



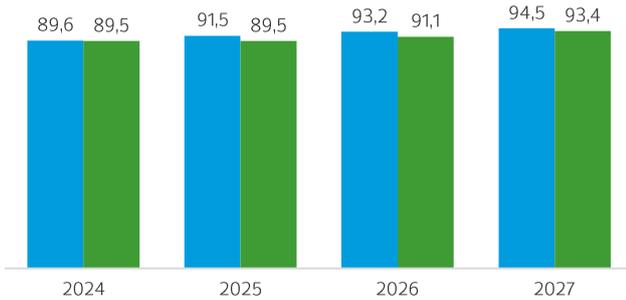
Zahlen | Daten | Perspektiven

# Automotive Industry Quarterly

Q1/2025

# Die Erwartung der Produktionszahlen nimmt für die Jahre 2025 und 2026 gegenüber den Erwartungen von Anfang 2024 ab

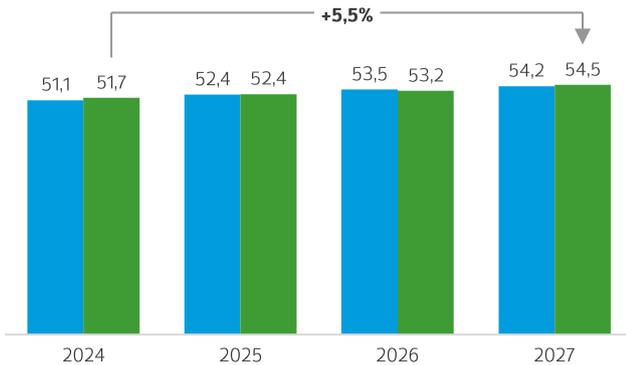
Automobilproduktion weltweit<sup>1</sup>



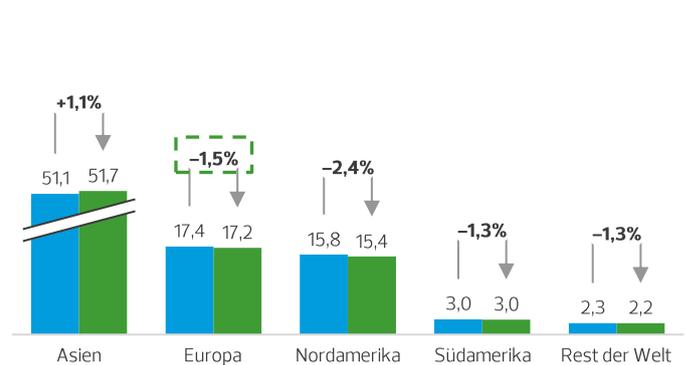
Automobilproduktion Europa<sup>1</sup>



Automobilproduktion Asien<sup>1</sup>



Entwicklung 2024 nach Region<sup>1</sup>



■ Forecast 01/24 ■ Forecast 02/25

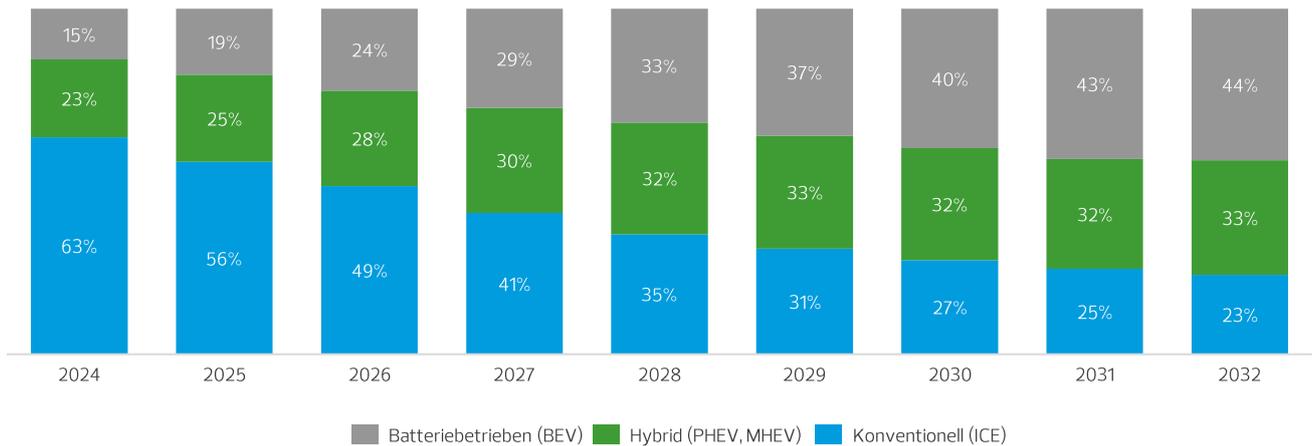
- Gegenüber dem Forecast aus Januar 2024 reduzierten sich die Produktionsvolumina für 2024 weltweit leicht um rund 0,1 Mio. Stück; während Asien rund 0,6 Mio. mehr Automobile produzierte, gingen die Produktionszahlen vor allem in Europa und Nordamerika um 0,2 Mio. bzw. 0,4 Mio. Stück gegenüber den Erwartungen zurück. Für die Folgejahre reduzieren sich die weltweiten Produktionszahlen gegenüber dem Forecast aus dem Vorjahr
- Vor allem in Europa reduzieren sich die Produktionszahlen in 2025 deutlich (-0,9 Mio. Stück). Während

die Erwartungen für 2025 und 2026 zurückgehen wird in 2027 das Produktionsniveau von 2024 voraussichtlich erreicht

