

Automobil-Insight 2025



Ein Jahr des Wandels, technologischer Fortschritte
und großer Bewährungsproben

Während Elektromobilität und Digitalisierung weiter voranschreiten, sieht sich die Automobilindustrie mit neuen Herausforderungen konfrontiert: geopolitische Verschiebungen, zunehmender globaler Wettbewerb und weiter bestehender Aufholbedarf mit Blick auf den Industriestandort Deutschland. Unser Rückblick fasst die wichtigsten Entwicklungen des Jahres 2025 zusammen.

Vorwort

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Leserinnen und Leser,

die Rahmenbedingungen für unsere Wirtschaft verändern sich derzeit schneller und grundlegender als seit vielen Jahren. 2025 war ein Jahr der Zuspitzung, ein Trend, der sich 2026 fortsetzt. Der globale Wettbewerb nimmt an Härte zu, geopolitische Spannungen und Abgrenzungen prägen Märkte und Lieferketten – und zugleich bleibt die wirtschaftliche Dynamik in Deutschland und Europa hinter den Erwartungen zurück. Die Standortkrise ist damit nicht nur festgefahrene Realität, sondern entwickelt sich weiter. Die Ursachen der mangelnden internationalen Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands und Europas sind dabei offensichtlich.

All das trifft auf ein Umfeld, in dem die öffentlichen Ausgaben deutlich schneller wachsen als die Wirtschaftsleistung – die Tragfähigkeit unseres wirtschaftlichen Modells steht damit zur Debatte. Durch diese Entwicklungen wächst der Handlungsdruck, wirtschaftspolitische Prioritäten klarer zu setzen und Wachstum wieder stärker in den Mittelpunkt zu rücken. Nur wenn Wachstum und Klimaschutz positiv miteinander verbunden werden, können Wohlstand, Arbeitsplätze und gesellschaftliche Akzeptanz gesichert werden.

Die Herausforderungen betreffen insbesondere den industriellen Mittelstand – das Rückgrat unserer Wertschöpfung. Hohe Energiepreise, wachsende Bürokratie, steigende Abgaben, schwierige Finanzierungsbedingungen und regulatorische Unsicherheiten belasten Investitionen und Innovationen. Für viele Unternehmen geht es längst nicht mehr nur um Wettbewerbsfähigkeit im globalen Vergleich, sondern um die Frage, ob und wo künftig noch investiert wird. Die zentrale Herausforderung bleibt daher auch 2026 die strukturelle Stärkung des Standorts: durch verlässliche Rahmenbedingungen, gezielte Entlastungen und eine klare industriepolitische Ausrichtung, die Planungssicherheit schafft und Investitionen wieder attraktiver macht.

Auch auf europäischer Ebene zeigt sich: Der notwendige Kurswechsel in der Standortpolitik ist bislang nur in Ansätzen erkennbar. Die Europäische Kommission



hatte 2025 mehrfach betont, dass Klimaschutz, Innovation und industrielle Wettbewerbsfähigkeit gemeinsam gedacht werden müssen. Vom Strategiedialog über den Automotive Action Plan bis hin zum Automotive Package wurden zwar erste Schritte eingeleitet – ein umfassender Wandel und notwendige Korrekturen bleiben jedoch bislang aus. Entscheidend wird nun sein, ob es gelingt, diese Ansätze konsequent in wirksame Maßnahmen zu überführen und regulatorische Belastungen spürbar zu reduzieren.

Europa muss jetzt entschlossen handeln. Denn im globalen Wettbewerb entscheiden Tempo, Investitionsbedingungen und Technologieoffenheit zunehmend darüber, wo Wertschöpfung entsteht – und damit auch über Wohlstand und Wachstum. Gleichzeitig geht es darum, den industriellen Kern in Europa zu sichern und neue Wertschöpfung aufzubauen – insbesondere in strategisch wichtigen Zukunftstechnologien.

In einer zunehmend fragmentierten Weltwirtschaft sind offene Märkte und verlässliche Partnerschaften keine Selbstverständlichkeit mehr. Für die exportorientierte Automobilindustrie ist das von zentraler Bedeutung: Rund 70 Prozent der Arbeitsplätze sind direkt oder indirekt mit dem Export verbunden. Durch diese Stärke, die es zu sichern gilt, werden in vielen Regionen Deutschlands Arbeitsplätze gesichert. Gerade in Zeiten zunehmender Abschottung ist ein klares Bekenntnis zu offenen Märkten daher wichtiger denn je.

Dies gilt auch für das Verhältnis zu China. Der Markt bietet weiterhin erhebliche Chancen – insbesondere im Bereich neuer Technologien und wachsender Nachfrage. Gleichzeitig nehmen Risiken zu: geopolitische Spannungen, regulatorische Eingriffe und ein intensiver werdender Wettbewerb prägen das Umfeld. Unternehmen müssen ihre Strategien daher noch stärker diversifizieren, Risiken absichern und ihre globale Aufstellung weiterentwickeln.

Auch die transatlantischen Beziehungen standen 2025 vor neuen Herausforderungen. Die USA bleiben ein zentraler Partner – wirtschaftlich wie politisch. Gleichzeitig führen protektionistische Tendenzen und industriepolitische Maßnahmen zu neuen Spannungen im Handel. Umso wichtiger ist es, die transatlantische Zusammenarbeit weiterzuentwickeln und faire Wettbewerbsbedingungen zu sichern. Eine enge Abstimmung bei zentralen Zukunftstechnologien und Industriestandards wird dabei zunehmend an Bedeutung gewinnen.

Die Transformation der Branche zeigt sich in allen Bereichen – bei Pkw-Herstellern, bei Zulieferern und im Nutzfahrzeugsegment sowie bei Anhängern, Aufbauten und Bussen. Während die Hersteller ihre Produktportfolios grundlegend neu ausrichten, stehen insbesondere die Zulieferer vor tiefgreifenden strukturellen Anpassungen ihrer Geschäftsmodelle. Im Nutzfahrzeugbereich kommen zusätzliche Anforderungen durch Logistik, Infrastruktur und Betriebskosten hinzu. Diese unterschiedlichen Ausgangslagen machen deutlich: Die Transformation verläuft nicht einheitlich, sondern erfordert differenzierte Lösungen und gezielte politische Unterstützung für alle Teile der Wertschöpfungskette.

Gleichzeitig wird in allen Bereichen intensiv an Lösungen gearbeitet. Unternehmen investieren in neue Technologien, optimieren Prozesse und erschließen neue Geschäftsfelder. Dieser Transformationsprozess wird durch den VDA und seine Mitgliedsunternehmen aktiv begleitet – im Dialog mit der neuen Bundesregierung ebenso wie auf europäischer Ebene. Ziel ist es, die Transformation auf dem Weg zur klimaneutralen und digitalen Mobilität erfolgreich zu gestalten und gleichzeitig industrielle Stärke und Beschäftigung zu sichern. Die Zahlen unterstreichen die Dimension dieser Entwicklung: Von 2019 bis 2025 mussten Automobilzu-

lieferer in Deutschland rund 74.000 Arbeitsplätze abbauen – das entspricht etwa 24 Prozent der Beschäftigten in diesem Bereich. Insgesamt ist die Beschäftigung in der Branche 2025 gegenüber dem Vorjahr um 2 Prozent auf 5,43 Millionen zurückgegangen. Damit sind allein in diesem Jahr über 110.000 Arbeitsplätze verloren gegangen. Diese Entwicklung zeigt, wie tiefgreifend der Strukturwandel bereits heute wirkt – und wie wichtig es ist, ihn aktiv zu gestalten.

Die Unternehmen investieren in beispiellosem Umfang in die Zukunft: Von 2025 bis 2029 fließen rund 320 Milliarden Euro in Forschung und Entwicklung. Ergänzt wird dies durch etwa 220 Milliarden Euro an Sachinvestitionen – insbesondere in neue Fabriken sowie in den Umbau und die Modernisierung bestehender Standorte. Diese Investitionen sind ein klares Bekenntnis zur Transformation und zur industriellen Zukunft – sie brauchen jedoch die richtigen politischen Rahmenbedingungen, um ihre volle Wirkung entfalten zu können.

Ein zentraler politischer Rahmen für diese Transformation bleibt die CO₂-Flottenregulierung für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge. Das im Dezember 2025 vorgestellte Automotive Package bleibt hinter den Erwartungen zurück. Jetzt kommt es darauf an, die richtigen Weichen zu stellen: Flexibilisierungen für die Zielerreichung bis 2030, eine Anpassung des 2035-Ziels auf minus 90 Prozent sowie ein stärkerer Fokus auch auf erneuerbare Kraftstoffe sind notwendig. Ebenso braucht es im weiteren politischen Prozess Anpassungen bei PHEVs und EREVs – insbesondere eine Aussetzung der Verschärfung des Utility Factors. Auch das Review der Flottenregulierung für schwere Nutzfahrzeuge sollte vorgezogen werden, um Planungssicherheit zu schaffen und Investitionen zu ermöglichen.

Der Hochlauf der Elektromobilität setzt sich unternommen fort: Im Jahr 2025 waren bereits 40 Prozent der in Deutschland produzierten Fahrzeuge elektrisch. Gleichzeitig wird deutlich, dass der Erfolg der Transformation entscheidend von den richtigen Rahmenbedingungen abhängt – von Infrastruktur über Energiepreise bis hin zu regulatorischer Verlässlichkeit. Nur wenn Angebot und Nachfrage gleichermaßen gestärkt werden, kann die Transformation nachhaltig gelingen.

Bei all diesen Veränderungen bleibt eines konstant: die zentrale Rolle der Automobilindustrie für Wertschöpfung, Beschäftigung und gesellschaftlichen Wohlstand. Hunderttausende Arbeitsplätze, ganze Regionen und vielfältige industrielle Netzwerke sind eng mit ihr verbunden. Die Autoindustrie hält das Land, seine Logistik und seine Menschen mobil.

Deutschland und Europa stehen an einem Wendepunkt. Die Entscheidungen, die heute getroffen werden, bestimmen die Position im globalen Wettbewerb der kommenden Jahrzehnte. Es gilt, wieder stärker zu gestalten – mit Selbstbewusstsein, klaren Prioritäten und einem gemeinsamen Verständnis von wirtschaftlicher Stärke. Die deutsche Automobilindustrie ist bereit, diesen Weg zu gehen. Sie investiert, sie transformiert sich – und sie übernimmt Verantwortung.

Dieser Jahresbericht gibt Ihnen einen umfassenden Einblick in die zentralen Entwicklungen des Jahres 2025 und wirft den Blick ebenso auf das Jahr 2026. Er zeigt Herausforderungen auf, benennt Chancen und macht deutlich, welchen Beitrag die Branche zur Gestaltung von Zukunft, Wohlstand und nachhaltiger Mobilität leistet.

Ich wünsche Ihnen eine interessante und erkenntnisreiche Lektüre.

Ihre



Hildegard Müller



Inhalt

1. Themen, die in 2025 bewegten	9
Standortkrise hält an – Staatsausgaben wachsen deutlich schneller als die Wirtschaft	10
Mittelstand braucht Entlastung: Standortschwäche bleibt größte Herausforderung	19
Europas Standortagenda 2025: Notweniger Kurswechsel steht weiter aus	22
Bedeutung von Freihandel und Partnerschaften in geopolitisch unsicheren Zeiten	25
China: Marktchancen, Risiken und globale Wettbewerbsdynamik	31
Transatlantische Zusammenarbeit und Herausforderungen	34
Technologieoffenheit für den Erfolg der klimaneutralen Mobilität	37
Elektromobilität 2025: Hochlauf gewinnt an Dynamik – Infrastruktur, Ladepreise und verlässliche Förderbedingungen entscheidend	41
Innovation durch offene Zusammenarbeit: Open Source Software als Schlüsselement für Geschwindigkeit, Effizienz und Erfolg	47
Digitalisierung in der Automobilindustrie: Sicherheit, Daten und Innovation im Fokus	49
Bedeutung von Nutzfahrzeugen, Anhängern und Aufbauten für Güterverkehr und Logistik	51
Verkehrsprognose 2040: Bedeutungszuwachs für Güterverkehr (Nfz) und urbane Mobilitätskonzepte	57
2. Wirtschaftsleistung und Märkte	61
Das Automobiljahr 2025	62
Deutschland	63
Asien	67
Europa	71
Amerika	74
Elektromobilität im internationalen Vergleich	79
Entwicklung der Auslandsproduktion und der Exporte der deutschen Automobilindustrie	80
Arbeitskosten in der internationalen Automobilindustrie	87
3. Forschung und Innovation	89
Forschungsprojekte für die Mobilität der Zukunft	90
Normung und Regelwerke der Automobilindustrie in 2025	93

4. VDA-Veranstaltungen 2025: Austausch, Impulse und Dialog	95
Dialogformate 2025: MINS, Logistik Kongress, Mittelstandstag, Parteitagsstände und Frühjahrsempfang	96
Innovations- und Startup-Programme: Future Tech Day	103
5. Erfolg in München: IAA MOBILITY 2025	105
6. Qualitätsmanagement	111



Themen, die in 2025 bewegten

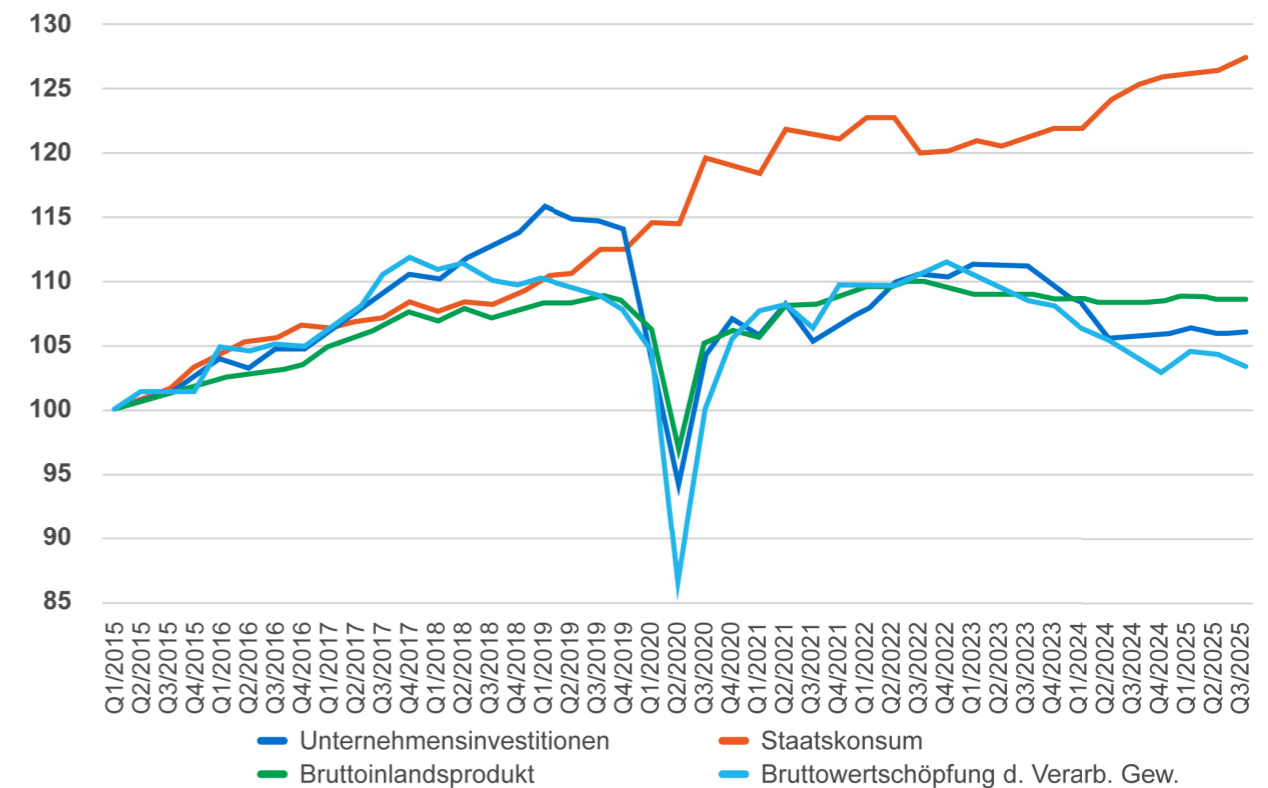
Kapitel 1

Standortkrise hält an – Staatsausgaben wachsen deutlich schneller als die Wirtschaft

Der Wirtschaftsstandort Deutschland steht seit einigen Jahren zunehmend unter Druck. Hohe Energiepreise, wachsende Bürokratie sowie steigende Abgaben beeinträchtigen die internationale Wettbewerbsfähigkeit des Industriestandorts deutlich. Dadurch verschlechtern sich die Rahmenbedingungen für Unternehmen. In der Folge müssen viele Unternehmen Investitionen verstärkt ins Ausland verlagern, während Investitionen und Beschäftigung am Standort Deutschland zunehmend unter Druck geraten. Das deutsche Bruttoinlandsprodukt (BIP) ist im Jahr 2025 nur um kaum merkliche 0,2 Prozent gewachsen. Es lag Ende 2025 auf dem gleichen Niveau wie im dritten Quartal 2019. In diesem Zeitraum stagnierte die Wirtschaft. Das verarbeitende Gewerbe beeinflusst die BIP-Entwicklung negativ.

Zwischen dem vierten Quartal 2017 und dem dritten Quartal 2025 ist die Bruttowertschöpfung des verarbeitenden Gewerbes um rund 8 Prozent geschrumpft. Der Dienstleistungssektor, der vielfach an den direkten Kontakt mit seiner nahräumlichen Kundschaft gebunden und damit dem internationalen Standortwettbewerb weniger stark ausgesetzt ist, wuchs im gleichen Zeitraum um 8 Prozent. Auch die Unternehmensinvestitionen zeigen ein klares Bild: Nach dem Einbruch infolge der Coronakrise kam es lediglich zu einer kurzen Erholung, der eine langjährige Stagnationsphase folgte. Demgegenüber zeigt der Staatskonsum – insbesondere in den Bereichen soziale Sicherung, Verwaltung sowie Bildungs- und Gesundheitswesen – eine ausgeprägt dynamische Entwicklung und liegt mittlerweile um 17 Prozent über dem Niveau vom vierten Quartal 2017.

BIP stagniert – Verarbeitendes Gewerbe im Sinkflug – Staatskonsum steigt rasant

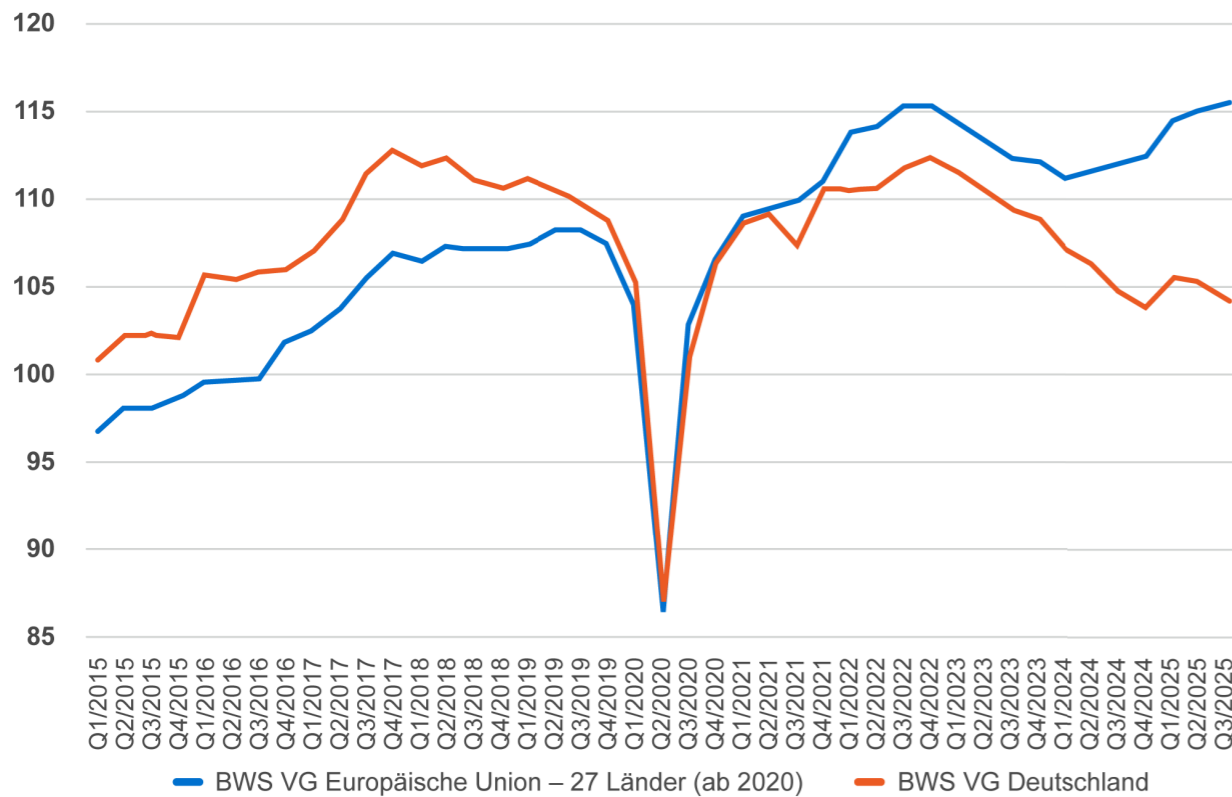


Quelle: Statistisches Bundesamt, IfW Kiel

Für das Jahr 2026 erwartet der Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung ein BIP-Wachstum von 0,9 Prozent. Ein Drittel davon, also 0,3 Prozentpunkte geht zudem auf den rein kalendarischen Effekt zurück, wonach das Jahr 2026 zwei Arbeitstage mehr aufweist als das Jahr 2025. Weitere 0,3 Prozentpunkte davon gehen laut Sachverständigenrat auf die zusätzlichen öffentlichen Ausgaben aus dem Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität und auf die Bereichsausnahme für Verteidigungsausgaben zurück. Abzüglich dieser Sondereffekte verbleibt also ein BIP-Wachstum von nur 0,3 Prozent, was auf die wirtschaftliche Grunddynamik zurückzuführen ist.

Gegenüber dem EU-Durchschnitt zeigt sich ein fortschreitender Rückgang der Bruttowertschöpfung des verarbeitenden Gewerbes in Deutschland. Weil Deutschland mehr als 24 Prozent der EU-Gesamtwerte ausmacht, schlägt seine schwache Entwicklung stark auf den EU-Durchschnitt durch. Dadurch erscheint die Entwicklung der übrigen Mitgliedstaaten weniger positiv, als sie tatsächlich ist. Die Krise der deutschen Industrie manifestiert sich unter anderem in einem anhaltenden Verlust von Exportmarktanteilen. Seit 2017 ist ein kontinuierlicher Rückgang zu beobachten, der sich seit 2021 deutlich beschleunigt hat.

Bruttowertschöpfung des Verarbeitenden Gewerbes fällt gegenüber EU-Durchschnitt immer weiter zurück



Quelle: Eurostat

Deutsche Industrie fällt gegenüber dem EU-Durchschnitt immer weiter zurück

Die anhaltende Krise des Standorts ist jedoch kein EU-weites und kein globales, sondern vor allem ein deutsches Phänomen. Wie der Sachverständigenrat feststellt, „expandiert die Industrieproduktion andernorts, insbesondere in den Schwellenländern, kräftig“.

Laut einer Analyse der Deutschen Bundesbank (Juli 2025) lassen sich rund 80 Prozent dieses Verlustes auf technologische Aufholprozesse der Wettbewerber sowie auf eine im internationalen Vergleich ungünstige Kostenentwicklung in Deutschland zurückführen.

Besonders relevant ist dabei der zunehmende Wettbewerbsdruck durch China, dessen Exportdynamik die Unternehmen der etablierten Industrieländer¹ verstärkt herausfordert. Der Wettbewerbsverlust Deutschlands beschränkt sich jedoch nicht allein auf diesen Akteur.

Wie die regelmäßige Befragung der deutschen Industrieunternehmen durch das ifo-Institut zeigt, ist der Anteil der Unternehmen, die von einem Rückgang ihrer Wettbewerbsfähigkeit gegenüber anderen Ländern außerhalb und innerhalb der EU berichten, seit 2017 tendenziell immer weiter angestiegen. Laut der Januarumfrage 2026 meldeten 31,2 Prozent der Unternehmen eine Verschlechterung ihrer Wettbewerbsfähigkeit gegenüber Ländern außerhalb der EU in den vergangenen drei Monaten. Gegenüber Wettbewerbern aus anderen EU-Ländern lag dieser Anteil bei 17,2 Prozent. Hinsichtlich der Verschlechterung der allgemeinen Wettbewerbsposition weist die Bundesbank in ihrer Analyse darauf hin, dass sich in den letzten Jahren mehrere wichtige Wettbewerbsparameter deutlich zuungunsten von Deutschland gegenüber anderen Ländern verändert haben: Sie hebt hierzu insbesondere die Lohnstückkosten hervor sowie die Energiepreise und die Belastung der Unternehmen durch Regulierung. Dieser Befund korrespondiert mit den Ergebnissen von internationalen Standortrankings:

- Im „World Competitiveness Ranking“ des „International Institute for Management Development“ (IMD) hat sich Deutschland im Vergleich mit 66 anderen Volkswirtschaften seit 2022 von Platz 15 auf Platz 19 (2025) verschlechtert.
- Im ZEW-Länderindex ist Deutschland seit 2018 im Vergleich zu den 20 anderen wichtigsten Industrienationen¹ von Platz 15 auf Platz 17 im Jahr 2024 zurückgefallen.
- Die Analyse „Business Destination Germany“ von KPMG bewertet die Standortqualität Deutschlands relativ zur EU als Ganzes auf einer Skala von -10 Indexpunkten (Schlusslicht im EU-Vergleich) bis +10 Indexpunkten (Spitze im EU-Vergleich). Dabei hat sich Deutschland seit der ersten Erhebung im Jahr 2017 von einem Wert von +3,1 Indexpunkten auf +1,2 Indexpunkte (2023) verschlechtert. Es ist im Mittelfeld also noch weiter abgerutscht und befindet sich nur noch knapp oberhalb des EU-Durchschnitts.

- Bei der DIHK-Standortanalyse von 2023, die auf einer Befragung von Unternehmen aus dem „Netzwerk Industrie“ basiert, ergab sich bei der Schulnotenvergabe über alle Standortfaktoren eine durchschnittliche Benotung von 4,0 (ausreichend). 2014 wurde noch die Durchschnittsnote 3,2 vergeben.
- Auch über 70 Prozent der im Oktober 2023 vom ifo-Institut im Rahmen des „Economic Experts Survey“ zur Standortqualität befragten deutschen Experten gaben an, dass sich der Standort innerhalb der letzten 10 Jahre ihrer Einschätzung nach verschlechtert habe. Die Standortattraktivität Deutschlands für nationale Unternehmen erhielt nur 60 bis 70 von 100 möglichen Punkten, die für internationale Unternehmen sogar nur 40 bis 50 Punkte.

Die Bewertungen zeichnen ein konsistentes Bild der Standortsschwächen Deutschlands: Im Vordergrund stehen Bürokratie und Regulierung, eine hohe Steuerbelastung sowie Arbeitskosten und Fachkräftemangel.

Ergänzend werden Energie- und Ressourcenprobleme sowie Rückstände bei der Digitalisierung hervorgehoben. Die Lohnstückkosten des verarbeitenden Gewerbes liegen in Deutschland nach einer Untersuchung des IW Köln bei 15 Prozent über dem durchschnittlichen Niveau aller anderen Euro-Länder (Jahr 2024). Nimmt man bei dem Vergleich noch weitere wichtige Industrieländer hinzu, wie z. B. Japan, USA, UK und Kanada so liegen die Lohnstückkosten des verarbeitenden Gewerbes in Deutschland sogar bei 22 Prozent über dem Durchschnitt all dieser Länder (Euraum ohne Deutschland plus die weiteren wichtigsten Industrieländer¹ ohne China).

Dass Bürokratie, Steuern und Strompreise die Hauptprobleme des Standortes Deutschland sind, finden auch die mittelständischen Unternehmen der Automobilindustrie, die vom VDA halbjährlich zu ihrer wirtschaftlichen Lage befragt werden. In der Umfrage von Januar 2026 gaben 84 Prozent (Bürokratie), bzw. 64 Prozent (Steuern und Abgaben) und knapp 48 Prozent (Strompreise) der Unternehmen an, dass die genannten Faktoren eine wirtschaftliche Belastung darstellen.

¹ Die Auswahl der wichtigsten Industrieländer umfasst: USA, Japan, China, Frankreich, Großbritannien, Italien, Spanien, Niederlande, Schweiz, Schweden, Südkorea, Kanada, Australien, Mexiko, Brasilien, Indien, Polen, Tschechien, Ungarn und Türkei.

Ausmaß des Beschäftigungsabbaus ist alarmierend

Die strukturellen und konjunkturellen Belastungen des verarbeitenden Gewerbes schlagen sich inzwischen auch in einem deutlichen Rückgang der Beschäftigung nieder. Gegenüber dem Vorjahr ist die Beschäftigung in 2025 um 2 Prozent zurückgegangen, auf 5,43 Mio. Beschäftigte. Damit sind im Jahr 2025 über 110.000 Arbeitsplätze verloren gegangen. Zwar gab es schon ähnlich starke Beschäftigungsrückgänge, z. B. im Coronajahr 2020, als die Produktion pandemiebedingt über viele Wochen hinweg fast eingestellt wurde oder in der globalen Wirtschafts- und Finanzkrise 2009/2010. Allerdings handelte es sich hierbei um vorübergehende Sondereffekte, die die ganze Welt betrafen und die Beschäftigung nahm im Folgejahr wieder zu. Der derzeitige Beschäftigungsrückgang ist ein Alarmsignal, weil er auf eine anhaltende und sich verfestigende Standortkrise in Deutschland hinweist. Seit 2019 sind im verarbeitenden Gewerbe über 244.000 Arbeitsplätze verloren gegangen.

In der Automobilindustrie ist der prozentuale Beschäftigungsrückgang nochmal deutlich gravierender als im verarbeitenden Gewerbe. In 2025 sank die Zahl der Beschäftigten in der Automobilindustrie um über 6 Prozent, gegenüber dem Vorjahr auf 725 Tsd. Beschäftigte. Seit der Beschäftigungsspitze im Jahr 2018 mit 834 Tsd. Beschäftigten ist das Volumen um über 13 Prozent gesunken.

Hintergrund hierfür ist die doppelte Belastung der Automobilindustrie durch die anhaltend schlechten Standortbedingungen und die im Branchenvergleich besonders weitreichenden Anforderungen der ökologischen Transformation. Ein weiterer struktureller Treiber des Beschäftigungsabbaus ist die Umstellung auf Elektromobilität. Die deutlich geringere Komplexität von Elektroantrieben – etwa 200 Bauteile gegenüber bis zu 1.400 bei Verbrennungsmotoren – senkt den Arbeitsaufwand im Antriebsstrang um rund ein Drittel und führt damit zu einem nachhaltigen Rückgang der Beschäftigung in der Automobilindustrie. Die Studie „Beschäftigungsperspektiven in der Automobilindustrie“, die die PROGNOSE AG im Oktober 2024 im Auftrag des VDA vorgelegt hat, geht davon aus, dass die Beschäftigung bis 2035 auf rund 643 Tsd. sinken wird.

Bürokratiebelastung durch Bundesvorgaben auf Rekordniveau

Das Statistische Bundesamt hat in einer Sonderauswertung im Jahr 2025 die direkten Bürokratiekosten, die den Unternehmen allein aus bundesrechtlichen Vorgaben entstehen, auf 65 Mrd. € pro Jahr beziffert – so viel wie nie zuvor. Bei den direkten Kosten handelt es sich um diejenigen Kosten, die aus der Einhaltung gesetzlicher Vorgaben entstehen, wie z. B. Berichts-, Informations- und Dokumentationspflichten.

Der Sachverständigenrat weist darauf hin, dass weitere direkte Bürokratiekosten erstens durch Vorgaben der EU entstehen, die nicht durch einen weiteren Rechtsakt in nationales Recht umgesetzt werden sowie zweitens durch Vorgaben der Landesgesetzgebung und der Ebene der Gemeinden. In beiden Fällen dürfe in etwa jeweils nochmal mit Kosten in Höhe von ebenfalls rund 65 Mrd. € zu rechnen sein, so dass der Gesamtaufwand sich voraussichtlich auf 193 Mrd. € beläuft. Dazu müsse man noch die indirekten Bürokratiekosten rechnen. Sie folgen aus verzerrten, d. h. volkswirtschaftlich nicht wohlstandsoptimalen Geschäfts- und Investitionsentscheidungen. Verzerrungen entstehen, wenn Unternehmen geplante wertschöpfende Aktivitäten unterlassen, um den bürokratischen Aufwand, den die Aktivität erfordert, zu vermeiden. So werden z. B. Investitionen statt in Deutschland im Ausland getätigt oder man sieht von einer Unternehmensgründung ab. Diese indirekten Kosten sind jedoch schwer zu quantifizieren.

Unnötig hoher Bürokratieaufwand mindert aber nicht nur ganz direkt Wertschöpfung, Wachstum und Wohlstand, sondern ist auch ein wettbewerbspolitisches Problem. Im Bericht zur „Zukunft der Europäischen Wettbewerbsfähigkeit“ („Draghi-Bericht“) wird darauf hingewiesen, dass die EU im Zeitraum 2019 bis 2024 im Vergleich zu den USA viermal mehr legislative Rechtsakte verabschiedet hat. Die Politik hat das Problem der ausufernden Bürokratie erkannt und konkrete Abbauziele ausgegeben: Die EU-Kommission hat sich in ihrem Anfang 2025 vorgelegten Wettbewerbsfähigkeitskompass das Ziel gegeben, den Meldeaufwand der Unternehmen bis zum Ende des aktuellen Mandats um 25 Prozent zu reduzieren, für KMU um 35 Prozent.

Die Koalition hat sich in ihrem Koalitionsvertrag zur 21. Legislaturperiode dazu verpflichtet, die Bürokratiekosten (aus der Bundesgesetzgebung) für die Wirtschaft um 25 Prozent, bzw. 16 Mrd. € zu reduzieren.

Allerdings gab es bereits in der Vergangenheit Bemühungen, den Bürokratieaufwand zu reduzieren. Die Bürokratieentlastungsgesetze I bis IV aus den Jahren 2015 bis 2024 sowie die Einführung von sogenannten Digital- und Praxischecks waren grundsätzlich sinnvoll, konnten bislang jedoch nur eine punktuelle und in der Summe sehr geringe Entlastungswirkung entfalten. Sie adressierten lediglich einen kleinen Teil der Bürokratiekosten und erreichten nur wenige Unternehmen. Trotz dieser Maßnahmen stiegen die Bürokratiekosten aus bundesrechtlichen Vorgaben im Jahr 2025 auf einen neuen Rekordwert, was die begrenzte Wirksamkeit der bisherigen Entlastungsansätze unterstreicht.

Ein wichtiger Baustein zum Bürokratieabbau wäre die konsequente Verpflichtung des Bundes zum „Once-Only-“ und zum „Digital-Only-Prinzip“. Erstes gewährleistet, dass ein Unternehmen seine Dokumente und Anträge nur ein einziges Mal einreichen muss und alle beteiligten Behörden dann über ein zentrales Register selbstständig darauf zugreifen können. Dazu bedarf es auch des „Digital-Only-Prinzips“, wonach ein Unternehmen seine Dokumente über eine digitale Plattform gebündelt einreichen kann.

Voraussetzung dafür ist der Aufbau eines E-Government-Portals, die Digitalisierung der Verwaltung und eine umfassende Registermodernisierung mit der Zuteilung einer bundeseinheitlichen Wirtschaftsidentifikationsnummer an jedes Unternehmen (derzeit gibt es in Deutschland rund 350 verschiedene amtliche Register

und Unternehmensdatenbanken, die häufig nicht über Schnittstellen für einen Datenaustausch verfügen). Es ist daher zu begrüßen, dass sich die Koalition in ihrem 2025 vorgelegten Koalitionsvertrag zur Anwendung dieser beiden Prinzipien verpflichtet hat. Dies sollte jetzt möglichst schnell in die Umsetzung kommen. Die Politik hat sich nämlich schon vor Jahren den Auftrag gegeben, die Verwaltung zu digitalisieren und ein zentrales Register für Unternehmensstammdaten aufzubauen. Beide Prozesse laufen aber viel zu langsam ab.

Zudem können das „Once-Only-“ und das „Digital-Only-Prinzip“ nur dafür sorgen, dass die Unternehmen ihre bestehende Melde- und Dokumentationsmenge schneller und effizienter an die Verwaltung übergeben. Ein umfassender Bürokratieabbau erfordert darüber hinaus aber auch, dass die Politik alle Möglichkeiten nutzt, den Umfang der Melde- und Dokumentationspflichten selbst zu reduzieren.

Die EU-Ebene hat dazu im Jahr 2025 mehrere Omnibus-Initiativen vorgelegt, unter anderem zur „Vereinfachung von Berichtspflichten“, zur „Nachhaltigkeit“ und zur „Umwelt“. Leider bleiben alle Initiativen weit hinter den Erfordernissen beim Bürokratieabbau zurück.

Um die angestrebte 25-Prozent-Reduktion an Bürokratieaufwand zu erreichen, plant die Koalition laut ihrem Vertrag eine Erhöhung von Schwellenwerten, die Ausweitung von Ermessensspielräumen, Pauschalierungen, Stichtagsregelungen, Genehmigungsfiktionen, Präklusionsregelungen, Bagatellvorbehalten sowie das Instrument der „Praxis-Checks“ fortzusetzen. Zusätzlich solle ein fachrechtlicher Bürokratierückbau erfolgen. Ob diese Maßnahmen für den angestrebten Abbau ausreichen, bleibt abzuwarten.





