementiert hat, die auf Automatisierung oder Robotisierung der Produktion basieren. Eine ähnliche Antwort gab auch die überwiegende Mehrheit der Befragten in den anderen 10 befragten Ländern. Eine der Auswirkungen solcher Implementierungen kann ein Rückgang der Beschäftigung sein, insbesondere bei Menschen, die sich wiederholende Routinetätigkeiten ausführen, was von Werksvertretern bestätigt wird. Über die gesamte Liste der befragten Länder hinweg bejahte die Mehrheit der Befragten die Frage, ob die Automatisierung dazu beitragen wird, den Beschäftigungsstand in ihren Werken zu reduzieren. Auch Deutschland gehört zu dieser Gruppe – 66 % der Befragten antworteten mit "definitiv ja" oder "eher ja". Interessanterweise sind 24 % der Vertreter einer Produktionsstätte in unserem Land anderer Meinung und sehen keine wirklichen Auswirkungen der Automatisierung auf ein niedrigeres Beschäftigungsniveau.

Wird die Automatisierung in Produktionsanlagen zu einem Abbau von Arbeitsplätzen beitragen?

## DEUTSCHLAND

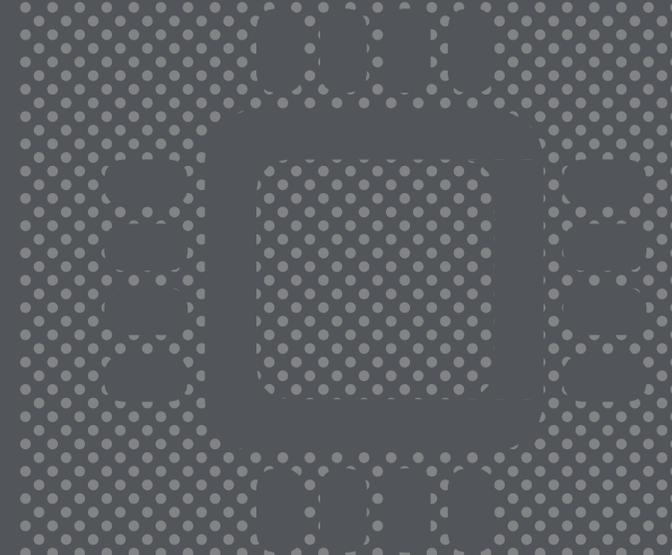


## INDIZIEN FÜR DEFINITIV JA UND EHER JA (ANDERE LÄNDER)





Richtung  
**2035**



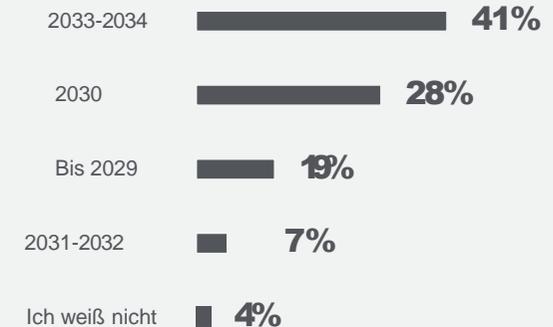
# Verkauf von Elektroautos

## Keine Beschleunigung bei EV

Die neuesten Daten des europäischen Verbandes ACEA zeigen, dass sich die Elektromobilität in Europa überhaupt nicht beschleunigt. Der Anteil von Elektroautos am Gesamtabsatz neuer Pkw lag im ersten Halbjahr 2024 bei 12,5 %, vor einem Jahr bei 12,9 %. Das wird den Vertretern der Automobilwerke immer mehr bewusst. Auf die Frage, wann der Anteil der E-Autos am Gesamtabsatz von neuen Pkw mindestens die Hälfte ausmachen wird, nannten sie in 10 von 11 Ländern am häufigsten die Jahre 2033-2034. Wie schon vor einem Jahr ist Deutschland in dieser Gruppe. In der letztjährigen Ausgabe der Umfrage gaben die Befragten in der Hälfte der Länder am häufigsten das Jahr 2030 an. Daher ist die Zurückhaltung bei optimistischen Prognosen größer. In Belgien wurde im vergangenen Jahr am häufigsten das Jahr 2030 angegeben, in dieser Ausgabe sind die Befragten vorsichtiger und gaben häufiger 2033-2034 an, ebenso in Frankreich, Spanien, Polen, Portugal und Rumänien. Auch in der Slowakei und in Ungarn ist der Optimismus etwas verblasst. Anders sieht es in der Türkei aus, wo die Befragten in diesem Jahr am häufigsten 2030 angaben, während es vor einem Jahr 2033-2034 war.