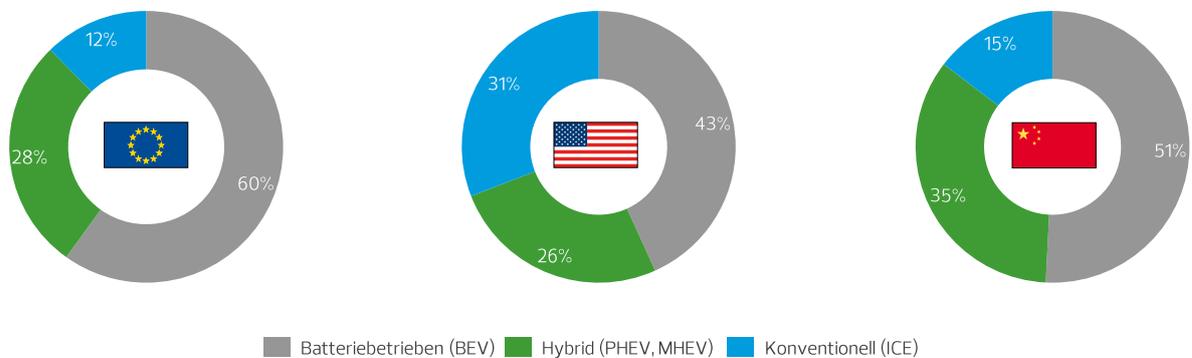
- In Asien wird hingegen von einem Wachstum von rund 5,5 % in den nächsten drei Jahre ausgegangen (in unserem letzten Newsletter lag die Erwartung bei 7,5 % im Vergleichszeitraum)
- Die Unschärfe in dieser Prognose steigt jedoch vor dem Hintergrund der aktuellen Entwicklung einerseits und der bestehenden globalen Unsicherheiten andererseits (z.B. Wachstum in China, Auswirkungen US-Wahlen und Strafzölle etc.)

# Produktionsforecasts halten trotz negativer Berichterstattungen rund um die E-Mobilität an einem starken Shift hin zu batteriebetriebenen Autos fest

FC globale Produktionsverteilung BEV vs. Hybrid vs. ICE<sup>1</sup> [%]



FC Key-Markets Produktion 2032 BEV vs. Hybrid vs. ICE<sup>1</sup> [%]



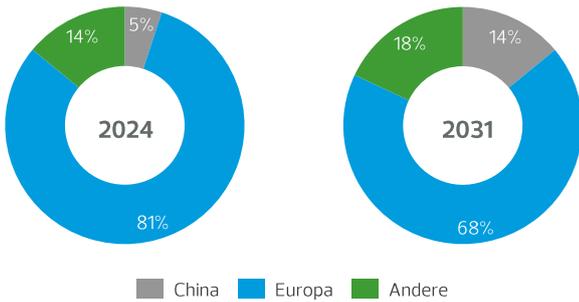
- Trotz der aktuell negativen Berichterstattung sowie reduzierter Absatzzahlen im Bereich der Elektroautos sehen sich Lieferanten auch weiterhin enormen Transformationsbedarfen ausgesetzt
- Der Anteil an BEV und Hybriden wird sich voraussichtlich bis 2032 deutlich erhöhen und einen Produktionsanteil von über 77% erreichen; insbesondere in Europa und China wird ein starker Rückgang der ICE-Antriebe erwartet
- Im Vergleich zu vorherigen Prognosen leicht konservativere Annahmen zur Geschwindigkeit der Transformation, insbesondere im amerikanischen Raum
- Langfristige Prognosen gehen davon aus, dass sich insbesondere die Produktion von PHEV zunehmend von Europa in den asiatischen / chinesischen Raum verlagern wird

Quelle: IHS Markit Light Vehicle Engine Forecast: Engine Production (Stand 02 / 2025);

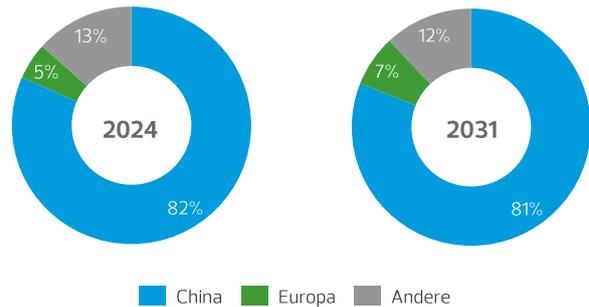
<sup>1</sup>ICE: Internal Combustion Engine, MHEV: Mild Hybrid Electric Vehicle, PHEV: Plug-In Hybrid Electric Vehicle, BEV: Battery Electric Vehicle; Zahlen beinhalten (Nutz-)Fahrzeuge bis 6,0 Tonnen Fahrzeuggewicht