Energiekosten auf wettbewerbsfähiges Niveau absenken

Hersteller und Zulieferer der Automobilindustrie zahlen in Deutschland im internationalen Vergleich deutlich höhere Energiepreise als ihre Wettbewerber. Insbesondere der Strompreis liegt hierzulande bis zu dreimal so hoch wie etwa in den USA oder in China – ein erheblicher Wettbewerbsnachteil. Allerdings hat die neue Bundesregierung wichtige Schritte eingeleitet, um die Stromkosten zu senken. Ende 2025 hat der Bundestag beschlossen:

- Die seit 2024 geltende Absenkung der Stromsteuer für das produzierende Gewerbe auf das unionsrechtliche Mindestmaß (ursprünglich nur vorgesehen für 2024 und 2025) wird dauerhaft verstetigt. Leider lässt die Regelung private Verbraucherinnen und Verbraucher weiter außen vor. Dadurch bleibt auch der notwendige Impuls für den Hochlauf der Elektromobilität aus, da Ladestrom weiterhin zu teuer ist. Hier muss die Koalition dringend nachbessern und einen verbindlichen Fahrplan für die Absenkung der Stromsteuer für alle Verbraucher vorlegen.
- Darüber hinaus machen besonders die Netzentgelte weiterhin einen bedeutenden und weiter anwachsenden Anteil der Stromkosten aus. Zuletzt haben sich die Entgelte für das Übertragungsnetz nahezu verdoppelt. Nun erhalten die Übertragungsnetzbetreiber für 2026 einen Zuschuss aus dem Klima- und Transformationsfonds in Höhe von 6,5 Mrd. €. Der Zuschuss soll auch in Folgejahren gezahlt werden, um die Netzentgelte für Industrie und Verbraucher zu dämpfen.

Geplant sind außerdem die Einführung eines Industriestrompreises und die Ausweitung der Strompreiskompensation auf weitere (darunter Batteriezellproduktion) als die bisherigen Branchen.

Diese Maßnahmen verschaffen aber nur eine Atempause. Für mehr bezahlbare Energie bedarf es daher einer grundlegenden Strukturreform: Um die Versorgung mit grundlastfähiger Energie zu sichern, müssen die geplanten Ausschreibungen für neue Gaskraftwerke jetzt unverzüglich auf den Weg gebracht werden.

Hier ist in der vergangenen Legislatur zu viel Zeit verloren gegangen. Zudem braucht es einen Ausbau des Energieangebots, auch durch internationale Energiepartnerschaften. Um die Volatilität des Angebots an erneuerbaren Energien abzupuffern, müssen außerdem die Voraussetzungen dafür geschaffen werden, dass Stromangebot und -nachfrage besser synchronisiert werden. Dazu gehören finanzielle Anreize für Stromspeisung und Stromentnahme durch dezentrale Akteure wie z. B. E-Fahrzeugbesitzer im Rahmen des bidirektionalen Ladens. Zu alledem muss das Stromnetz hinsichtlich der Trassenverläufe an die Erfordernisse der Energiewende angepasst werden.

Die Politik muss hier alle Maßnahmen nutzen, um Kosteneffizienzpotentiale auszuschöpfen und damit den spürbaren Anstieg der Netzentgelte zu bremsen. Nicht zuletzt muss auch der EU-Strombinnenmarkt vollendet werden, um durch mehr Wettbewerb und grenzüberschreitende Effizienzgewinne die Kostenbelastung im Stromsystem zu begrenzen.

Deutschland ist Hochsteuerland – Entlastungsmaßnahmen der neuen Bundesregierung sind richtig, aber zu zaghaft

Deutschland liegt bei der Höhe der Unternehmenssteuerbelastung im internationalen Vergleich an der Spitze. Der durchschnittliche nominale Steuersatz für Kapitalgesellschaften liegt mit rund 30 Prozent deutlich über dem EU-Durchschnitt von rund 21 Prozent. Einschließlich der Besteuerung auf Anteilseignerebene wird in Deutschland häufig eine Gesamtbelastung der unternehmerischen Tätigkeit von rund 50 Prozent erreicht.

Diese hohe Steuerbelastung ist ein Wettbewerbsnachteil im internationalen Standortwettbewerb und trägt zur Produktionsverlagerung an attraktivere Standorte im Ausland bei.

Die Automobilindustrie durchläuft seit Jahren einen tiefgreifenden digitalen und ökologischen Transformationsprozess, der auch künftig anhalten wird. Investitionen sind daher wichtiger denn je, da die Branche dauerhaft erheblichen strukturellen Anpassungen ausgesetzt ist. Diese langfristigen Veränderungen erfordern kontinuierlich hohe Investitionen, die sich über mehrere Jahre erstrecken und in ihrer Größenordnung historisch beispiellos sind. Das Steuersystem sollte deshalb konsequent darauf ausgerichtet werden, Investitionen dauerhaft anzuregen und zu unterstützen.



Das Mitte 2025 beschlossene steuerliche Investitions-s Sofortprogramm kann hier erste Impulse setzen. Zum einen erfolgte die Wiedereinführung und Aufstockung der degressiven Abschreibung auf bis zu 30 Prozent pro Jahr für Ausrüstungsinvestitionen (bzw. bewegliche Wirtschaftsgüter des Anlagevermögens), die bis zum 31.12.2027 getätigt werden („Investitionsbooster“). Zum anderen ist die Absenkung des Körperschaftsteuersatzes in fünf Schritten ab 2028 (d. h. im Anschluss an das Auslaufen des Investitions-Boosters) um jeweils einen Prozentpunkt vorgesehen.

Diese Schritte sind zu begrüßen, es braucht jedoch mehr Tempo und umfangreichere Maßnahmen. Die verbesserten Abschreibungsbedingungen tragen dazu bei, das Investitions- und Innovationsklima in Deutschland zu verbessern. Der „Investitions-Booster“ ist insofern ein hilfreiches Instrument, das insbesondere im Mittelstand Investitionsanreize setzen und den Unternehmen Liquiditätsvorteile verschaffen kann. Unternehmen, die sich in der Verlustzone bewegen, können hiervon jedoch nicht profitieren. Sie brauchen weitergehende Strukturreformen wie z. B. eine Ausweitung der restriktiv ausgestalteten Verlustverrechnung.

Die Absenkung des Körperschaftsteuersatzes in fünf Schritten ab 2028 stellt zwar den überfälligen Einstieg in eine Unternehmenssteuerreform dar, angesichts des internationalen Wettbewerbsdrucks kommt die Entlastung jedoch zu spät, und das geringe Entlastungsvolumen um jeweils nur einen Prozentpunkt pro Jahr bleibt hinter den Erfordernissen zurück. Die Ausgestaltung trägt somit dem akuten und sehr umfangreichen Entlastungsbedarf nicht ausreichend Rechnung. Ein Vorziehen der Körperschaftsteuersenkung, durchgreifender Bürokratieabbau und weitere strukturelle Reformen in der Unternehmensbesteuerung sind daher dringend geboten, um die steuerlichen Standortfaktoren und damit die Chancen für Wirtschaftswachstum in Deutschland substanziell zu stärken. Keinesfalls darf es hingegen zu Steuererhöhungen oder neuen Steuerbelastungen kommen. Falls nach dem Urteil des Bundesverfassungsgerichts das Erbschaftsteuerrecht anzupassen ist, muss insbesondere gewährleistet sein, dass die Fortführung von Unternehmen sowie der Erhalt von Investitionen und Arbeitsplätzen nicht gefährdet wird.

Sichere Versorgung mit Rohstoffen und Zwischenprodukten ist für den Standort Deutschland essenziell

Die verlässliche Versorgung mit kritischen Rohstoffen bleibt ein entscheidender Faktor für die Zukunftsfähigkeit des Industriestandorts Deutschland. Die europäischen Volkswirtschaften – und insbesondere die deutsche Automobilindustrie – haben dies anhand der angespannten Versorgungslage bei Permanentmagneten deutlich gespürt, die infolge chinesischer Exportrestriktionen auf Seltene Erden und Magnetmaterialien erheblich erschwert wurde. Zwar verfolgen die Unternehmen in Deutschland vorausschauende Strategien zur Rohstoffsicherung und ergreifen vielfältige Maßnahmen zur Risikominderung, stoßen dabei jedoch zunehmend an Grenzen. Komplexe globale Lieferketten und eine sich zuspitzende geopolitische Lage verschärfen die Herausforderung weiter. Während China seine dominierende Marktstellung langfristig ausbaut, sichern sich die USA und Japan durch staatlich unterstützte Initiativen frühzeitig den Zugang zu neuen Rohstoffvorkommen und Projekten.

Mit dem deutschen Rohstofffonds, den ungebundenen Finanzkredit-Garantien (UFK-Garantien) sowie der „Nationalen Rohstoffstrategie“ wurden wichtige Schritte unternommen, um die Resilienz der deutschen Rohstoffversorgung zu stärken. Diese staatlichen Förderinstrumente sollten jedoch erst den Anfang bilden.

Um im wachsenden geopolitischen Wettbewerb bestehen zu können, bedarf es zusätzlicher strategischer Ansätze – insbesondere solcher, die mittelständische Unternehmen gezielt unterstützen. Angesichts zunehmender politischer und wirtschaftlicher Risiken ist ein gemeinsames Vorgehen von Politik und Industrie erforderlich, um ein zukunftsfähiges Modell zur Absicherung der Rohstofflieferketten zu entwickeln.

Auch auf europäischer Ebene wurden 2025 zentrale Weichen gestellt. Mit der Umsetzung des „[Critical Raw Materials Act](#)“ (CRMA) wurden erstmals strategische Projekte anerkannt, neue Rohstoffpartnerschaften begründet und der „Raw Material Mechanism“ geschaffen, der den gemeinsamen Rohstoffeinkauf über eine europäische Plattform ermöglicht. Dennoch stellt der CRMA lediglich einen ersten Schritt hin zu einer Rohstoffversorgung dar. Der „RESourceEU Action Plan“ der Europäischen Kommission greift diesen Ansatz auf und kündigt zusätzliche Finanzierungsmöglichkeiten für Projekte entlang der gesamten Wertschöpfungskette an. Weitergehende Eingriffe, insbesondere eine staatliche Festlegung des Diversifizierungsgrads unternehmerischer Lieferketten, erscheinen jedoch ordnungspolitisch problematisch, da sie voraussichtlich weniger zur Wettbewerbsfähigkeit beitragen als vielmehr zusätzlichen bürokratischen Aufwand erzeugen würden.



Dem Fachkräftemangel entgegenwirken

Dass auch die Automobilindustrie Fachkräftemangel beklagt, obwohl sie in den nächsten zehn Jahren transformationsbedingt massiv Beschäftigung abbauen wird, ist kein Widerspruch, denn ihre Fachkräftenachfrage verringert sich nicht gleichmäßig über alle Berufsgruppen hinweg.

Durch die Elektrifizierung des Antriebsstrangs gewinnen einige Berufsgruppen an Bedeutung, während andere an Relevanz verlieren. Zugleich verringert sich das Fachkräfteangebot in der einen Berufsgruppe stärker als in der anderen. Die Entwicklung bis 2035 kann aus der Altersstruktur, der derzeit in der Automobilindustrie beschäftigten Berufsgruppen abgeleitet werden. Einen entsprechenden Abgleich von Angebot und Nachfrage hat die PROGNOSE-Studie „Beschäftigungsperspektiven in der Automobilindustrie“ vorgenommen: Fachkräftemangel ergibt sich in den nächsten Jahren demnach vor allem in denjenigen Berufsgruppen, deren Relevanz für

die Automobilindustrie zunimmt und in denen zugleich durch die altersbedingte Fluktuation das Arbeitsangebot besonders stark zurückgehen wird. Diese sind z. B. „Maschinenbau und Betriebstechnik“, „Technisches Zeichnen, Konstruktion und Modellbau“ oder „IT-Netzwerktechnik, -koordination, -administration & -organisation“.

Daher müssen alle Hebel in Bewegung gesetzt werden, um den Fachkräftemangel in diesen Berufsgruppen abzumildern. Das beinhaltet die Aktivierung des noch unausgeschöpften inländischen Arbeitspotenzials, die Steigerung der qualifizierten Zuwanderung sowie die Förderung der innerbetrieblichen Fort- und Weiterbildung. Durch gezielte Weiterbildungsmaßnahmen erhalten Beschäftigte, deren bisherige Tätigkeiten von der Transformation betroffen sind, die Möglichkeit, die für neu entstehende Stellen im Unternehmen erforderlichen Qualifikationen zu erwerben.

Mittelstand braucht Entlastung: Standort-schwäche bleibt größte Herausforderung

VDA-Umfragen im automobilen Mittelstand zeigen die Auswirkungen der Standort-schwäche

Die Zulieferer der Automobilindustrie – von der klassischen Zulieferindustrie über Entwicklungsdienstleister bis hin zu Dienstleistern entlang der Wertschöpfungskette – sind eine tragende Säule der deutschen Wirtschaft. Sie stehen für Effizienz, Innovationskraft und hohe Spezialisierung und verantworten bis zu 75 Prozent der Wertschöpfung am Fahrzeug. Neben großen, global aufgestellten Zulieferern leisten insbesondere auch mittelständische Unternehmen als technologische Spezialisten einen entscheidenden Beitrag zur globalen Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Automobilindustrie.

Die zentrale Erkenntnis aus den VDA-Umfragen unter Zulieferern, Entwicklungsdienstleistern und Herstellern von Anhängern und Aufbauten im Jahr 2025 ist: Der automobiler Mittelstand befindet sich in einer Phase tiefgreifender Neuorientierung. Die Sicherung von Wertschöpfung, Beschäftigung und Innovationsfähigkeit erfordert verlässliche wirtschaftspolitische Rahmenbedingungen, tragfähige Finanzierungsstrukturen sowie eine konsequente Ausrichtung auf Effizienz, Nachhaltigkeit und Digitalisierung.

Die vom VDA regelmäßig durchgeführten Umfragen zeigen, wie stark konjunkturelle Schwäche, strukturelle Standortprobleme, Transformationsdruck und geopolitische Risiken zu einer multiplen Krisenlage kumulieren, die gerade den in der Transformation befindlichen automobilen Mittelstand erheblich belasten. Investitionszurückhaltung, eingetrübte Geschäftserwartungen, zunehmender Auftragsmangel und hohe regulatorische Belastungen prägen das Stimmungsbild, der Industriestandort Deutschland wird als international nicht mehr wettbewerbsfähig beschrieben. Vier von fünf Unternehmen planen, ursprünglich vorgesehene Investitionen in Deutschland zu verschieben, ins Ausland zu verlagern oder ganz zu streichen. Besonders dramatisch zeigt sich dies bei personalintensiven Entwicklungsleistungen, die aufgrund von Kostendruck und nicht wettbewerbsfähigen Arbeitskosten vor Ort

durch Entwicklungsdienstleister, aber auch Zulieferer, immer häufiger im Ausland erbracht werden müssen. Gleichzeitig erreicht der Auftragsmangel einen Höchststand, während sich die eigene Geschäftslage weiter verschlechtert. Bürokratie bleibt die größte Belastung. Zusätzliche Unsicherheiten durch geopolitische Spannungen und handelspolitische Risiken, insbesondere im Zusammenhang mit der US-Zollpolitik, beeinträchtigen Export und Außenhandel. Der Beschäftigungsabbau in Deutschland setzt sich fort. Von 2019 bis 2025 mussten Automobilzulieferer 74.000 Arbeitsplätze in Deutschland abbauen, das entspricht 24 Prozent aller Arbeitsplätze in der Zulieferindustrie.

Insgesamt wird deutlich: Die Zulieferindustrie ist bereit zur Transformation und treibt diese gemeinsam mit Herstellern und Entwicklungsdienstleistern voran. Dennoch sehen sich Zulieferer zunehmend eingeschränkten wirtschaftlichen Handlungsspielräumen gegenüber.

Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, wie sich Perspektiven automobiler Wertschöpfung unter gegebenen Bedingungen von Strukturwandel, Marktschwäche und geopolitischer Unsicherheit neu bestimmen lassen.



Im Fokus steht die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit und Zukunftssicherung durch steigende Effizienz, Innovationsfähigkeit, Digitalisierung und Resilienz. Eine zentrale Herausforderung gerade für mittelständische Automobilzulieferer bleibt dabei die Finanzierung der Transformation aufgrund eines zunehmend restriktiven Zugangs zu Kapital. Investitionen in klimaneutrale Technologien, IT-Infrastrukturen und Künstliche Intelligenz sowie neue Produktionsstrukturen müssen auch unter schwierigen Rahmenbedingungen abgesichert werden.

Gleichzeitig hat die strategische Verbindung von Produktivität und CO₂-Reduktion weiter eine hohe Bedeutung. Nachhaltigkeit und Effizienz werden zunehmend als komplementäre Ziele verstanden – verbunden mit einem effizienteren Ressourceneinsatz, neuen Produktionsansätzen und digital unterstützten Prozessen.

Für Zulieferer rücken zudem Strategien zur Stärkung der unternehmerischen Resilienz stärker in den Fokus. Lieferkettenstabilität, Marktdifferenzierung und der Umgang mit protektionistischen Tendenzen gewinnen an strategischer Relevanz. Digitalisierung, Innovation und Kooperation bilden dabei zentrale Hebel zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit. Technologische Entwicklungen – insbesondere in den Bereichen Automatisierung, datengetriebene Prozessoptimierung und Künstliche Intelligenz – eröffnen neue Potenziale für Effizienz und Wertschöpfung. „New Lean: Ein neues Produktionsparadigma für Produktivität und Nachhaltigkeit am Standort Deutschland“ war deshalb ein Themen-

schwerpunkt beim 25. VDA-Mittelstandstag. Zugleich wächst die Bedeutung unternehmensübergreifender Kooperationen zwischen Industrieunternehmen, Entwicklungsdienstleistern und technologieorientierten Partnern. Auch dies war Gegenstand des VDA-Mittelstandstages, der aufgezeigt hat, wie Startups, Zulieferer und Hersteller mit gemeinsamen Entwicklungsleistungen technologische Innovationen wettbewerbsfähig auf den globalen Markt bringen können.

Neue Geschäftsfelder erschließen – Chancen im Zukunftsmarkt Verteidigungsindustrie

Unter dem Leitmotiv „Zukunftsmarkt Verteidigungsindustrie – Chancen für Automobilzulieferer: Marktzugänge, Regulierung und Investitionsbedingungen“ hat der VDA Informations- und Austauschformate für seine Mitglieder aufgesetzt, die praxisnahe Einblicke in Unternehmen mit Erfahrung im Verteidigungssektor ermöglichen und die Unterschiede zu Strukturen, Prozessen und regulatorischen Rahmenbedingungen der Automobilindustrie beleuchten. Aufbauend darauf wurden Marktpotenziale, Bedarfsentwicklungen sowie Voraussetzungen für einen erfolgreichen Markteintritt vertieft diskutiert. Im Mittelpunkt standen Marktzugänge, regulatorische Anforderungen und Investitionsbedingungen. Deutlich wurde zudem, dass die Finanzierung von Investitionen auch in der Verteidigungsindustrie eine zentrale Herausforderung darstellt. Ergänzende Einblicke in Beschaffungsverfahren und institutionelle Rahmenbedingungen schufen Transparenz über Abläufe, Anforderungen und Kooperationsmöglichkeiten. Insgesamt zeigte sich: Für Teile des automobilen Mittelstands kann die Verteidigungsindustrie ein strategisch relevantes Ergänzungsfeld darstellen – vorausgesetzt, regulatorische Klarheit, Planungssicherheit und geeignete Investitionsbedingungen sind gegeben.

Keine Transformation ohne Finanzierung

Eine Herausforderung gerade für mittelständische Automobilzulieferer ist weiter zunehmend die Finanzierung einer großen Transformation der Automobilindustrie. Der Umstieg auf Elektromobilität, die Digitalisierung von Prozessen und die Umstellung auf möglichst klimaneutrale Produktion erfordern erhebliche Investitionen in neue Technologien, Produkte, Anlagen und Kompetenzen. Gleichzeitig zwingen die Marktbedingungen viele Unternehmen dazu, Übergangsphasen

über längere Zeit zu finanzieren, in denen das Altgeschäft noch Erträge generiert, während das Zukunftsgeschäft aufgebaut wird. Diese Parallelität erhöht den Kapitalbedarf. Hinzu kommen hohe Standortkosten und sinkende Margen. Dies führt zu einer eingetrübten Branchenbewertung und zu verschärften Kreditbedingungen. Banken verlangen höhere Sicherheiten, strengere Vertragsbedingungen und kürzere Laufzeiten. Für den industriellen Mittelstand wird der Zugang zu Finanzierungen damit zunehmend schwieriger. Laut einer VDA-Umfrage vom Januar 2026 bewerten 48 Prozent der Unternehmen, die in den vergangenen drei Monaten Kreditverhandlungen mit Banken geführt haben, die Kreditvergabe durch Banken als restriktiv, weitere 16 Prozent sogar als verweigernd. Nur 18 Prozent empfinden sie als neutral. Zugleich steigen der Druck und die Kosten durch zusätzliche Prüfprozesse: Jedes fünfte Unternehmen hat bereits ein Sanierungsgutachten erstellt oder rechnet kurzfristig damit.

VDA fördert den Dialog zwischen Politik und Wirtschaft in den Regionen und in Brüssel

Mit den regelmäßigen VDA-Länderdialogen mit Politik und Clustern aus den Bundesländern sowie mit dem Format „VDA vor Ort“ stärkte der VDA 2025 den Austausch zwischen Industrie, Politik und regionalen Netzwerken. Die Formate tragen dazu bei, länderspezifische Regulierung, wirtschaftspolitische Rahmenbedingungen und Förderinstrumente praxisnah auszurichten. Sie fördern den Dialog zwischen VDA-Mitgliedern, Landesministerien und Automobilclustern, ermöglichen den Austausch über Best Practices und unterstützen die Koordinierung gemeinsamer Initiativen zur Sicherung von Wettbewerbs- und Transformationsfähigkeit. Gleichzeitig bieten die Dialogplattformen die Möglichkeit, regionale Besonderheiten und standortspezifische Herausforderungen gezielt sichtbar zu machen.

Der direkte Austausch vor Ort erlaubt es, die Anliegen der Unternehmen dort aufzunehmen, wo Wertschöpfung stattfindet – von Energie- und Infrastrukturpolitik über Fachkräftesicherung bis hin zu Genehmigungs- und Verwaltungsverfahren. Dadurch entsteht ein vertieftes Verständnis zwischen Wirtschaft, Politik, Gewerkschaften und Wissenschaft. Insgesamt leisten die Formate einen wichtigen Beitrag zur Entwicklung praxisnaher Lösungsansätze und zur Vernetzung der Akteure entlang der automobilen Wertschöpfungskette.

Im Rahmen einer Delegationsreise nach Brüssel diskutierten Vertreterinnen und Vertreter mittelständischer Automobilzulieferer mit Entscheidungsträgern der europäischen Institutionen zentrale industriepolitische Themen. Im Mittelpunkt standen Energiekosten, Lade- und Tankinfrastruktur, Bürokratieabbau, Deregulierung sowie Technologieoffenheit beim Klimaschutz. Der direkte Austausch zwischen Unternehmerinnen und Unternehmern und politischen Entscheidungsträgern erwies sich erneut als essenziell, um Verständnis für die konkreten Herausforderungen des industriellen Mittelstands zu schaffen und tragfähige politische Lösungen zu fördern.

Sichtbarkeit stärken – Die Social-Media-Reihe „Meet our Mittelstand“

Mit der Content-Serie „Meet our Mittelstand“ gab der VDA 2025 gezielt mittelständischen Unternehmen über die VDA-Website sowie über LinkedIn eine besondere Sichtbarkeit. Vorgestellt wurden technologische Kompetenzen, innovative Produkte und zentrale Anliegen an die Politik. Die Beiträge unterstrichen die Bedeutung des Mittelstands für Innovation und Beschäftigung und machten zugleich den Bedarf an verlässlichen, wettbewerbsfähigen Rahmenbedingungen deutlich. Besonders häufig genannt wurden Energiepreise, Bürokratielasten sowie Planungs- und Genehmigungsverfahren.



Europas Standortagenda 2025: Notwendiger Kurswechsel steht weiter aus

Im Jahr 2025 rückten in der Europäischen Union Fragen der Wettbewerbsfähigkeit, der industriellen Resilienz und der Sicherung des Wirtschaftsstandorts verstärkt in den Mittelpunkt der politischen Agenda. In einem Umfeld zunehmendem globalen Wettbewerbs, geopolitischer Spannungen und hoher Transformationsanforderungen wurde die Standortfrage zu einem zentralen Bezugspunkt europäischer Politik. Für die Automobilindustrie als Schlüsselbranche mit tief integrierten europäischen Wertschöpfungsketten war diese Entwicklung in besonderem Maße relevant, da industriepolitische Rahmenbedingungen, regulatorische Anforderungen, Handelsbeziehungen und technologische Souveränität unmittelbar zusammenwirken.

Die Europäische Kommission hat 2025 mehrfach betont, dass Klimaschutz, Innovation und industrielle Wettbewerbsfähigkeit gemeinsam gedacht werden müssen. Gleichzeitig zeigte sich im Jahresverlauf, dass viele zentrale Initiativen zwar angestoßen wurden, ihre konkrete Ausgestaltung und Umsetzung jedoch unzureichend oder weiterhin in Arbeit sind. Damit bleibt die europäische Standortagenda auch mit Blick auf 2026 ein wesentliches politisches Handlungsfeld.

Strategiedialog und Automotive Action Plan: Kann nur der Anfang eines umfassenden Politikwechsels sein

Ein wichtiger Auftakt des Jahres war der von Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen initiierte Strategische Dialog zur Zukunft der Automobilindustrie. In mehreren hochrangigen Gesprächsrunden mit der Kommissionspräsidentin und Fachkommissaren wurden die Herausforderungen der Branche, insbesondere die Themen Dekarbonisierung, industrielle Wertschöpfung, Digitalisierung und technologische Entwicklung, diskutiert.

Die vorgestellten Ergebnisse des strategischen Dialogs waren erste Schritte in die richtige Richtung. Zum einen reagierte die Kommission durch eine gezielte Änderung an der CO₂-Flottenregulierung für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge auf die imminente Herausforderung drohender Strafzahlungen. Die Hersteller wurden dadurch in dieser wichtigen Phase der Transformation entlastet.

Zum anderen veröffentlichte die Kommission auf Grundlage des Strategischen Dialogs am 5. März 2025 den [Automotive Action Plan](#). Darin stellt sie die wesentlichen Vorhaben der Kommission im Automobilbereich für die laufende Legislaturperiode dar. Dies umfasst unter anderem Maßnahmen zur Unterstützung der Transformation, zur Stärkung der industriellen Basis, zur Weiterentwicklung von Infrastruktur sowie zur Förderung von Innovationen im Bereich automatisiertes und autonomes Fahren. Der Plan enthält erste industriepolitische Weichenstellungen, bleibt jedoch eine umfassende strategische Neuausrichtung schuldig. Zweifellos sind auf der Grundlage dieser Impulse nun weitere Maßnahmen, Anpassungen und eine Verbesserung der generellen Rahmenbedingungen dringend erforderlich. Die Umsetzung der im Action Plan angekündigten Maßnahmen war im weiteren Verlauf des Jahres Gegenstand laufender Diskussionen.

Eine dritte hochrangige Gesprächsrunde mit Präsidentin von der Leyen fand am 12. September 2025 statt; zusätzliche konkrete Ergebnisse oder neue Umsetzungsentscheidungen wurden in diesem Rahmen jedoch nicht getroffen. Damit verbleiben mehrere Elemente des Action Plans in der weiteren Ausarbeitung und werden 2026 fortgeführt.

Review der CO₂-Flottenziele und Rahmenbedingungen im Nutzfahrzeugbereich: Technologieoffenheit nur auf dem Papier

Von zentraler Bedeutung für die Standort- und Transformationsagenda war 2025 zudem die Weiterentwicklung der CO₂-Flottenregulierung für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge. Im Zuge des Automotive Action Plans sicherte Kommissionspräsidentin von der Leyen zu, den eigentlich erst für 2026 vorgesehenen Review zu beschleunigen, wobei der „Grundsatz der vollständigen Technologieneutralität“ gelte. Ein Revisionsvorschlag wurde im Dezember 2025 vorgelegt. Aus Sicht der Industrie blieb dieser Entwurf hinter den Erwartungen zurück, die mit der angekündigten Realitätsprüfung und möglichen Flexibilisierungen verbunden waren. Die weitere politische Behandlung im Europäischen Parlament und im Rat der EU im Jahr 2026 bleibt

für die Automobilindustrie sowie für die europäische Standortpolitik insgesamt von erheblicher Bedeutung. Mit Blick auf die schweren Nutzfahrzeuge hat die Kommission im Dezember zwar einen gezielten Änderungsvorschlag zur Flottenregulierung vorgelegt, um Strafzahlungen zu vermeiden. An einem Vorziehen der erst für 2027 vorgesehenen Überprüfung der Regulierung zeigte die Kommission bisher aber kein Interesse.

Für den Hochlauf emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge war 2025 zudem die Richtlinie über Maße und Gewichte (Weights and Dimensions) weiterhin von Relevanz. Mit der im Dezember erzielten Allgemeinen Ausrichtung des Rates wurde zwar ein wichtiger Schritt im Gesetzgebungsverfahren erreicht; aus Sicht der Automobilindustrie blieb der Text jedoch deutlich hinter dem ursprünglichen Ambitionsniveau der Kommission zurück. Insbesondere bei den Gewichtszuschlägen für batterieelektrische Fahrzeuge wurden keine ausreichenden Korrekturen vorgenommen, sodass vor allem 4x2-Null-Emissions-Sattelzugmaschinen im grenzüberschreitenden Fernverkehr weiterhin strukturell benachteiligt bleiben. Insgesamt werden Nutzlastnachteile und Kostenprobleme nicht wirksam adressiert. Positiv ist, dass mit dem Beginn der Trilogverhandlungen im Dezember 2025 endlich Bewegung in das Dossier gekommen ist. Jetzt ist wichtig, dass die Trilogverhandlungen im Jahr 2026 zügig abgeschlossen werden und die anspruchsvollen CO₂-Ziele mit den notwendigen Rahmenbedingungen zusammengedacht werden.

Handelspolitik: Wenig Höhen aber viele Tiefen

Neben der klimapolitischen Dimension war 2025 auch handelspolitisch ein ereignisreiches Jahr. Die Automobilindustrie als global integrierte Exportbranche ist in besonderem Maße auf offene Märkte und stabile Handelsbeziehungen angewiesen. Im transatlantischen Verhältnis standen die Diskussionen über Zölle und Handelsrestriktionen zwischen EU und USA im Mittelpunkt, insbesondere nachdem die US-Administration im März zusätzliche Zölle in Höhe von 25 Prozent auf nicht in den USA gefertigte Pkw und leichte Nutzfahrzeuge angekündigt hatte. Die im August erzielte Einigung über Zollsätze zwischen der EU und den USA war seitens der EU zum Jahresende jedoch noch nicht abgeschlossen und bleibt auch Anfang 2026 relevant.

Auch die Beziehungen zu den Mercosur-Staaten waren 2025 von Bedeutung. Eine grundsätzliche Einigung über das Handelsabkommen wurde erreicht. Die handelspolitischen Entwicklungen verdeutlichen die zunehmende Bedeutung strategischer Partnerschaften für den europäischen Industriestandort.

Zudem traten 2025 erneut Herausforderungen bei der Versorgung mit kritischen Rohstoffen auf, insbesondere im Bereich Seltener Erden. Lieferengpässe und Exportrestriktionen, unter anderem im Verhältnis zu China, unterstrichen die Relevanz resilienter Lieferketten und einer diversifizierten Rohstoffstrategie für die industrielle Transformation Europas.

Abbau regulatorischer Lasten: Omnibusse kommen nur langsam voran

Ein weiterer Schwerpunkt der Kommission lag 2025 auf der Initiative zur Vereinfachung und Beschleunigung europäischer Regulierung. Unter dem Leitmotiv „simpler, lighter, and faster“ kündigte die Kommission mehrere Omnibus-Pakete an, die regulatorische Anforderungen reduzieren und administrative Belastungen verringern sollen. Für die Automobilindustrie und insbesondere für die mittelständisch geprägte Zulieferindustrie ist die wachsende Zahl an Berichts- und Dokumentationspflichten seit Jahren ein bedeutender Standortfaktor. Es ist deshalb gut, dass die Kommission hier mit ihrer Omnibus-Initiative zur Vereinfachung von Berichtspflichten gegensteuern will und erste Schritte unternimmt, unnötige Bürokratielasten von den Unternehmen zu nehmen. Gleichwohl gilt, dass dies nur ein erster Anfang für einen umfassenden Bürokratieabbau seitens der Kommission sein kann.



Zu bedauern ist allerdings, dass im Jahr 2025 erst eine [Omnibus-Initiative](#) abgeschlossen werden konnte. Von besonderer Relevanz waren die Omnibusse zu Nachhaltigkeit und Umwelt. Die Kommission stellte unter anderem Vereinfachungen im Rahmen des EU-Lieferkettengesetzes, der Richtlinie über Nachhaltigkeitsberichterstattung und der Entwaldungsverordnung vor. Gleichzeitig bleibt die konkrete Ausgestaltung einzelner Elemente, etwa im Zusammenhang mit digitalen Produktpässen, Gegenstand weiterer Diskussionen. Ein Automotive Omnibus wurde bereits im Automotive Action Plan angekündigt und dann im Rahmen des Automotive Packages vorgelegt.

Vernetztes und automatisiertes Fahren, softwarebasierte Fahrzeuge und eine fragwürdige Innovationspolitik: Große Vorhaben, aber bisher keine konkreten Ergebnisse

Im Kontext technologischer Wettbewerbsfähigkeit wurde im Automotive Action Plan außerdem die European Connected and Autonomous Vehicle Alliance (ECAVA) angekündigt. ECAVA ist als industrielles Diskussions- und Beratungsforum konzipiert, das Akteure entlang der automobilen Wertschöpfungskette zusammenbringen soll, darunter Fahrzeughersteller, Zulieferer, Technologieanbieter sowie innovative Unternehmen und Startups. Thematisch adressiert die Allianz zentrale Zukunftsfelder wie Software-Defined Vehicles, die Entwicklung von KI-Modellen, automotive Hardware

sowie automatisiertes und autonomes Fahren. Ziel ist es, die Entwicklung serientauglicher Lösungen in Europa zu beschleunigen und die technologische Souveränität zu stärken. Im Jahr 2025 befand sich ECAVA überwiegend in der Vorbereitungs- und Aufbauphase. Konkrete operative Strukturen, Meilensteinpläne und begleitende

Fördermaßnahmen werden für die weitere Arbeit in 2026 erwartet. Parallel dazu wurden industriegetriebene Initiativen zur Zusammenarbeit im Softwarebereich weiterentwickelt, darunter das [Memorandum of Understanding](#) zum Software-defined Vehicle, das auf gemeinsame Standards und effizientere Entwicklung nicht-differenzierender Software abzielt.

Erschwerend kommt hinzu, dass mit der Rücknahme des Verordnungsentwurfs über standardessentielle Patente durch die EU-Kommission erhebliche negative Auswirkungen sowohl auf die deutsche Automobilindustrie als auch auf den gesamten technologischen Fortschritt in Europa einhergeht. Standardessentielle Patente spielen eine wesentliche Rolle bei der Entwicklung und Umsetzung von technologischen Standards. Ohne eine solche Verordnung fehlt es den Unternehmen an einem Zugang zu wesentlichen Technologien, die gerade für das vernetzte und automatisierte Fahren notwendig sind. Die Entscheidung der Kommission ist nicht nachvollziehbar und führt dazu, dass ein weltweit fairer Wettbewerb und die technologische Souveränität Europas nicht gewährleistet werden können.

Ausblick 2026

Insgesamt hat das Jahr 2025 gezeigt, dass die europäische Standortagenda politisch deutlich an Bedeutung gewonnen hat und mehrere zentrale Prozesse angestoßen oder intensiviert wurden. Grundsätzlich lassen Europäische Kommission, Mitgliedstaaten und Europäisches Parlament aber die notwendige Dringlichkeit und konkrete Vorschläge vermissen. Notwendige Maßnahmen, wie die Vollendung des EU-Binnenmarktes, der Abbau von Regulierungs- und Bürokratieaufwand, die Senkung von Stromkosten und die Verankerung von Technologieoffenheit, müssen mit Vehemenz und Ernsthaftigkeit vorgebracht werden. In diesen Zusammenhang gehört auch, dass die Kommission zwar versprochen hatte, auf Basis eines faktenbasierten Reviews flexiblere, realistischere und technologieoffene Rahmenbedingungen für die Erreichung der CO₂-Flottenziele zu schaffen, dieses Ziel mit dem Automotive Package aber nicht erreicht hat. Formal wird Technologieoffenheit anerkannt – praktisch aber durch Auflagen, Bedingungen und Kompensationsmechanismen entwertet. Auch im Bereich der schweren Nutzfahrzeuge wird 2026 entscheidend sein, ob die ambitionierten CO₂-Vorgaben endlich mit praxistauglichen regulatorischen und infrastrukturellen Rahmenbedingungen unterlegt werden. Angesichts des zunehmenden internationalen Wettbewerbs und der tiefgreifenden Transformation der Industrie kommt es jetzt darauf an, klare Prioritäten zu setzen und verlässliche Rahmenbedingungen zu schaffen.

Bedeutung von Freihandel und Partnerschaften in geopolitisch unsicheren Zeiten

Das Jahr 2025 war von außenwirtschaftlichen Turbulenzen geprägt. Bei einer Exportquote von über 75 Prozent blicken deutsche Hersteller und Zulieferer stark auf ihre Auslandsmärkte. Jede Verschlechterung der Marktzugangsbedingungen oder ein Anstieg der politischen Risiken wirken sich negativ auf die Exportmöglichkeiten aus. Neben geopolitischen Krisen und Herausforderungen, militärischen Auseinandersetzungen und Spannungen hat vor allem die disruptive Handelspolitik der USA für globale Verwerfungen gesorgt.