In welchem Jahr werden Elektroautos (ohne Hybride und Plug-in-Hybride) 50% des Absatzes neuer Personenkraftwagen in Deutschland ausmachen?

### DEUTSCHLAND



### AM HÄUFIGSTEN ANGEGEBENE ANTWORT (ANDERE LÄNDER)

<b>39%</b> Belgien (2033-2034)	<b>41%</b> Tschechien (2033-2034)	<b>51%</b> Frankreich (2033-2034)	<b>74%</b> Spanien (2033-2034)	<b>34%</b> Polen (2033-2034)
<b>35%</b> Portugal (2033-2034)	<b>25%</b> Rumänien (2033-2034)	<b>45%</b> Slowakei (2033/2034)	<b>28%</b> Türkei (2030)	<b>41%</b> Ungarn (2033/2034)

# Verkauf von Elektroautos

## Vorrang des Gebrauchten vor dem Neuen

Nach Angaben des Verbands der Automobilindustrie (VDA) wurden in 2024 in Deutschland 393 Tausend neue BEV Pkw zugelassen, 25 % mehr als im Vorjahr. Die diesjährige Ausgabe der Umfrage zeigt, wie schon im letzten Jahr, dass das Monopol der Elektromobilität ab 2035 dieses Phänomen nur noch vertiefen kann. Die größte Gruppe der Befragten in Deutschland glaubt, dass der Verkauf von gebrauchten Personenkraftwagen ab 2035 steigen wird (57 %). Zweitens werden die Verkäufe neuer Personenkraftwagen zurückgehen, wie von 53 % der Befragten angegeben. Das viertwahrscheinlichste Szenario der eingeführten Änderungen könnte eine Änderung der Art und Weise sein, wie sich die Deutschen bewegen (14 %). Ein nur ein niedriger Prozentsatz deutete auf einen Anstieg der Verkäufe neuer Personenkraftwagen hin.

Aufgrund der Tatsache, dass nur neue Elektroautos ab 2035 verkauft werden dürfen:

### Deutschland



# Preise für Elektroautos

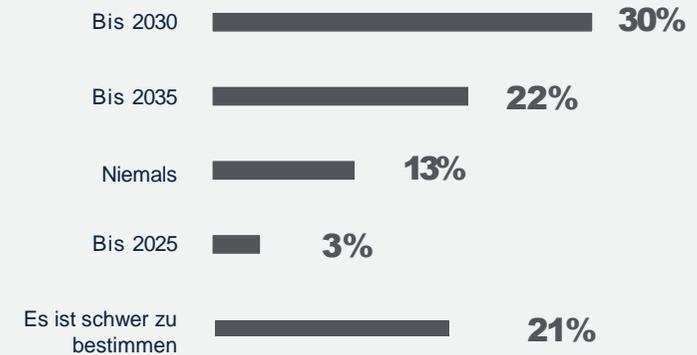
## Werden sich die Preise langsam einpendeln?

Nach Angaben des ACEA erreichte der Durchschnittspreis eines im Juni 2024 zugelassenen Personenkraftwagens mit Verbrennungsmotor über 30 Tsd. €. Betrachtet man nur Elektroautos, so war ihr Durchschnittspreis viel höher und betrug ab 48. Tsd. €. Obwohl die Preise für Autos mit Verbrennungsmotor jährlich gestiegen sind und die Preise für Elektrofahrzeuge gesunken sind, ist der Unterschied zwischen ihnen immer noch erheblich. Sie beläuft sich auf fast 20 Tsd. €. Wann und ob es überhaupt verschwinden wird? Die Befragten in Deutschland sind in dieser Hinsicht pessimistisch, wenn auch etwas weniger als vor einem Jahr. Die größte Gruppe – 30 % – glaubt, dass sich die Preise für Elektro- und Verbrennungsautos bis 2030 angleichen werden. Vor einem Jahr 22 % gaben 2035 an, was ein deutlich höheres Ergebnis ist als vor einem Jahr. Nur 3 % der Befragten rechnen damit, dass der Preisausgleich im nächsten Jahr stattfindet. Jeder fünfte glaubt das im Jahr des Rückzugs aus dem Verkauf von neuen Verbrennern stattfinden wird. Interessanterweise glauben 13 %, dass sich die Preise bereits angeglichen haben.