# Lokale Marken im Bereich E-Fahrzeuge in Europa & China als größte Produzenten; Trend zu stärkerer Diversifizierung des Marktes bis 2031 hält an

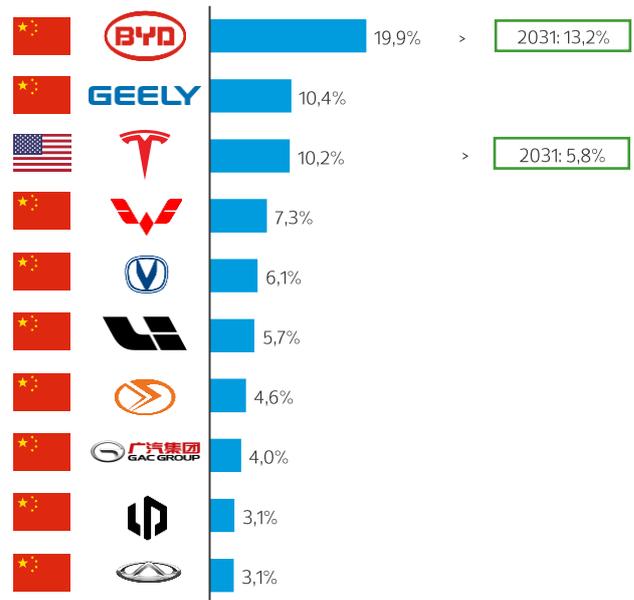
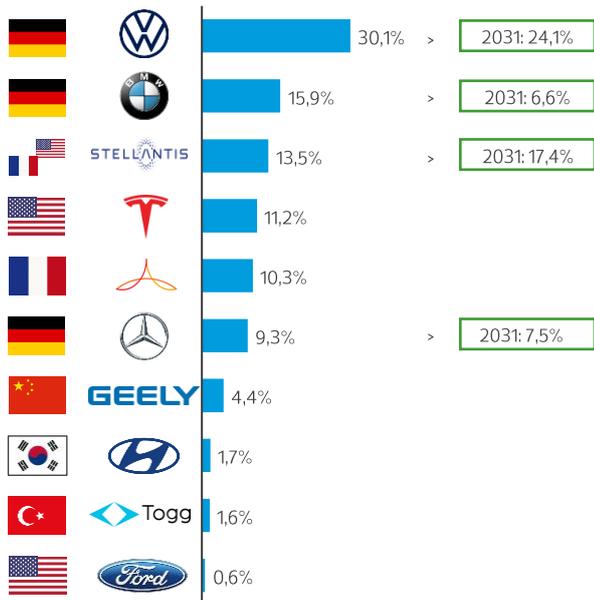
Europa: Produktionsvolumen E-Fahrzeuge nach Firmensitz 2024 vs. 2031



China: Produktionsvolumen E-Fahrzeuge nach Firmensitz 2024 vs. 2031



## Top 10 OEM Marktanteile 2024:

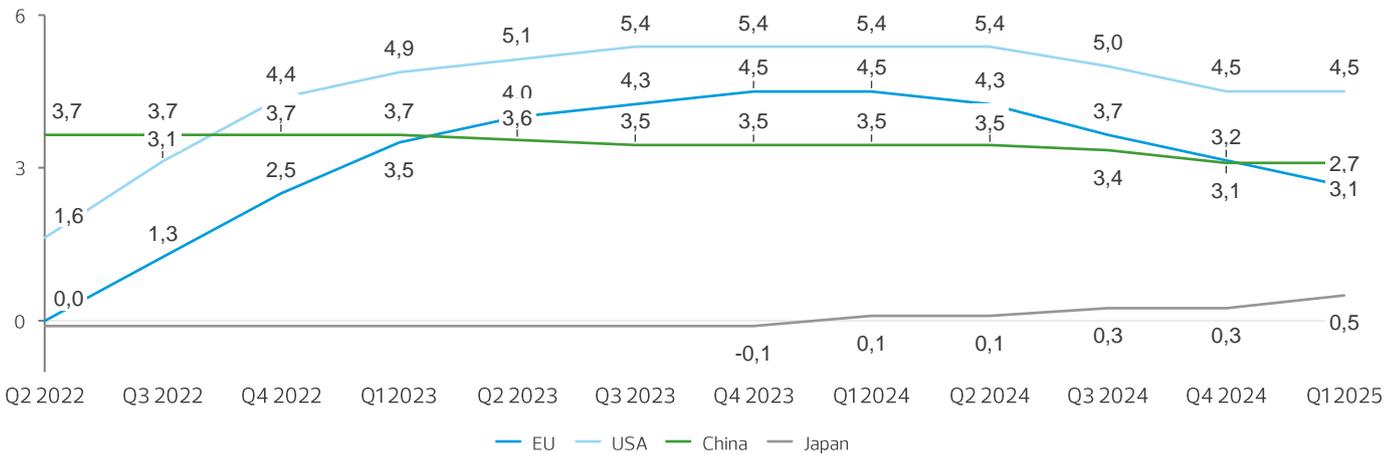


- Volkswagen stellt für 2024 mit >30% des gesamten Produktionsvolumens voraussichtlich den größten E-Fahrzeughersteller in Europa dar
- Deutsche bzw. europäische Marken mit Vormachtstellung im europäischen Markt, welche sich bis 2031 um rund 13 Prozentpunkten zurückentwickelt