Die USA haben den regelbasierten Handel auf Grundlage der WTO verlassen. Präsident Trump hat im Jahr 2025 nicht nur Zölle angekündigt, sondern auch eingeführt und damit das Welthandelssystem aus den Angeln gehoben. Andauernde Handelskonflikte zwischen den USA und China haben Europas Industrie mit ihren globalen Liefer- und Wertschöpfungsnetzwerken vor erhebliche Herausforderungen gestellt.

Insbesondere die deutsche Automobilindustrie konnte viele Jahrzehnte von der Marktentwicklung Chinas und nach dem WTO-Beitritt im Jahr 2001 auch von der Marköffnung profitieren.



Mit dem Beitritt zur WTO verpflichtete sich China, Zölle zu senken und keine Mindestanforderungen an den Anteil lokaler Wertschöpfung mehr anzuwenden. Infolge dieser Marktöffnung entwickeln sich die Industrie und der Markt rasant weiter.

Aktuell mehren sich jedoch weltweit protektionistische Tendenzen, die WTO ist geschwächt und die Unsicherheit wächst, da sich die Rahmenbedingungen für internationalen Handel und Investitionen ständig verändern. Hinzu kommen Versorgungskrisen, teilweise aufgrund von politischen Konflikten oder durch Corona. Die globalen Wertschöpfungsketten funktionieren nicht wie zuvor und Ziele der Resilienz, Sicherheit und Diversifizierung werden immer wichtiger.

Diese Veränderungen fließen in die Arbeit des VDA ein. Die Diversifizierung der wirtschaftlichen Tätigkeiten der Unternehmen wird aktiv unterstützt, zum Beispiel durch Marktzugangsinformationen über neue Märkte oder vom VDA initiierte Auslandsmessebeteiligungen an Deutschen Gemeinschaftsständen. In der politischen Arbeit unterstützt der VDA die Aktivitäten der Bundesregierung und der EU, den Marktzugang auf Auslandsmärkten zu verbessern.

Vorteile der Globalisierung und des Freihandels weiter betonen

Die deutsche und die europäische Industrie haben viele Jahre von der Globalisierung der Wirtschaftsbeziehungen profitiert, die durch den regelbasierten Rahmen unterstützt wurde. Dabei sind nicht nur die Exporte gewachsen, sondern auch die Auslandsproduktion der deutschen Hersteller und auch der Zulieferer. Exporte und Produktion vor Ort befruchteten sich gegenseitig und alle beteiligten Wirtschaftspartner konnten hiervon profitieren.

So wurden vor 25 Jahren in 2000 insgesamt 8,8 Millionen Pkw von deutschen Herstellern produziert, davon 5,1 Mio. in Deutschland und deutlich weniger im Ausland (3,7 Mio.).

Zehn Jahre später übertraf die Auslandsproduktion mit 6,1 Mio. Pkw zum ersten Mal die deutsche Produktion (5,1 Mio.), insgesamt wurden 11,6 Mio. Pkw produziert. Der Erfolg im Ausland stieg weiter und mit 16 Mio. Pkw wurden dann im Jahr 2019 so viel produziert wie nie zuvor, allerdings 71 Prozent davon im Ausland.

Die Corona-Krise führte zu einem Rückgang der Produktion, der sich auch in den Folgejahren vor allem in Deutschland verfestigte. 2025 wurden von deutschen Herstellern insgesamt 13,3 Mio. Pkw gebaut, davon 69 Prozent im Ausland.

Hohe Zölle und Local Content Anforderungen auf Auslandsmärkten fordern den Heimatstandort weiter heraus, Exporte entfallen oder Wertschöpfung wird in die Absatzmärkte verlegt. Umso wichtiger ist es für die Politik, in der EU günstige Rahmenbedingungen zu schaffen, damit Produktion, Investitionen, Arbeit und Wohlstand gehalten werden können. Exporte sind für das Wachstum der deutschen Automobilindustrie stets essenziell gewesen. Ansätze, die insbesondere aus tendenziell protektionistisch agierenden EU-Mitgliedsstaaten kommen und auf einen Ersatz von Importen durch lokale Produktion drängen, bergen Risiken für das bislang sehr erfolgreiche Exportmodell Europas, das auch aufgrund von Importen von Vorleistungen und Endprodukten an Wettbewerbsfähigkeit und Wohlstand gewinnen konnte, und müssen sehr sorgsam abgewogen werden.

Der VDA setzt sich weiterhin für regelbasierten, fairen und möglichst freien Handel ein

Wettbewerbsverzerrungen, die zum Beispiel durch nicht regelkonforme Subventionen oder Dumping entstehen, sollten natürlich untersucht und in Abstimmung mit der Wirtschaft vermieden werden. Hierfür bieten sich die bestehenden Handelsschutzinstrumente der EU an.

Ein besonderes Augenmerk ist der Rohstoffversorgung zu widmen, auch hier sollte die internationale Zusammenarbeit im Vordergrund stehen, z. B. über Rohstoffpartnerschaften. Protektionistische Politiken, wie die Einführung von bestimmten Anforderungen an die lokale Wertschöpfung („Local Content Requirements“) bergen zahlreiche Risiken und müssen sorgfältig abgewogen werden.

Die Vorteile des internationalen Handels und der Globalisierung liegen auf der Hand und dürfen nicht verspielt werden. Die folgende Übersicht zeigt, wie stark die deutsche Automobilindustrie in den vergangenen 25 Jahren von der Globalisierung und dem Wachstum der Auslandsproduktion profitiert hat.

Pkw-Produktion Deutschland / Ausland (dt. OEMs)

Jahr	Prod. ges.	in D.	im Ausland	ex EU
2000	8,8 Mio.	5,1 Mio.	3,7 Mio.	1,5 Mio.
2010	11,6 Mio.	5,5 Mio.	6,1 Mio.	3,9 Mio.
2019	16,0 Mio.	4,7 Mio.	11,4 Mio.	7,9 Mio.
2025	13,3 Mio.	4,2 Mio.	9,2 Mio.	6,3 Mio.

Regelbasierter Handel der EU in Gefahr

Erfreulicherweise hat der Anstieg der Auslandsproduktion in der deutschen Automobilindustrie nicht zu einem Rückgang der Exportquote geführt. So konnten sowohl die Ausfuhren als auch die Produktion vor Ort im Ausland Beschäftigung und Wohlstand in Deutschland und Europa sichern.

Durch die Disruptionen im Außenhandel und die Wettbewerbsschwäche der EU-Standorte ist dieses Erfolgsmodell jedoch in Gefahr. Einmal verlorene Produktionskapazitäten der Hersteller und Zulieferer werden voraussichtlich nicht wieder in der EU aufgebaut. Zudem erfordert die Transformation zu klimaneutraler Mobilität völlig neue Produktionsprozesse, die insbesondere bei der Elektromobilität mit weniger lokaler Wertschöpfung einhergeht.

Auch wird es angesichts der oftmals geringeren Verfügbarkeit von Rohstoffen und wichtigen Komponenten in der EU immer schwieriger, die für die Inanspruchnahme eines Freihandelsabkommens erforderliche lokale Wertschöpfung zu erreichen. Dies wirkt sich zum Beispiel im Handel mit dem Vereinigten Königreich aus, wo ab 2027 strengere Ursprungsregeln für die Elektromobilität gelten sollen.

Die Europäische Kommission ist daher gefragt, ihre Handelspolitik stark an den Bedürfnissen der exportorientierten Wirtschaft auszurichten und damit die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie zu erhöhen.

Bisherige TOP-Absatzmärkte mit Herausforderungen

Die USA waren im Jahr 2024 noch der wichtigste Absatzmarkt für Pkws aus deutscher Produktion, es wurden 448.000 Fahrzeuge exportiert. Die Ankündigungen von hohen zusätzlichen Zöllen durch den wiedergewählten Präsidenten Donald Trump hat zwar kurzfristig zu einem Vorzieheffekt geführt, nach Einführung der Zölle gingen die Exporte jedoch deutlich zurück, so dass im Jahr 2025 nur noch 409.000 Pkw exportiert wurden, ein Minus von neun Prozent.

Die Herausforderungen in den bisherigen TOP-Absatzmärkten USA und China belasten den Standort Deutschland und Europa. Sie kommen hinzu zu den internen Belastungen, die zu einer Verringerung der Wettbewerbsfähigkeit beigetragen haben, wie zum Beispiel hohe Energiekosten und Abgaben sowie Bürokratie. Umso dringender muss die EU hier aktiv die Partnerschaft mit anderen Handelspartnern intensivieren und ihre eigenen Hausaufgaben machen.

Die Handelsagenda der EU hatte insbesondere in den vorangegangenen Legislaturen Themen wie Umwelt, Menschenrechte und Nachhaltigkeit in den Vordergrund gestellt. Trotz der unzweifelhaft hohen Bedeutung dieser Themen hat deren Berücksichtigung in Handelsabkommen zu Komplikationen bis hin zu Widerständen

in den Partnerländern geführt. Aus Sicht des VDA sollten diese Themen möglichst nicht mit Handelsthemen vermischt werden.

So konnte das Abkommen mit den Ländern des Mercosur bis heute nach über 25 Jahren Verhandlungen nicht vollendet werden, zuletzt lag es an Widerständen innerhalb der EU bzw. beim Europäischen Parlament. Der VDA unterstützt den Abschluss dieses wichtigen Abkommens und setzt sich erfolgreich für eine vorläufige Anwendung ein. Sonst bestehen hohe Risiken, dass die Handelspartner den Glauben an den verlässlichen Handelspartner EU verlieren und sich anderen Regionen zuwenden.

Die Stärkung anderer Handels- und Kooperationsblöcke, wie zum Beispiel BRICS (Staatenbündnis großer Schwellenländer: Brasilien, Russland, Indien, China und Südafrika), RCEP (das Regional Comprehensive Economic Partnership ist mit 15 Ländern das größte Freihandelsabkommen der Welt) oder das CPTPP (das Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership ist ein Freihandelsabkommen mit 11 Ländern im Pazifikraum) sollten ein Ansporn für die EU sein, ihre Abkommen pragmatisch zu vollenden und von ihnen zu profitieren. Der folgende Überblick zeigt die Abkommen, die aus Sicht der deutschen Automobilindustrie besonders wichtig sind.

Wichtige Freihandelsabkommen für den VDA

Langsame Fortschritte bei der Verbesserung des Marktzugangs – KOM verhandelt aktuell ca. 45 Abkommen

FTA mit:	Beginn	Aktueller Stand
1. MERCOSUR	1999	Im Januar 2026 haben die EU-Mitglieder dem Abkomme zugestimmt. Das EP verlangt Überprüfung durch den EuGH (Resolution vom 21.01.) vorläufige Anwendung aus Sicht der Wirtschaft notwendig
2. Indien	2007	Nach schwierigen Verhandlungen Unterzeichnung 27.01.2026, Legal Scrapping, Ratifizierungen, Inkrafttreten voraussichtlich 2028
3. Update Mexiko	2016	Texte fertig, Unterzeichnung (evtl. Februar 26) und Ratifizierung stehen aus
4. ASEAN	2007	EU-ASEAN-Abkommen wäre Prio für Automobilindustrie, bisher nur "Arbeitsgruppe" eingerichtet
5. Indonesien	2016	23.09.25: Verhandlungen abgeschlossen, Legal Scrapping, Unterzeichnung, Ratifizierung
6. Thailand	2013	Relaunch 2023, 8. Runde im Februar 2026
7. Philippinen	2015	2024 Wiederaufnahme, 5. Runde im März 2026
8. Australien	2018	Abschluss scheiterte dramatisch 10/2023, neuer Anlauf in 2026

Angesichts der geopolitischen Risiken ist es für die Wirtschaft unumgänglich, Themen wie Resilienz, Diversifikation und Wirtschaftssicherheit aktuell in den Vordergrund zu stellen. Dabei dürfen aber nicht die Vorteile des internationalen Handels und der globalen Wertschöpfungsketten in den Hintergrund geraten – ganz im Gegenteil, wir brauchen gerade angesichts der herausfordernden Partnerschaften mit wichtigen Regionen neue Partner und wir dürfen nicht nachlassen, die Kooperation mit all unseren Partnern zu suchen und zu vertiefen.

In diesem Sinne pflegt der VDA vielfältige Kontakte mit internationalen Partnern weltweit. Mit gemeinsamen Veranstaltungen, gegenseitigen Messebesuchen und umfassenden Verbändepartnerschaften verfügt der VDA über ein weites Netz an Kooperationspartnern auf der ganzen Welt. Ganz besonders am Herzen liegt uns die Zusammenarbeit mit Partnern in der Ukraine und Israel – beides Länder mit einer aufstrebenden Industrie und innovativen Startups. Mit zahlreichen Partnerverbänden und Organisationen weltweit unterhält der VDA intensive Kontakte und trägt mit Veranstaltungen vor Ort, wie dem VDA-Supplier-Roundtable in Mexiko, zur Intensivierung der Zusammenarbeit bei.

Kooperation mit Indien

Indien ist ein wichtiger Partner und Zukunftsmarkt – insbesondere mit Blick auf Diversifizierung, den bilateralen Handel und die Zusammenarbeit im Bereich der Elektromobilität und Digitalisierung. Deutsche Hersteller und Zulieferer sind bereits mit mehr als 1.400 Standorten und Produktionsstätten in Indien vertreten. Der VDA unterstützt seit 2006 die Kooperation mit Indien über die „Indo-German Working Group on Automotive“ zwischen der deutschen und indischen Regierung sowie eine enge Kooperation mit den

indischen Partnerverbänden ACMA (Zulieferer) und SIAM (OEMs). Im Jahr 2025 konnte die Partnerschaft vor allem über die intensive Begleitung der Verhandlungen um das EU-Indien-Handelsabkommen Akzente setzen. Zudem engagierte sich der VDA mit einem VDA-Messestand auf der Bharat Mobility Show, bei der Unterstützung der VDA-Mitgliedsunternehmen beim Marktzugang sowie in Konferenzen. Der VDA ist in der Jury der renommierten „ACMA Awards“ vertreten und trägt damit zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit von Zuliefererunternehmen bei.

Im Rahmen eines erstmals ausgerichteteten VDA-Indien Roundtables im Januar 2026 in Neu-Delhi, an dem auch VDA-Präsidentin Hildegard Müller teilgenommen hat, konnten die aktuellen Standortbedingungen in Indien und Potenziale der Kooperation mit VDA-Mitgliedern vor Ort und politischen Gästen intensiv diskutiert werden.

Ein besonders wichtiger Schritt für die zukünftige Zusammenarbeit mit Indien ist der im Januar 2026 bekanntgegebene Abschluss der Verhandlungen des EU-Indien-Handelsabkommens, dem die bereits lange von Seiten der Wirtschaft eingeforderte Intensivierung der politischen Bemühungen seitens der EU-Kommission im Jahr 2025 vorangegangen war. Begrüßenswert ist die sofortige vollständige Zollsenkung für die meisten Autoteile, für sensitive Teile spätestens nach 10 Jahren. Für Pkw werden die derzeit bis zu 110 Prozent hohen Zölle schrittweise für eine Quote von zunächst 250.000 Fahrzeugen auf 10 Prozent gesenkt. Auch für Nfz wurden Erleichterungen vereinbart, jedoch nicht für die nicht-tarifären Handelshemmnisse im Autosektor. Das Abkommen ist dennoch ein wichtiger Schritt zur Vertiefung der Kooperation, schafft Verlässlichkeit und unterstreicht die partnerschaftliche Zusammenarbeit beider Regionen. Wichtig bleibt eine zügige Ratifizierung.





Zukunftsmärkte in Afrika / Kooperation mit AAAM

Afrika ist und bleibt ein wichtiger Partner und wachsender Markt für den Verband und die Mitglieder des VDA. Seit November 2024 führt der VDA ein Folgeprojekt für die vom Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (BMZ) geförderte Partnerschaft zwischen dem VDA und dem panafrikanischen Automobilverband der African Association of Automotive Manufacturers (AAAM) durch. Im Rahmen eines VDA-AAAM-Südafrika Roundtables im Juni 2025, an dem auch VDA-Präsidentin Hildegard Müller teilgenommen hat, wurde gemeinsam mit den VDA-Mitgliedern vor Ort ein Blick auf fünf Jahre erfolgreiche Kooperation zwischen dem VDA und der AAAM geworfen und Prioritäten für die zukünftige Zusammenarbeit definiert.

Im Jahr 2025 gehörte die Begleitung von neuen Gesetzen zur Erleichterung des Handels und der Produktion in verschiedenen afrikanischen Ländern (bspw. in Ägypten, Ghana und Tansania), die Diversifizierung von Wertschöpfungsketten und die Verarbeitung von kritischen und strategischen Rohstoffen auf dem Kontinent zu den Schwerpunkten der Kooperation. Ein wichtiger Schritt war die Verabschiedung der Ursprungsregeln für die Automobilindustrie im Rahmen der panafrikanischen Freihandelszone AfCFTA.

Die VDA-Mitglieder konnten sich auf dem IAA-Africa Day im Rahmen der IAA Mobility zu den Themengebieten „Marktpotentiale in Nordafrika“ und Rohstoffbeschaffung und -verarbeitung informieren.

Die Relevanz des afrikanischen Kontinents auch als Produktionsstandort wächst weiterhin: Nach Prognosen unseres Partnerverbandes AAAM soll die Zahl der produzierten Fahrzeuge von aktuell ca. 1,1 Mio. Fahrzeuge auf ca. 3,3 Mio. Neufahrzeuge im Jahr 2035 ansteigen und somit auch die lokale Wertschöpfung und Beschäftigung weiter stärken.

Ursprungsregeln im Handel mit UK müssen den Realitäten Rechnung tragen

Sechs Jahre nach dem Brexit stellen die im EU-UK-Abkommen (TCA) verankerten Ursprungsregeln für Elektrofahrzeuge und Batterien weiterhin eine große Herausforderung dar. Mit der Verschärfung der Ursprungsregeln ab dem 01.01.2027 drohen beim Handel mit BEV und PHEV-Einfuhrzölle in Höhe von 10 Prozent. Dies hätte erhebliche Wettbewerbsnachteile für die deutsche und europäische Automobilindustrie zur Folge. Der VDA hat daher wiederholt adressiert, dass die Ursprungsregeln den Realitäten und Schwierigkeiten in den (Batterie-)Lieferketten Rechnung tragen müssen,

da ansonsten negative Auswirkungen sowohl für das Erreichen der Klimaschutzziele als auch für die Wertschöpfung in Europa drohen.

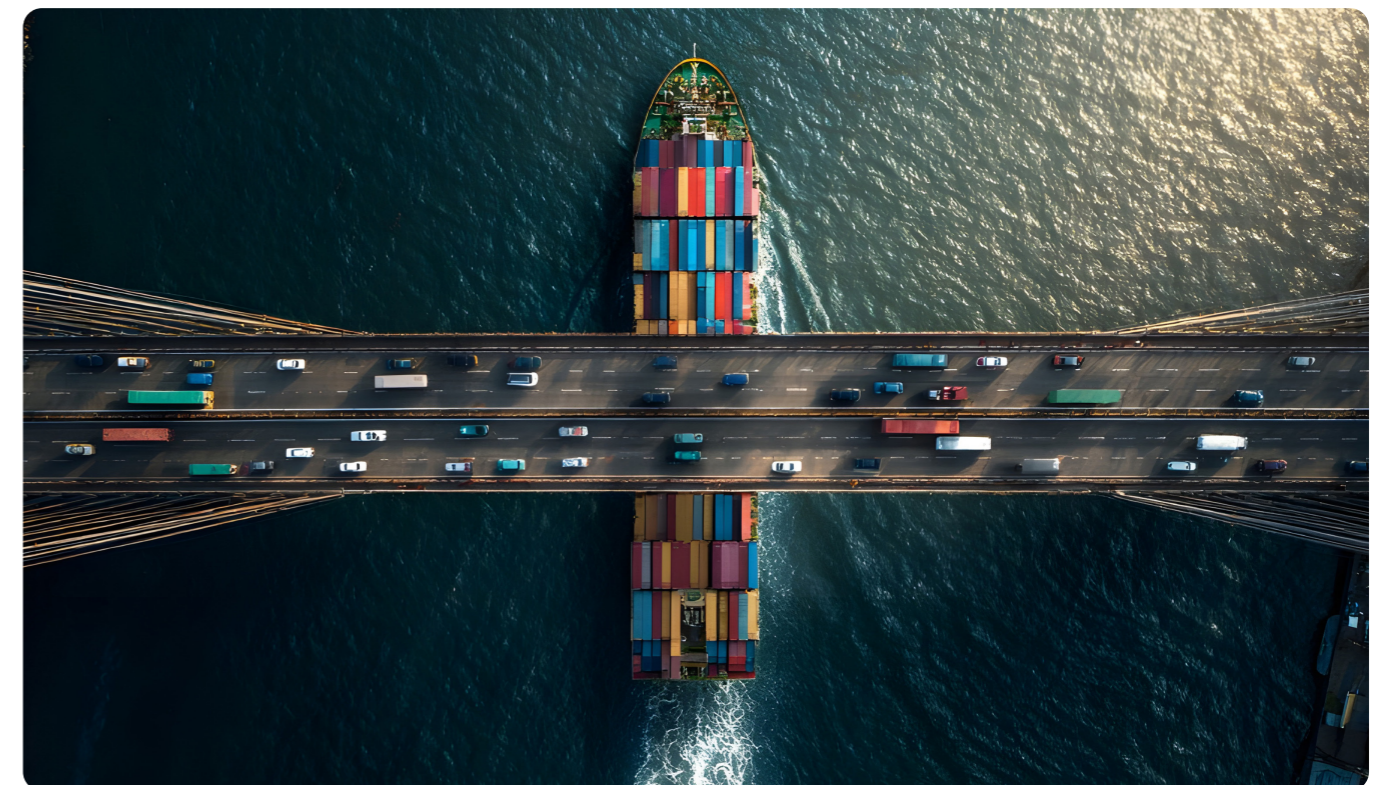
Im Jahr 2025 konnte der VDA bei der Diskussion auf EU-Ebene über die Definition des aktiven Kathodenmaterials wesentliche Verbesserungen bewirken. Weitere Erleichterungen bei den TCA-Ursprungsregeln sind jedoch dringend geboten, um die Wettbewerbsfähigkeit unserer Mitglieder auf dem wichtigen UK-Markt nachhaltig zu sichern.

Hohe Dynamik und zahlreiche Herausforderungen im Bereich der Exportkontrolle

Auch die Exportkontrolle wurde durch die zunehmenden handels- und geopolitischen Spannungen zwischen den USA und China entscheidend geprägt. Insbesondere die vom chinesischen Handelsministerium verhängten Exportrestriktionen bei Seltenen Erden und Permanentmagneten führten in der Automobilindustrie zu erheblichen Versorgungsrisiken. Eine Verschärfung der restriktiven Maßnahmen wurde zwar nach Verhandlungen zwischen Regierungsvertretern der USA und China für ein Jahr ausgesetzt, doch die Risiken und Unsicherheiten bleiben hoch.

Auch die Umsetzung der Russland-Sanktionen bleibt weiterhin eine zentrale exportkontrollrechtliche Aufgabe. Die deutsche Automobilindustrie verurteilt den völkerrechtswidrigen Angriffskrieg Russlands auf die Ukraine und unterstützt ausdrücklich die von der EU beschlossenen Sanktionen gegen Russland. Die Unternehmen arbeiten mit Hochdruck und mit erheblichem Ressourceneinsatz an der Umsetzung der Sanktionen, um eine umfassende Compliance zu gewährleisten. Durch die inzwischen 19 EU-Sanktionspakete, die bis Ende 2025 in Kraft getreten sind, haben die restriktiven Maßnahmen eine bisher nicht gekannte Breite, Detaillierung und Komplexität erreicht. In diesem äußerst fordernden Umfeld mit hoher rechtlicher und politischer Dynamik informiert der VDA die Mitglieder über aktuelle Entwicklungen und bietet mit dem Arbeitskreis Exportkontrolle eine Plattform für den Erfahrungsaustausch über Anwendungsfragen aus der Praxis an.

Mit der Ankündigung von Zöllen nach der zweiten Amtsübernahme von Donald Trump wurde auch das USMCA Abkommen in seinen Grundfesten erschüttert. Im Jahr 2026 steht eine Überprüfung an und der VDA setzt sich dafür ein, dass möglichst viele Hindernisse (wieder) abgebaut werden und die bisherige Zusammenarbeit in diesem Wirtschaftsraum fortgeführt werden kann.

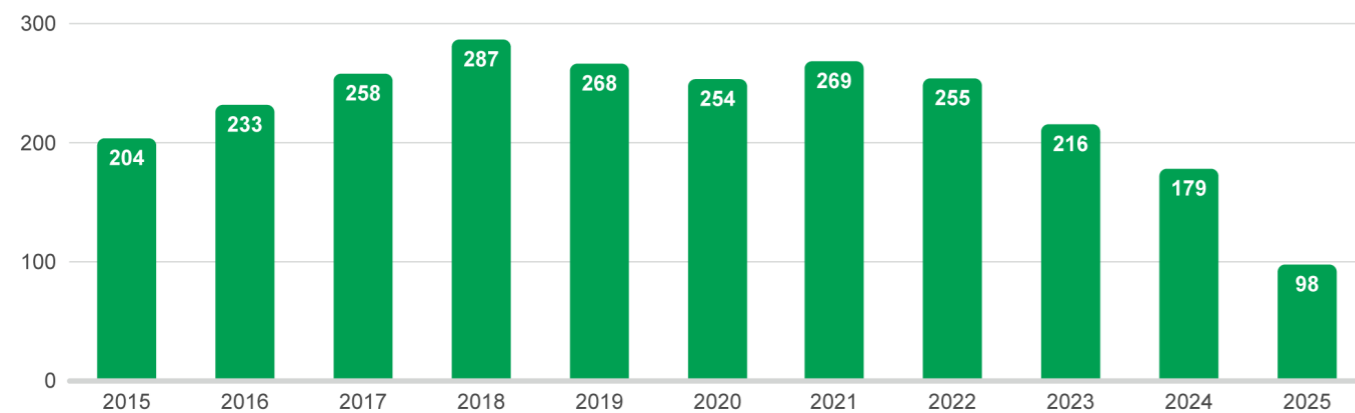


China: Marktchancen, Risiken und globale Wettbewerbsdynamik

Angesichts globaler Unsicherheiten und zunehmender handelspolitischer Spannungen zwischen der Europäischen Union und China setzt sich der Verband der Automobilindustrie (VDA) für eine besonnene kritisch-konstruktive und abgestimmte Weiterentwicklung der bilateralen Zusammenarbeit ein. Die fortlaufende Kooperation ist dabei auch Grundvoraussetzung für eine erfolgreiche Umsetzung der China-Strategie der Bundesregierung. In diesem Zusammenhang begrüßt der VDA, dass Bundesaußenminister Johann Wadepuhl seine zuvor abgesagte Antrittsreise nach China im Dezember 2025 nachgeholt hat. VDA-Präsidentin Hildegard Müller konnte als Teil der Wirtschaftsdelegation die Interessen der deutschen Automobilindustrie vor Ort vertreten.

Die Reise von Bundeskanzler Friedrich Merz im Februar 2026 sendet darüber hinaus ein wichtiges Signal für die deutsch-chinesische Zusammenarbeit sowie an die deutschen Unternehmen im Land. Für die deutsche Automobilindustrie ist China nicht nur ein wichtiger Absatz- und Bezugsmarkt, sondern auch ein zunehmend bedeutender Innovationsstandort. Der VDA ist mit seinem China-Standort in Peking vor Ort präsent und führt regelmäßig Round-Table-Veranstaltungen durch, insbesondere für Zulieferer. Mit vom VDA initiierten Deutschen Gemeinschaftsständen sind deutsche Unternehmen auf den wichtigen Messen Auto Shanghai und Auto China in Peking vertreten.

Pkw-Exporte aus Deutschland nach China (in Tausend)

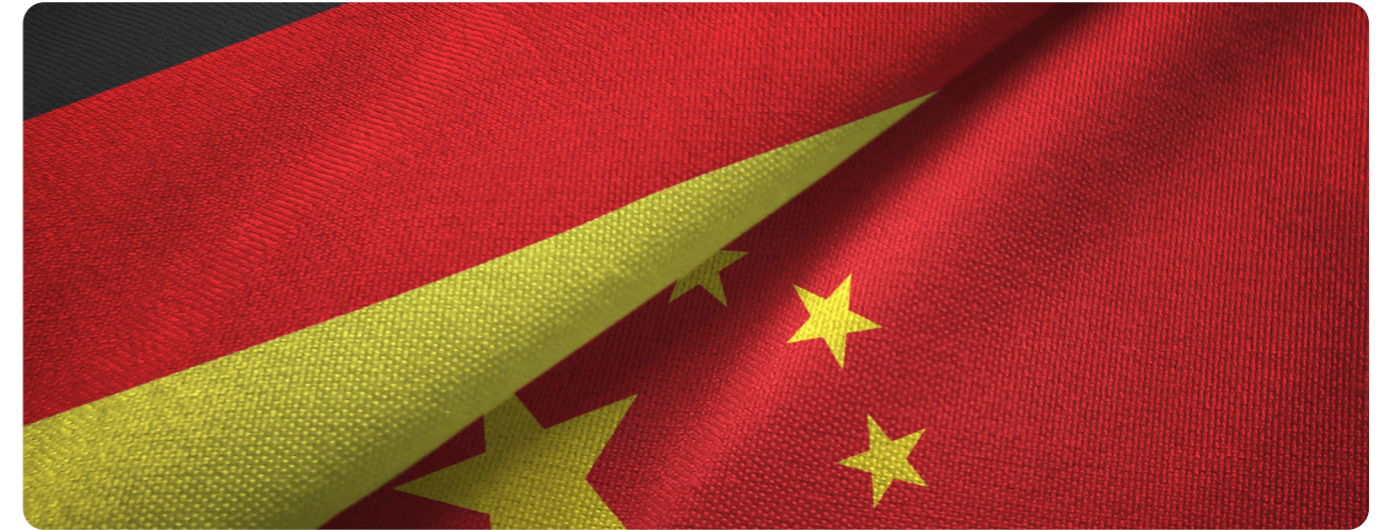


Quelle: VDA

Exportrestriktionen für Permanentmagnete: VDA warnt vor Versorgungsrisiken

Die vom chinesischen Handelsministerium eingeführten neuen Exportregelungen haben 2025 die Versorgung europäischer Industrien spürbar belastet. Der VDA hat die Versorgungsrisiken aufgrund von im April 2025 eingeführten Exportrestriktionen bei Seltenen Erden und Permanentmagneten frühzeitig adressiert und die nationale und europäische Politik aufgefordert, dieses Thema mit Nachdruck gegenüber der chinesischen Regierung zur Sprache zu bringen.

Im Oktober 2025 kündigte das chinesische Handelsministerium weitere weitreichende Exportrestriktionen an, welche insbesondere die Batterie- und Halbleiterbranche und damit zentrale Wertschöpfungsstufen der Automobilindustrie getroffen hätten. Diese Ankündigungen wurden nach Verhandlungen zwischen Regierungsvertretern der USA und China für ein Jahr aufgehoben. Der VDA mahnt hier eine frühzeitige und pragmatische Verhandlungslösung an, die den Unternehmen Planungssicherheit gibt.



EU-Zölle auf E-Pkw aus China: VDA begrüßt neue Dynamik und wirbt für rasche Rücknahme der Zölle in der Breite

Der VDA hat die Antisubventionsuntersuchung der EU-Kommission gegen aus China in die EU importierte E-Pkw sowie die schlussendliche Einführung von Ausgleichszöllen auf E-Pkw chinesischer Produktion kritisch begleitet. Zölle sind aus Sicht des VDA von Anfang an nicht das richtige Instrument, um bestehenden Herausforderungen wirksam zu begegnen. Umso mehr begrüßt der VDA, dass die EU-Kommission und die chinesische Seite im Frühjahr 2026 erste Verhandlungsfortschritte erzielen konnten. Die Veröffentlichung einheitlicher Kriterien zur Prüfung von Preisverpflichtungsangeboten erhöht die Transparenz und signalisiert Verhandlungsbereitschaft sowohl der EU als auch Chinas. Die erstmalige Annahme eines Preisverpflichtungsangebotes zeigt, dass die EU-Kommission die Kritik an den Ausgleichszöllen ernst nimmt. Wichtig ist nun, dass die erzielten Fortschritte möglichst schnell in die tatsächliche Abschaffung von Zöllen in der Breite münden.

Deutsch-Chinesische Kooperation beim automatisierten und vernetzten Fahren sowie beim grenzüberschreitenden Datenverkehr

Auf Basis der 2024 zwischen Deutschland und China erneuerten Absichtserklärung zum Dialog und zur Zusammenarbeit bei der Standardisierung und Regulierung zum automatisierten und vernetzten Fahren wurden im zurückliegenden Jahr mehrere Treffen organisiert.

Im Fokus der Arbeit stand u. a. die Einführung einer neuen chinesischen Regulierung zum assistierten Fahren im SAE-Level 2. Gemeinsam mit den Vertretern unserer Mitgliedsunternehmen und mit Unterstützung der beteiligten deutschen Ministerien konnte der VDA-Anpassungen am Inhalt der Regulierung sowie am Zeitpunkt ihres Inkrafttretens erreichen. Zudem wurden Fragen der Datenspeicherung und -bereitstellung im Zusammenhang mit automatisierten und assistierten Fahrfunktionen erörtert. Die bilaterale Zusammenarbeit zielt darauf ab, nationale chinesische Anforderungen weitgehend mit den UNECE-Regelungen und den ISO-Standards in Einklang zu bringen. Das Abkommen trägt damit maßgeblich zur Fortsetzung des Dialogs mit chinesischen Partnern im Interesse der deutschen Automobilindustrie auf dem Gebiet der Regelsetzung bei.

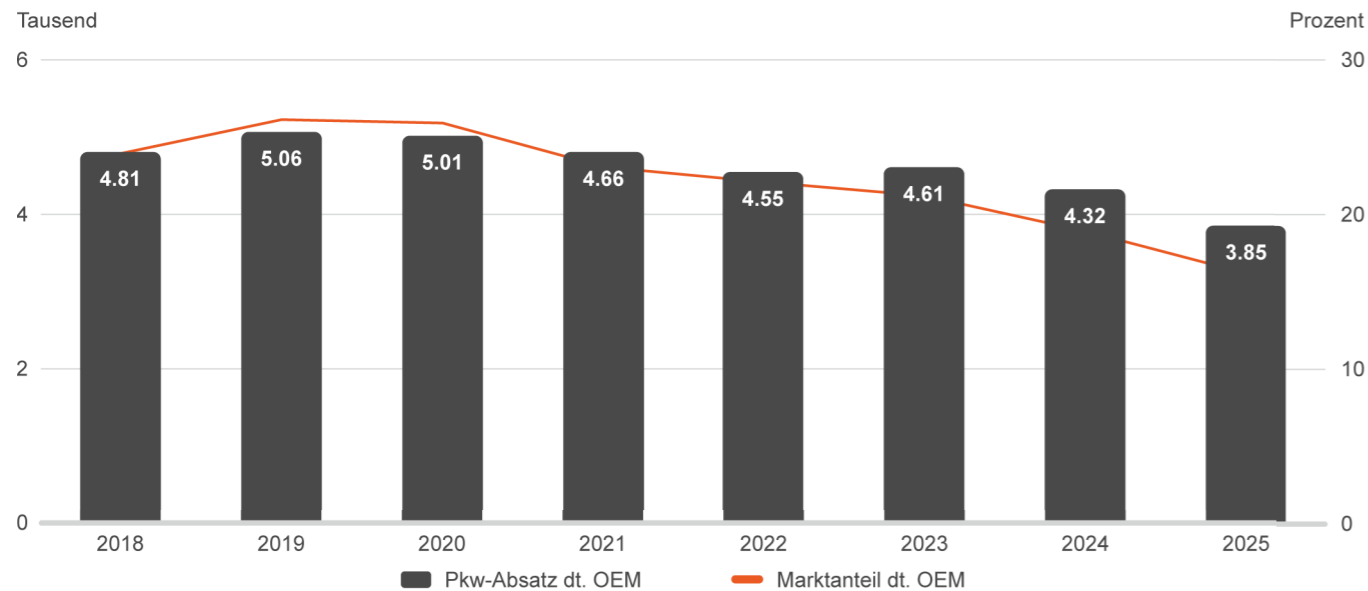
Bei der zum grenzüberschreitenden Datenverkehr zwischen Deutschland und China gezeichneten Absichtserklärung gab es nach dem Regierungswechsel in Deutschland nur wenig Fortschritt. Die Automobilindustrie steht weiter bereit den wichtigen Dialog zu unterstützen, um auf Basis der im März 2024 erlassenen Liberalisierungen durch die chinesische Cyberspace-Verwaltung („CAC“) den für beide Seiten wichtigen Prozess eines fairen und sicheren Datenaustausches zu ermöglichen. Dies ist insbesondere für in China tätige Automobilhersteller und Zulieferer von großer Relevanz, die regelmäßig große Datenmengen von Deutschland nach China und umgekehrt transferieren.