Hohe Preise werden sicherlich nicht dazu beitragen, die deutschen Straßen mit E-Autos zu füllen, denn nach Meinung der Vertreter der Automobilwerke ist der Preis eine der wichtigsten Barrieren für den Kauf. 56 % der Befragten sind der Meinung, dass die schwach wachsenden Verkäufe von Elektrofahrzeugen in Europa in erster Linie auf den großen Preisunterschied zwischen Elektro- und konventionellen Antrieben zurückzuführen sind, was zu Lasten der ersteren geht. An zweiter Stelle verwiesen die Befragten auf eine schlecht ausgebaute Ladeinfrastruktur (11 %).

In welchem Jahr werden die Preise für Elektroautos den Preisen für Verbrennungsautos entsprechen?

### Deutschland



# Technologie der Zukunft

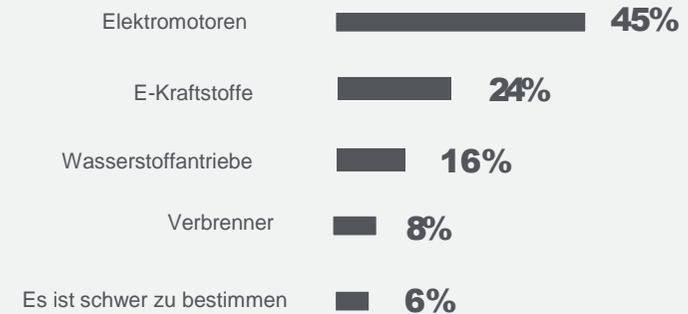
## Es gibt eine Alternative zu elektrischen Antrieben

Auf die Frage, welcher Technologie Fahrzeughersteller in den kommenden Jahren die meiste Aufmerksamkeit, Zeit und Arbeit widmen sollten, sind sich Vertreter der Automobilindustrie nahezu einig. In 9 von 11 untersuchten Ländern ist Wasserstoff sogar der absolute Spitzenreiter. Nicht in Deutschland der Fall, wo fast die Hälfte der Befragten diese Tendenz angab. 45 % der deutschen Befragten halten typische Elektromotoren für am zukunftsorientiertesten. Ist somit laut Befragung die Ausnahme die Deutschland, wo fast die Hälfte die beste Zukunft für Elektromotoren sieht, und Spanien, wo jeder dritte Befragte E-Kraftstoffe am meisten befürwortet.

Wasserstoffautos haben, wie typische Elektroautos, ihre Vor- und Nachteile. Erstens gelten sie als eine der umweltfreundlichsten Lösungen im Transportwesen. Ihre Zellmotoren erzeugen Strom durch eine chemische Reaktion zwischen Wasserstoff und Sauerstoff, wodurch der Ausstoß von Kohlendioxid und anderen Schadstoffen vermieden wird. Zweitens können Wasserstoffautos im Vergleich zum Langzeitladen von Elektrofahrzeugen in wenigen Minuten aufgeladen werden. Drittens haben Wasserstoffautos eine größere Reichweite als Elektrofahrzeuge. Ein unbestrittener Nachteil ist der weniger effiziente Prozess der Umwandlung von Wasserstoff in Strom in der Brennstoffzelle - auf dem Niveau von 25-35%, während Elektrofahrzeuge einen Wirkungsgrad von ca. 70-80%. Darüber hinaus ist die Speicherung von Wasserstoff teuer, und Wasserstofftankstellen sind sogar seltener als Ladegeräte für Elektrofahrzeuge. Und schließlich der Preis. Ein Kilogramm Wasserstoff kostet etwa 13,85 € und ermöglicht eine Entfernung von etwa 100 km. Der gleiche Abschnitt kostet den Besitzer eines Elektroautos je nach Stromquelle und durchschnittlichem Energieverbrauch des Fahrzeugs etwa 6,40 € bis etwa 11,60 €.