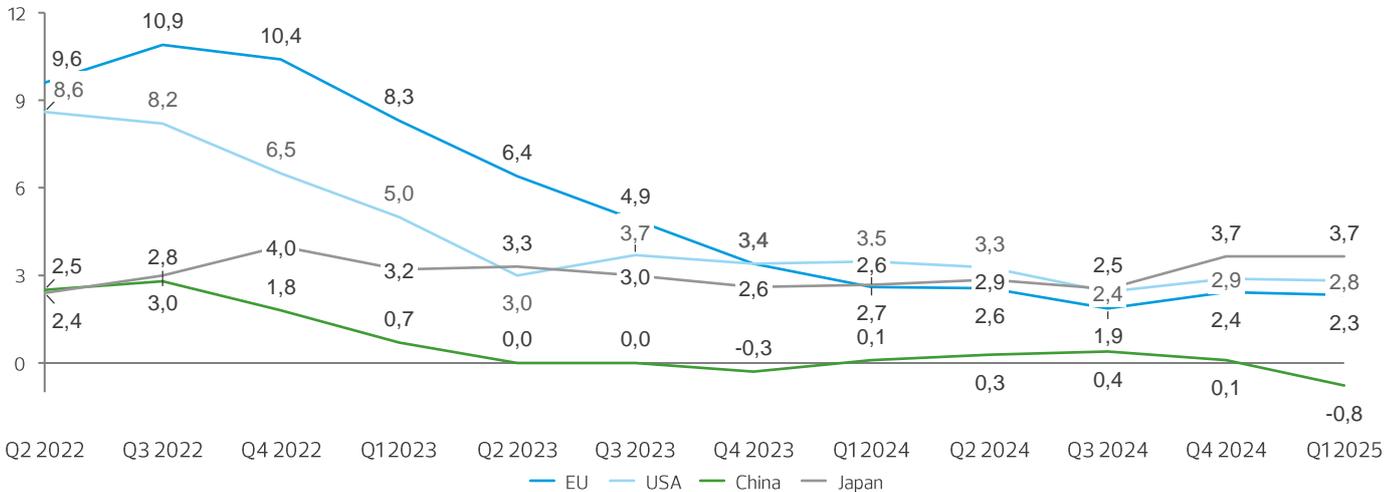
- Chinesische Marken haben sich im heimischen Markt mit rund 82% der produzierten E-Fahrzeuge in China als größter Produzent aufgestellt; Diversifizierung des Marktes bis 2031 mit einer Vielzahl an Herstellern
- Europäische Marken haben in Summe in 2024 nur einen Produktionsanteil von rund 5%; wachsende Tendenz auf ca. 7% in 2031 wird prognostiziert

# Leitzins sinkt lediglich in Europa weiterhin; Inflation bewegt sich zuletzt auf einem konstanten Niveau; China aktuell mit Deflation

Entwicklung Zinsniveau in ausgewählten Regionen [%]