Zunehmender globaler Wettbewerb: EU und Bundesregierung müssen Wettbewerbsfähigkeit des Industriestandorts Europa stärken

Angesichts des zunehmenden Konkurrenzdruckes durch chinesische Anbieter muss die Wettbewerbsfähigkeit des Industriestandorts Europa und Deutschland Priorität einnehmen. Der Abschluss der EU-Verhandlungen über Freihandelsabkommen mit Indonesien, dem Mercosur und Indien trägt wesentlich dazu bei, die dringend notwendigen Voraussetzungen für eine Diversifizierung der deutschen Industrie zu schaffen. Weitere Abkommen und Partnerschaften müssen folgen. International wettbewerbsfähige Standortbedingungen bleiben unterdessen die beste Versicherung für Wachstum,

Wertschöpfung und Beschäftigung, fördern die Resilienz und sichern die globalen Einfluss- und Gestaltungsmöglichkeiten nicht nur Deutschlands, sondern auch Europas insgesamt. Die Debatte über China ist wichtig, darf aber nicht über die zentralen Aufgaben vor Ort hinwegtäuschen: Die Bundesregierung muss im Schulterschluss mit Brüssel die Energiepreise senken, ein wettbewerbsfähiges Steuer- und Abgabensystem schaffen, Bürokratie abbauen, Planungs- und Genehmigungsverfahren beschleunigen und die Digitalisierung konsequent vorantreiben.

Pkw-Absatz dt. OEMs in China



Quelle: CPCA, S&P Global Mobility



Transatlantische Zusammenarbeit und Herausforderungen

Das Jahr 2025 brachte bisher unbekannte Herausforderungen für die transatlantische Kooperation. Nicht nur in Fragen der Sicherheit stellte Präsident Trump viele traditionelle Formate in Frage. Auch in der Handelspolitik setzt der US-Präsident neue Maßstäbe, fordert bisherige Gewissheiten heraus und eröffnete seine zweite Präsidentschaft mit massiven Zollerhöhungen weltweit, u. a. für die europäische Automobilindustrie.

28.08.25 muss das Europäische Parlament noch zustimmen. Angesichts des Konfliktes im Zusammenhang mit Grönland hatte das europäische Parlament seine Entscheidung verschoben. Es wird zudem über die Integration von Schutzmaßnahmen, Aussetzungsklauseln und Überprüfungen diskutiert.

US-Präsident sieht Sicherheit durch Autoimporte gefährdet

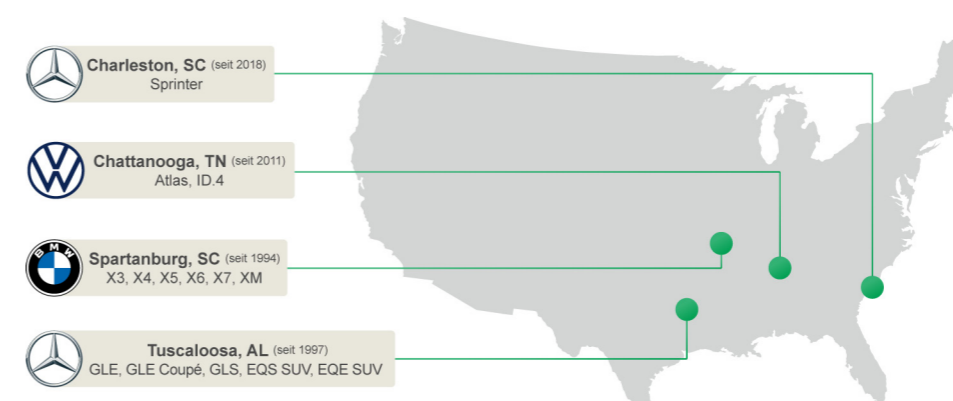
Kraftfahrzeuge werden seit dem 03. April 2025 bei der Einfuhr in die USA mit zusätzlichen Wertzöllen in Höhe von 25 Prozent belastet, Fahrzeugteile werden seit dem 03. Mai 2025 mit Zusatzzöllen belastet. Dies hat Präsident Donald Trump am 26. März 2025 unter Berufung auf Section 232 Trade Expansion Act angewiesen. Die Einführung neuer Zusatzzölle wird mit der Gefährdung der nationalen Sicherheit der USA durch die Importe bestimmter Kraftfahrzeuge und Autoteile begründet.

Nachdem Präsident Trump seine Zolldrohungen im Zusammenhang mit Grönland wieder zurückgenommen hatte, hat das europäische Parlament die Arbeiten zur Umsetzung wieder aufgenommen. Es wird nun damit gerechnet, dass das Europäische Parlament dem Legislativvorschlag der Europäische Union im Frühjahr 2026 unter bestimmten Bedingungen zustimmen wird. Der VDA spricht sich für einen zügigen Abschluss der Beratungen und die Annahme des Gesetzesvorschlages im Trilog aus, um zeitnah verlässliche Rahmenbedingungen zu gewährleisten. Darüber hinaus ist eine konstruktive Umsetzung weiterer Elemente des Rahmenabkommens, etwa der regulatorischen Zusammenarbeit, erforderlich, um die wirtschaftliche Zusammenarbeit nachhaltig zu stärken. Die starke Einbindung der deutschen Automobilindustrie in transatlantische Wertschöpfungsketten führt dazu, dass sie sowohl durch US-Zölle auf Importe als auch durch mögliche EU-Gegenmaßnahmen auf Fahrzeuge und Teile aus den USA belastet würde. Die Zahlen zeigen, dass die deutsche Automobilindustrie ein integrativer Bestandteil der US-Industrie ist. So exportieren europäische Hersteller auch aus den USA heraus in Drittmärkte.

Die hohen zusätzlichen US-Zölle auf Pkw und Teile von 25 Prozent, die Präsident Trump eingeführt hat, könnten langfristig durch das [Rahmenabkommen](#) zwischen den USA und der EU vom 21.08.2025 auf insgesamt 15 Prozent begrenzt werden. Eine Voraussetzung dafür ist, dass die EU ihre Industriezölle vollständig auf 0 Prozent senkt. Dem entsprechenden [Vorschlag](#) der KOM vom

Die deutsche Automobilindustrie in den USA

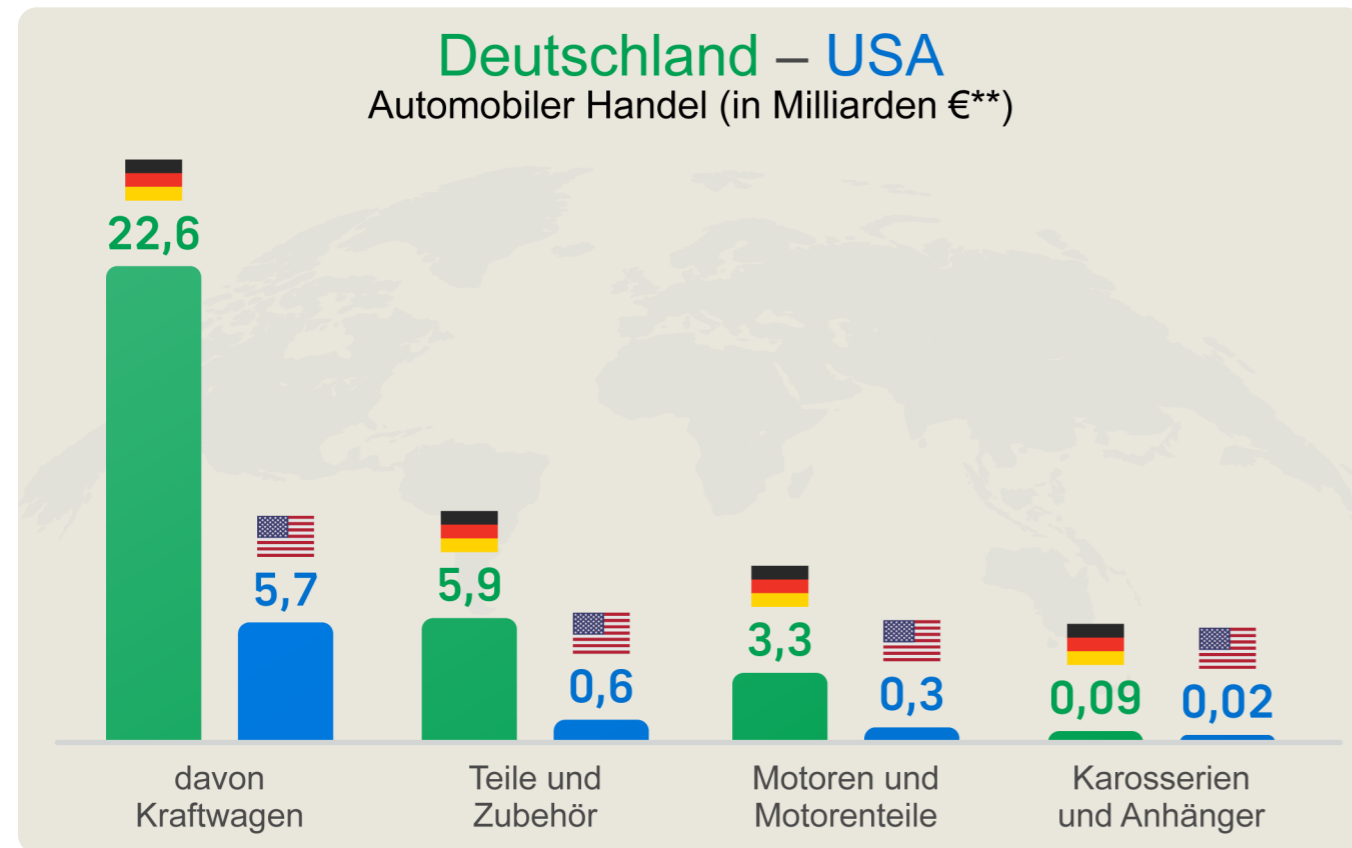
Pkw-Werke deutscher OEMs



- 138.000**
Menschen beschäftigt die deutsche Automobilindustrie in den USA
- 48.000**
Beschäftigte bei Automobilherstellern
- 90.000**
Beschäftigte bei Zulieferern

Deutsche Hersteller haben im Jahr 2025 rund 805.000 Pkw in den USA produziert. Die deutschen Hersteller sind für über zwei Drittel der Pkw-Exporte aus den USA in die EU verantwortlich. Mit zahlreichen Produktionsstätten sind sowohl Hersteller als auch Zulieferer in den US-Bundesstaaten investiert.

Deutschlands automobiler Handel* im Jahr 2025



- USA seit 2022 gemessen in Werten wieder wichtigster deutscher Exportmarkt
- China ist über die Jahre an die USA herangerückt und war während Corona kurz vorbeigezogen
- Pkw-Exporte (Stück): USA auf Rang 1, vor dem UK

Top 5 Abnehmer deutscher Exporte

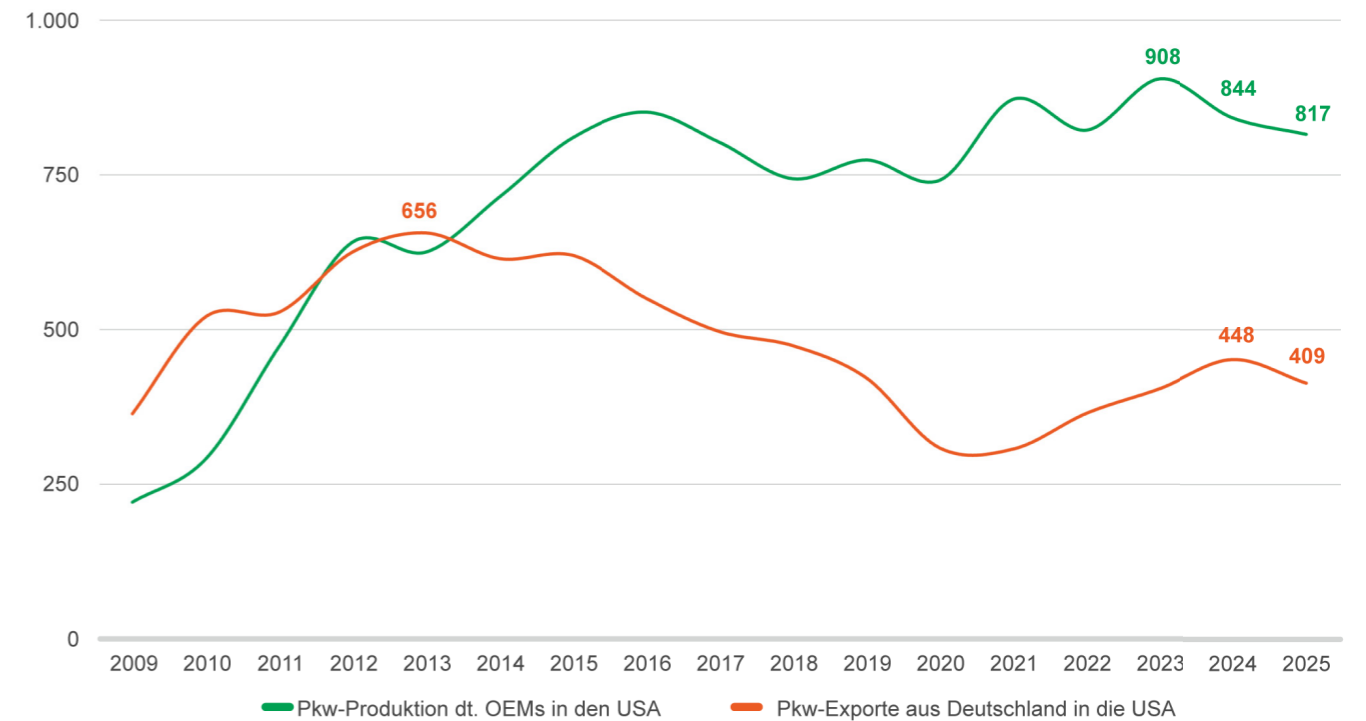


Quelle: Statistisches Bundesamt, VDA

* umfasst Kraftwagen (Pkw, Nkw), Fahrgestelle mit Motoren, Motoren und Motorteile, Karosserien und Anhänger sowie Kfz-Teile und Zubehör.
 ** Abweichung der Summe der Einzelwerte von der Gesamtsumme durch Rundung.

Produktion vor Ort ersetzt Exporte (in Tausend)

Exporte aus Deutschland in die USA und US-Produktion



- Produktion während Corona nicht nachhaltig gefallen
- Von den in 2025 in die USA exportierten Pkw kamen 409.200 aus Deutschland und 382.700 aus anderen Ländern
- Lieferungen der deutschen OEMs in die USA (2025): 792.000 Fahrzeuge

Insgesamt setzt der VDA weiterhin auf eine positive Agenda mit den USA. Hierzu tragen auch Vorschläge für die regulatorische Kooperation im Automobilbereich bei, mit der der gegenseitige Handel und die industrielle Zusammenarbeit vertieft werden könnte. Die Automobilindustrie setzt auf eine verlässliche, faire Partnerschaft und Kooperation.

setzung dafür sind jedoch hohe Anforderungen an die lokale Wertschöpfung, die Einhaltung eines Mindestlohns sowie die Verwendung von bestimmten Mindestanteilen von US-Stahl in den jeweiligen Produkten.

Diese Regeln haben insgesamt dazu geführt, dass Wertschöpfung vor Ort aufgebaut wurde und Exporte aus der EU weniger wettbewerbsfähig waren.

USMCA als Nachfolge von NAFTA erfordert lokales Engagement

Bereits in seiner ersten Amtszeit vollendete Präsident Trump die Reform des „NAFTA-Abkommens“ der USA mit Kanada und Mexiko. Der neue Verbund „USMCA“ (US-Mexiko-Canada-Agreement) ermöglicht zwar Freihandel zwischen den drei beteiligten Ländern, Voraus-

Mit der Ankündigung von Zöllen nach der zweiten Amtsübernahme von Donald Trump wurde auch das „USMCA Abkommen“ in seinen Grundfesten erschüttert. Im Jahr 2026 steht eine Überprüfung an und der VDA setzt sich dafür ein, dass möglichst viele Hindernisse (wieder) abgebaut werden und die bisherige Zusammenarbeit in diesem Wirtschaftsraum fortgeführt werden kann.

Technologieoffenheit für den Erfolg der klimaneutralen Mobilität

Technologieoffener Klimaschutz im Straßenverkehr

Die deutsche Automobilindustrie bekennt sich klar zu den Pariser Klimazielen und treibt das Ziel eines klimaneutralen Straßenverkehrs bis spätestens 2050 aktiv voran. Um diese Transformation entschlossen umzusetzen, investieren deutsche Zulieferer und Hersteller weltweit erhebliche Mittel: Von 2025 bis 2029 fließen rund 320 Milliarden Euro in Forschung und Entwicklung. Ergänzend kommen im selben Zeitraum etwa 220 Milliarden Euro an Sachinvestitionen hinzu, insbesondere für den Aufbau neuer Fabriken sowie den Umbau und die Modernisierung bestehender Werke.

Im Zentrum dieser strategischen Neuausrichtung steht die Elektromobilität, die perspektivisch den größten Marktanteil einnehmen wird. Politische und regulatorische Rahmenbedingungen sind konsequent auf diesen Antriebspfad ausgerichtet. Deutschland nimmt dabei eine Schlüsselrolle ein: Als weltweit zweitgrößter Produktionsstandort für elektrische Pkw verzeichnete das Land im Jahr 2025 einen neuen Produktionsrekord bei E-Fahrzeugen. 40 Prozent der hierzulande gefertigten Pkw waren elektrisch. In diesem Jahr wird es voraussichtlich ein noch höherer Anteil sein. Dank einer Modelloffensive der Hersteller erleichtert ein rasch wachsendes Angebot elektrischer Fahrzeuge aus deutscher Produktion den Umstieg: Aus 160 elektrischen Fahrzeugmodellen und unzähligen elektrischen Nutzfahrzeugbaureihen deutscher Konzernmarken können die Verbraucherinnen und Verbraucher sowie Spediteure weltweit wählen. Technologisch sind die Fahrzeuge mittlerweile sehr ausgereift, bei Ladeleistung, Reichweite, Effizienz und Haltbarkeit führend. In Zukunft werden Elektroautos als mobile Energiespeicher gar dazu beitragen, kurzfristige Schwankungen im Stromnetz auszugleichen und mehr erneuerbare Energien zu integrieren: Das bidirektionale Laden steht vor der Markteinführung. Zugleich sind die Produktionskapazitäten für einen stark beschleunigten Hochlauf geschaffen worden.

Die deutsche Automobilindustrie ist und bleibt mit ihren Produkten auf den internationalen Märkten wettbewerbsfähig. Das Angebot an E-Fahrzeugen deckt mittlerweile sämtliche Kundenanforderungen und Fahrzeugkategorien einschließlich leichter und schwerer Nutzfahrzeuge ab. Die Nutzfahrzeughersteller haben in den vergangenen Jahren in allen wichtigen Baureihen elektrische Antriebsvarianten am Markt eingeführt. Heute können damit vom städtischen Verteilerverkehr bis zum Fernverkehr Güter CO₂-neutral transportiert werden. Dasselbe gilt für den Personenverkehr mit elektrischen Stadtbussen. In welchen Märkten die E-Fahrzeuge abgesetzt und wo sie gebaut werden, hängt jedoch von den jeweiligen Rahmenbedingungen und Standortbedingungen ab.

Vor allem in zwei Bereichen hat Deutschland Nachholbedarf: Zum einen steht und fällt der Erfolg der E-Mobilität mit dem Ausbau der Ladeinfrastruktur. Die Menschen brauchen die Gewissheit, überall und zu jeder Zeit unkompliziert laden zu können. Doch gerade hier bleibt einer Allensbach-Umfrage im Auftrag des VDA zufolge noch viel zu tun: Die Ladeinfrastruktur bleibt das größte Kaufhemmnis, das Verbraucherinnen und Verbraucher sowie Speditionen vom Umstieg auf ein Elektrofahrzeug abhält. Zum anderen sind wettbewerbsfähige Ladepreise erforderlich.

Plug-in-Hybride als essenzieller Bestandteil einer breiten Elektrifizierungsstrategie

Die deutsche und europäische Automobilindustrie steht vor der doppelten Herausforderung, den Hochlauf der Elektromobilität abzusichern und zugleich Wertschöpfung, Beschäftigung und Klimaziele verlässlich zu erreichen. Plug-in-Hybride (PHEVs) im Pkw sind hierfür ein zentraler Baustein und essenzieller Bestandteil einer breiten Elektrifizierungsstrategie.

Sie verbinden lokal emissionsfreies Fahren im Alltag mit der notwendigen Reichweitenflexibilität und bündeln industriepolitisch die gesamte europäische Kompetenzkette – von Batterie, Leistungselektronik und E-Motor über Verbrennungstechnologie und Getriebe bis hin zu Software. Damit sichern sie erhebliche Investitionen entlang aller Wertschöpfungsstufen und stärken insbesondere den industriellen Mittelstand. Eine vorschnelle regulatorische Schwächung würde laufende Milliardenprojekte mit Amortisationszeiträumen von acht bis zwölf Jahren entwerten und Know-how sowie Produktion in andere Weltregionen verlagern.

Auch klimapolitisch leisten moderne PHEVs bereits heute einen messbaren Beitrag. Hohe elektrische Reichweiten ermöglichen es, einen Großteil der Alltagsmobilität – insbesondere Pendel- und Kurzstrecken – rein elektrisch zurückzulegen und gerade in urbanen Räumen lokal emissionsfrei unterwegs zu sein. Gleichzeitig beschleunigen sie den Markthochlauf der Elektromobilität, unterstützen die Einhaltung der CO₂-Flottenziele und tragen zu den europäischen Klimazielen bei. Internationale Leitmärkte wie China und die USA setzen deshalb auf eine Multi-Technology-Strategie mit langfristiger Perspektive für PHEVs und EREVs. Eine klare regulatorische Anerkennung ihres Klimabeitrags ist daher unerlässlich, um Investitionen in Europa zu sichern, Standorte zu stabilisieren und die gesellschaftliche Akzeptanz der Transformation zu stärken.

Zentral ist in diesem Zusammenhang die Aussetzung der zweiten Verschärfung des sogenannten Utility Factors, der den elektrischen Fahranteil von Plug-in-Hybriden definiert. Eine weitere Absenkung dieses Faktors würde PHEVs in ihrer CO₂-Bilanz rechnerisch schlechter stellen und ihren tatsächlichen Klimabeitrag mindern – und das in einer Phase, in der sich elektrische Reichweiten, Ladeleistungen und intelligente Betriebsstrategien technologisch hoch dynamisch weiterentwickeln.

Eine regulatorische Abwertung würde damit Innovationsfortschritte konterkarieren und Investitionssicherheit untergraben. Stattdessen sollte der Fokus darauf liegen, den realen elektrischen Fahranteil konsequent zu steigern. Dazu gehören etwa verpflichtende Ladeanforderungen innerhalb bestimmter Kilometerleistungen, ein flächendeckend ausgebautes und verlässliches Ladenetz sowie wettbewerbsfähige öffentliche Ladepreise. Analysen der elektrischen Fahranteile in einzelnen EU-Mitgliedstaaten zeigen eine klare Korrelation zwischen elektrischer Nutzung sowie Ladeinfrastruktur und Ladepreisen. Werden die richtigen Rahmenbedingungen gesetzt, können PHEVs ihr volles Potenzial entfalten, einen substanziellen Beitrag zur CO₂-Minderung leisten und die Technologieoffenheit im Transformationsprozess stärken.

Range Extender erweitern technologieoffene Elektromobilität

Darüber hinaus gewinnen Fahrzeuge mit Range Extender (EREV) im Rahmen einer technologieoffenen Elektrifizierungsstrategie an Bedeutung. Im Unterschied zu klassischen Plug-in-Hybriden erfolgt der Antrieb hier vollständig elektrisch; ein kompakter Verbrennungsmotor dient ausschließlich als Generator, der bei Bedarf Strom zur Verlängerung der Reichweite erzeugt. Dadurch lassen sich hohe elektrische Fahranteile mit zusätzlicher Reichweitenflexibilität verbinden. Insbesondere in Regionen mit noch im Aufbau befindlicher Ladeinfrastruktur können Range-Extender-Konzepte eine wichtige Brückenfunktion übernehmen und so den Markthochlauf der Elektromobilität unterstützen. Gleichzeitig sichern sie industrielle Kompetenzen entlang der gesamten Wertschöpfungskette – von Batterie- und Elektrotechnologien bis hin zu hocheffizienten Verbrennungskomponenten.



Potenziale erneuerbarer Kraftstoffe nutzen

Erneuerbare Kraftstoffe leisten bereits heute als HVO im Nutzfahrzeugbereich oder Beimischung zu fossilen Kraftstoffen wie E10 oder B7 einen Beitrag zum Klimaschutz. Der europäische Kraftstoffmix ist längst nicht mehr zu 100 Prozent fossil. Dies muss sich auch in der Flottenregulierung widerspiegeln, denn erneuerbare Kraftstoffe werden in unterschiedlichen Bereichen benötigt. Eine realitätsnahe Anrechnung ihrer CO₂-Minderungswirkung stärkt Investitionssicherheit und setzt Anreize für den weiteren Ausbau nachhaltiger und langfristiger Produktionskapazitäten. Nur wenn Regulierung und tatsächlicher Energiemix konsistent gedacht werden, können Marktpotenziale vollständig gehoben werden.

Der größte Hebel liegt in der Defossilierung des Fahrzeugbestands. Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor werden noch viele Jahre auf deutschen und europäischen Straßen unterwegs sein. Wachsende Beimischungsquoten sowie der konsequente Ersatz fossiler Kraftstoffe helfen, den CO₂-Ausstoß dieses Bestands zu reduzieren. Gleichzeitig muss hinterfragt werden, ob eine Vorhaltepfllicht von E 5 noch zeitgemäß ist, da dies zusätzliche Logistik- und Infrastrukturkapazitäten bindet, die effizienter für höhere Beimischungsanteile und damit für mehr Klimaschutz genutzt werden könnten. Entscheidend ist daher eine schnelle Normung und Freigabe des Kraftstoffs E20. Eine zügige Einführung von E20 würde sofort zusätzliche CO₂-Minderungen im Bestand ermöglichen und den Markthochlauf erneuerbarer Kraftstoffe spürbar beschleunigen. Dafür braucht es regulatorische Rahmenbedingungen, die steigende Beimischungsanteile nicht begrenzen, sondern aktiv ermöglichen und Investitionen entlang der gesamten Wertschöpfungskette absichern.

Im Hochlauf der Wasserstoffmobilität liegt ein weiterer Hebel – sowohl bei Fahrzeugen mit Wasserstoffbrennstoffzelle als auch mit Wasserstoffmotor. In der CO₂-Flottenregulierung für schwere Nutzfahrzeuge beispielsweise sind Wasserstoffantriebsvarianten als Null-Emissions-Fahrzeuge definiert. Zudem gibt es auf EU-Ebene Vorgaben für den Aufbau eines Wasserstoff-Tankstellennetzes bis 2030. Für Deutschland würde dies etwa 110 Wasserstoff-Tankstellen mit einer Kapazität von mindestens einer Tonne pro Tag bedeuten. Entscheidend ist nun, beim Infrastruktur- und Fahrzeughochlauf verlässliche Rahmenbedingungen für Investitionen zu schaffen.

Nur so kann Wasserstoff seine Rolle als tragende Säule klimaneutraler Mobilität entfalten. Ein zukünftiger Hebel für den Einsatz erneuerbarer Kraftstoffe liegt in Erwägungsgrund 11 der CO₂-Flottenregulierung für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge von 2023. Dieser sieht vor, dass die EU-Kommission einen Vorschlag für Fahrzeuge machen soll, die ausschließlich mit erneuerbaren Kraftstoffen betrieben werden. Im Ende 2025 vorgestellten Automotive Package fehlte dieser Vorschlag, weshalb er schnellstmöglich vorgelegt werden muss. Der VDA setzt sich dafür ein, dass Pkw, die ausschließlich mit erneuerbaren Kraftstoffen betrieben werden, ab dem nächstmöglichen Zeitpunkt als Null-Gramm-Fahrzeuge innerhalb der Flottenregulierung – analog batterieelektrischer Fahrzeuge (BEVs) – angerechnet werden können. Nachgelagerte Steuern und Abgaben sollten ebenfalls angepasst werden. Dies stärkt die Technologieoffenheit, schafft Planungssicherheit für Hersteller und Kraftstoffproduzenten und trägt substantiell zum Erreichen der Klimaziele bei.

Kreislaufwirtschaft ist Teil der DNA der Automobilindustrie

Die Grundlagen für die Kreislaufwirtschaft sind in der Automobilindustrie gegeben. Die Produkte der deutschen Automobilindustrie gelten als Maßstab in der Kreislaufwirtschaft. Das hängt eng mit dem Produkt „Fahrzeug“ zusammen. Im Gegensatz zu anderen Produkten ist ein Fahrzeug ein äußerst wertvoller Gebrauchsgegenstand, der über 20 Jahre lange genutzt wird und häufig den Besitzer wechselt. Entsprechend hoch sind die Ansprüche der Verbraucherinnen und Verbraucher: exzellente Produktqualität, lange Lebensdauer und nicht zuletzt eine Reparaturfähigkeit über die gesamte Nutzungsphase. Der Erwerb eines Autos ohne Anspruch auf Garantie, ohne Perspektive auf eine Reparierbarkeit und Ersatzteilversorgung – noch weit nach Produktionsende – und ohne entsprechendes Werkstattnetz, ist für niemanden denkbar. Sichergestellt ist auch die für den Letzthalter kostenlose, umweltgerechte Entsorgung am Lebensende eines Fahrzeuges. Schon jetzt wird in Europa mit 85 Prozent eine sehr hohe Recyclingquote bei Fahrzeugen erreicht.

Das im Circular-Economy-Diskurs viel beschriebene „Design for Recycling“ ist im Designprozess der Automobilindustrie fest integriert. Für die Fahrzeugzulassung muss der Automobilhersteller die Recyclingfähigkeit eines Fahrzeugmodells in Höhe von 85 Prozent anhand der aktuell anerkannten Recycling-



technologie nachweisen. Ohne diesen Nachweis gibt es keine Typzulassung und kann ein Fahrzeugmodell nicht in Verkehr gebracht werden. Im Durchschnitt besteht schon heute ein Fahrzeug zu einem Drittel aus Sekundärmaterialien.

Die Automobilindustrie geht sogar über den „Design for Recycling“-Ansatz hinaus. Die Fahrzeughersteller und deren Zulieferer betrachten alle Wertschöpfungsstufen und ihre Umweltauswirkungen so beispielsweise auch den CO₂-Fußabdruck: von Rohstoffen und Produktion über die Reparatur-, Reuse- und Remanufacturing-Konzepte und erst dann zum Recycling. Diese ganzheitliche Betrachtung bezeichnen wir als „Design for Sustainability“. Es deckt die eingangs beschriebenen Strategiebausteine wesentlich besser ab als der reine „Design for Recycling“-Ansatz. Das Produktdesign allein schafft jedoch noch keine erfolgreiche Kreislaufwirtschaft. Die Versorgung mit Ersatzteilen, ein Werkstattnetz und verfügbare Reparaturleitfäden bedürfen umfangreicher Organisation und Investitionen.

Für das Lebensende eines Fahrzeuges wurde in Europa und Deutschland ein hochwertiges, zertifiziertes Rücknahme- und Verwertungsnetz für Altfahrzeuge von den Automobilherstellern und ihren Geschäftspartnern eingerichtet. Für die Verwertung stellen die Automobilhersteller alle benötigten Informationen über das Portal IDIS (International Dismantling Information System) zur Verfügung. Die Plattform umfasst aktuell Informationen zu 1877 unterschiedlichen Fahrzeugmodellen von 69 Fahrzeugherstellern aus Europa, Japan, Malaysia, Korea und den USA.

Zirkularität und Wirtschaftlichkeit zusammendenken

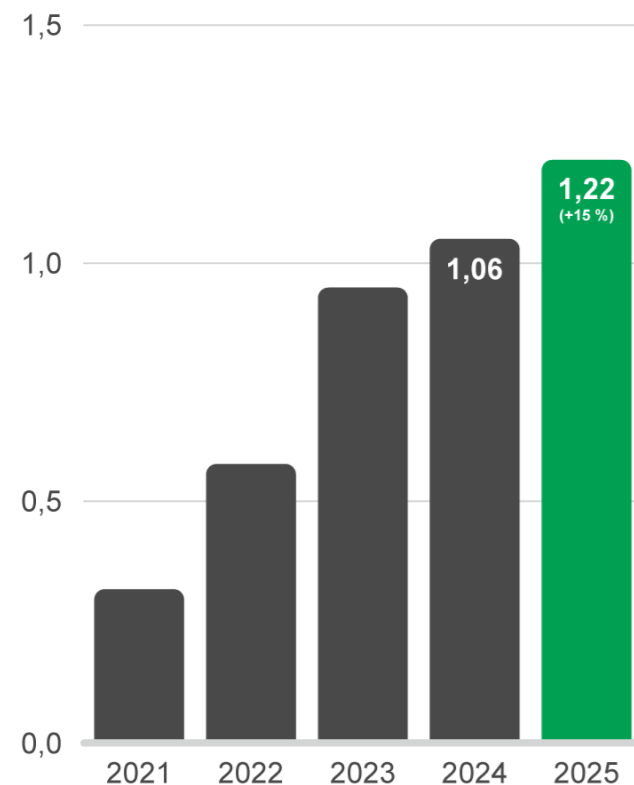
Die Voraussetzungen für die automobilen Kreislaufwirtschaft sind also mehr als günstig. Gleichzeitig sucht die Automobilindustrie, angetrieben von einem äußerst harten internationalen Wettbewerb, täglich nach Verbesserungsmöglichkeiten. Die nationale Debatte um die Kreislaufwirtschaftsstrategie und die Überarbeitung der Altfahrzeug-Richtlinie auf europäischer Ebene bieten hierzu große Chancen. Sie können dazu beitragen, die bestehende und sich selbsttragende, innovative und offene Kreislaufwirtschaft weiterzuentwickeln. Um die automobilen Kreislaufwirtschaft jedoch weiter zu verbessern, müssen Zirkularität und Wirtschaftlichkeit stärker zusammengedacht werden.

Dieser Gedanke der Incentivierung kommt in der politischen Debatte immer noch zu kurz. Indem Politik ausschließlich auf das Instrument der Quoten setzt, wird dem Thema Kreislaufwirtschaft der Wettbewerb genommen. Um es deutlich zu machen: Das Erreichen von Quoten wird in den Unternehmen von Compliance Officers überwacht und nicht von Wettbewerbsanalysen angetrieben. Was stattdessen benötigt wird, ist ein System das Unternehmen einen unmittelbaren Anreiz setzt, eine lange Produktlebensdauer sicherzustellen, Kreisläufe weiter zu schließen und größere Mengen Sekundärmaterialien einzusetzen. Die Verknüpfung dieser Themen mit der Überarbeitung der Flottenregulierung bietet hierfür eine große Chance. Sie würde den Unternehmen wieder einen ausreichend großen unternehmerischen Handlungsrahmen bei der Kreislaufwirtschaft schaffen.

Elektromobilität 2025: Hochlauf gewinnt an Dynamik – Infrastruktur, Ladepreise und verlässliche Förderbedingungen entscheidend

Der Übergang zur Elektromobilität tritt in eine entscheidende Phase ein. Immer mehr elektrische Modelle kommen auf den Markt, Produktionskapazitäten werden ausgebaut und die Nachfrage wächst. Die Unternehmen haben erheblich in die Transformation investiert – in die Umstellung der Produktion, in neue Kapazitäten und in die Qualifizierung ihrer Beschäftigten. Allein von 2025 bis 2029 sind Investitionen in Höhe von rund 320 Milliarden Euro in Forschung und Entwicklung geplant. Hinzu kommen etwa 220 Milliarden Euro in Sachinvestitionen, insbesondere in die Fertigungswerke. Die Produktionskapazitäten für einen massiven Hochlauf der Elektromobilität sind geschaffen. Im Jahr 2025 waren 40 Prozent der in Deutschland produzierten Autos elektrisch.

BEV-Produktion in Deutschland (in Tausend)



Die deutsche Automobilindustrie nimmt eine führende Rolle im Markt für Elektroautos ein. Derzeit bietet die deutsche Automobilindustrie weltweit über 130 E-Modelle an und genießt eine starke Präsenz auf dem heimischen Markt: 7 von 10 Elektroauto-Käufern in Deutschland entscheiden sich für ein Modell eines deutschen Herstellers. Zudem ist eine zunehmende Modellvielfalt in den kommenden Jahren zu erwarten, die alle Fahrzeugsegmente umfasst.

Elektro Pkw Hochlauf 2025 stark auch ohne Kaufanreize

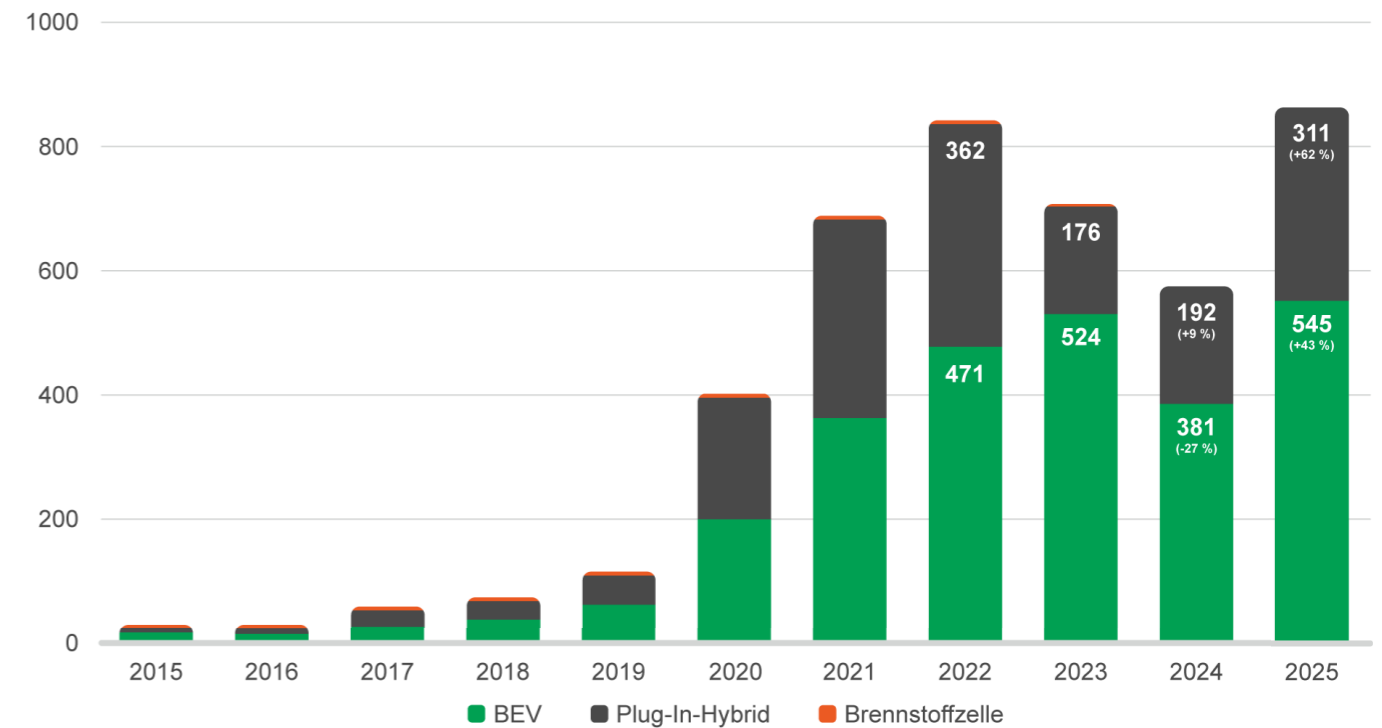
Die Neuzulassungen von rein elektrisch angetriebenen Pkw (BEV) sind 2025 gegenüber 2024 um 43 Prozent auf 545.100 gestiegen und befindet sich damit leicht über dem Rekordniveau von 2022. Noch stärker war das Wachstum bei den Zulassungszahlen der Plug-in-Hybridfahrzeuge (PHEV) um 62 Prozent auf 311.000 Fahrzeuge.