Welcher Technologie sollten Automobilhersteller in den kommenden Jahren die meiste Aufmerksamkeit, Zeit und Arbeit widmen?

### Deutschland



### AM HÄUFIGSTEN ANGEGEBENE ANTWORT (ANDERE LÄNDER)

<b>48%</b> Belgien Wasserstoff	<b>35%</b> Tschechien Wasserstoff	<b>43%</b> Frankreich Wasserstoff	<b>35%</b> Spanien E-Kraftstoffe	<b>47%</b> Polen Wasserstoff
<b>46%</b> Portugal Wasserstoff	<b>51%</b> Rumänien Wasserstoff	<b>39%</b> Slowakei Wasserstoff	<b>46%</b> Türkei Wasserstoff	<b>41%</b> Ungarn Wasserstoff

# **Wasserstoff**

**soll die Technologie der Zukunft in  
der Automobilindustrie sein.**

Vertreter aus 9 von 11 Ländern sind der Meinung,  
dass diese Technologie von der Automobilindustrie  
am meisten beachtet werden sollte.



**Europäisch, chinesisch  
oder gebürtig?**

# Zölle auf chinesische Autos

Ist die Einführung weiterer Zollerhöhungen auf aus China importierte Elektroautos durch die Europäische Kommission eine gute Lösung?

## DEUTSCHLAND

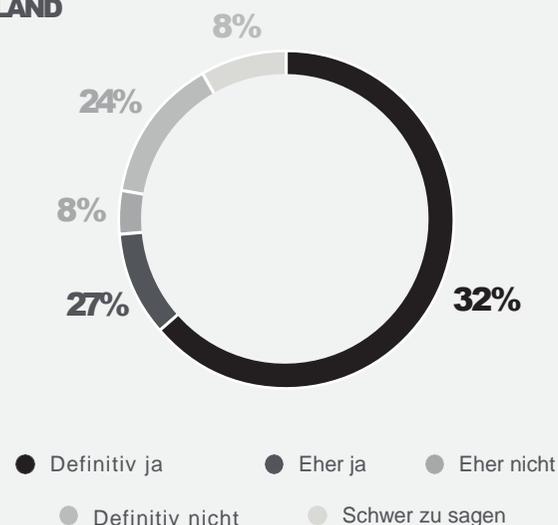


### INDIZIEN FÜR DEFINITIV JA UND EHER JA (ANDERE LÄNDER)

<b>65%</b> Belgien	<b>63%</b> Tschechien	<b>73%</b> Frankreich	<b>72%</b> Spanien	<b>66%</b> Polen
<b>76%</b> Portugal	<b>71%</b> Rumänien	<b>48%</b> Slowakei	<b>54%</b> Türkei	<b>46%</b> Ungarn

Sollten die Behörden der Europäischen Union weitere Schritte unternehmen, um den Import von Elektroautos aus China zu stoppen?

## DEUTSCHLAND



### INDIZIEN FÜR DEFINITIV JA UND EHER JA (ANDERE LÄNDER)

<b>68%</b> Belgien	<b>59%</b> Tschechien	<b>73%</b> Frankreich	<b>71%</b> Spanien	<b>73%</b> Polen
<b>76%</b> Portugal	<b>68%</b> Rumänien	<b>45%</b> Slowakei	<b>63%</b> Türkei	<b>50%</b> Ungarn

# Zölle auf chinesische Autos

# 59%

der Vertreter der deutschen Automobilindustrie fordern weitere Schritte, die den Import chinesischer Elektrofahrzeuge nach Europa stoppen würden.