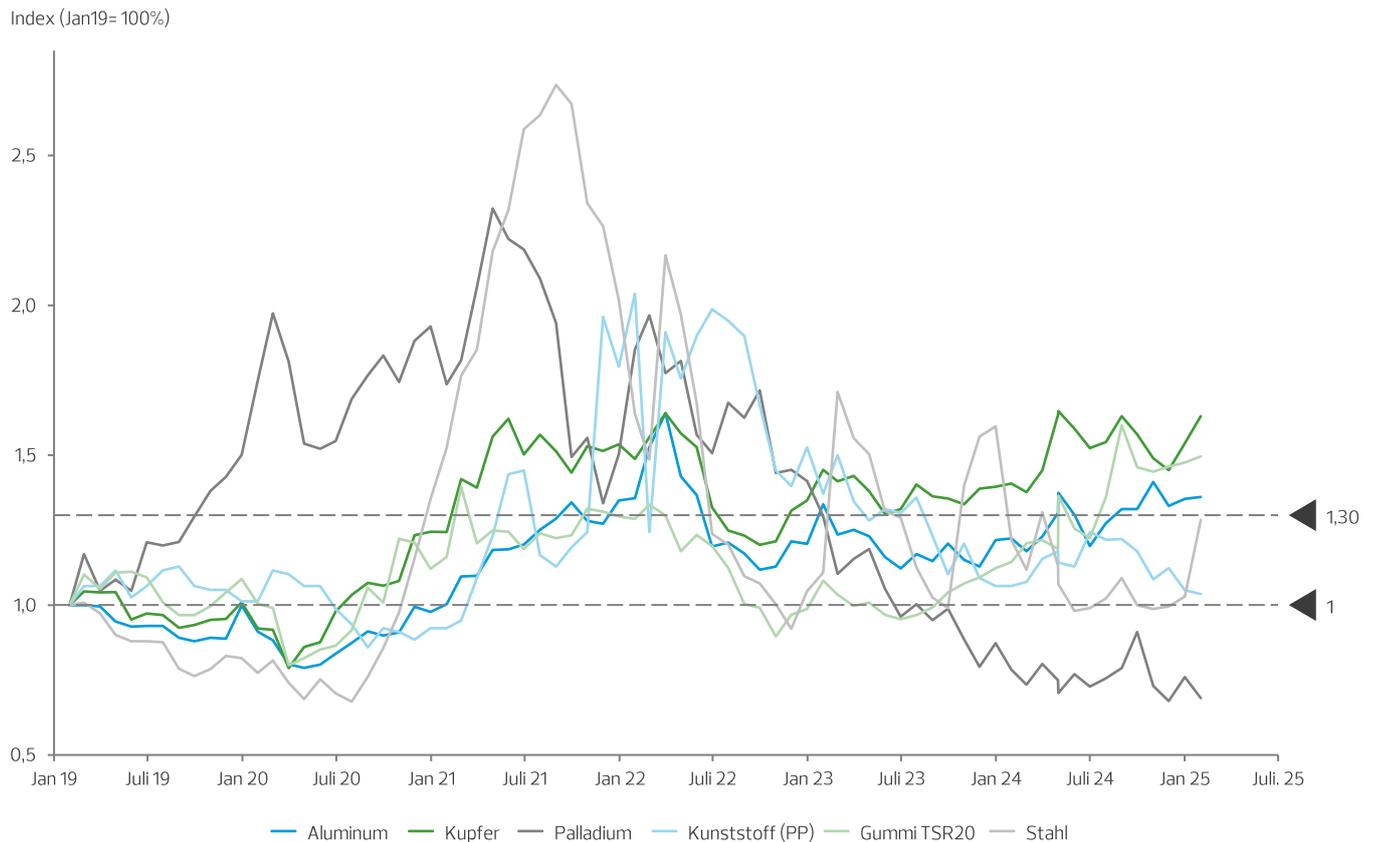
Entwicklung Inflation in ausgewählten Regionen [%]



- Trotz Zinssenkung und Rückgang der Inflation ist weiterhin kein Anstieg der Neuzulassungen erkennbar; gegenüber dem Vorjahr reduzieren sich die Neuzulassungen in den ersten zwei Monaten in 2025 um rund 20 Tsd. Stück (- 5%); bislang konnte kein wesentlicher Effekt auf die Finanzierungskonditionen von PKW festgestellt werden
- Senkung des Leitzinses in Europa könnte zu einer Verbesserung der Finanzierungskonditionen für die Zuliefererindustrie führen; Investitionen werden jedoch aufgrund der derzeitigen Sparprogramme der OEMs und der politischen Unsicherheiten weiterhin nur zögerlich getätigt

# Sinkende Palladium und Kunststoffpreise; langfristig ist mit einem starken Einfluss der Energiewende auf die Rohstoffmärkte zu rechnen

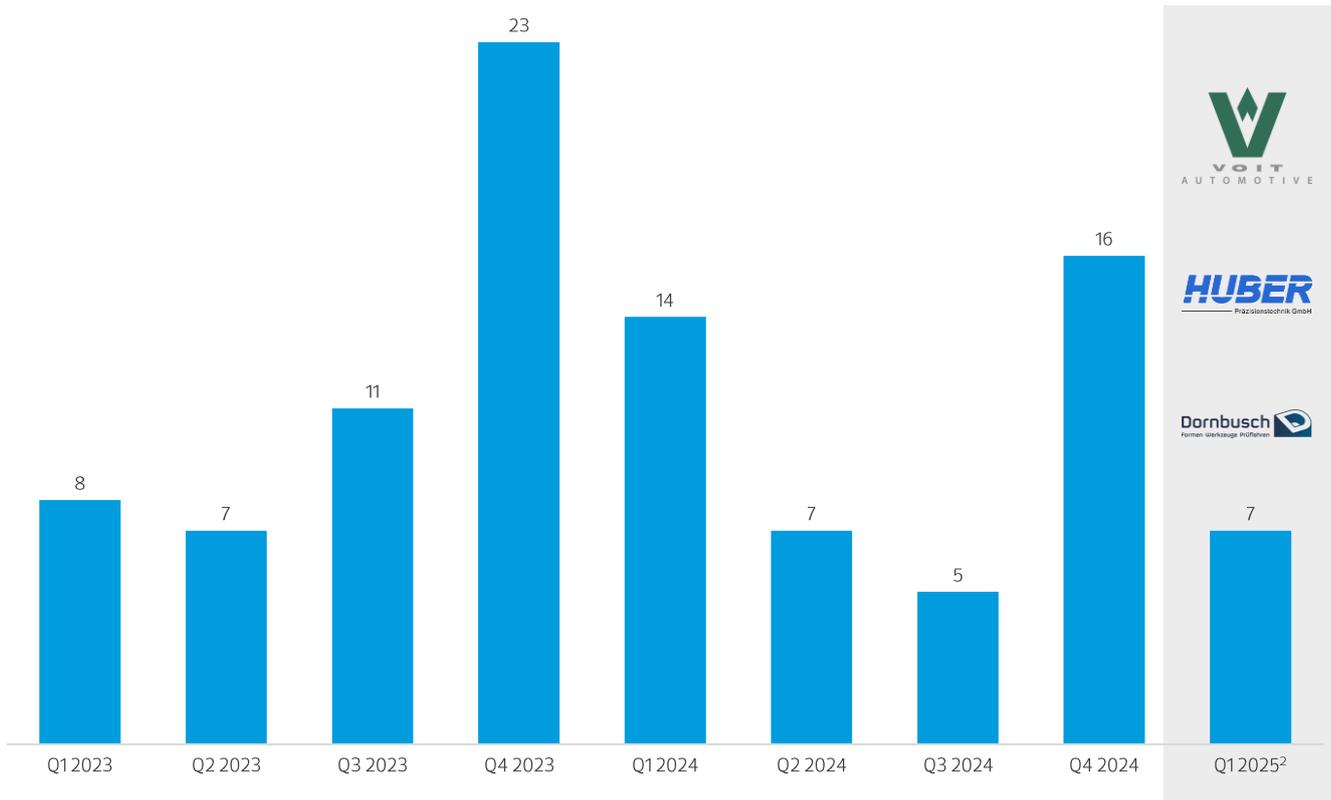
## Monatlicher Verlauf Automotive-relevanter Rohmaterialien (Jan 19 bis Feb 25)