2025 erreicht der BEV-Anteil mit 19,1 Prozent einen neuen Rekord bei den Neuzulassungen. Der E-Anteil (BEV + PHEV) hingegen bleibt mit 30,0 Prozent leicht hinter den 31,4 Prozent aus dem Rekordjahr 2022 – als noch BEV und PHEV gefördert wurden – zurück.

Der Marktanteil der deutschen OEMs steigt 2025 auf 70 Prozent (Vorjahr 68 Prozent)

Am 01.01.2026 sind geschätzt mit 3,22 Mio. Fahrzeugen 6,5 Prozent des Pkw-Bestandes in Deutschland elektrisch angetrieben, davon entfallen 2,06 Mio. oder 4,2 Prozentpunkte auf reine BEV.

Neuzulassungen von E-PKW in Deutschland



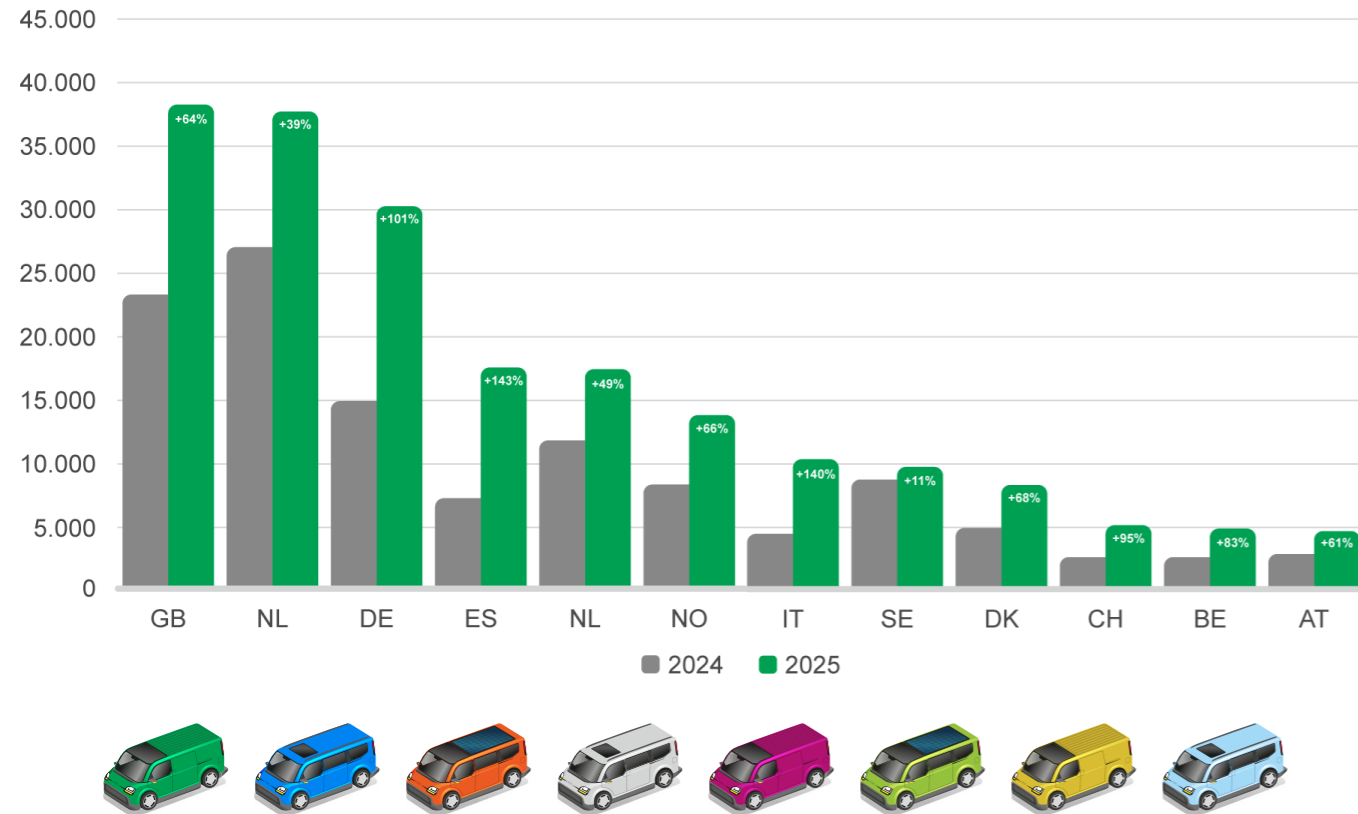
Verdopplung der Neuzulassungen 2025 bei leichten E-Nutzfahrzeugen in Deutschland

In Deutschland wird mit 30.302 E-Neuzulassungen (+101 Prozent) von Nutzfahrzeugen bis 3,5 t ein neuer Jahresrekord aufgestellt und mit 6.277 Einheiten (Vorjahr 310) erstmals eine signifikante Anzahl von PHEV im leichten Nfz-Bereich neu zugelassen. Der Marktanteil der deutschen Hersteller steigt weiter von 60 Prozent (2024) auf 63 Prozent. Europaweit entfallen 49 Prozent der Neuzulassungen

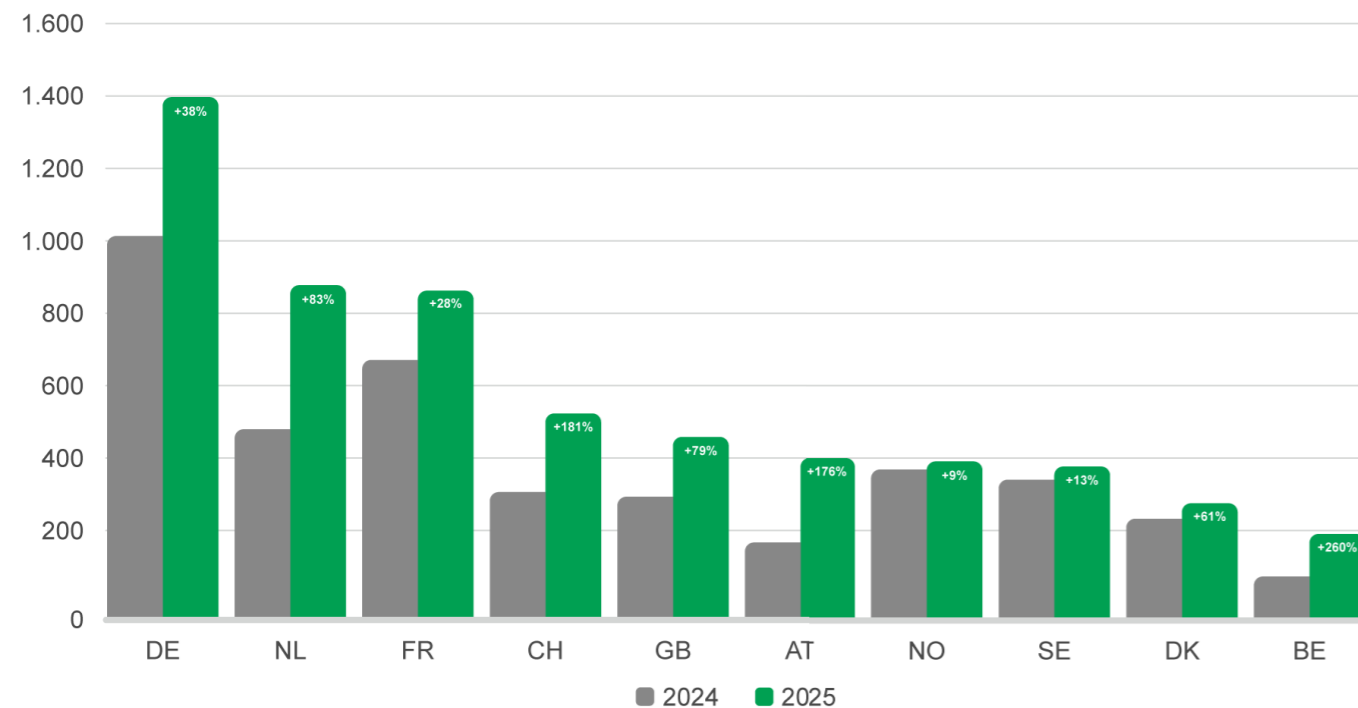
auf die drei größten Märkte Frankreich, UK und Deutschland. Bei den schweren Nutzfahrzeugen entfallen ebenfalls 49 Prozent der Neuzulassungen auf die drei größten europäischen Märkte, Deutschland, Niederlande und Frankreich. Der deutsche Markt verzeichnete dabei zwar nur einen Zuwachs um 38 Prozent, bleibt aber der mit Abstand größte E-LKW Markt in Europa.



Entwicklung der E-Nutzfahrzeuge < 3,5 t



Entwicklung der E-Nutzfahrzeuge > 16 t



Ankündigung der Kaufprämie für Elektro-Pkw

Die am 08. Oktober im Koalitionsausschuss beschlossene E-Auto-Förderung ist ein grundsätzlich positiver Schritt in die richtige Richtung, kann aber nur ein Baustein zur Unterstützung des Markthochlaufs sein. Für den nachhaltigen Hochlauf der Elektromobilität bleiben entscheidend: eine gute Verfügbarkeit der Ladeinfrastruktur, günstiger Ladestrom und weitere Nutzervorteile sowie darüber hinaus gute Standortbedingungen für die Unternehmen.

Am 19. Januar 2026 wurden von Bundesumweltminister Schneider erste Details zur Kaufprämie vorgestellt. Dabei sind je nach Einkommen, Haushaltsgröße und Fahrzeugtyp zwischen 1.500 und 6.000 Euro an Förderung möglich.

Das Förderprogramm unterstützt je nach Einkommen und Familiengröße auch das Leasing mit bis zu 6.000 Euro. Dass das Zulassungsdatum und nicht das Kaufdatum als maßgeblicher Stichtag für die Förderung gilt, ist aus Sicht des VDA ein Fehler. Die Verbraucherinnen und Verbraucher sollten bereits beim Kauf des Autos Gewissheit darüber haben, ob sie die Förderung erhalten können, sieht der VDA als verbesserungswürdig für die im Jahr 2027 geplante Evaluation des Förderprogramms an.

Ladepunktdichte stagniert

Die Lücke zwischen Angebot und Bedarf bei der öffentlichen Ladeinfrastruktur für Elektro-Pkw (E-Pkw) in Deutschland hat sich zuletzt leicht verringert. Das zeigt das sogenannte [VDA-E-Ladenetz-Ranking](#): Zum Stichtag 01. Juli 2025 kamen im Durchschnitt 17 E-Pkw auf einen öffentlich zugänglichen Ladepunkt. Damit stellt sich das Verhältnis im Vergleich zum vorangegangenen Ranking (Datenstand 01. Juli 2024) weitgehend unverändert dar. Der Wert verbesserte sich lediglich geringfügig von 17,3 auf 16,7 E-Pkw je Ladepunkt. Es gibt in Deutschland im Jahresvergleich zwar deutlich mehr öffentliche Ladepunkte, jedoch hat das Ausbautempo abgenommen. Das abgeflachte Ausbautempo zeigt sich, wenn auch etwas weniger deutlich, ebenfalls beim Blick auf den Zubau von Schnellladepunkten, an denen in der gleichen Zeit deutlich mehr E-Pkw geladen werden können als an Normalladepunkten.

Betrachtet man die Ladeleistung, die pro E-Pkw in Deutschland durchschnittlich zur Verfügung steht, um den Ausbau der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur abzubilden, zeigt die VDA-Auswertung eine deutliche Verbesserung. So ist die rechnerisch verfügbare Ladeleistung je E-Pkw von 1,46 kW zum 01. Januar 2023 auf 2,49 kW zum 01. November 2025 gestiegen. Dies bedeutet, dass dem einzelnen Elektrofahrzeug heute im Durchschnitt deutlich mehr öffentliche Ladeleistung zur Verfügung steht als noch vor zwei Jahren, was auf den Ausbau leistungsstärkerer Ladepunkte – insbesondere im Schnellladebereich – zurückzuführen ist. Seit August 2025 hat sich dieses Verhältnis jedoch weitgehend stabilisiert, was darauf hindeutet, dass der Zuwachs an Ladeleistung zuletzt in etwa mit dem Bestand an E-Pkw Schritt gehalten hat. Das heißt: aktuell erfolgt der Ausbau der Ladeinfrastruktur in Leistung gerechnet in etwa genauso schnell wie der Hochlauf der E-Neuzulassungen. Der Ausbau der Ladeinfrastruktur sollte jedoch dem Fahrzeughochlauf vorauslaufen.

Handlungsbedarf beim Ladeinfrastrukturausbau in Deutschland bleibt weiterhin groß

Am 01. Dezember 2025 waren bei der Bundesnetzagentur (BNetzA) in Deutschland insgesamt 188.340 öffentliche Ladepunkte gemeldet. Davon entfielen 46.681 auf Schnellladepunkte mit einer Leistung von über 22 kW, darunter 33.741 High-Performance-Ladepunkte (HPC) mit mehr als 149 kW. Zwar nahm insbesondere die Zahl der High-Performance-Ladepunkte innerhalb der vergangenen zwölf Monate deutlich zu (+39 Prozent), dennoch konzentriert sich der Ausbau zunehmend auf einzelne Leistungsklassen. Der Ausbau der Normalladepunkte verlangsamte sich weiter und lag mit einem Zuwachs von lediglich 12 Prozent deutlich unter dem Vorjahresniveau. Der Anteil der HPC an allen Ladepunkten stieg damit zwar auf 17,9 Prozent (Vorjahr: 15,1 Prozent), dieser strukturelle Wandel kann jedoch den insgesamt steigenden Bedarf nicht ausgleichen. Trotz des fortgesetzten Ausbaus bleibt die Versorgungslage angespannt. Bei rund 3,125 Mio. zugelassenen E-Pkw stagnierte die Ladepunktdichte zum 01. Dezember weiterhin bei etwa 60 Ladepunkten je 1.000 Elektrofahrzeuge. Der gleitende Zwölfmonatsschnitt von 702 neu installierten Ladepunkten pro Woche – trotz eines temporären Anstiegs im November auf 871 Ladepunkte pro Woche – reicht bislang nicht aus, um mit dem Wachstum des Fahrzeugbestands Schritt zu halten.

Bei dem jetzigen Ausbautempo stünden 2030 rund 375.000 LP zur Verfügung. Das liegt weiterhin unterhalb der Berechnungen der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur (NLL), die in ihrer Studie [“Ladeinfrastruktur nach 2025/2030: Szenarien für den Markthochlauf”](#) von einem Bedarf zwischen 380.000 und 680.000 LP 2030 ausgeht. Das “AusbauMONITORING“ der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur gleicht den öffentlichen Ladenetzausbau in allen 400 Landkreisen (Einwohner, Fläche, Bestand und Leistung) mit den Bedarfen in 2025, 2030 und 2035 ab.

Flächendeckende, öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für Nutzfahrzeuge und (Reise-)Busse

Für den Markthochlauf von E-Lkw und E-Bussen ist der Aufbau von Ladeinfrastruktur, die deren spezifischem Bedarf gerecht wird, unabdingbar. Die Hersteller haben die entsprechenden Modelle in der Produktion, jetzt müssen die Rahmenbedingungen umgesetzt werden. Insbesondere im Fernverkehr fehlt jedoch bisher eine flächendeckende, öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für Nutzfahrzeuge.

Das Lkw-Ladeinfrastruktur-Monitoring der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur zeigt 248 Ladepunkte an 64 Standorten (Datenstand 31.08.2025). Im europäischen Vergleich liegt Deutschland bei der Ladeinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge laut dem Datenportal der EU-Kommission, dem European Alternative Fuels Observatory (EAFO), hinter Schweden und den Niederlanden an dritter Stelle (mit 257 LP, davon 54 exklusiv für schwere Nutzfahrzeuge, Stand Dezember 2025). Europaweit bedarf es in den kommenden Jahren rund 35.000 öffentlich zugängliche Lademöglichkeiten > 800 kW für Nutzfahrzeuge und Busse, einen signifikanten Teil davon in Autobahnnähe. Davon sollten rund 15.000 Lademöglichkeiten mit min. 350 kW hauptsächlich LKW-spezifisch in Industriegebieten und Logistikzentren und rund 14.400 Lademöglichkeiten mit < 350 kW Überland- und Reisebus-spezifisch an Touristenattraktionen und in Stadtzentren angelegt sein. Hier sehen wir einen unzureichenden Fokus auf den Aufbau dieser Infrastruktur in der EU-Gesetzgebung oder in nationalen Initiativen.

Bidirektionales Laden: Schlüsseltechnologie für attraktive Elektromobilität und ein effizientes Energiesystem

Das bidirektionale Laden – das Laden und Entladen von Elektrofahrzeugen – ist eine zentrale Zukunftstechnologie. Es steigert die Attraktivität der E-Mobilität durch niedrigere Ladekosten und zusätzliche Erlöspotentiale an den Strommärkten. Für das Energiesystem ermöglicht das bidirektionale Laden die bessere Integration der erneuerbaren Energien, es erhöht die Netzstabilität und verringert auf diese Weise den Bedarf an Netzausbau. Auf fünf Milliarden Euro werden die Kosteneinsparungen in einer Studie der Agora Energiewende für das Jahr 2035 geschätzt, wenn die Flexibilität aus E-Fahrzeugen, Wärmepumpen und Speichern besser genutzt werden.

Für die Markteinführung des bidirektionalen Ladens ist die Automobilindustrie in Vorleistung gegangen und hat erhebliche Investitionen in die Entwicklung und Erprobung bidirektionaler E-Fahrzeuge sowie der notwendigen Softwarearchitekturen geleistet: In Deutschland verfügen heute bereits mehr als sechzig verfügbare batterieelektrische Fahrzeugmodelle über erste bidirektionale Ladefunktionalitäten, mehr als zwanzig Modelle sind für Vehicle-to-Home oder Vehicle-to-Grid freigegeben – Tendenz weiter steigend. Umso wichtiger ist es, dass für den Einstieg der Technologie in den Massenmarkt politisch weitere Maßnahmen auf den Weg gebracht werden.

Masterplan Ladeinfrastruktur 2030

Der „Masterplan Ladeinfrastruktur 2030“, den die Bundesregierung im November 2025 verabschiedet hat, sieht eine ganze Reihe richtiger Maßnahmen vor, die dazu beitragen können, die Attraktivität der E-Mobilität für die Verbraucher weiter zu erhöhen und so den Markthochlauf von E-Fahrzeugen zu stärken. Entscheidend wird sein, dass diese Maßnahmen nun rasch und konsequent umgesetzt werden. Zu den positiven Maßnahmen zählen insbesondere mehr Transparenz bei den Ladepreisen und die Beschleunigung der Genehmigungsverfahren, die das Ausbautempo der Lademöglichkeiten insgesamt erhöhen können.

Zielgerichtete Unterstützungsmaßnahmen für die Ladeinfrastruktur für Mehrparteienhäuser sowie der weitere Ausbau des Ladenetzes für E-Lkw entlang der Autobahn an bewirtschafteten und unbewirtschafteten Rastanlagen.

Dabei gilt: Für klimafreundliche Nutzfahrzeuge ist eine leistungsstarke Ladeinfrastruktur zentral. Das Bekenntnis zum weiteren Ausbau des Ladenetzes für E-Lkw entlang der Autobahn an bewirtschafteten und unbewirtschafteten Rastanlagen im Masterplan Ladeinfrastruktur 2030 ist daher ausdrücklich zu begrüßen. Für wettbewerbsfähige Ladepreise für LKW sollte am Durchleitungsmodell festgehalten werden. Zudem sollte gelten, dass die Projektierer an den betreffenden Standorten in Eigenverantwortung mehr Ladepunkte errichten können sollten, als es die Bedarfsplanung der Leitstelle aktuell vorsieht. Das geplante Langzeitkonzept für Ladeinfrastruktur an Autobahnen kann den Akteuren dabei als Orientierung dienen und sollte daher zeitnah erarbeitet werden.

Nachbesserungsbedarfe stehen außerdem beim wachsenden Segment der leichten E-Nutzfahrzeuge an: Der Hochlauf leichter Nutzfahrzeuge braucht ein eigenes Maßnahmenpaket, das Lieferzonen, Gewerbegebiete und Depots kleiner und mittlerer Unternehmen in den Blick nimmt.

Zu begrüßen ist dagegen, dass der Masterplan verbesserte Rahmenbedingungen für die Technologie des bidirektionalen Ladens vorsieht, die der Bundestag darüber hinaus ebenfalls Ende 2025 mit der Novellierung des Energiewirtschafts- und des Stromsteuergesetzes weiter gestärkt und attraktiver für die Verbraucher gemacht hat.

Insbesondere in urbanen Räumen und in einigen ländlichen Gebieten muss der Ausbau der Ladeinfrastruktur weiterhin mit Hochdruck vorangetrieben werden. Denn gerade dort stellt die unzureichende Verfügbarkeit von Ladepunkten noch immer ein wesentliches Kaufhindernis dar. Vor diesem Hintergrund kommt der zügigen und praxisnahen Umsetzung der EU-Gebäuderichtlinie (EPBD) eine zentrale Bedeutung zu, da sie den Ausbau von Ladeinfrastruktur in Wohn- und Nichtwohngebäuden verbindlich voranbringen soll. Nur wenn auch Haushalte in Mehrfamilienhäusern sowie Beschäftigte am Arbeitsplatz Zugang zu Ladeinfrastruktur im privaten Umfeld erhalten, wird Elektromobilität für alle Teile der Gesellschaft attraktiv, zugänglich und bezahlbar. Im Bereich der schweren Nutzfahrzeuge und Reisebusse sind die Herausforderungen mit Blick auf die Netzanschlüsse besonders groß. Hier sind schnellere Planungs- und Genehmigungsverfahren essenziell. Insbesondere gilt es jetzt, die Stromnetze und Kapazitäten fit für die Zukunft zu machen, damit die entsprechenden Leistungen auch tatsächlich bereitgestellt werden können. Beim Ausbau der Ladeinfrastruktur in Deutschland gelte, dass alle relevanten Stakeholder ihrer Aufgabe gerecht werden müssten. Dazu würden Tankstellenbetreiber, die Wohnungswirtschaft, Parkraumunternehmen, der Handel, die Ladepunktbetreiber, vor allem die Energiewirtschaft und natürlich auch die Autoindustrie zählen.

Auch beim Ausbau der Ladeinfrastruktur sind Unternehmen der Automobilindustrie bereits in zahlreichen Projekten aktiv. Unter anderem treiben sie mit Initiativen wie Ionity und Milence den Aufbau von Ladeinfrastruktur für Pkw sowie für Nutzfahrzeuge mit voran.



Innovation durch offene Zusammenarbeit: Open Source Software als Schlüsselement für Geschwindigkeit, Effizienz und Erfolg

Die Automobilindustrie steht vor einem tiefgreifenden Wandel: Fahrzeuge werden zunehmend softwaregetrieben, Innovationszyklen verkürzen sich und die Komplexität steigt. Kein Unternehmen kann diese Transformation hin zum sogenannten Software-Defined Vehicle (SDV) allein bewältigen.

Vor diesem Hintergrund hat der Verband der Automobilindustrie (VDA) im Jahr 2025 ein [Memorandum of Understanding \(MoU\)](#) initiiert. Zunächst verständigten sich [elf OEMs und Zulieferer](#) auf eine vorwettbewerbliche Zusammenarbeit bei der Entwicklung nicht-differenzierender Fahrzeugsoftware auf Open-Source-Basis. Das MoU wurde auf dem 29. Internationalen Automobil-Elektronik Kongress (AEK) unterzeichnet. Bis Anfang 2026 wurde die [Initiative auf 32 globale Unternehmen](#) erweitert, darunter auch amerikanische und asiatische Firmen sowie Akteure aus dem Nutzfahrzeugbereich.

Mit der wachsenden Bedeutung und steigenden Komplexität von Fahrzeugsoftware wird es für die Industrie erfolgskritisch, Entwicklungsgeschwindigkeit und Effizienz zu erhöhen und gleichzeitig höchste Anforderungen an Qualität, Sicherheit und Zuverlässigkeit zu erfüllen. Ein beträchtlicher Teil der Fahrzeugsoftware ist für den Endnutzer nicht direkt erlebbar und schafft keinen differenzierenden Marktvorteil. Diese nicht-differenzierenden Softwarebausteine eignen sich daher besonders für eine gemeinsame Entwicklung in einem offenen und kollaborativen Ökosystem.

Im Rahmen des Projekts „S-CORE“ der Eclipse SDV Working Group entwickeln die beteiligten Unternehmen diese Softwarebausteine vorwettbewerblich in einer transparenten und herstellerunabhängigen Umgebung der Eclipse Foundation. Statt klassischer, detaillierter Spezifikationen setzt die Initiative auf ausführbaren



Open-Source-Code als Grundlage der Standardisierung. Dieser sogenannte Code-First-Ansatz fördert Interoperabilität, reduziert Entwicklungsaufwände durch die Vermeidung von Doppelarbeit und beschleunigt die Überführung von Innovationen in die Serie.

Um die für automobiler Serienanwendungen erforderliche funktionale Sicherheit zu gewährleisten, wurde ein wegweisender Open-Source-Entwicklungsprozess erarbeitet, der gezielt auf die Vorbereitung einer Zertifizierung nach relevanten Normen ausgerichtet ist. Das entstehende Software-Ecosystem ist offen – sowohl in Bezug auf die Anbindung an relevante Industriestandards als auch für Beiträge und die Mitarbeit weiterer europäischer und internationaler Unternehmen.

Der Zeitplan der Initiative sieht vor, dass bereits 2026 ein Softwareumfang für die Serienentwicklung einer Plattform für autonomes Fahren zur Verfügung steht. Der modulare Softwarebaukasten kann individuell angepasst oder erweitert und der Industrie als maßgeschneiderte Distribution für die Serienentwicklung bereitgestellt werden. So können sich Hersteller und Zulieferer auf differenzierende Funktionen konzentrieren, während grundlegende Softwarekomponenten gemeinsam entwickelt und gepflegt werden.



Die Aktivitäten bilden zugleich einen wesentlichen Baustein des strategischen Aktionsplans der EU für eine souveräne und interoperable SDV-Architektur.

„Wir bauen gemeinsam ein zukunftsfähiges und leistungsstarkes Software-Ecosystem – offen, transparent und sicher“, sagt VDA-Geschäftsführer Dr. Marcus Bollig.

Global harmonisierter Rechtsrahmen für automatisiertes und autonomes Fahren

Im Jahr 2025 wurde unter intensiver Mitwirkung des Verbands der Automobilindustrie (VDA) und seiner Mitglieder der globale Rechtsrahmen für das automatisierte und autonome Fahren finalisiert, der Anfang 2027 innerhalb der EU in Kraft treten soll. Ziel ist es, international einheitliche Vorgaben für die Zulassung und den Einsatz automatisierter Fahrfunktionen zu schaffen und damit Investitionssicherheit sowie die Wettbewerbsfähigkeit der Automobilindustrie zu stärken.

Konkret wurden hierfür parallel zwei zentrale Regelungstexte erarbeitet: Zum einen eine Global Technical Regulation (GTR) für Märkte wie die USA, Kanada und China. Der entsprechende Entwurf einer Global Technical Regulation on Automated Driving Systems (ADS) wurde im Rahmen der UNECE-Arbeitsgruppe GRVA entwickelt und bildet die Grundlage für eine weltweit harmonisierte technische Regulierung: [Global Technical Regulation on Automated Driving System \(ADS\)](#). Zum anderen wurde eine United Nations Regulation (UN-R) für Regionen wie die EU, Japan und das Vereinigte Königreich ausgearbeitet. Diese fügt sich in das bestehende UNECE-Typgenehmigungssystem ein; ein zentrales Beispiel ist die UN Regulation No. 157

([Automated Lane Keeping Systems – ALKS](#)), die verbindliche Anforderungen für automatisierte Fahrfunktionen definiert.

Im Mittelpunkt der Arbeiten stand die internationale Harmonisierung technischer Anforderungen und Testmethoden für automatisierte Systeme, um deren globalen Einsatz zu ermöglichen. Auf hoher Ebene finden hierzu internationale und multilaterale Abstimmungen statt, mit denen Genehmigungsverfahren, Sicherheitsanforderungen und technische Standards für automatisierte Systeme aufeinander abgestimmt werden.

Damit markiert dieser Rechtsrahmen den vorläufigen Höhepunkt einer langjährigen internationalen Zusammenarbeit und bildet eine zentrale Grundlage für die automatisierte Mobilität der Zukunft. Parallel zu diesen regulatorischen Fortschritten wurde im Jahr 2025 mit der internationalen Zulassung eines Fahrerassistenzsystems nach UN-Regulation Nr. 171 (DCAS) ein konkreter Meilenstein erreicht: Die BMW Group ist das erste Unternehmen in Deutschland, das eine Zulassung für ein „Hands-Off“-Assistenzsystem erhalten hat, das künftig in zahlreichen Ländern eingesetzt werden kann.

Einheitliche Regulierung ermöglicht internationale Skalierung und Markteinführung

Die Harmonisierung technischer Vorschriften auf globaler und europäischer Ebene bildet damit die Basis für wirtschaftliche Skalierbarkeit. Sie ermöglicht es den Mitgliedsunternehmen des VDA, ihre Produkte unter gleichen regulatorischen Rahmenbedingungen zu entwickeln, zu homologieren und international auf den Markt zu bringen – ein entscheidender Faktor für Innovation, Sicherheit und Wettbewerbsfähigkeit.

Digitalisierung in der Automobilindustrie: Sicherheit, Daten und Innovation im Fokus

Digitale Fahrzeuge erfordern jetzt klare Regeln für Cybersicherheit

Die Reform des Computerstrafrechts verzögert sich weiter. Ein im November 2024 vorgelegter Gesetzentwurf des Bundesjustizministeriums, der nach der Verbändeanhörung zentrale Anliegen des VDA berücksichtigte, wurde infolge des vorzeitigen Regierungswechsels nicht in den parlamentarischen Prozess eingebracht. Zwar findet sich die Reform im Koalitionsvertrag 2025 wieder, konkrete Umsetzungsschritte stehen jedoch weiterhin aus. An der Dringlichkeit des Themas hat sich jedoch nichts geändert. Fahrzeuge werden zunehmend digitaler, vernetzter und automatisierter. Elektronik, Software und aktuelle Daten sind zentrale Voraussetzungen für moderne Fahrzeugfunktionen und Fahrkomfort. Entsprechend wächst die Bedeutung der Automotive Cybersecurity, die Fahrzeuge vor einer Vielzahl möglicher Angriffe schützen muss – vom Diebstahl ganzer Fahrzeuge oder einzelner Komponenten über den Zugriff auf sensible Fahrzeugdaten bis hin zur Manipulation von Fahrzeugfunktionen.

Cybersicherheit in der Automobilindustrie ist damit ein wesentlicher Bestandteil sowohl der individuellen als auch der gesellschaftlichen Sicherheit. Entsprechend treiben die Unternehmen ihre Schutzmaßnahmen kontinuierlich voran, was sich auch in einer wachsenden Zahl regulatorischer Vorgaben und gesetzlicher Anforderungen zur Automotive Cybersecurity widerspiegelt, die entlang der gesamten Wertschöpfungskette Anwendung finden.



Gleichzeitig führt die weiterhin ausstehende Anpassung des Computerstrafrechts zu rechtlicher Unsicherheit für unabhängige Sicherheitsforscher. Dies erschwert es den Akteuren der Automobilindustrie unnötig, die bestehenden und zunehmenden Anforderungen im Bereich der Cybersicherheit effizient umzusetzen.

Sicherheitsforscher müssen die Möglichkeit haben, Cybersicherheitslücken straffrei aufzudecken, sofern dies mit dem Ziel der Schadensabwehr erfolgt und die Ergebnisse verantwortungsvoll behandelt werden. Der Eindruck, mit den im Jahr 2024 angestoßenen Maßnahmen sei dieses Thema bereits abschließend geregelt worden, ist jedoch nicht zutreffend. Der VDA setzt sich daher weiterhin für eine dringend erforderliche Anpassung des Computerstrafrechts ein.

EU Data Act: Neue Pflichten, bewährte Konzepte und wachsende Herausforderungen beim Datentransfer

Seit dem 12. September 2025 sind die umfangreichen Regelungen des EU Data Acts in Deutschland verbindlich anzuwenden. Damit sind Automobilhersteller verpflichtet, ihren Kunden eine Vielzahl von Fahrzeugdaten bereitzustellen, sofern diese die Daten selbst oder für Angebote Dritter nutzen möchten.

Der Verband der Automobilindustrie unterstützt diesen Ansatz mit dem bereits im Dezember 2021 veröffentlichten [ADAXO-Konzept](#) (Automotive Data Access, Extended and Open). ADAXO schafft einen Rahmen für eine vertrauenswürdige und transparente Datenweitergabe entlang der gesamten automobilen Wertschöpfungskette. Hersteller, Zulieferer, Dienstleister und Endnutzer können so von einer effizienten Datennutzung profitieren, während Datenschutz und Datensicherheit gewährleistet bleiben. Ein zentrales Element von ADAXO ist, dass ein direkter Zugriff Dritter auf Fahrzeugdaten nicht erforderlich ist; stattdessen werden die Daten durch den Hersteller außerhalb des Fahrzeugs bereitgestellt.

Über die EU-Ebene hinaus gewinnt auch der internationale Datentransfer weiter an Bedeutung. Für global tätige Automobilhersteller sind Daten aus Forschungs- und Entwicklungsstandorten im Ausland ebenso relevant wie Felddaten aus international genutzten Fahrzeugflotten. Die aktuellen geopolitischen Entwicklungen und der zunehmende Protektionismus stellen den internationalen Datentransfer jedoch vor neue Herausforderungen. Der VDA beobachtet diese Entwicklungen mit Sorge.

Vor diesem Hintergrund ist eine enge Zusammenarbeit zwischen Industrie, Regulierungsbehörden und weiteren Stakeholdern erforderlich, um die Potenziale der Digitalisierung und der Datennutzung in einem verlässlichen rechtlichen Rahmen zu erschließen.



NIS-2-Umsetzung: Mehr Verantwortung und neue Pflichten für die Automobilindustrie

Mit der nationalen Umsetzung der europäischen [NIS-2-Richtlinie](#) durch die Novelle des Gesetzes über das Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik (BSIG) wurde der Rahmen für Cybersicherheit in Deutschland deutlich erweitert. Das Gesetz ist im Dezember 2025 in Kraft getreten und erfasst seitdem eine erheblich größere Zahl sogenannter wichtiger und besonders wichtiger Einrichtungen.

Für die Automobilindustrie bedeutet die BSIG-Novelle eine deutliche Ausweitung der regulatorischen Anforderungen entlang der gesamten Wertschöpfungskette. Neben Fahrzeugherstellern können auch zahlreiche Zulieferer, Softwareanbieter und Mobilitätsdienstleister in den Anwendungsbereich fallen. Vorgesehen sind unter anderem verbindliche Maßnahmen zum Risikomanagement, Meldepflichten bei erheblichen Sicherheitsvorfällen sowie eine gestärkte Verantwortung der Unternehmensleitungen für die Cybersicherheit.

Der Verband der Automobilindustrie (VDA) hat die nationale Umsetzung von [NIS 2 im BSIG](#) eng begleitet und die Perspektiven der Automobilindustrie in den politischen Dialog eingebracht. Ziel ist eine praxisgerechte Anwendung, die bestehende branchenspezifische Regelungen berücksichtigt, Doppelregulierungen vermeidet und zugleich ein hohes Cybersicherheitsniveau sicherstellt.

Digitale Mobilität: Regulatorische Weichenstellungen für vernetzten und automatisierten Verkehr

Die Digitalisierung des Straßenverkehrs stellt hohe Anforderungen an Recht, Verwaltung und Industrie. Vernetzte und automatisierte Fahrzeuge sind auf verlässliche Daten, klare Zuständigkeiten und praxistaugliche Regelungen angewiesen. Der Verband der Automobilindustrie brachte sich im Berichtsjahr daher intensiv in [zentrale Gesetzgebungsverfahren](#) ein, um Verkehrssicherheit, Innovationsfähigkeit und internationale Wettbewerbsfähigkeit gleichermaßen zu stärken.