## Europa will Importe chinesischer Autos stoppen

China ist der weltweit größte Produzent von Elektroautos, und die Europäische Union ist der größte Importeur chinesischer Elektrofahrzeuge. Infolge der Subventionierung des Sektors durch die chinesische Regierung sind chinesische Modelle viel billiger als europäische Modelle, und nach Auffassung der Europäischen Kommission sind die europäischen Hersteller einem unlauteren Wettbewerb auf dem Markt ausgesetzt. Daher hat die Europäische Kommission Mitte 2024 zusätzlich zu den derzeit 10 Prozent Zöllen auf chinesische Elektroautos befristete Zölle eingeführt. Damit ist noch nicht Schluss, denn die Europäische Union plant, im Jahr 2024 Endzölle von bis zu 35,3 Prozent auf in China produzierte Elektrofahrzeuge zu erheben. Einfuhrzölle auf Autos aus dem Reich der Mitte, wenn 15 EU-Mitglieder, die 65 % der EU-Bevölkerung repräsentieren, nicht dagegen stimmen.

Die Zollpolitik wird von der Mehrheit der befragten Vertreter der Automobilindustrie befürwortet. In 9 von 11 Ländern ist die Mehrheit der Befragten der Meinung, dass die Einführung weiterer Zollerhöhungen auf aus China importierte Elektroautos durch die Europäische Kommission eine gute Lösung ist. In dieser Gruppe grenzt sich Deutschland aus, wo nur 1 von 3 Befragten eine solche Unterstützung für die europäische Automobilindustrie nachdrücklich oder eher befürworten. Deutschland ist somit auf dem letzten Platz der Befragten.

Darüber hinaus wünscht sich die Mehrheit der Automobilvertreter weitere Schritte, die den Import chinesischer Elektroautos nach Europa stoppen würden. In Deutschland sind über 30% der Befragten dieser Meinung. Die Mehrheit, dazu gehören auch Tschechien, Spanien, Polen und die Türkei, sind der deutlichen Meinung von offensiveren Schritten, eher für eine weitere Verschärfung der Zollpolitik gegenüber dem Reich der Mitte aus.

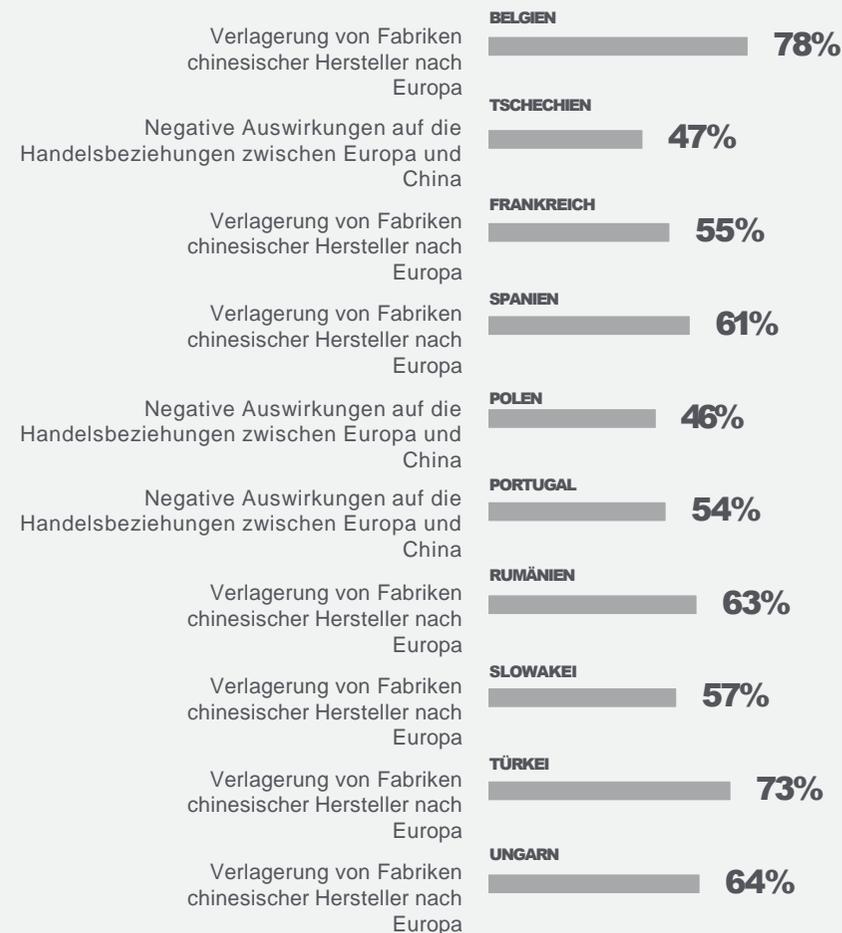
# Zölle auf chinesische Autos

Was könnten die langfristigen Folgen sein, wenn die Europäische Kommission Zölle auf aus China importierte Elektroautos einführt?