- Nach einem Hoch in 2021 zeigt der Palladiumpreis einen deutlichen Rückgang; Grund sind eine gesunkene Nachfrage, Produktionsausweitungen sowie die vermehrte Nutzung von Substituten (insbesondere Platin)
- Analysten prognostizieren zukünftig leicht ansteigende Kupferpreise aufgrund der steigenden Relevanz in den Bereichen der Elektrofahrzeug-, Wind- und Solarindustrie, um die Energiewende zu vollziehen
- Kapazitätsanpassungen bei Großproduzenten, insbesondere in energieintensiven Regionen, sowie verbesserte Recyclingquoten führten zur aktuellen Stabilisierung der Preise für Aluminium
- Die Baukrise in China und der damit verbundene Nachfragerückgang belastet weiterhin die Eisenerzpreise und damit auch den Stahlpreis; langfristig gehen Experten jedoch von steigenden Preisen aus aufgrund der teuren Transformation hin zu „grünem Stahl“

# Deutlicher Anstieg der Insolvenzen Ende 2024 ersichtlich; Herausforderungen halten an; Anzahl der Insolvenzen im YTD unter Vorjahresniveau

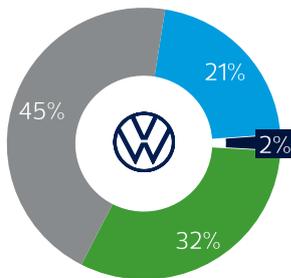
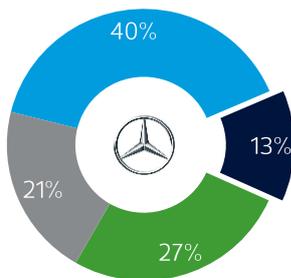
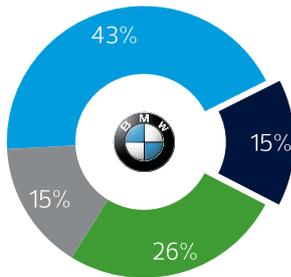
Insolvenzanträge von Automobilunternehmen und -zulieferern<sup>1</sup> Q1 2023 – YTD<sup>2</sup>



- Nach rückläufiger Entwicklung der Insolvenzen in der Automobilzuliefererbranche seit Q1 2024, ist im Q4 2024 ein deutlicher Anstieg ersichtlich; für das Jahr 2024 ergibt sich somit eine insgesamt leicht niedrigere Anzahl als im Vorjahr (42 Insolvenzen in 2024 vs. 49 in 2023) auf nach wie vor hohem Niveau
- Diese Entwicklung unterstreicht die weiterhin angespannte Lage und verdeutlicht, dass mittelständische Automobilzulieferer unverändert mit erheblichen Herausforderungen konfrontiert sind; darunter geringe Absatzzahlen, Konkurrenz aus China, Fachkräftemangel sowie gestiegene Refinanzierungskosten
- YTD bewegen sich die Insolvenzzahlen im Q1 2025 auf einem niedrigeren Niveau als im Jahr 2024; aufgrund der anhaltenden Herausforderungen besteht das Risiko, dass die Insolvenzanträge wieder ansteigen oder auf erhöhtem Niveau verharren