Im Rahmen der Novellierung des Straßenverkehrsgesetzes begrüßte der VDA insbesondere die stärkere Nutzung digitaler Daten für die Unfallforschung. Zugleich machte er deutlich, dass neue Untersuchungs- und Berichtspflichten verhältnismäßig ausgestaltet werden müssen. Eine Fokussierung auf sicherheitsrelevante Ereignisse, die Nutzung bestehender behördlicher Datenflüsse sowie der Verzicht auf Doppelstrukturen sind entscheidend, um Bürokratie zu begrenzen und Ressourcen effizient einzusetzen.

Auch die Neufassung des Gesetzes über Intelligente Verkehrssysteme begleitete der VDA konstruktiv. Klare Verantwortlichkeiten, interoperable Datenstrukturen und eine schrittweise Einführung neuer Datenpflichten schaffen Planungssicherheit für Hersteller. Gleichzeitig bleibt der Schutz proprietärer und sicherheitsrelevanter Daten eine zentrale Voraussetzung für Investitionen in vernetzte und automatisierte Mobilitätslösungen.

Insgesamt setzte sich der VDA dafür ein, die regulatorischen Rahmenbedingungen so weiterzuentwickeln, dass Sicherheit, Datenverfügbarkeit und technologische Innovation nachhaltig miteinander verbunden werden.

Bedeutung von Nutzfahrzeugen, Anhängern und Aufbauten für Güterverkehr und Logistik

Nutzfahrzeuge erfüllen eine zentrale Funktion im Wirtschafts- und Personenverkehr und umfassen eine heterogene Gruppe leichter und schwerer Fahrzeuge. Dazu zählen unter anderem Transporter und Vans ebenso wie Lastkraftwagen, Sattelzugmaschinen, Anhänger und Omnibusse. Nutzfahrzeuge zeichnen sich durch ihre hohen jährlichen Laufleistungen durch den täglichen Einsatz aus. Daraus ergeben sich besondere technische und regulatorische Anforderungen, die sie in vielerlei Hinsicht von Personenkraftwagen unterscheiden.

Ohne Nutzfahrzeuge wären Güter- und Personenverkehr in Europa nicht aufrechtzuerhalten. Sie sichern den täglichen Transport von Waren und Menschen über kurze wie über weite Distanzen und sind damit unverzichtbar für das Funktionieren von Wirtschaft und Gesellschaft. Der Straßengüterverkehr erbringt in Europa rund 75 Prozent der gesamten Güterverkehrsleistung, und Prognosen gehen davon aus, dass das Transportaufkommen weiter steigen wird. Da einer nennenswerten Verlagerung von Straßentransporten auf andere Verkehrsträger enge strukturelle Grenzen gesetzt sind, ist die Politik gefordert, die Rahmenbedingungen so auszugestalten, dass der Straßengüter- und Personenverkehr konsequent umweltfreundlicher, effizienter und zukunftsfähig weiterentwickelt werden kann. Aufgrund ihrer hohen Fahrleistungen und Nutzlasten tragen Nutzfahrzeuge in erheblichem Maße zu den CO₂-Emissionen des Straßenverkehrs bei. Rund ein Drittel der direkten Treibhausgasemissionen im Straßenverkehr ist auf den Einsatz von Nutzfahrzeugen zurückzuführen.

Gleichzeitig liegt hier ein zentraler Hebel für den Klimaschutz im Verkehrssektor. Eine nachhaltige Reduktion der CO₂-Emissionen erfordert den breiten Einsatz klimafreundlicher Antriebskonzepte im Nutzfahrzeugbereich, insbesondere bei Lastkraftwagen und Omnibussen.

Voraussetzung dafür ist neben der Weiterentwicklung der Fahrzeuge der zügige Ausbau der notwendigen Infrastruktur zum elektrischen Laden sowie zum Tanken von Wasserstoff.

Die europäische Nutzfahrzeugindustrie steht dabei für hochinnovative Technologien, hunderttausende Arbeitsplätze und eine spezialisierte industrielle Wertschöpfung. Damit sie ihre globale Technologieführerschaft sichern und gleichzeitig einen wirksamen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele leisten kann, bedarf es gezielter politischer Impulse. Erforderlich sind realistische und planbare Vorgaben zur CO₂-Reduktion, die durch geeignete Rahmenbedingungen flankiert werden, um Wettbewerbsnachteile im globalen Umfeld zu vermeiden.

Gezielte Maßnahmen für eine erfolgreiche Transformation des Nutzfahrzeugsektors

Seit einigen Jahren werden in Europa zunehmend batterieelektrische Stadtbusse, Vans, Transporter, Lastkraftwagen und Sattelzugmaschinen verkauft, die zu sinkenden CO₂-Emissionen beitragen. Die Nutzfahrzeughersteller haben hierfür europaweit in neue Produktionsanlagen und Technologien investiert. Gleichzeitig sind die Rahmenbedingungen für die Anschaffung und den Betrieb von Null-Emissions-Fahrzeugen derzeit noch unzureichend. Die öffentliche Ladeinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge befindet sich erst im Aufbau, während in Depots hohe Investitionskosten für Netzanschlüsse anfallen. Hinzu kommen hohe Kosten für öffentliches Laden sowie hohe Fahrzeuganschaffungskosten, die durch schwer kalkulierbare Restwerte zusätzlich belastet werden. Auch regulatorische Faktoren wirken bremsend, darunter der auf das Jahr 2028 verschobene Einführungstermin des CO₂-Zertifikatehandels im Verkehrssektor (ETS 2) sowie eine bislang nur in wenigen Mitgliedstaaten eingeführte CO₂-Komponente in der Maut.



Zusammen mit der angespannten gesamtwirtschaftlichen Lage führen diese Faktoren dazu, dass sich die Neuzulassungszahlen von Null-Emissions-Fahrzeugen im Güterverkehr bislang auf niedrigem Niveau bewegen.

Der Markthochlauf emissionsfreier Nutzfahrzeuge setzt wirtschaftlich tragfähige Energiepreise voraus. Zentrale Stellschrauben sind eine europaweite Mautbefreiung für emissionsfreie Nutzfahrzeuge sowie eine Absenkung der Stromsteuer auch für Betreiber von Nutzfahrzeugflotten. Zudem sollte die Energiesteuer so ausgestaltet werden, dass Ladestrom, Wasserstoff – unabhängig von der Antriebstechnologie – und erneuerbare Kraftstoffe langfristig steuerlich entlastet werden.

Die Überprüfung der CO₂-Flottenregulierung für schwere Nutzfahrzeuge muss so bald wie möglich erfolgen und deutlich vor dem aktuell vorgesehenen gesetzlichen Termin Ende 2027 abgeschlossen werden. Es ist erforderlich, den bisherigen Fortschritt zu evaluieren und die bisherigen Ergebnisse beim Aufbau der zugehörigen Lade- und Wasserstofftankinfrastruktur vollständig zu bewerten.

Die CO₂-Regulierung für Nutzfahrzeuge ist bislang zu starr und einseitig zulasten der Hersteller ausgestaltet. Eine flexible, faire und verhältnismäßige Ausgestaltung des Sanktionssystems unter Einbeziehung aller betroffenen Fahrzeugsegmente ist notwendig, um die Transformation nicht zu gefährden.

Insbesondere für KMU im Transportgewerbe braucht es zusätzliche Anreize, um emissionsfreie Nutzfahrzeuge wirtschaftlich betreiben und die erforderliche Lade- und Wasserstoffinfrastruktur in den Depots aufbauen zu können.

Lade- und Tankinfrastruktur als Schlüssel für die Elektrifizierung von Nutzfahrzeugflotten

Die Elektrifizierung von Nutzfahrzeugflotten erfordert leistungsfähige Ladeinfrastruktur an den Standorten der Betreiber, in Güterverteilzentren, Depots und Terminals sowie auf Betriebshöfen, Parkplätzen und Autohöfen entlang der Hauptverkehrsrouten. Die Planung und der beginnende Aufbau öffentlicher Ladeinfrastruktur für Nutzfahrzeuge an deutschen Autobahnen stellen dabei einen ersten wichtigen Schritt zur Unterstützung der Transformation dar.

Vor dem Hintergrund der hohen Ladeleistungen schwerer Nutzfahrzeuge und der damit verbundenen Anforderungen an die Infrastruktur müssen in den kommenden Jahren insbesondere der zügige Ausbau von Netzanschlüssen – auch unter Einbeziehung von Baukostenzuschüssen – sowie die gezielte Förderung von Ladepunkten Vorrang haben. Entsprechendes gilt für den Aufbau einer leistungsfähigen Wasserstofftankinfrastruktur. Notwendige Genehmigungsverfahren sind deutlich zu beschleunigen.

Entscheidend ist dabei eine konsequente Ausrichtung an den Praxisbedarfen von Speditionen und Logistikunternehmen. Dazu gehört auch die Möglichkeit der gemeinsamen Nutzung von Lade- und Tankinfrastruktur im Speditionsverbund. Netzbetreiber und Kommunen sollten verpflichtet werden, die erforderlichen Anschlussleistungen zeitnah bereitzustellen. Hierfür ist eine gezielte staatliche Unterstützung erforderlich.

Wasserstoff und erneuerbare Kraftstoffe als Schlüsseloptionen für klimaneutrale Nutzfahrzeuge

Nutzfahrzeughersteller und -zulieferer sehen Wasserstoff als mittel- bis langfristige Chance, insbesondere den Fernverkehr CO₂-neutral zu gestalten. Wasserstoff kann aus erneuerbaren Energien erzeugt werden und ist in großen Mengen transport- und speicherfähig. Sein Einsatz in Brennstoffzellen oder Wasserstoffmotoren in Lkw und Bussen ermöglicht eine hohe Flexibilität und weist Leistungsprofile auf, die mit konventionellen Antrieben vergleichbar sind. Wasserstoffbetriebene

Nutzfahrzeuge lassen sich zudem schnell betanken und verursachen nur unwesentlich längere Standzeiten als dieselbetriebene Fahrzeuge.

Der Einsatz von Wasserstoff im schweren Nutzfahrzeug ist grundsätzlich praxiserprobt. Derzeit stehen einer breiten Markteinführung jedoch die begrenzte Verfügbarkeit von grünem Wasserstoff sowie die noch geringe Zahl an Betankungsmöglichkeiten für Lkw und Busse entgegen. Für den Straßengüterverkehr ist daher zeitnah der Aufbau eines Kernnetzes an Wasserstofftankstellen erforderlich. Diese müssen alle Fahrzeugklassen bedienen, sowohl flüssigen als auch gasförmigen Wasserstoff bereitstellen und skalierbar sowie wirtschaftlich betreibbar ausgelegt sein. Flankierend sind unter anderem eine Reform der Energiesteuerrichtlinie, eine vorgezogene Überprüfung der Rechtsakte zur Produktion von Renewable Fuels of Non-Biological Origin (RFNBO) sowie ein Molekülimportgesetz notwendig.

Zur Schließung bestehender Lücken im Gefahrgutrecht wurde ein zentraler regulatorischer Baustein ergänzt. Mit der Aufnahme des Wasserstoffantriebs in das Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) im Jahr 2025 wurde eine wesentliche Voraussetzung für die Dekarbonisierung des Gütertransports geschaffen. Die Änderung des ADR erfordert zugleich die Einführung einer neuen UN-Regelung für Fahrzeuge und Systeme mit Flüssigwasserstoff. Unter Mitwirkung des VDA und seiner Mitglieder wurde dieser Schritt im Dezember 2025 in der UN-Arbeitsgruppe zur Passiven Sicherheit (GRSP) abgeschlossen. Die neue Vorschrift durchläuft nun die administrativen Gremien und soll Anfang 2027 in Kraft treten.



Neben der Elektrifizierung sollten auch erneuerbare Kraftstoffe – darunter Wasserstoff, RFNBOs und Biokraftstoffe – in ausgewählten Regulierungen stärker

berücksichtigt werden. Insbesondere eine Anrechnung CO₂-neutraler Kraftstoffe in der CO₂-Flottenregulierung für schwere Nutzfahrzeuge sollte dem zunehmenden Einsatz solcher Kraftstoffe im Verkehrssektor Rechnung tragen. Ein solcher Ansatz muss alle CO₂-neutralen Kraftstoffe gemäß der Renewable Energy Directive (RED) einbeziehen.

Unverhältnismäßige CO₂-Vorgaben belasten den europäischen Anhängermarkt

Der Anhängermarkt in Europa ist divers und hat sich in den vergangenen Jahrzehnten in vielerlei Hinsicht hochspezialisiert. Dies schlägt sich in der hohen Zahl von Sonderlösungen und multifunktionalen Anwendungen von Anhängern im Markt nieder. Die bis dato von den Herstellern durchgeführten VECTO-Simulationen und die dabei erzielten Ergebnisse zeigen, dass die gesetzten CO₂-Minderungsziele von 10 Prozent für DA- und 7,5 Prozent für DB- und DC-Anhängertypen nicht im Einklang mit den Erfordernissen der Kunden stehen. Beispiele für ein Zuwiderlaufen der VECTO-Simulationen mit den Transportaufgaben finden sich bei der Eignung für den kombinierten Verkehr Straße-Schiene, der Getränke Logistik, den mehrzonentemperaturgeführten Transporten, bei Coil- und Schüttguttransporten unterschiedlichster Produktklassen. Wenn beispielsweise bereits eine Hubladebühne infolge ihres Mehrgewichts den CO₂-Wert eines Anhängers um bis zu 1 Prozent erhöht, ist dies auch durch andere Maßnahmen nicht mehr kompensierbar. Daher muss zum gegenwärtigen Zeitpunkt bilanziert werden, dass „VECTO Trailer“ und die Einbeziehung des Anhängers in die CO₂-Flottengrenzwerte in vielen Anwendungsfällen falsche Marktanreize generieren und den Anhängermarkt in Europa potenziell nachteilig beeinflussen.

Es wäre sinnvoller, beim Anhänger im Gegensatz zur heutigen alleinigen Betrachtung der Energieeffizienz eine Bewertung der Transporteffizienz anzustreben, die die konstruktive Gestaltung des Anhängers in Abhängigkeit von seinem Einsatzzweck und der Transportaufgabe stärker betont. Diese Bewertung eines Anhängers muss sich von den in VECTO berechneten Standardlastfällen lösen und gezielter die tatsächliche Nutzung des Anhängers berücksichtigen. Dies sollte für ein Unternehmen jedoch unbürokratisch und ohne zusätzliche Zertifizierungsumfänge erfolgen.

Die im Gesetz verankerte Strafe für die Nichteinhaltung der CO₂-Ziele von 4.250 Euro pro g CO₂ und Fahrzeug ist gerade im Anhängermarkt völlig unverhältnismäßig zu den in der gesamten Branche erzielten Einnahmen und ignoriert die Gegebenheiten des EU-Anhängersmarktes. Bei Nettomargen, die häufig unter 5 Prozent liegen, sehen sich viele Anhängerhersteller durch diese Gesetzgebung einer existenziellen Bedrohung ausgesetzt. Dies könnte zu erheblichen Arbeitsplatzverlusten in Europa sowie zu einer Verlagerung der Produktion in Niedriglohnländer führen und hätte tiefgreifende Auswirkungen auf die Europäische Union und die bestehende Wertschöpfungskette.



Rahmenbedingungen für Gewichte, Abmessungen und Lang-Lkw-Konzepte

Eine weitere entscheidende Rahmenbedingung für einen erfolgreichen Hochlauf von Null-Emissionsfahrzeugen ist die umfassende Anpassung der Richtlinie 96/53/EG zu Gewichten und Abmessungen. Der VDA hat den ursprünglichen Vorschlag der Europäischen Kommission aus dem Jahr 2023 ausdrücklich unterstützt. Dieser sah eine Erhöhung des zulässigen Gesamtgewichts um bis zu 4 Tonnen vor, einschließlich einer zusätzlichen Tonne auf der Antriebsachse bei Null-Emissionsfahrzeugen. Vor dem Hintergrund der hohen Batteriegewichte wäre dies ein wichtiges Signal zur Unterstützung der Transformation gewesen.

Die Mitgliedstaaten haben im Rat jedoch ein deutliches Veto eingelegt und sich gegen diesen Vorschlag gestellt. Aus Sicht der Nutzfahrzeughersteller benachteiligt dies batterieelektrische Antriebe gegenüber dieselbetriebenen Fahrzeugen erheblich.

Das vom VDA initiierte Projekt „EcoDuo“ im kombinierten Verkehr zwischen Deutschland und Spanien

Der regelmäßige Testbetrieb einer Fahrzeugkombination aus zwei gekoppelten Standardsattelanhängern auf deutscher Seite zwischen dem Megahub Lehrte und dem Volkswagen-Werk in Wolfsburg zeigte das erhebliche CO₂-Einsparpotenzial bei gleichzeitig geringerer Straßenbelastung, da der Einsatz einer zweiten Sattelzugmaschine entfällt.



Der Einsatz von EcoDuo-Fahrzeugkombinationen kann die Attraktivität des Vor- und Nachlaufs im kombinierten Verkehr Straße-Schiene weiter erhöhen. Der Transport von 13,65-Meter-Standardsattelanhängern auf Taschenwaggons ist bereits heute gängige Praxis im europäischen Schienengüterverkehr. Nun gilt es, EcoDuo-Konzepte in den Regelbetrieb zu überführen. Hierfür ist eine Anpassung der bestehenden Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge erforderlich. Ziel ist die Einführung eines neu zu definierenden Fahrzeugtyps „Typ 6“ für Kombinationen mit einer Länge von bis zu 32 Metern. Die Nutzung soll auf einem gesondert festzulegenden Positivnetz erfolgen, das insbesondere Terminals des kombinierten Verkehrs erschließt.

Öffentlicher Busverkehr: Bedeutung, Finanzierung und Antriebstechnologien

Jedes Jahr nutzen die Menschen in Deutschland den Bus mehr als fünf Milliarden Mal. Damit ist der Omnibus nach dem Pkw das zweitwichtigste Verkehrsmittel im Personenverkehr. Im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) entfällt mit rund der Hälfte aller Fahrten sogar der größte Anteil auf den Bus. Busse bilden damit das Rückgrat des öffentlichen Personenverkehrs – nicht nur in Deutschland, sondern weltweit.

Der öffentliche Straßenpersonenverkehr wird in der Regel durch Mittel der öffentlichen Hand finanziert und unterliegt in vielen Teilen Europas strengen haushaltsrechtlichen Vorgaben der Städte, Gemeinden und Länder. Daneben besteht ein großer privatwirtschaftlicher Markt, in dem Busse insbesondere im Reiseverkehr, im touristischen Verkehr sowie im innerdeutschen und europäischen Linienverkehr eingesetzt werden.

Elektro- und Wasserstoffbusse sind ein sichtbares Aushängeschild neuer Antriebstechnologien – sowohl im Stadtverkehr als auch im Fern- und Reisebusbereich. Während Stadtbusse bereits eine Vorreiterrolle bei der Einführung CO₂-freier Antriebe einnehmen und viele Kommunen ihre Flotten zunehmend elektrifizieren oder auf wasserstoffbetriebene Antriebe umstellen, zeigt sich im Reisebusmarkt ein Zielkonflikt. Die Gleichsetzung der CO₂-Ziele von Reisebussen mit denen von Lkw bei gleichzeitig fehlenden infrastrukturellen Zielvorgaben für Reisebusse in der AFIR wirkt hemmend auf den Transformationsprozess.

Um den Markthochlauf klimaneutraler Busse zu unterstützen, müssen dem Aufbau von Lade- und Wasserstofftankinfrastruktur an Betriebshöfen, Busdepots, Haltepunkten und touristischen Hotspots sowie einer neu aufgesetzten Kaufförderung ein höherer Stellenwert in den Haushalten von Bund, Ländern und Kommunen eingeräumt werden. Die öffentliche Hand sollte dabei eine Vorbildfunktion übernehmen. Bei der Vergabe öffentlicher Verkehrsleistungen und in der Beschaffung sollte der Einsatz klimaneutraler Busse zum Standard werden. Voraussetzung hierfür ist eine langfristige und auskömmliche Finanzierung der Kommunen.



Faire Wettbewerbsbedingungen für leichte Nutzfahrzeuge schaffen

Auch das Segment der leichten (N₁) und schweren (N₂) Transporter befindet sich in der Transformation, und zahlreiche elektrisch angetriebene Varianten kommen zunehmend auf den Markt. Neben Einsätzen im Handwerk, im Außendienst, bei Servicedienstleistungen und in der Citylogistik sind diese Fahrzeuge auch für den gewerblichen Güterverkehr von Bedeutung. Beim Umstieg von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor auf Elektrotransporter dürfen sich weder die Nutzlast noch der Verwendungszweck ändern.

Aufgrund des hohen Gewichts der Antriebsbatterie steigt bei gleichbleibender Nutzlast jedoch das zulässige Gesamtgewicht elektrischer Transporter auf bis zu 4,25 Tonnen. Dadurch überschreiten sie häufig die derzeitige

Grenze für N₁-Fahrzeuge von 3,5 Tonnen und werden der Fahrzeugklasse N₂ zugeordnet. In dieser Klasse unterliegen sie unter anderem der Pflicht zur Ausstattung mit Fahrtenschreiber und Geschwindigkeitsbegrenzer, obwohl sich – mit Ausnahme der Antriebsart – keine Änderung des Verwendungszwecks ergibt. Dies verschlechtert ihre Wettbewerbsposition gegenüber N₁-Transportern mit Verbrennungsmotor erheblich.

Um den Markthochlauf von Elektrotransportern nicht zu gefährden, sind daher gesetzliche Rahmenbedingungen erforderlich, die diesen Fahrzeugen vergleichbare Wettbewerbsbedingungen wie konventionellen Transportern mit Verbrennungsmotor ermöglichen. Die Europäische Kommission hat hierzu im Dezember 2025 erste Vorschläge vorgelegt, die für elektrisch angetriebene Transporter bis 4,25 Tonnen entsprechende Ausnahmen vorsehen. Diese Vorschläge müssen nun zügig umgesetzt werden.



Verkehrsprognose 2040: Bedeutungszuwachs für Güterverkehr (Nfz) und urbane Mobilitätskonzepte



Straße bleibt wichtigster Verkehrsträger

Die Verkehrsprognose 2040 für des Bundesverkehrsministeriums zeigt in ihrem Basisszenario ganz klar: Die Straße bleibt auch in Zukunft der Verkehrsträger Nr. 1. So wird der Lkw nach dieser Prognose 2040 einen Anteil von 73,9 Prozent an der gesamten Verkehrsleistung im Güterverkehr zu schultern haben. Auf den Pkw werden laut Prognose 2040 68,6 Prozent der Personenkilometer entfallen. Hinzu kommt noch der öffentliche Straßenpersonenverkehr mit einem Anteil von 7,5 Prozent.

Straße als Partner der anderen Verkehrsträger

Genauso klar ist aber auch, dass sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr alle Verkehrsträger gleichermaßen gebraucht werden. So haben zum Beispiel im Güterverkehr die einzelnen Verkehrsträger jeweils systembedingte Vor- und Nachteile, so dass sie jeweils für bestimmte Transportaufgaben besonders geeignet sind. Der Lkw verdankt seine große Bedeutung zu einem großen Teil seiner Flexibilität und

Netzbildungsfähigkeit. Er ist damit auch für andere Verkehrsträger wie die Schiene oft unverzichtbar, um z. B. den Vor- und Nachlauf im kombinierten Verkehr zu übernehmen. Eisenbahn und Binnenschiff sind dagegen vor allem bei Transporten mit hohem Volumen bzw. hohem Gewicht über große Distanzen wettbewerbsfähig. Ein gutes Beispiel dafür ist der Transport fabrikneuer Pkw. Die deutsche Automobilindustrie nutzt hierfür in erheblichem Umfang die Schiene. Die Verkehrsträger ergänzen sich somit und sichern gemeinsam den Transport von Waren.

Anteile der Verkehrsträger im Güterverkehr 2040



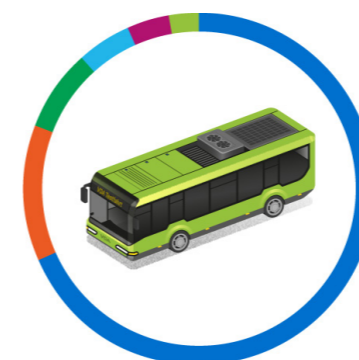
- 68,6 Lkw
- 12,3 Schiene
- 7,5 Binnenschiff



Auch im Personenverkehr kommt es auf den Mix der Verkehrsträger an. So ist das Mobilitätsgeschehen in den letzten Jahren gerade in den städtischen Ballungsräumen bunter und vielfältiger geworden. Viele Menschen sind nicht mehr auf nur ein Verkehrsmittel festgelegt, sondern entscheiden von Fall zu Fall. Das Verkehrssystem wird so immer stärker von einem multimodalen Mobilitätsangebot geprägt. Durch Formen geteilter Mobilität wie Car-Sharing oder Ridepooling können alltagstaugliche Alternativen zum eigenen Auto entstehen. Damit kann auch die von vielen wahrgenommene Angebotslücke zwischen ÖPNV und eigenem Auto geschlossen werden. Die Automobilindustrie treibt den Wandel in Richtung nachhaltiger Mobilität mit voran. Mit innovativen Technologien und Angebotsinnovationen wie z. B.

eigenen Ridepoolingdiensten leistet sie ihren Beitrag. Zukünftig werden auch autonome Transportsysteme bestehende ÖPNV-Technologien als Mobilitätslösung ergänzen. Entscheidend ist dabei aber, dass man den Menschen die Freiheit lässt, über ihre Mobilität selbst zu entscheiden. Sie wissen am besten, welches Verkehrsmittel für einen bestimmten Weg optimal ist. Das kann oft auch eine Kombination von Verkehrsmitteln in intermodalen Transportketten sein. Hierfür müssen die Verkehrsmittel aber entsprechend gut verknüpft sein. Das gilt sowohl für die physische Verknüpfung etwa durch ausreichende P+R-Plätze als auch für Mobilitätshubs. Es gilt genauso aber auch für die virtuelle Verknüpfung durch entsprechende Datenschnittstellen und durchgängige Informations-, Buchungs- und Bezahlssysteme.

Anteile der Verkehrsträger im Personenverkehr 2040



- 68,6 Pkw
- 12,3 Schiene
- 7,5 ÖPNV
- 5 Luftverkehr
- 4 Radverkehr
- 2,6 Fußverkehr



Verkehr braucht Infrastruktur

Damit Verkehre reibungslos funktionieren, sind alle Verkehrsträger auf eine funktionsfähige Infrastruktur angewiesen. Lange wurde in Deutschland hierfür zu wenig investiert, der Nachholbedarf ist enorm. Die vom BDI gemeinsam mit BCG erarbeitete Studie „Transformationspfade für das Industrieland Deutschland“ schätzt den Bedarf an Mehrinvestitionen für Erhalt und Ausbau der Verkehrswege des Bundes bis 2030 auf über 100 Mrd. Euro. Allein 4.000 Brücken im Fernstraßennetz sind dringend sanierungsbedürftig. Staus und zähfließender Verkehr führen zu vermeidbarem Mehrverbrauch und zu zusätzlichen Emissionen. Schadhafte Straßen bergen zudem Risiken für die Verkehrssicherheit.

Auch die Infrastrukturpolitik sollte der zentralen Rolle des Straßenverkehrs Rechnung tragen. Überlegungen, im Straßennetz in Zukunft gänzlich auf Aus- und Neubau zu verzichten, sind daher nicht zielführend. So werden Investitionen etwa in die Engpassbeseitigung im Straßennetz auch künftig notwendig sein. Zentrale Aufgabe bleibt auch der Ausbau der Lkw-Parkplätze entlang der Autobahnen. Der Platzbedarf steigt hier nicht zuletzt infolge des notwendigen Aufbaus einer Ladeinfrastruktur für Lkw.

Das neue „Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität“ kann einen wichtigen Beitrag dazu leisten, den Investitionsrückstau bei den Verkehrswegen abzubauen. Dies gelingt aber nur dann, wenn die Finanzmittel die Investitionen aus dem Kernhaushalt ergänzen und nicht ersetzen. Hier muss nachgesteuert werden, denn bisher führt nur jede dritte Milliarde aus dem Sondervermögen tatsächlich zu zusätzlichen Verkehrsinfrastrukturinvestitionen.

Wichtig sind auch Strukturreformen bei der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung, die sich die Bundesregierung zu Recht vorgenommen hat. So gilt es, den Finanzierungskreislauf Straße wieder zu schließen. Hierfür sollten der Autobahn GmbH Mauteinnahmen als eigene Einnahmen direkt zugewiesen werden wie das heute bereits in analoger Weise mit den Trassenpreiseinnahmen im Schienennetz geschieht. Auch eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung mit der Autobahn GmbH könnte die Mittel für Erhaltungsinvestitionen überjährig sichern, wie das ebenfalls heute bereits bei der Schiene der Fall ist. Infrastrukturfonds könnten gleichfalls ein Modell sein, um Verkehrsinvestitionen langfristig abzusichern.

Wichtig dabei ist, dass für jeden Verkehrsträger ein separater Fonds gebildet wird, um den jeweiligen spezifischen Rahmenbedingungen Rechnung tragen zu können und Verteilungskämpfe zwischen den Verkehrsträgern zu vermeiden.

CO₂-Maut optimieren

Die CO₂-Maut setzt wichtige Anreize für Investitionen in emissionsfreie und -arme Lkw. Richtigerweise wurde die Mautbefreiung für Null-Emissions-Lkw jetzt bis 2031 verlängert. Um die Transformation im Straßengüterverkehr zusätzlich zu unterstützen, sollten zudem Einnahmen aus dem CO₂-Zuschlag in der Lkw-Maut für Maßnahmen zur Defossilisierung im Lkw-Verkehr zur Verfügung gestellt werden, beispielsweise für die Lade- und Wasserstoffinfrastruktur. Zudem würde die Einbeziehung der Anhänger in die CO₂-Maut auch in diesem Segment nötige Anreize für Investitionen in klimafreundliche Technologien setzen.

Fahrverbote vermeiden

Um die neuen EU-Immissionsgrenzwerte für Luftschadstoffe zu erfüllen, die ab 2030 gelten, sollte die Politik vor allem auf Innovationen setzen. Die Elektrifizierung der Fahrzeugflotten, genau wie die Flottenerneuerung durch Euro 7-Fahrzeuge, leistet wichtige Beiträge zur weiteren Verbesserung der Luftqualität. Auch die Möglichkeiten der Digitalisierung für ein optimiertes Verkehrsmanagement sollten genutzt werden. Fahrverbote, die einen massiven Eingriff in die Mobilität der Menschen und in den Wirtschaftsverkehr darstellen, sind nicht zielführend. Gegebenenfalls könnten für kritische Bereiche die Möglichkeiten der Fristverlängerung zur Erfüllung der Grenzwerte genutzt werden.

Ländliche Räume berücksichtigen

Verkehrspolitische Debatten setzen oft den Fokus auf die städtischen Ballungsräume. Dabei wird übersehen, dass im ländlichen Raum, aber auch bei den Stadt-Umland-Verkehren andere Rahmenbedingungen bestehen als in den Innenstädten. So wird in vielen Fällen auf dem Land das Auto auch weiter unverzichtbar sein, der Lkw bleibt das zentrale Verkehrsmittel für die Güterverteilung in der Fläche.



Busse als Pfeiler des Linienverkehrs

Wichtiger Bestandteil eines zukunftsfähigen Mobilitätssystems ist der öffentliche Personenverkehr. Hierfür wiederum spielt der Bus eine zentrale Rolle. Über 40 Prozent der Beförderungen im ÖPNV erfolgen mit dem Bus. Seine große Stärke ist, dass er auch auf Strecken mit geringem Aufkommen wirtschaftlich eingesetzt werden kann.

Er ist daher oft das einzig relevante öffentliche Verkehrsmittel im ländlichen Raum. Doch auch in der Stadt bietet er in der Regel das engmaschigste Versorgungsnetz. Im Personenfernverkehr stellen Fernbusse seit ihrer Markteinführung auch in Deutschland eine preisgünstige Mobilitätsalternative für viele Menschen dar.



Wirtschaftsleistung und Märkte

Kapitel 2

Das Automobiljahr 2025

Auch das Jahr 2025 hat keine nachhaltige Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Automobilindustrie gebracht. Neben einer allgemein trägen Entwicklung der Wirtschaft in Deutschland und auch in Europa, bestimmten Handelskonflikte das Lagebild. Auch die Konflikte im Nahen Osten und der Krieg in der Ukraine sorgen weiterhin für erhebliche Risiken. So sind etwa weiterhin die Handelswege im Roten Meer in dieser Region nur eingeschränkt nutzbar.

Der Druck auf den Standort Deutschland hat sich nochmals deutlich verschärft. Investitionen werden zunehmend nicht in Deutschland getätigt, sondern verschoben, gestrichen oder ins Ausland verlagert. Auch unter der neuen Regierung in Deutschland hat sich daran nichts Grundlegendes geändert. Folglich ist das Bruttoinlandsprodukt im vergangenen Jahr auch nur geringfügig um 0,2 Prozent gewachsen. Angesichts von zwei Rezessionsjahren zuvor, lässt dieses Mini-Wachstum keinen Jubel ausbrechen.

Blicken wir auf die Automobilmärkte: Die größten Absatzregionen konnten im Jahr 2025 Zuwächse in unterschiedlichem Ausmaß verzeichnen. In Europa und den USA legte das Neuwagengeschäft mit niedriger einstelliger Rate zu. In China stieg der Absatz von Pkw zwar stärker, ließ zum Jahresende hin aber merklich nach. Insgesamt ist festzustellen, dass sich die, im Vergleich zu Europa und den USA, stärkere Marktentwicklung auf asiatischen Märkten auch 2025 fortgesetzt hat.

Auch der Hochlauf der Elektromobilität hat sich 2025 fortgesetzt. In Europa (EU, EFTA und UK) waren die Neuzulassungen durch die Anforderungen der CO₂-Flottenregulierung geprägt, die einen deutlichen Zuwachs der Elektroneuzulassungen erforderte. In den USA wurde der Markt für Elektro-Light-Vehicle durch eine Veränderung des Förderregimes zum Jahresende stark abgebremst. China blieb auch im vergangenen Jahr der Leitmarkt für Elektro-Pkw. Anders als in den Vorjahren verlagerte sich der Fokus auf dem chinesischen Markt aber stärker auf den Absatz von BEV.

Die Pkw-Produktion in Deutschland ist im Jahr 2025 um 2 Prozent angestiegen. Dabei legte insbesondere die Produktion von Elektro-Pkw deutlich zu. Der Anteil von E-Pkw an der Gesamtproduktion stieg auf 40 Prozent. Lediglich in China war der Anteil der Elektromobilität an der Produktion höher als in Deutschland. Im globalen Produktionsranking konnte Deutschland, nach Stückzahlen gerechnet, Platz 5 hinter China, den USA, Japan und Indien verteidigen. Dabei ging die Transformation der Industrie weiter: Die Inlandsproduktion von Elektro-Pkw stieg 2025 um 23 Prozent. Die Produktion von PHEV legte dabei stärker zu (+54 Prozent) als die Produktion von BEV (+15 Prozent).

Die wichtigste Exportdestination für Pkw aus deutscher Produktion war im vergangenen Jahr das Vereinigte Königreich. Dahinter folgten die USA, die im vergangenen Jahr an der Spitze der Exporttabelle standen. Auf dem dritten und vierten Platz lagen Italien und Frankreich. China, das im vergangenen Jahr noch auf Platz fünf des Rankings stand, fiel auf Platz neun zurück.

Die großen internationalen Märkte für schwere Nutzfahrzeuge entwickelten sich 2025 sehr heterogen. In Europa und den USA gingen die Marktvolumina merklich zurück, während der chinesische Markt für schwere Nutzfahrzeuge deutlich wachsen konnte. Hier wirkten sich sehr unterschiedliche gesamtwirtschaftliche Herausforderungen unmittelbar im Nutzfahrzeugabsatz aus.