## Deutschland



## AM HÄUFIGSTEN ANGEGEBENE ANTWORT (ANDERE LÄNDER)



# Führender Anbieter von Elektrofahrzeugen

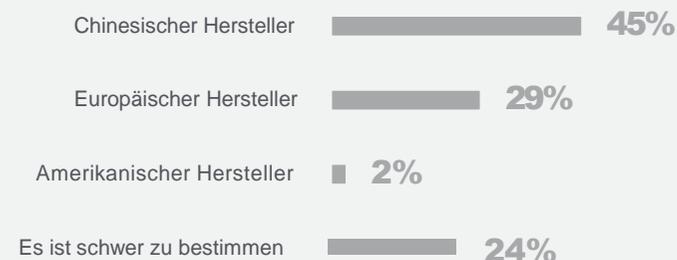
## Chinesische Marken auf dem Weg zur Führungsposition

Laut der IBRM Samar-Studie, die auf Daten von JATO Dynamics basiert, war der Volkswagen Konzern im ersten Halbjahr 2024 führend beim Verkauf von Elektroautos in der Europäischen Union (178 Tausend neu zugelassene Elektrofahrzeuge, -14% Rückgang im Jahresvergleich). Die BMW Group belegte mit einem Anteil von 10% am europäischen EV-Markt den zweiten Platz (7,5% im Vorjahr). Auch in Europa schneiden chinesische Marken mit einem Anteil von 7,4 % am Gesamtumsatz von Elektrofahrzeugen im ersten Halbjahr 2024 (6 %) besser ab. ein Jahr zuvor). Insgesamt kauften die Europäer 70.000 chinesische Elektrofahrzeuge, was einem Anstieg von 26 % gegenüber dem Vorjahr entspricht. Die Geely-Gruppe (Eigentümer von Volvo, Polestar und Lotus) steigerte die Zahl der Zulassungen von Elektrofahrzeugen im Vergleich zum ersten Halbjahr 2023 um bis zu 52 %, und BYD registrierte 17 Tausend Elektrofahrzeuge, was bis zu 14 Tausend mehr als im gleichen Zeitraum des Jahres 2023 sind. Dem amerikanischen Tesla, der über 161 Tausend Autos verkaufte (185 Tausend im ersten Halbjahr 2023), geht es in Europa immer schlechter.

Vertreter der europäischen Automobilindustrie wissen um den "chinesischen Siegeswillen". In 9 von 11 befragten Ländern gab die größte Anzahl der Befragten an, dass im Jahr 2035 (d. h. dem Jahr, in dem der Verkauf von Verbrennungsfahrzeugen ausläuft) ein chinesischer Hersteller der Marktführer beim Verkauf von Elektrofahrzeugen in der Europäischen Union sein wird. Zu dieser Gruppe gehören Deutschland (45 % der Indikationen für die chinesische Marke), Polen (53 %), die Türkei (48 %) und Ungarn (59 %). Nur Frankreich und Rumänien setzen auf den europäischen Hersteller. In ähnlicher Weise prognostizieren in 9 von 11 Ländern die meisten Befragten, dass in ihren Ländern die chinesische Automobilmarke im Jahr 2035 führend bei den Verkäufen von Elektrofahrzeugen sein wird. In Deutschland ist jeder zweite Befragte dieser Meinung, und nur 2 % glauben an einen deutschen Hersteller.

Welcher Hersteller wird im Jahr 2035 in der Europäischen Union führend beim Verkauf von Elektrofahrzeugen sein?