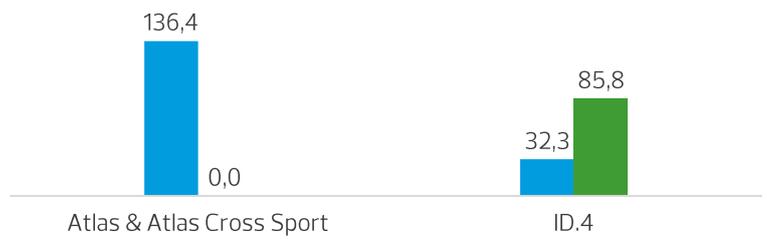
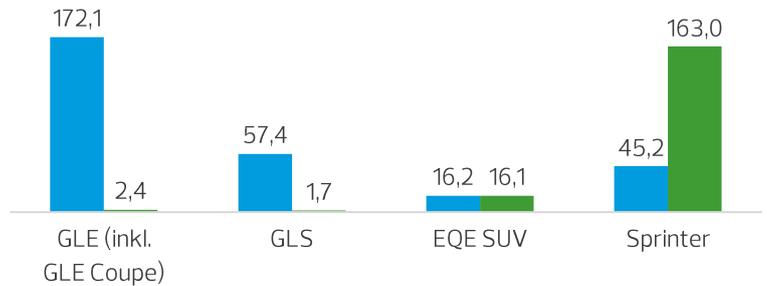
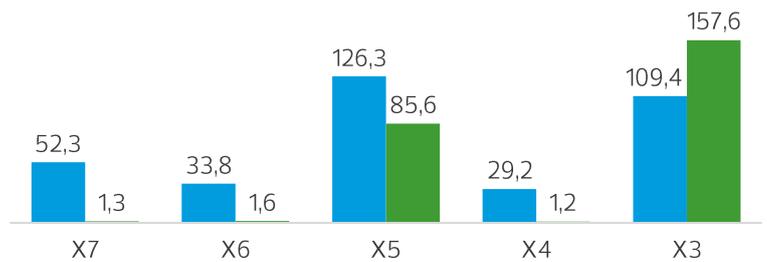
# BMW und Mercedes produzieren per 2025 zu 15% bzw. 13% in den USA – die Modelle X7 u. X6 sowie GLE u. GLS werden nahezu exklusiv in den USA gefertigt

Produktionsverteilung deutscher OEMs nach Region – Forecast 2025



■ Deutschland    ■ China  
■ USA            ■ Übrige Regionen

US-Produktion deutscher OEMs nach Modell im Vergleich zu weiteren Produktionsstandorten des jew. Modells (in Tsd. Stück)<sup>1)</sup>



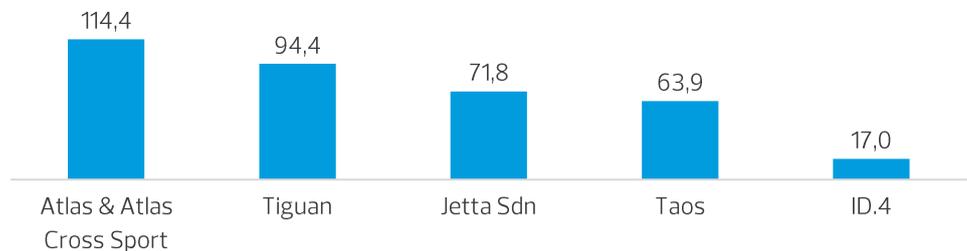
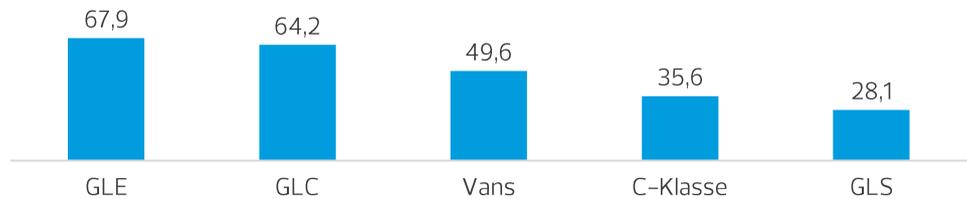
■ Produktion in den USA  
■ Weitere Produktionsstandorte

- Die Produktion von BMW und Mercedes per Forecast für 2025 findet zu einem substantiellen Teil (15% bzw. 13%) in den USA statt, wohingegen VW deutlich weniger abhängig von seiner US-Fertigung ist (2% d. Produktionsvolumens)
- Bei BMW werden die SUVs in den USA gefertigt. Der X3 wird ebenfalls in China und Südafrika und der X5 in China produziert, für den X6 und X7 gibt es allerdings keinen relevanten alternativen Produktionsstandort
- Die US-Fertigung von Mercedes entfällt insbes. auf GLE und GLS, welche an keinem weiteren Standort außer den USA in wes. Maße produziert werden. Die Produktion des Sptinters ist durch die deutsche Produktion weniger abhängig von den USA
- VW produziert in den USA exklusiv den Atlas sowie Atlas Cross Sport für den heimischen amerikanischen Markt. Der ID.4 wird neben der Produktion in den USA in hoher Stückzahl auch in Deutschland gefertigt