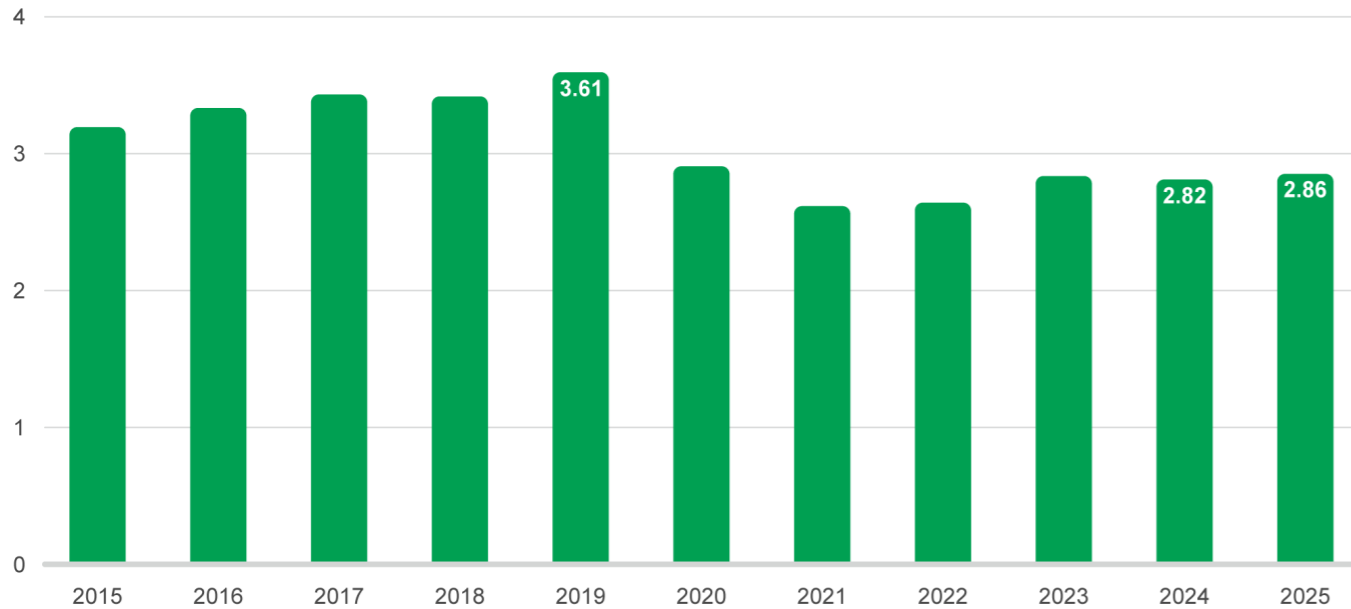
Deutschland

Der deutsche Pkw-Markt ist 2025 um 1 Prozent gewachsen und erreichte ein Marktvolumen von fast 2,9 Millionen Neuzulassungen. Trotz des Wachstums liegt der Markt noch deutlich, um 21 Prozent, unter dem Niveau des Jahres 2019, als in Deutschland 3,6 Mio. Pkw neu zugelassen wurden. Geprägt war die Marktdynamik im vergangenen Jahr unter anderem durch die Wirkung der CO₂-Flottenregulierung. Leicht verkürzt zusammengefasst erfordert diese eine Reduktion der CO₂-Flottenemissionen der Hersteller um 15 Prozent gegenüber dem Jahr 2021. Im Jahresverlauf 2025 wurde durch die beschlossene Mittelung der Ergebnisse der Jahre 2025 bis 2027 eine Erleichterung für die OEMs durch die Europäische Union beschlossen. Die Einhaltung dieser Regulierung erfordert höhere E-Anteile in den Zulassungen der Hersteller. Der BEV-Anteil an den gesamten Pkw-Neuzulassungen stieg so im Jahr 2025 auf 19,1 Prozent (Vorjahr: 13,5 Prozent). Auch Plug-In Hybride gewannen an Bedeutung, ihr Anteil stieg von 6,8 Prozent in 2024 auf 10,9 Prozent in 2025.

Haltergruppen

Betrachtet man Neuzulassungen der einzelnen Haltergruppen ergaben sich 2025 Verschiebungen: Private Halter meldeten 5 Prozent mehr Neufahrzeuge an als im Vorjahr. Die Neuzulassungen privater Halter waren allerdings in den vergangenen zwei Jahren auf einem historisch niedrigen Niveau. Die Neuzulassungen gewerblicher Halter schlossen im zweiten Jahr in Folge mit einer roten Null (±0 Prozent). Unter den gewerblichen Haltern waren unterschiedliche Entwicklungen in den Untergruppen zu beobachten. Während durch den Kfz-Einzelhandel 3 Prozent weniger Pkw neu zugelassen wurden, legten die Neuzulassungen von Vermietern um 2 Prozent zu. Die Untergruppen der Firmenwagen entwickelten sich stark unterschiedlich: Der Kfz-Bau erreichte ein um 23 Prozent höheres Neuzulassungsvolumen als im Vorjahr, das sonstige Gewerbe reduzierte seine Neuzulassungen um 5 Prozent.

Pkw-Neuzulassungen in Deutschland (in Millionen)



Quelle: KBA

Antriebsart

Die Transformation der Automobilindustrie wird beim Blick auf die Antriebsstränge besonders sichtbar. So legten die Neuzulassungen von Elektro-Pkw (BEV & PHEV) im Jahr 2025 um 50 Prozent zu. 856.600 neu zugelassene E-Pkw bedeuteten ein neues Rekordniveau. Allerdings wurde das bisherige Rekordjahr 2022 auch nur um knapp 3 Prozent übertroffen. Weiterhin entfallen die meisten Neuzulassungen auf Pkw mit einem Otto-Motor (inkl. Mild-Hybrid), deren Neuzulassungen um 10 Prozent zurückgingen und das Jahr bei einem Volumen von 1,3 Mio. Pkw schlossen. Deutlicher verloren Diesel-Pkw (inkl. Mild-Hybrid) an Boden. Ihre Neuzulassungen reduzierten sich um 16 Prozent. Mit 561.200 Pkw wurden im vergangenen Jahr so weniger Diesel neu zugelassen wie zuletzt 1997. Maßgeblich getrieben wurde die Entwicklung im vergangenen Jahr durch die CO₂-Flottenregulierung, für deren Einhaltung die Neuwagenflotten im Zeitraum 2025 bis 2027 im Jahresdurchschnitt 15 Prozent weniger CO₂ emittieren müssen als im Jahr 2021.

Herstellerländer

Die Fahrzeuge deutscher Konzernmarken stehen weiterhin hoch in der Gunst der Kunden. Im vergangenen Jahr lag ihr Marktanteil bei 69,8 Prozent und damit etwas höher als im Vorjahr (68,4 Prozent). Absolut wurden gut 2,0 Millionen Neufahrzeuge mit „deutschem Logo“ angemeldet. Mit 243.400 neuzugelassenen Fahrzeugen lag der Absatz von französischen Herstellern unterhalb des Vorjahresniveaus (-3 Prozent). Ihr Marktanteil sank von 8,9 auf 8,5 Prozent. Mit 218.100 Neufahrzeugen gehörten japanische Hersteller zu den größten Verlierern des Jahres 2025. Ihr Absatz sank um 10 Prozent. Ihr Marktanteil reduzierte sich dadurch auf 7,5 Prozent (Vorjahr: 8,4 Prozent). Koreanische Hersteller realisierten 2025 ein Marktvolumen von 157.200 Neufahrzeugen (-6 Prozent) und erlangten einen Marktanteil von 5,5 Prozent, nachdem sie im Vorjahr auf 5,9 Prozent gekommen waren. Der Absatz von italienischen Herstellern sank um 3 Prozent auf 64.800 Pkw. Ihr Marktanteil fiel von 2,4 auf 2,3 Prozent. Chinesische Hersteller erreichten ein Absatzvolumen von rund 61.000 Pkw bzw. einen Marktanteil von 2,1 Prozent.

Fahrzeugsegmente

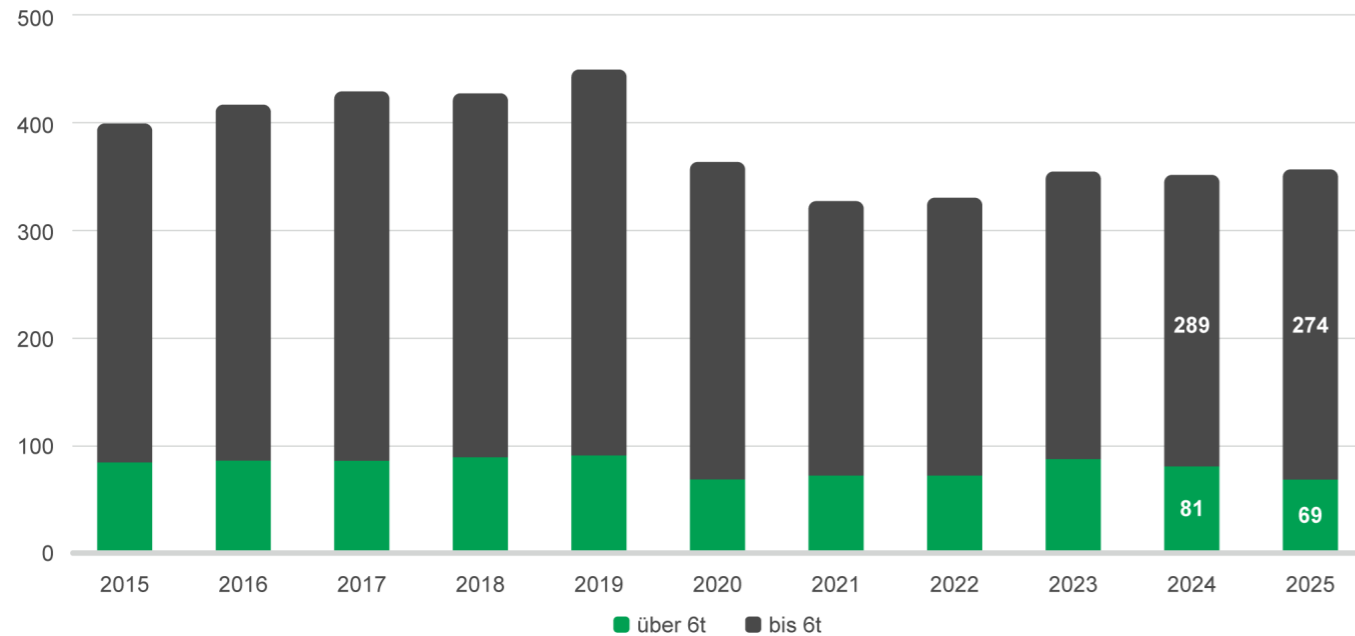
Die Neuzulassungen nach Fahrzeugsegmenten hatten 2025 eine sehr heterogene Struktur. Am stärksten wuchs das Marktvolumen der oberen Mittelklasse (+37 Prozent), der Utilities (+15 Prozent) und der Geländewagen und SUVs (+8 Prozent). Den größten Rückgang der Neuzulassungen verzeichnete das Segment der Oberklasse (-23 Prozent), Sportwagen (-22 Prozent) und Kleinwagen (-17 Prozent). Gemessen am Gesamtvolumen waren auch 2025 wieder Geländewagen und SUV die Größte Fahrzeugkategorie. Dieses vielseitige Segment, das Fahrzeuge sehr unterschiedlicher Größen vereint, kam auf insgesamt 1,3 Mio. Pkw und machte 44,2 Prozent aller Neuzulassungen aus, im Vorjahr waren es 41,5 Prozent.

Schwere Nutzfahrzeuge

In Deutschland wurden im Jahr 2025 insgesamt 69.000 schwere Nutzfahrzeuge über 6 Tonnen neu zugelassen, ein Rückgang von rund 14 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Damit entfernt sich der Markt weiter vom Vor-Corona-Niveau des Jahres 2019, das mit 91.400 Neuzulassungen das höchste Absatzvolumen seit 2008 erreichte. Die Lücke zum damaligen Rekordjahr beträgt inzwischen 25 Prozent.

Die Neuzulassungen konnten in der zweiten Jahreshälfte steigen und verzeichneten einen Zuwachs von 7 Prozent, konnten jedoch das schwache erste Halbjahr 2025 nicht ausgleichen, in dem der Absatz um rund 29 Prozent gesunken war. Im Februar kam es mit 4.700 schweren Nutzfahrzeugen zu einem Jahrestief (-34 Prozent) – dem niedrigsten Februarwert seit 2010. Dieser Rückgang ist teilweise auf relativ hohe Vergleichswerte aus den Vorjahren sowie auf die schwache konjunkturelle Lage zurückzuführen. Ab August 2025 setzte jedoch ein Marktanstieg ein, der ebenfalls mit der schwachen zweiten Jahreshälfte von 2024 zusammenhängt. Der Markt verzeichnete den höchsten prozentualen Anstieg im Dezember mit +27 Prozent auf 5.600 Einheiten. Der Juni war mit 7.000 Einheiten der zulassungstärkste Monat im Jahr 2025, allerdings bei einem Minus von 41 Prozent. Dieses Minus lässt sich durch den Vergleichswert aus dem Jahr 2024 erklären, als der Juni mit Abstand den höchsten Wert seit Juni 2019 erreichte.

Nfz-Neuzulassungen in Deutschland (in Tausend)



Quelle: KBA

Dieses Wachstum war jedoch hauptsächlich auf vorgezogene Zulassungen im Zusammenhang mit der Einführung der General Safety Regulation zurückzuführen, die seit dem 07. Juni 2024 verpflichtend ist.

Das Segment über 16 Tonnen verzeichnete bei den Neuzulassungen ebenfalls ein Minus von 12 Prozent. Damit wurde in diesem Segment im Jahr 2025 ein Niveau von knapp 53.100 Einheiten erreicht, rund 7.100 Einheiten weniger als im Vorjahr und erneut unter dem Wert des Vorkrisenjahres 2019. Der Anteil der Nutzfahrzeuge über 16 Tonnen an den gesamten Neuzulassungen von schweren Nutzfahrzeugen über 6 Tonnen belief sich in Deutschland auf 77 Prozent und lag damit über dem Anteil des Vorjahres. Der starke Rückgang der Lkw-Neuzulassungen in Deutschland im ersten Halbjahr 2025 ist vor allem auf die schwache konjunkturelle Entwicklung und die daraus resultierende Investitionszurückhaltung der Transport- und Logistikunternehmen zurückzuführen, die Neuanschaffungen verschoben haben.

Elektrische Nutzfahrzeuge gewinnen weiterhin an Bedeutung – in Deutschland machten schwere elektrische Nutzfahrzeuge über 16 Tonnen im Jahr 2024 rund 3 Prozent der Gesamtneuzulassungen aus. Der deutsche Markt ist bezogen auf die Stückzahlen der größte

Elektromarkt in Europa mit 1.400 Einheiten, die im vergangenen Jahr neu zugelassen wurden.

Dies ist zugleich der einzige Markt in EU, EFTA und UK, der über die Marke von 1.000 Einheiten hinausgeht. An den Zapfsäulen in Deutschland mussten die Transporteure im vergangenen Jahr etwas weniger tief in die Tasche greifen als noch 2024. Im Jahresmittel kostete der Liter Diesel 1,61 Euro und war damit um 4 Cent bzw. knapp 2 Prozent günstiger als im Vorjahr. Laut ADAC war das Jahr 2025 das dritte Jahr in Folge mit sinkenden Spritpreisen. Innerhalb des Jahres erreichte der Dieselpreis im Januar und Februar 2025 mit jeweils 1,68 Euro bzw. 1,69 Euro den höchsten Wert. Am günstigsten war Diesel im vergangenen Jahr im Mai mit einem Preis von 1,56 Euro.

Leichte Nutzfahrzeuge

Der deutsche Markt für leichte Nutzfahrzeuge (bis 6 Tonnen) verzeichnete im Jahr 2025 den ersten Rückgang seit dem Jahr 2022. Die Neuzulassungen sanken im vergangenen Jahr um 5 Prozent auf 274.300 Einheiten, was einem Minus von 14.500 Fahrzeugen entspricht. Damit liegt der Markt auf dem Niveau von 2020, als 274.400 Einheiten neu zugelassen wurden.

Im Vergleich zum Vor-Corona-Jahr 2019 fehlten dem Markt noch 37.7000 Einheiten, was einem Rückstand von 12 Prozent des damaligen Marktvolumens entspricht. Im Jahr 2019 hatte der deutsche Markt für leichte Nutzfahrzeuge erstmals die Marke von 300.000 Einheiten überschritten. Darauf folgte, insbesondere infolge der wirtschaftlichen Auswirkungen der Corona-Pandemie, eine dreijährige Phase mit rückläufigem Marktvolumen (2020: -12 Prozent, 2021: -1 Prozent, 2022: -13 Prozent). In den Jahren 2023 und 2024 erfolgte schließlich die Trendwende, die sich 2025 jedoch nicht fortsetzen konnte. Ähnlich wie bei den schweren Nutzfahrzeugen kam es im ersten Halbjahr zu einem zweistelligen Rückgang von -15 Prozent, während das positive zweite Halbjahr mit einem moderaten Anstieg von 5 Prozent das Gesamtbild nur geringfügig verbesserte. Der September 2025 war mit einem Anstieg von 23 Prozent und einem Volumen von 23.800 Einheiten der Monat mit dem stärksten Wachstum. Der positive Trend setzte sich im November mit einem Anstieg von einem Prozent auf 24.700 Einheiten fort, dem zulassungsstärksten Monat des Jahres 2025.

Der elektrische Markt für leichte Nutzfahrzeuge hat sich im Jahr 2025 deutlich ausgeweitet: Mit einem Anstieg von 102 Prozent auf ein Volumen von 30.300 Einheiten ist der deutsche Elektromarkt für leichte Nutzfahrzeuge der drittgrößte Markt in EU, EFTA und UK. In Deutschland machten leichte elektrische Nutzfahrzeuge bis 3,5 Tonnen 11 Prozent der Gesamtzulassungen aus.

Deutscher Busmarkt

Letztes Jahr konnten die Neuzulassungen von Bussen über 8 t in Deutschland um 42 Prozent auf 6.196 Einheiten zulegen, ein Niveau, das seit den Jahren nach der Wiedervereinigung nicht mehr erreicht wurde. Ein Grund für diese dynamische Entwicklung waren aufgrund des Endes der Förderung 2023 (Verfassungsgerichtsurteil zum Klima- und Transformationsfonds) aufgeschobene Käufe. Inzwischen werden E-Busse wieder mit bis zu 80 Prozent der Mehrkosten gegenüber Dieseln vom Staat gefördert.

Mit Corona war der Fernbusverkehr mehr oder weniger zum Erliegen gekommen. Im Linienfernverkehr stiegen zuletzt im 3. Quartal 2025 die Personen-Km um 3,4 Prozent auf 1,045 Mrd.



In der Clean Vehicle Directive wird die Beschaffung von Stadtbussen durch öffentliche Auftraggeber in der Europäischen Union geregelt. Sie legt bei der Modernisierung der Flotten steigende Mindestquoten für alternative Antriebe (insbes. auch E-Busse) fest. Dies hat sich in den letzten Jahren auf den Anteil alternativer Antriebe bei den Bus-Neuzulassungen positiv ausgewirkt.

An den Neuzulassungen 2025 zeigt sich, dass die Förderung Früchte getragen hat und elektrisch angetriebene Busse weiter an Bedeutung gewinnen. Der Anteil von elektrischen Bussen am Gesamtmarkt stieg auf 26 Prozent (Vorjahr 16 Prozent). Alternativ angetriebene Busse machten insgesamt 42 Prozent aller Neuzulassungen aus, auf Dieseln entfielen noch 58 Prozent.

Deutscher Anhängermarkt

Der deutsche Anhängermarkt musste im Jahr 2025 erneut einen Rückgang hinnehmen. Die Neuzulassungen von Anhängern sanken auf 256.200 Einheiten, was einem Minus von 9.800 Fahrzeugen bzw. vier Prozent im Vergleich zum Vorjahr entspricht. Damit verzeichnet der Markt bereits das vierte Jahr in Folge einen Rückgang. Weniger Anhänger wurden zuletzt im Jahr 2013 neu zugelassen (damals 247.900 Einheiten). Die gesamtwirtschaftliche Konjunktur wirkte sich weiterhin dämpfend auf die Marktdynamik aus.

Besonders betroffen war dabei das Teilsegment der Mehrachsenanhänger, das im Jahr 2024 noch stabil geblieben war. Im Vorjahr hingegen verzeichnete es einen Rückgang um 9 Prozent auf 21.500 Neuzulassungen. Das Teilsegment der Sattelanhänger, das im Jahr 2024 bereits das Niveau von 2013 erreicht hatte, ging ebenfalls um 7 Prozent auf 25.500 Einheiten zurück.

Asien

Chinesischer Pkw-Markt

Der chinesische Pkw-Markt ist 2025 um 4 Prozent auf 23,9 Mio. Fahrzeuge gewachsen. Das Marktvolumen erreichte somit ein neues Rekordniveau. China war somit eine zentrale Stütze des Weltmarktes und weiterhin der größte Einzelmarkt weltweit. Im Vergleich zum Vor-Corona-Niveau wurden im vergangenen Jahr damit 23 Prozent mehr Pkw verkauft. Der Weltmarktanteil Chinas lag 2025 bei 30 Prozent.

Nach drei Quartalen, die jeweils eine positive Entwicklung auswiesen, drehte die Dynamik zum Jahresende ins Negative (Q₁: +5 Prozent; Q₂: +16 Prozent; Q₃: +5 Prozent; Q₄: -5 Prozent). Die hohe Automobilnachfrage stand dabei im Gegensatz zur allgemeinen Konsumzurückhaltung unter chinesischen Verbrauchern, war allerdings auch durch kräftige Kaufanreize geprägt. So konnte im Rahmen einer Eintauschprämie eine individuelle Fördersumme von bis zu 20.000 Yuan (~2.600 €) beim Kauf eines New Energy Vehicle (NEV) genutzt werden. Voraussetzung dafür war, dass der eingetauschte Pkw vor dem 30. April 2018 zugelassen wurde und maximal die Emissionsnorm China 3 hatte. Weitere Kaufprogramme der einzelnen Provinzen heizten die Nachfrage noch weiter an. Zum Jahresabschluss dürfte es darüber hinaus auch zu Vorzugskäufen von NEV gekommen sein. Deren Kauf war bis zum Jahresende 2025 umsatzsteuerbefreit. In den Jahren 2026 und 2027 wird diese steuerliche Förderung von NEV zur Hälfte zurückgenommen, sodass ein Steuersatz von 5 Prozent zu entrichten sein wird, während für Verbrenner weiterhin 10 Prozent fällig werden.

Deutsche Hersteller kamen im vergangenen Jahr auf einen Marktanteil von 16,2 Prozent am Gesamtmarkt, 2,7 Prozentpunkte weniger als im Vorjahr. Somit setzte sich der negative Trend des Marktanteils dt. OEMs in China auch 2025 fort. Dies ist u.a. auch darauf zurückzuführen, dass ihr Marktanteil im dynamisch wachsenden Bereich der Elektromobilität nur im niedrigen einstelligen Bereich lag. Knapp unter 2 Prozent der neuen E-Pkw in China trugen im vergangenen Jahr das Logo einer deutschen Konzernmarke. Insgesamt machte die Elektromobilität im vergangenen Jahr einen weiteren Sprung.

Der Absatz von New Energy Vehicles (BEV, PHEV und FC) legte um 16 Prozent auf 12,5 Mio. Fahrzeuge zu. Der Anteil der Elektromobilität am chinesischen Gesamtmarkt stieg somit auf 52,4 Prozent. Nachdem in den vergangenen Jahren PHEV stärker wuchs als BEV, drehte sich das Lagebild in 2025: Der Absatz von BEV stieg im Vorjahresvergleich um 25 Prozent auf 7,9 Mio. Einheiten, der Absatz von PHEV lediglich um 2 Prozent auf 4,5 Mio. Einheiten. In der Statistik werden dabei unter PHEV sowohl „klassische“ PHEV als auch batterieelektrische Pkw mit Range Extender zusammengefasst.

China war auch 2025 der größte Standort mit der größten Automobilproduktion weltweit. Insgesamt wurden 29,9 Millionen Pkw im Reich der Mitte gefertigt, 10 Prozent mehr als 2024 und ein neues Rekordniveau. In den Werken der deutschen Hersteller liefen 3,7 Millionen Pkw vom Band (-9 Prozent). Bereits zum dritten Jahr in Folge ging die Produktion dt. OEMs in China zurück. Die steigende Produktion in chinesischen Werken ist auch durch ein an Bedeutung gewinnendes Exportgeschäft geprägt. 2025 stieg der Pkw-Export Chinas um 22 Prozent auf 6,0 Mio. Pkw – China war somit auch im vergangenen Jahr der größte Autoexporteur weltweit.

Japanischer Pkw-Markt

Die Entwicklung des japanischen Pkw-Marktes war im Jahr 2025 durch zwei sehr unterschiedliche Halbjahre gekennzeichnet. Waren die ersten sechs Monate noch von hohen Wachstumsraten in Folge der Unregelmäßigkeiten bei Crashtests einheimischer Marken im Frühjahr 2024 geprägt, nahm die Dynamik in der zweiten Jahreshälfte, insbesondere aufgrund der höheren Vergleichswerte aus dem Vorjahr, deutlich ab. In der Addition aller zwölf Monate blieb unter dem Strich ein moderates Wachstum der Pkw-Neuzulassungen übrig. Das volumenschwache zweite Halbjahr, welches nicht vom genannten Sondereffekt profitierte, bewies aber einmal mehr, dass sich Japan nach wie vor in einem äußerst herausfordernden gesamtwirtschaftlichen Umfeld befindet.

Der dauerhaft schwache Yen macht japanische Produkte für das Ausland zwar attraktiver, gleichzeitig führt er zu erhöhter und zuletzt wieder angestiegener importierter Inflation, was Druck auf die Reallöhne ausübte. Die japanische Zentralbank verhält sich sehr zurückhaltend und erhöhte den Leitzins im abgelaufenen Jahr nur sehr vorsichtig auf zuletzt 0,75 Prozent. Die Zielrate der Preissteigerung von 2 Prozent wurde deutlich verfehlt (3,0 Prozent Inflation, respektive 2,8 Prozent Kerninflation). Ein sich insgesamt verstärkender globaler Protektionismus setzt die japanische Wirtschaft, vor allem aufgrund ihrer Exportorientierung, zusätzlich unter Druck. Dies in Kombination mit einem eher undynamischen privaten Binnenkonsum wird kurzfristig keinen signifikant positiven Impuls für die konjunkturelle Entwicklung ermöglichen.

Im Jahr 2025 wurden in Japan insgesamt gut 3,8 Mio. Pkw abgesetzt und damit 3 Prozent mehr als noch ein Jahr zuvor. Im Jahr 2024 war der Markt durch die Verunsicherung der Verbraucher infolge der Crashtest-Problematik noch deutlich rückläufig. Das letztjährige Wachstum war aber nicht ausreichend, um das Absatzvolumen des Jahres 2023 wieder zu erreichen. Im ersten Halbjahr 2025 war der Trend noch deutlich positiv. Nach den ersten sechs Monaten lag der japanische Pkw-Markt im Vergleich zum Vorjahreszeitraum noch um knapp 11 Prozent im Plus. Das zweite Halbjahr verlief mit einem Minus von 4 Prozent deutlich schwächer, das Gesamtjahresergebnis war schlussendlich moderat positiv. Das eher kleine Marktwachstum konnte die Absatzlücke zum Vorkrisenniveau nur geringfügig verkleinern. Im vergangenen Jahr wurden noch gut 11 Prozent oder knapp 465.000 weniger Pkw neu registriert als im Jahr 2019. Seinerzeit lag der Pkw-Absatz mit gut 4,3 Mio. Einheiten noch deutlich über der 4-Millionen-Marke. Diese Schwelle wurde seit Pandemiebeginn nicht mehr erreicht. Die deutschen Pkw-Hersteller konnten ihren Marktanteil im Jahr 2025 leicht steigern. Nach einem Marktanteil von 4,3 Prozent im Jahr 2024, trugen im abgelaufenen Jahr 4,5 Prozent aller in Japan neu zugelassener Fahrzeuge das Logo einer deutschen Konzernmarke. Auf dem sehr exklusiven japanischen Markt sind die deutschen OEMs mit Abstand die größte Gruppe ausländischer Hersteller. Der Markt wird überwiegend durch japanische Marken bedient. Der Marktanteil der einheimischen Hersteller lag zuletzt bei knapp 94 Prozent.

Im Bereich der Elektromobilität (BEV, PHEV, FCEV) hat Japan auch weiterhin erheblichen Nachholbedarf. Im Jahr 2025 wurden lediglich 81.500 Elektro-Pkw neu zugelassen – und damit knapp 5 Prozent mehr als ein Jahr zuvor. Der prozentuale Anstieg der Neuzulassungen im Elektrosegment fiel trotz der geringen Basis nur geringfügig stärker aus als der des Gesamtmarktes. Der Anteil von Elektrofahrzeugen betrug im Jahr 2025 gerade einmal 2 Prozent. Zu berücksichtigen ist hierbei allerdings, dass die japanischen Hersteller und Verbraucher vor allem auf sogenannte vollhybride Fahrzeuge (FHEV) setzen. Diese machen in Japan aktuell gut 30 Prozent des Gesamtmarktes aus. Diese Fahrzeugkategorie fällt nicht unter die hiesige Elektrodefinition. Dementsprechend gehen betroffene Fahrzeuge hierzulande als Verbrenner in die Statistik ein.

Südkoreanischer Pkw-Markt

Der südkoreanische Pkw-Markt ist im Jahr 2025 kräftig gewachsen und ist damit sehr nah an das Vor-Corona-Niveau von 2019 herangerückt. Dabei entwickelte sich der Markt über das gesamte Jahr weitgehend positiv, ohne deutliche Schwankungen. Diese hatte es noch im Jahr 2024 gegeben, in dem nach einer schwachen ersten Jahreshälfte bereits ein merklicher Aufwärtstrend im zweiten Halbjahr zu beobachten war. In den ersten sechs Monaten des Jahres 2025 wurden deutlich mehr Fahrzeuge neu zugelassen als im identischen Vorjahreszeitraum (+6 Prozent). Im zweiten Halbjahr schwächte sich die Dynamik leicht ab, der Markt blieb aber auch in den Quartalen drei und vier nach wie vor deutlich im Plus (+4 Prozent). Aggregiert erreichte man auf dem südkoreanischen Pkw-Markt im Gesamtjahr 2025 ein Absatzvolumen von gut 1,5 Mio. Pkw. Dieses lag dementsprechend gut 5 Prozent höher als noch ein Jahr zuvor. Der Absatz von Fahrzeugen, die das Logo einer deutschen Konzernmarke tragen, ist ebenfalls merklich gewachsen (+4 Prozent), allerdings etwas langsamer als der Gesamtmarkt. Der Marktanteil der deutschen Hersteller war daher zuletzt minimal rückläufig und lag im Jahr 2025 bei 12,0 Prozent (2024: 12,1 Prozent). Der Markt für Elektro-Pkw legte zuletzt kräftig zu. Insgesamt wurden knapp 207.700 Pkw mit Elektroantrieb (BEV, PHEV, FCEV) abgesetzt. Dies waren gut 56 Prozent mehr als noch ein Jahr zuvor.

Dank steigender Produktvielfalt hat die Elektromobilität in Südkorea zuletzt an Schwung aufgenommen und daher ein neues Rekordvolumen erreicht. Der Elektroanteil am Gesamtmarkt belief sich zuletzt auf knapp 14 Prozent (2024: 9 Prozent). Darüber hinaus erfreuen sich in Südkorea, wie auch in Japan, vollhybride Fahrzeuge (FHEV) großer Beliebtheit. Deren Marktanteil lag im Jahr 2025 bei gut 28 Prozent.

Gesamtwirtschaftlich betrachtet verlief das Jahr 2025 für Südkorea eher turbulent und von erheblichen Unsicherheiten geprägt. Nach der Präsidentschaftswahl Mitte 2025 ist wieder etwas mehr Stabilität in die südkoreanische Politik zurückgekehrt. Die innenpolitische Krise nach der kurzzeitigen Verhängung des Kriegsrechts hatte ab Dezember 2024 für ein politisches Vakuum, verunsicherte Konsumenten und ein getrübttes Geschäftsklima gesorgt. Die Zollpolitik der Vereinigten Staaten hatte aufgrund der hohen Fokussierung der südkoreanischen Wirtschaft auf den Außenhandel zu zusätzlicher Verunsicherung geführt. Die merkliche Stabilisierung der innenpolitischen Lage und die sich schwach entwickelnde inländische Währung Won führten immerhin noch zu einem exportinduzierten Wachstum von ca. 1,0 Prozent. Im laufenden Jahr sollte die Wirtschaftsentwicklung infolge einer starken Positionierung in relevanten KI-Sektoren und der Halbleiterindustrie weiter an Schwung gewinnen.

Indischer Pkw-Markt

Der indische Pkw-Markt hat seine Position als drittgrößter Einzelmarkt weltweit auch 2025 verteidigt. Mit 4,5 Mio. Pkw lag das Marktvolumen 5 Prozent über dem des Vorjahres. Damit eilt der Absatz in Indien von Rekordwert zu Rekordwert. Dabei stieg der Absatz insbesondere im vierten Quartal kräftig an (+21 Prozent). Zusätzlich wirkte sich eine Reform der Mehrwertsteuer positiv auf das Absatzvolumen aus. Die seit dem 22. September 2025 gültige Reform reduzierte den Steuersatz beim Kauf eines Kleinfahrzeugs von 28 auf 18 Prozent, sowie setzte den Steuersatz bei großen und Luxusfahrzeugen auf 40 Prozent fest (zuvor galt hier ein Steuersatz von 28 Prozent zuzüglich einer Luxussteuer in Höhe von 22 Prozent). Daraus ergab sich für den Absatz vor allem in den Monaten August und September ein merklicher Attentismus und ein Rückläufiger Automobilabsatz (Aug.: -4 Prozent; Sep.: -1 Prozent). Im Schlussquartal kam es dann zu hohen Wachstumsraten (Okt.: +16 Prozent; Nov.: +19 Prozent; Dez.: +29 Prozent).

Parallel stieg auch die Automobilproduktion in Indien. Im vergangenen Jahr erreichte diese mit 5,4 Mio. produzierten Neufahrzeugen einen neuen Rekordwert (+8 Prozent). Der wirtschaftliche Aufstieg des Landes spiegelt sich dabei in den Mobilitätsbedarfen, die bisher nur in unterdurchschnittlichem Ausmaß durch Pkw bedient wird. So lag die Pkw-Dichte bei 34,3 Fahrzeugen pro 1.000 Einwohnern und damit deutlich unter dem weltweiten Durchschnitt (177,9 Pkw pro 1.000 Einwohner).

Pkw-Märkte im ASEAN

Südostasien zählt in vielerlei Hinsicht zu den dynamischsten Regionen der Welt. Die einzelnen Länder stehen für eine prosperierende Wirtschaftsentwicklung mit Wachstumsraten jenseits der 5 Prozent. Die große Mehrheit der relevanten Märkte birgt weiterhin Potenzial für weiteres Wachstum. Die Region ist reich an kritischen Rohstoffen wie Nickel, Kobalt oder Lithium. Zudem bieten die ASEAN-Staaten attraktive Standortbedingungen sowohl für Massenproduktion als auch für Hightech-Fertigung.

Auf den großen Automobilmärkten in Südostasien ergab sich im vergangenen Jahr 2025 allerdings ein gemischtes Bild. Auf den Fahrzeugmärkten kam die allgemein positive gesamtwirtschaftliche Entwicklung nur teilweise an. Dies war insbesondere in Indonesien und den Philippinen der Fall, wo der Pkw-Absatz hinter dem Vorjahresergebnis zurückblieb. In Indonesien war 2025 sogar bereits das dritte Jahr in Folge mit einem rückläufigen Fahrzeugmarkt. Von der gesamtwirtschaftlichen Dynamik profitierten vor allem die Fahrzeugmärkte in Thailand und Singapur. In Malaysia konnte ein starkes zweites Halbjahr den enttäuschenden Jahresstart ausgleichen, die Neuzulassungen stiegen insgesamt leicht an. In Vietnam ging dem Markt nach starkem Jahresauftakt im zweiten Halbjahr etwas die Luft aus. E-Mobilität steckt hier bisher insgesamt zwar noch in den Kinderschuhen, insbesondere in Thailand konnte zuletzt allerdings ein signifikanter Elektroanteil am Gesamtmarkt realisiert werden.

Im Jahr 2025 konnte der malaysische Pkw-Markt seine Stellung als größter Einzelmarkt der ASEAN-Region festigen. Ein moderates Marktwachstum von knapp 2 Prozent führte zu einem Absatzvolumen von rund 759.100 Einheiten. Der Abstand zum zweitgrößten Markt Indonesien wurde merklich größer. Auf dem indonesischen Pkw-Markt wurde im vergangenen Jahr

ein kräftiger Rückgang der Verkäufe registriert. Im Gesamtjahr 2025 wurden 613.000 Pkw abgesetzt, dies waren knapp 9 Prozent weniger als noch im Jahr zuvor. Nachdem Indonesien bereits im Jahr 2024 seine Führungsposition in Bezug auf die Pkw-Neuzulassungen in Südostasien an Malaysia verloren hatte, verlief auch das Jahr 2025 insgesamt enttäuschend. Kräftig aufholen konnte hingegen der thailändische Pkw-Markt. Ein Absatz von knapp 418.700 Einheiten bedeutete ein kräftiges Wachstum von 18 Prozent, vor allem das zweite Halbjahr zeigte eine dynamische Entwicklung (H₂: +32 Prozent). Auch der Absatz von Elektrofahrzeugen war in Thailand zuletzt stark ansteigend. Insgesamt wurden 118.900 Fahrzeuge mit Elektromotor neu zugelassen (+69 Prozent). Dementsprechend wurde ein im internationalen Kontext hoher Elektroanteil am Gesamtmarkt in Höhe von 30,3 Prozent erreicht (2024: 19,7 Prozent).

Die weiteren Pkw-Märkte Südostasiens entwickelten sich ebenso uneinheitlich: Die Verkäufe in Singapur und Vietnam zogen im Vergleich zum Vorjahr an – in Singapur sogar sehr kräftig. Dort wurden mit knapp 52.700 Pkw 22 Prozent mehr Einheiten abgesetzt als noch im Vorjahr. In Vietnam reichte es immerhin für ein kleines Wachstum in Höhe von einem Prozent auf 233.200 Fahrzeuge. Auf den Philippinen sank der Pkw-Absatz hingegen deutlich zweistellig um 23 Prozent auf ein Niveau von 92.900 Einheiten. Dort stieg allerdings der deutlich gewichtigere Absatz von leichten Nutzfahrzeugen stark an, was das schwache Ergebnis der Pkw-Neuzulassungen etwas relativiert.

Seit 1969 haben sich die Länder der Region in der Association of Southeast Asian Nations (ASEAN) einer gemeinsamen Verbesserung der wirtschaftlichen, politischen und sozialen Zusammenarbeit verschrieben. Seit 2009 hat man sich zudem in einer gemeinsamen Freihandelszone zusammengefunden. Der ASEAN gehören zehn Nationen an: Brunei, Indonesien, Kambodscha, Laos, Malaysia, Myanmar, Philippinen, Singapur, Thailand und Vietnam (in alphabetischer Reihenfolge). In den Mitgliedsstaaten der ASEAN leben über 690 Mio. Menschen.