### Deutschland



### AM HÄUFIGSTEN ANGEGEBENE ANTWORT (ANDERE LÄNDER)

<b>52%</b> Belgien Chinesischer Hersteller	<b>47%</b> Tschechien Chinesischer Hersteller	<b>51%</b> Frankreich Europäischer Hersteller	<b>54%</b> Spanien Chinesischer Hersteller	<b>53%</b> Polen Chinesischer Hersteller
<b>46%</b> Portugal Chinesischer Hersteller	<b>48%</b> Rumänien Europäischer Hersteller	<b>51%</b> Slowakei Chinesischer Hersteller	<b>48%</b> Türkei Chinesischer Hersteller	<b>59%</b> Ungarn Chinesischer Hersteller

# **Chinesischer Hersteller werden Marktführer bei den Verkäufen von Elektrofahrzeugen im Jahr 2035.**

---

In 9 von 11 Ländern prognostizieren Automobilvertreter, dass die chinesische Automobilmarke der Marktführer beim Verkauf von Elektrofahrzeugen in der Europäischen Union sein wird.

# Methodik der Erhebung

Das "MotoBarometer 2024. Stimmungen in der Automobilindustrie in Europa" wurde von Exact x Forestall (ehemals Exact Systems) an einer gezielten Stichprobe von Vertretern von Unternehmen aus der Automobilbranche durchgeführt. Darunter sind m.in, Automobilhersteller, Zulieferer von Tier-I- und Tier-II-Autoteilen und -Komponenten wie Scheibenwischer, Autoscheiben, Dächer, Lenksäulen und Sicherheitselemente. Die Stichprobengröße betrug 1001 Befragte aus 11 Ländern (Polen, Belgien, Tschechien, Frankreich, Spanien, Deutschland, Portugal, Rumänien, Slowakei, Türkei, Ungarn). Bei den Befragten handelte es sich um Vertreter von Automobilwerken, einschließlich OEMs und Tiers, insbesondere Qualitätsingenieure, Werksleiter, Qualitäts- und Produktionsmanager.

Organisationen wie ACAROM, TAYSAD, AMZ - Netzwerk Automobilzulieferer Sachsen, ITS Mobility, AFIA, CCLA, CEAGA, Polish HR Forum, SA&AM Cluster, Association of Automotive and Industrial Products Employers, Polnische Kammer der Automobilindustrie halfen bei der Sammlung von Fragebögen.

Die Befragung wurde mittels Telefoninterviews (CATI), Online-Befragungen und Einzelbefragungen von Juni bis Juli 2024 durchgeführt.

## Anzahl der Befragten:

LAND	POLEN	BELGIEN	TSCHECHIEN	FRANKREICH	SPANIEN	DEUTSCHLAND	PORTUGAL	RUMÄNIEN	SLOWAKEI	TÜRKEI	UNGARN	SUMME
<b>FIRMEN</b>	218	54	118	49	54	96	46	106	83	90	87	<b>1001</b>

**Exact x Forestall** (ehemals Exact Systems) ist ein weltweit führender Anbieter von Lösungen zur Qualitätskontrolle. Als eines der größten Unternehmen seiner Art in Europa stellt Exact x Forestall die technologischen, intellektuellen und personellen Ressourcen für eine Vielzahl von Branchen zur Verfügung, darunter auch Exact x Forestall. Automobil, Elektronik, Konsumgüter, Schwerindustrie und andere. Das Leistungsspektrum umfasst Inspektion und Nacharbeit, Rekrutierung und Besetzung, technische und prozessuale Unterstützung sowie Schulungen und Coachings, Audits und vieles mehr. Alle Lösungen werden in fast tausend Industrieanlagen in 13 Ländern auf der ganzen Welt implementiert.

Mehr Informationen: [www.exactforestall.com](http://www.exactforestall.com)

Waren #MotoBarometr2024 Ergebnisse interessant? Teilen Sie sie mit anderen!

Den **Online-Bericht** und die **Ergebnisse für jedes Land** finden Sie unter [www.motobarometer.com](http://www.motobarometer.com)

# Exact x Forestall

Formerly Exact Systems

**MotoBarometer 2024. Stimmungen in der Automobilindustrie in Europa**

©2024 Exact x Forestall. Alle Rechte vorbehalten.

Zitieren von Daten für: „MotoBarometer 2024. Bericht Exact x Forestall“

**Redaktion und Grafikdesign:** [www.PrezStudio.pl](http://www.PrezStudio.pl)

**Für weitere Informationen wenden Sie sich bitte an:**

Dominik Owsiak

Exact x Forestall

m.: +49 151 5316 6090

e.: [dominik.owsiak@exactforestall.com](mailto:dominik.owsiak@exactforestall.com)