<sup>1)</sup> Berücksichtigung der in den USA produzierten Modelle mit Produktionsforecast für 2025 >10 Tsd. Stück  
 Quelle: IHS Markit Light Vehicle Engine Forecast: Engine Production (Stand 1/2025)

# Effekte durch Importzölle auf die deutschen OEMs bleiben abzuwarten; Großteil der in den USA verkauften PKW werden bereits vor Ort produziert

Verkaufszahlen deutscher OEMs in den USA <sup>1</sup> in 2024 sowie die Top 5 Modelle (in Tsd. Stück)



- Alle betrachteten OEMs produzieren ihr meistverkauftes Modell bereits in den USA. BMW produziert im Wesentlichen SUVs in den USA und kann mit den produzierten Mengen die in den Top 5 enthaltenen SUV-Modelle abdecken. Mercedes produziert sowohl den GLE, Vans als auch den GLS in den USA, während VW lediglich die Atlas und Atlas Cross Sport sowie ID.4 Modelle in den USA produziert.
- Die am 26.03.2025 bekanntgegebenen Zölle in Höhe von 25% könnten verschiedene Auswirkungen haben. Während es zu Verlagerungen von Produktionskapazitäten kommen könnte, ist ein Absatzrückgang nicht auszuschließen.
- Für Zulieferer könnten die Zölle direkte sowie indirekte Folgen nach sich ziehen. Zum einen könnte die Nachfrage nach Teilen für die dargestellten Modelle aufgrund eines geringeren Absatzes zurückgehen. Zum anderen könnten es aufgrund der Verlagerung von Produktionskapazitäten sowie eines verstärkten lokalen Einkaufs zur Vermeidung von Zöllen zu einem Nachfragerückgang führen.

<sup>1</sup>) BMW of North America (inkl. Mini); Mercedes-Benz USA; Volkswagen of America  
Quelle: Veröffentlichungen auf Firmenwebsites

## RSM Ebner Stolz Management Consultants

- Als Teil von RSM Ebner Stolz zählen wir zu den bedeutendsten deutschen Unternehmensberatungen mit einem kontinuierlich starken Wachstum.
- Unsere Kunden investieren in kompatible Branchenkenner und Situationsspezialisten, die spürbare Veränderungen bewirken und vor Ort oder auch aktuell „remote“ mit dem Management eng zusammenarbeiten.
- Die standortunabhängig eingesetzten mehr als 150 Unternehmensberater haben ihre Büros in Hamburg, Köln, Frankfurt, Stuttgart und München.
- Unsere mehr als 2.400 Kollegen der Wirtschaftsprüfung- sowie Steuer- und Rechtsberatung sitzen an insgesamt 14 Standorten in ganz Deutschland.
- Gehen Sie gerne auf unsere Ansprechpartner bei RSM Ebner Stolz zu. Wir beantworten Ihnen Ihre individuellen Fragen.

### Ihre Ansprechpartner



**Markus Mühlenbruch**  
Partner  
+49 173 3022391  
markus.muehlenbruch@  
ebnerstolz.de



**Marcus Losch**  
Partner, Automotive, Frankfurt  
+49 172 7161985  
marcus.losch@ebnerstolz.de



**Marius Mayer**  
Senior Manager  
+49 173 7460196  
marius.mayer@ebnerstolz.de



**Sebastian Theis**  
Manager  
+49 152 22540119  
sebastian.theis@ebnerstolz.de

Weitere Informationen zu dem Thema E-Mobilität finden Sie zudem in unserer Studie „Automobilindustrie im Krisenmodus: Quo vadis Elektromobilität – die chinesische Herausforderung?“ unter diesem [Link](#).

Unsere diesjährigen Automotive Conference findet am 9. Oktober 2025 im Mercedes-Benz Museum in Stuttgart statt. Die entsprechenden Einladungen werden Ihnen frühzeitig zugesendet.

**RSM Ebner Stolz  
Management Consultants GmbH**

Kronenstraße 30  
70174 Stuttgart  
Tel. +49 711 2049-0  
Fax +49 711 2049-1333  
info@ebnerstolz.de

RSM Ebner Stolz ist Mitglied des RSM-Netzwerks und firmiert als RSM. RSM ist der Handelsname, der von den Mitgliedern des RSM-Netzwerks verwendet wird. Jedes Mitglied des RSM-Netzwerks ist eine unabhängige Wirtschaftsprüfungs-, Steuerberatungs- und Unternehmensberatungsgesellschaft, die jeweils eigenständig tätig ist. Das RSM-Netzwerk selbst ist keine eigenständige juristische Person in irgendeiner Rechtsordnung.

Das RSM-Netzwerk wird von RSM International Limited verwaltet, einem in England und Wales eingetragenen Unternehmen (Unternehmensnummer 4040598) mit Sitz in 50 Cannon Street, London EC4N 6JJ.

Die Marke und das Warenzeichen RSM sowie andere von den Mitgliedern des Netzwerks genutzte geistige Eigentumsrechte sind Eigentum der RSM International Association, einem Verein nach Artikel 60 ff. des Schweizerischen Zivilgesetzbuches mit Sitz in Zug.