Chinesischer Nutzfahrzeugmarkt

Der chinesische Markt für schwere Nutzfahrzeuge verzeichnete im Jahr 2025 ein zweistelliges Wachstum und etablierte sich weiterhin als mit Abstand größter

Lkw-Markt der Welt. Nachdem das Vorjahr lediglich einen moderaten Anstieg von einem Prozent aufgewiesen hatte, verzeichnete der chinesische Markt im Jahr 2025 einen Volumenanstieg um 23 Prozent auf rund über 1,3 Millionen Einheiten. Dennoch gelang es dem Markt auch im Jahr 2025 nicht, das frühere Rekordniveau von 2020 zu erreichen (damals 1,8 Millionen). Dabei war das Heavy-Truck-Segment mit einem Wachstum von 27 Prozent auf ein Volumen von 1,1 Millionen Einheiten der Haupttreiber des zweistelligen Anstiegs des Gesamtmarktes. Das Medium-Duty-Segment hingegen verzeichnete einen Rückgang von zwei Prozent auf ein Volumen von 125.100 Einheiten.



Ein wesentlicher Treiber des Marktanstiegs war der Flottenersatz älterer Fahrzeuge, insbesondere infolge strengerer Emissionsvorschriften und des Auslaufens älterer Standards. Der Anteil von New Energy Vehicles (BEV, PHEV & FCEV) bei schweren Nutzfahrzeugen in China lag im Jahr 2025 bei 17 Prozent, während der Anteil im Jahr 2024 noch bei 8 Prozent gelegen hatte.

Indischer Nutzfahrzeugmarkt

Seit dem Einbruch der Neuzulassungen infolge der Coronakrise im Jahr 2020 konnte der indische Markt für schwere Nutzfahrzeuge trotz der traditionell hohen Volatilität der Verkäufe nahezu kontinuierlich ein Wachstum verzeichnen. Obwohl es im Jahr 2024 erstmals seit 2020 zu einem Rückgang gekommen war, stabilisierte sich der Markt für schwere Nutzfahrzeuge im Jahr 2025 und verzeichnete nun einen Anstieg von 8 Prozent auf ein Volumen von 375.400 Einheiten. Alle Quartale wiesen ein positives Wachstum auf, wobei das einzige Quartal mit einem zweistelligen Wachstum von 20 Prozent das 4. Quartal von 2025 gewesen ist.

Europa

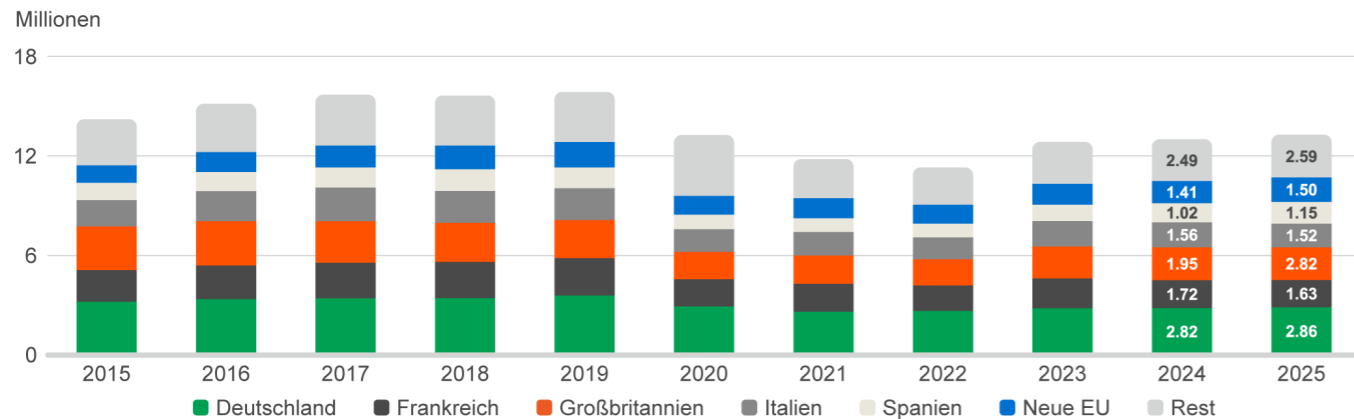
Pkw-Markt EU, EFTA und UK

Die Neuzulassungen auf dem europäischen Pkw-Markt (EU, EFTA und UK) sind im Jahr 2025 im Vergleich zum Vorjahr gestiegen. Sie befanden sich in Relation zu den Jahren vor der Pandemie allerdings weiterhin auf niedrigem Niveau und konnten im vergangenen Jahr nur leicht aufholen. So bewegte sich die Mehrheit der Märkte nach wie vor deutlich unterhalb des Vorkrisenniveaus von 2019. Exogene Schocks sowie interne Herausforderungen limitierten sowohl die industrielle Produktion als auch die gesamtwirtschaftliche Nachfrage. Einerseits spielten externe Faktoren, wie der Handelskonflikt mit den USA, der u.a. zu weltweit ausgeweitetem Protektionismus führte, der anhaltende Krieg Russlands gegen die Ukraine und eine unsichere Lage im Nahen und Mittleren Osten, die insbesondere die Logistik- und Handelswege zwischen Asien und Europa einschränkt, eine bestimmende Rolle. Die Vielzahl dieser globalen Herausforderungen drückte auf die Stimmung der außenhandelsorientierten europäischen Volkswirtschaften. Andererseits leidet Europa nach wie vor unter erheblichen und größtenteils selbst verursachten Standortproblemen. Im internationalen Vergleich sehr hohe Energiepreise, ausufernde Bürokratielasten, sowie ein nicht konkurrenzfähiges Steuer- und Abgabensystem für Unternehmen und Haushalte wurden bisher nicht in ausreichendem Maße adressiert. Gerade der Abstand zu den größten Wettbewerbern, den USA und China, wird hierbei immer größer. Durch den in greifbare Nähe gerückten Abbau

von tarifären und nicht-tarifären Handelshemmnissen mit den Handelspartnern im MERCOSUR und Indien gab es zuletzt aber auch positive Signale für eine mittelfristige Verbesserung des internationalen Warenaustausches. Eine möglichst zeitnahe Umsetzung dieser verhandelten Freihandelsabkommen und das Streben nach weiteren bi- und multilateralen Kooperationen ist für die Automobilindustrie von großer Bedeutung.

Die Gesamtheit der genannten Faktoren führte im vergangenen Jahr dazu, dass der europäische Pkw-Markt zwar stärker wuchs als im Vorjahr, das Wachstum im globalen Kontext aber trotzdem leicht unterdurchschnittlich ausfiel. Das Jahr 2025 zeichnete sich insbesondere durch ein stärkeres zweites Halbjahr aus, was den schwachen Jahresstart sukzessive ausglich und schlussendlich leicht überkompensierte. Hilfreich war dabei unter anderem die Flexibilisierung der im Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) geltenden CO₂-Flottenregulierung, die im Jahr 2025 ursprünglich eine Emissionsreduktion von 15 Prozent im Vergleich zu 2021 verlangte. Die Streckung der Ziele durch die gemeinsame Betrachtung der Jahre 2025 bis 2027 gibt der Automobilindustrie einerseits kurzfristig etwas mehr Spielraum und den weiteren in Verantwortung stehenden gesellschaftlichen Akteuren die Möglichkeit, Voraussetzungen für einen nachhaltigen Erfolg der Elektromobilität strukturell zu verbessern. Auf dem europäischen Pkw-Markt wurden im Jahr 2025 knapp

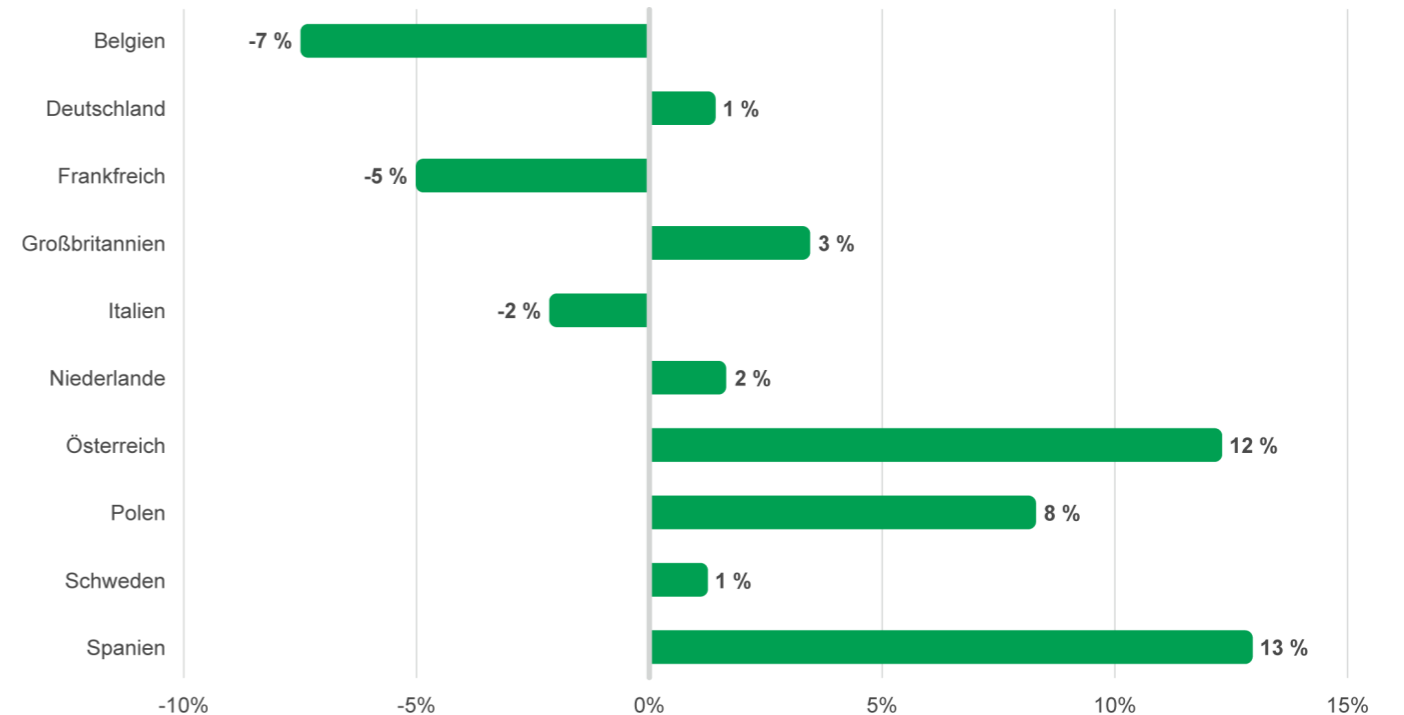
Pkw-Neuzulassungen in Europa (EU, EFTA und UK)



Quelle: KBA und ACEA

Pkw-Neuzulassungen in ausgewählten europäischen Ländern

Veränderung 2025 ggü. Vorjahr



Quelle: KBA und ACEA

13,3 Mio. Fahrzeuge neu zugelassen – gut 2 Prozent mehr als im Vorjahr. Die Erholung im Vergleich zum Vor-Corona-Niveau verläuft weiterhin schleppend: Der europäische Pkw-Markt liegt aktuell noch immer um rund 16 Prozent oder gut 2,5 Mio. Einheiten unter den Neuzulassungen von 2019. Die fünf größten europäischen Einzelmärkte entwickelten sich unterschiedlich: Ein kräftiges Wachstum konnte, wie schon im Vorjahr, auf dem spanischen Pkw-Markt verzeichnet werden. Mit einem Absatzplus von 13 Prozent stiegen die Registrierungen auf der iberischen Halbinsel sogar zweistellig. Darüber hinaus wurde sowohl im Vereinigten Königreich (+3 Prozent) als auch in Deutschland (+1 Prozent) ein moderates Wachstum der Pkw-Neuzulassungen registriert. In den übrigen Märkten Italien (-2 Prozent) und Frankreich (-5 Prozent) wurden im Jahr 2025, trotz bereits schwacher Vorjahreswerte, nochmals weniger Neufahrzeuge abgesetzt. Die Länder Osteuropas entwickelten sich im Vergleich zum europäischen Gesamttaggregat überdurchschnittlich (+7 Prozent). Der polnische Markt blieb auch im Jahr 2025 der mit Abstand größte Einzelmarkt Osteuropas und verzeichnete darüber hinaus erneut ein kräftiges Wachstum (+8 Prozent). Auf den weiteren Plätzen

folgten die Tschechische Republik (+7 Prozent) und Rumänien (+4 Prozent). Der estnische Pkw-Markt war im vergangenen Jahr der einzige osteuropäische Einzelmärkte, der einen erheblichen Rückgang der Pkw-Neuzulassungen zu verzeichnen hatte (-49 Prozent). Grund für diesen Einbruch war ein ab Jahresstart 2025 wirksamer Sondereffekt. Die estnische Regierung implementierte eine neue Kraftfahrzeugsteuer und eine Registrierungsgebühr, die zum 01. Januar 2025 wirksam wurden. Die gestiegenen Kosten und der Vorkaufeffekt Ende 2024, um der Registrierungsgebühr zu entgehen, drückten stark auf das Neuzulassungsvolumen im abgelaufenen Jahr. Bisher ist noch keine substantielle Erholung des Marktes in Sicht.

Der Marktanteil der deutschen Fahrzeughersteller ist im vergangenen Jahr leicht gestiegen. Trugen im Jahr 2024 noch 45,4 Prozent aller in Europa neu zugelassenen Pkw das Logo einer deutschen Konzernmarke, waren es im Jahr 2025 46,0 Prozent. Im Elektrosegment war ihr Marktanteil mit 50,7 Prozent sogar noch etwas höher (Vorjahr: 46,6 Prozent). Insgesamt erfreulich und im Vergleich zum Gesamtmarkt deutlich stärker entwickelte sich im Jahr 2025 der Markt für Elektromobilität

(BEV, PHEV und FCEV). Im gesamteuropäischen Aggregat wurden insgesamt knapp 3,9 Mio. Pkw mit Elektroantrieb neu zugelassen. Dies waren 32 Prozent beziehungsweise knapp 930.500 Einheiten mehr als noch ein Jahr zuvor. Der Elektroanteil am Gesamtmarkt stieg dementsprechend merklich auf 29,2 Prozent, nach 22,7 Prozent im Vorjahr. Die Entwicklung der Elektromobilität wurde vor allem infolge der signifikanten Verschärfung der CO₂-Flottenregulierung stimuliert. Diese wurde im Laufe des Jahres zwar mit etwas mehr Flexibilität ausgestattet, um die ambitionierten Ziele zu erreichen, braucht es allerdings einen weiterhin anhaltenden und nachhaltigen Hochlauf.

Dabei entwickelten sich im Jahr 2025 Plug In-Hybride sogar etwas dynamischer als die rein batterieelektrischen Strome. Vor allem in der zweiten Jahreshälfte zog die Nachfrage nach PHEV, insbesondere im größten Einzelmarkt Deutschland, stark an. Dies führte im Gesamtjahresergebnis dazu, dass in Europa PHEV um gut 35 Prozent auf knapp 1,3 Mio. registrierte Einheiten zulegten, während die Neuzulassungen von BEV um 30 Prozent auf knapp 2,6 Mio. Fahrzeuge wuchsen. In Deutschland stieg der Marktanteil von Elektrofahrzeugen deutlich auf nun 30,0 Prozent (ggü. 20,3 Prozent im Jahr 2024). Auch der britische Pkw-Markt verzeichnete eine starke Entwicklung im Elektrosegment. Im Vereinigten Königreich knüpfte man an das bereits solide Vorjahr an – es wurden erneut gut 27 Prozent mehr Elektrofahrzeuge abgesetzt als im Vorjahr. Der E-Marktanteil erhöhte sich im Vereinigten Königreich dementsprechend auf 34,7 Prozent (ggü. 28,2 Prozent im Jahr 2024). In Frankreich gab es hingegen nur einen leichten Anstieg. Waren auf dem französischen Pkw-Markt im Jahr 2024 noch 25,5 Prozent der registrierten Pkw mit einem Elektromotor ausgestattet, waren es im Jahr 2025 mit einem Anteil von 26,8 Prozent unwesentlich mehr. Die höchsten E-Anteile an den gesamten Neuzulassungen erreichten, wie bereits in den Vorjahren, die nordischen Länder Norwegen (97,4 Prozent), Dänemark (71,7 Prozent), Schweden (63,0 Prozent), Island (60,3 Prozent) und Finnland (57,4 Prozent). Auch in den Niederlanden

(59,1 Prozent) und Belgien (44,6 Prozent) gab es einen überdurchschnittlichen Fokus auf Elektrofahrzeuge. Wie schon im Vorjahr war Portugal das südeuropäische Land mit dem mit Abstand höchsten Elektroanteil. Im Jahr 2025 waren beim kleineren Vertreter auf der iberischen Halbinsel 38,4 Prozent der neu zugelassenen Fahrzeuge elektrisch angetrieben. Spanien erreichte im Vergleich lediglich einen geringeren E-Anteil von 20,3 Prozent, Italien lag mit lediglich 12,7 Prozent noch weiter zurück. In den osteuropäischen Mitgliedsstaaten verläuft die Entwicklung hin zu E-Mobilität nach wie vor langsamer. Allerdings wuchsen die Marktanteile im vergangenen Jahr mehrheitlich deutlich. Von den fünf größten osteuropäischen Einzelmärkten erreichten immerhin drei einen E-Marktanteil von über 10 Prozent. Im Jahr 2024 gelang dies nur in Ungarn. In Polen (13,1 Prozent), Tschechien (9,7 Prozent), Rumänien (12,2 Prozent), Ungarn (14,1 Prozent) und der Slowakei (9,1 Prozent) spielt die E-Mobilität zwar nach wie vor nicht die Hauptrolle, gewann im Vergleich zum Vorjahr aber merklich an Bedeutung.

Eine dynamische Marktentwicklung über das Vorkrisenniveau hinaus ist aufgrund der gesamtwirtschaftlichen und strukturellen Schwäche zahlreicher Regionen des Kontinents, insbesondere in Deutschland und Frankreich, weiterhin nicht zu erwarten. Infolge der moderaten Flexibilisierung der CO₂-Flottenregulierung einerseits und durch das umfangreiche, innovative Engagement u.a. der deutschen Fahrzeughersteller und Zulieferer andererseits, wird der Anteil von Elektrofahrzeugen am Gesamtmarkt weiter steigen. In Deutschland könnte zusätzlich die neu implementierte Förderung von Elektrofahrzeugen für einen Schub sorgen. Eine einfache, transparente und allgemein verbraucherfreundliche Umsetzung ist für die Wirksamkeit dieser Förderung allerdings unabdingbar. Die Einführung zahlreicher neuer Modelle und Ausführungen ist in Aussicht und wird das Produktangebot, insbesondere im Elektrosegment, nach und nach deutlich erweitern. Nichtsdestotrotz wird der europäische Pkw-Gesamtmarkt auch im Jahr 2026 aller Voraussicht nach deutlich unter dem Vorkrisenniveau von 2019 verbleiben.



Amerika

USA

Das Jahr 2025 war ein turbulentes auf dem US-Light-Markt. Mit Jahresabschluss stand ein Marktvolumen von 16,2 Millionen Einheiten in den Büchern, 2 Prozent mehr als im Vorjahr. Gegenüber 2019 lag der Absatz im vergangenen Jahr um 4 Prozent zurück. Grundlage dieses Zuwachses war eine grundsätzlich robuste gesamtwirtschaftliche Entwicklung. Zwar führte die erratische Zollpolitik zu großen Unsicherheiten im Außenhandel, marktseitig wurde dies allerdings erst im späten Jahresverlauf sichtbar. So war der Absatz in den ersten drei Quartalen durch ein solides Wachstum gekennzeichnet (Q₁: +5 Prozent; Q₂: +3 Prozent; Q₃: +6 Prozent). Im Schlussquartal drehte der Trend ins Negative, sodass das Jahr mit einer schwachen Dynamik beschlossen wurde (Q₄: -4 Prozent).

Betrachtet man die Entwicklung der Verkäufe nach Produktionsland des Fahrzeugs, haben Light Vehicles aus US-Produktion mit einem Zuwachs von 5 Prozent die positivste Entwicklung genommen. Dahinter folgten Fahrzeuge aus Deutschland mit ebenfalls 5 Prozent Zuwachs. Der Absatz von Fahrzeugen aus mexikanischer Produktion legte um 4 Prozent zu. Einen deutlichen Rückgang verzeichnete der Absatz von Fahrzeugen aus kanadischer Fertigung (-15 Prozent). Damit waren 2025 etwa 3 Prozent aller auf dem US-Markt verkauften Light Vehicles aus deutscher Produktion. Die Mehrheit der abgesetzten Fahrzeuge wurde in den USA produziert (55 Prozent), dahinter folgten Light Vehicles aus Mexiko (17 Prozent), Südkorea (9 Prozent) und Japan (8 Prozent).



Wie in den Vorjahren setzte sich auch 2025 der Trend zu größeren Fahrzeugen unvermindert fort. Während der Absatz von Basic Cars um 8 Prozent auf 2,8 Mio. Fahrzeuge zurückging, legten Light Trucks um 5 Prozent auf 13,5 Mio. Einheiten zu. Der Anteil von Light Trucks am Gesamtmarkt stieg dadurch auf 83,0 Prozent – einen neuen Rekordwert. Das größte Einzelsegment innerhalb der Light Trucks waren die CUV (Cross-Utility-Vehicles / Crossover), ein Segment, das wir in Deutschland allgemein den SUV zurechnen. Die CUV-Verkäufe stiegen 2025 um ein Prozent auf rund 7,9 Millionen Einheiten. Ihr Marktanteil fiel jedoch von 49,5 Prozent im Jahr zuvor auf nun 49,0 Prozent. Die SUV, im Vergleich zu den CUV mit größeren Außenmaßen und Offroad-Charakteristika ausgestattet, kamen auf einen Marktanteil von 10,2 Prozent. Ihre Verkäufe stiegen auf 1,6 Mio. Einheiten (+13 Prozent). Der Absatz von Pickup-Trucks erreichte ein Volumen von 3,1 Millionen Fahrzeugen (+9 Prozent) und einen Marktanteil von 19,1 Prozent. Auch der Absatz im Van-Segment konnte zulegen: Ihr Absatz stieg um 10 Prozent auf 0,8 Millionen Fahrzeuge (Marktanteil: 4,8 Prozent). In den Teilsegmenten der Basic Cars wurden durchwegs Rückgänge verzeichnet. Das Teilsegment der Small Cars ging um 2 Prozent zurück auf 1,2 Mio. Fahrzeuge und einem Marktanteil von 7,3 Prozent. Middle Cars erreichten ein Marktvolumen von 0,9 Mio. Einheiten (-12 Prozent; Marktanteil: 5,8 Prozent). Der Absatz von Large Cars brach förmlich weg, insgesamt wurden 2.700 Fahrzeuge dieses Segments verkauft (-93 Prozent; Marktanteil: 0,0001 Prozent (2.700/16.200.000)). Der Absatz von Luxury Cars fiel auf 637.000 Fahrzeuge (-5 Prozent; Marktanteil: 3,9 Prozent).

Auch der Absatz von E-Fahrzeugen preiste deutlich auf die negative Entwicklung des US-Light-Vehicle-Marktes zum Jahresende ein. Die Trump-Administration hatte mit dem „One Big Beautiful Bill Act“ im Sommer die bundesweiten Steuergutschriften für Elektrofahrzeuge die durch den „Inflation Reduction Act“ von 2022 eine Förderung von bis zu 7.500 US-Dollar vorsah, zu Ende September 2025 ersatzlos gestrichen. In der Konsequenz kam es zu einem Vorzugseffekt in den Monaten August und September (Aug.: +41 Prozent; Sep.: +29 Prozent), gefolgt von einem deutlichen Rückgang des Absatzes von Elektrofahrzeugen im vierten Quartal (Q₄:

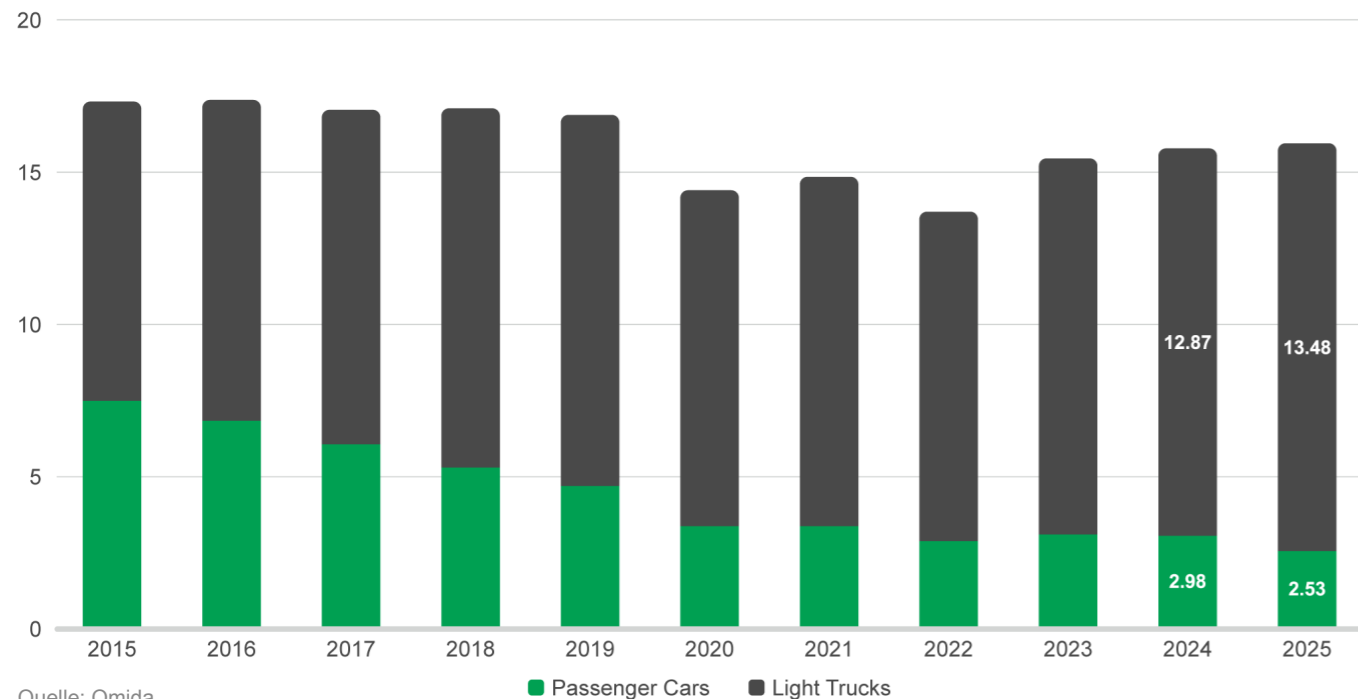
-34 Prozent). Das Gesamtjahr schloss mit einem Rückgang um 3 Prozent bzw. 1,5 Mio. E-Light-Vehicles. Die Marktanteile der deutschen Hersteller in den USA waren im Jahr 2025 rückläufig. Sie setzten insgesamt gut 1,3 Millionen Light Vehicles (-7 Prozent) ab. Dabei ging ihr Absatz sowohl im Segment der Basic Cars als auch im Segment der Light Trucks zurück (um 9 Prozent auf 378.000 Basic Cars und um 6 Prozent auf 932.000 Light Trucks). Somit sank der Marktanteil deutscher Konzernmarken am Light-Vehicle-Gesamtmarkt im Jahr 2025 auf 8,1 Prozent (2024: 8,8 Prozent).

Mexiko

Der mexikanische Light-Vehicle-Markt (Pkw und Light Duty) legte, wie schon in den Vorjahren, auch im Jahr 2025 zu. Rund 1,6 Mio. verkaufte Einheiten bedeuteten ein Volumenwachstum in Höhe von 4 Prozent im Vergleich zum Jahr 2024. Dass das Gesamtjahr merklich positiv ausfiel ist vor allem in Anbetracht des Drucks durch die US-Handelspolitik bemerkenswert. Die von der US-Regierung implementierten Zusatzzölle auf zahlreiche Industriegüter betreffen auch und vor allem die Einfuhr von in Mexiko gefertigten Waren. Dies sorgte zwar politisch und gesamtgesellschaftliche für große Verunsicherung, der mexikanische Fahrzeug-

absatz blieb allerdings stabil. Es profitierten sowohl das kleinere Basic-Car-Segment als auch das größere Light-Duty-Fahrzeugsegment vom Marktwachstum – wenngleich auch nicht in der identischen Ausprägung. Weitaus dynamischer wuchs das Light-Duty-Segment und unterstrich seine ansteigende Relevanz. Knapp 961.800 neu zugelassene Einheiten dieser Kategorie waren gut 6 Prozent mehr als noch im Vorjahr. Das Basic-Car-Segment legte um ein Prozent auf 638.500 Fahrzeuge zu. Damit entfielen zuletzt 60,1 Prozent aller Verkäufe auf das Light-Duty-Segment – Tendenz steigend (58,8 Prozent im Vorjahr). Die deutschen Hersteller konnten von der positiven Entwicklung bedauerlicherweise nicht profitieren. Die Neuzulassungen von Fahrzeugen deutscher Konzernmarken sanken nach zuvor zwei sehr starken Wachstumsjahren zuletzt um 3 Prozent auf ein Volumen von 201.600 Einheiten. Durch die im Vergleich zum Gesamtmarkt unterdurchschnittliche Entwicklung, gab der Marktanteil der deutschen Hersteller auf 12,6 Prozent nach (Vorjahr: 13,5 Prozent). Das fünfte Wachstumsjahr in Folge führte dazu, dass der mexikanische Light-Vehicle-Markt das höchste Absatzniveau seit 2016 erreichte und sich nur noch minimal unter dem Rekordniveau aus eben jenem Jahr einpendelte. Seinerzeit wurden nur knapp 1.600 Light Vehicles mehr abgesetzt. Das Rekordniveau ist also bereits für die nähere Zukunft in greifbare Nähe gerückt.

Light-Vehicle-Sales in den USA (in Millionen)



Kanada

Der kanadische Light-Vehicle-Markt ist 2025 um 8 Prozent auf 1,9 Millionen Fahrzeuge gewachsen. Damit lag das Marktvolumen um 4 Prozent unter dem Niveau von 2019 bzw. um 6 Prozent unter dem Niveau des Jahres 2017, als mit 2,0 Mio. verkauften Light Vehicles der höchste Light-Vehicle-Absatz auf dem kanadischen Markt jemals erreicht wurde. Die Verkäufe von Basic Cars fielen dabei um 2 Prozent auf 250.500 Fahrzeuge. Der Absatz von Light Trucks stieg um 3 Prozent auf 1,7 Mio. Einheiten. Damit wuchs der Anteil der Light Trucks an den gesamten Light-Vehicle-Neuzulassungen erneut und lag mit 87 Prozent auf einem neuen Rekordniveau. Dabei wuchs das Marktvolumen im ersten und im dritten Quartal mit einer mittleren einstelligen Rate (Q₁: +4 Prozent; Q₃: +5 Prozent) sowie mit 10 Prozent im zweiten Quartal. Zum Jahresende ging der Absatz auf dem kanadischen Light-Vehicle-Markt allerdings deutlich, um 11 Prozent gegenüber dem Vorjahresquartal zurück.

Der Absatz von elektrifizierten Light Vehicles (BEV und PHEV) in Kanada hat 2025 einen merklichen Rückgang hinnehmen müssen. Mit 181.900 E-Light-Vehicles wurden 92.100 weniger Fahrzeuge verkauft als im Vorjahr, ein Rückgang um 34 Prozent. Etwa zwei Drittel der Elektro-Light-Vehicles waren dabei mit einem reinen batterieelektrischen Elektroantrieb ausgestattet. Der E-Anteil am Gesamtmarkt sank durch den Rückgang im vergangenen Jahr von 14,4 Prozent in 2024 auf nun 9,5 Prozent. Für das Jahr 2026 hatte die kanadische Regierung einen Marktanteil für ZEV (Zero-Emission-Vehicles) von 20 Prozent anvisiert. Die Light-Vehicle-Produktion in Kanada ist in 2025 auf 1,2 Mio. Fahrzeuge zurückgegangen (-7 Prozent). Das Produktionsvolumen fiel somit unter das ohnehin niedrige Vorjahresniveau. Dabei ging die Produktion im Segment der Light Trucks mit 10 Prozent stärker zurück als die Produktion von Basic Cars (-7 Prozent).

Mercosur

Der Light-Vehicle-Absatz (Pkw und Light Duty) im südamerikanischen Wirtschaftsraum Mercosur ist im Jahr



deutsches Wachstum in Höhe von gut 6 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Auf allen beobachteten Einzelmärkten entwickelten sich die Verkäufe positiv und auch das Vorkrisenniveau wurde erstmals seit Ende der Pandemie wieder erreicht. Man übertraf das Volumen des letzten Vorkrisenjahres um gut 128.600 Einheiten, das Absatzniveau von 2019 wurde dementsprechend um gut 4 Prozent übertroffen. Besonders dynamisch entwickelte sich der argentinische Light Vehicles-Markt. Umfangreiche Liberalisierungen, Deregulierungen und Entbürokratisierungen führten dazu, dass die argentinische Wirtschaft zuletzt wieder Tritt fasste und die Prognosen weiterhin auf Wachstum stehen. Davon profitierte im vergangenen Jahr auch der Light Vehicles-Markt. In den anderen beobachteten Märkten Brasilien und Uruguay kletterte der Fahrzeugabsatz ebenso über das jeweilige Vorjahresniveau. Auf dem brasilianischen Light-Vehicle-Markt wurde im vergangenen Jahr ein Volumen von knapp 2,6 Mio. Fahrzeugen erreicht. Die Verkäufe lagen moderat um knapp 3 Prozent oberhalb des Niveaus von 2024. Brasilien ist nach wie vor mit einem Anteil von rund 80 Prozent am Mercosur-Absatz der Leitmarkt der Region, wenngleich sich dieser durch die noch dynamischere Entwicklung in den Partnerländern zuletzt etwas verringerte (im Vorjahr lag der Anteil Brasiliens noch bei rund 84 Prozent). Von den Rekordniveaus, die insbesondere Anfang der 2010er Jahre erreicht wurden, liegt man aber weiterhin deutlich entfernt. Die deutschen Hersteller konnten von der positiven Marktentwicklung ebenfalls profitieren und steigerten ihren Light-Vehicle-Absatz im Gesamtmarktvergleich sogar deutlich überdurchschnittlich (+9 Prozent im Vergleich zum Vorjahr). Infolgedessen konnten sie ihren Marktanteil im Jahr 2025 um einen Prozentpunkt auf 18,7 Prozent merklich steigern (2024: 17,7 Prozent). In Bezug auf die Elektromobilität hat Brasilien zwar noch immer Aufholbedarf, die Verkäufe entwickelten sich im Vorjahr allerdings positiv. Der Marktanteil von Elektrofahrzeugen am Gesamtmarkt hat sich im vergangenen Jahr

auf 6,9 Prozent erhöht (Vorjahr: 4,8 Prozent). Die brasilianische Wirtschaft ist im vergangenen Jahr um etwa 2 Prozent gewachsen, die Wachstumsdynamik dürfte sich in naher Zukunft aber weiter abschwächen. Zwar hatte sich der Wert des brasilianischen Real zuletzt stabilisiert, hohe, von der Zentralbank festgesetzte Leitzinsen hemmen aber merklich die Investitionstätigkeit. Diese befinden sich zur Reduktion der nach wie vor überhöhten Inflation bei 15 Prozent (Stand: Dezember 2025) und damit auf einem 20-Jahreshoch. Darüber hinaus stehen im Jahr 2026 Präsidentschafts- und Parlamentswahlen an. Eine neue Regierung wird sich vor allem der Eindämmung der stark steigenden Staatsverschuldung widmen müssen. Im Wahljahr kann das fiskalpolitische Risiko zu Verunsicherung am Finanzmarkt und entsprechend hoher Volatilität führen.

In Argentinien erhöhten sich die Light-Vehicle-Verkäufe infolge der sich anhaltend verbessernden gesamtwirtschaftlichen Lage deutlich. 586.600 neu zugelassene Einheiten bedeuteten ein kräftiges Wachstum um 43 Prozent im Vergleich zu 2024. Die gesamtwirtschaftliche Situation ist, nach schweren Jahren, geprägt von ruinösen Wirtschaftskrisen, derzeit auf dem aufsteigenden Ast, wenngleich nach wie vor von transformativen Unsicherheiten geprägt. Die umfassenden Wirtschaftsreformen des regierenden Präsidenten Javier Milei zeigen Wirkung. Argentinien lies die dauerhafte Rezession hinter sich, die Zeichen stehen in näherer Zukunft auf Wachstum. Relevante volkswirtschaftliche Parameter, wie die Inflationsrate sowie die Armuts- und Arbeitslosenquote sind rückläufig. Um diesen Trend nachhaltig zu bestätigen, müssen notwendige Strukturereformen allerdings weiter vorangetrieben werden. Insbesondere die Armutsquote in Kombination mit im internationalen Vergleich hohen Preissteigerungsraten müssen weiterhin bearbeitet werden. Der Blick

auf den Light-Vehicle-Markt fiel im vergangenen Jahr dementsprechend positiv aus. Insbesondere das erste Halbjahr 2025 entwickelte sich aufgrund schwacher Vorjahreszahlen sehr stark (H₁: +85 Prozent). Die Automobilkonjunktur bestätigte auch im zweiten Halbjahr den positiven Trend, entwickelte sich infolge höherer Vorjahresvergleichswerte aber weniger dynamisch als die ersten sechs Monate des Jahres (H₂: +15 Prozent). Sollte der positive Trend aber anhalten, dürften im laufenden Jahr erneut mehr Fahrzeuge abgesetzt werden. Mit Blick auf die Rekordniveaus zu Beginn und Mitte der 2010er-Jahre zeigt sich allerdings deutlich, dass auf dem Fahrzeugmarkt nach wie vor ein hohes Wachstumspotenzial besteht. In Argentinien wurden im Jahr 2025 beispielsweise noch knapp 37 Prozent weniger Neuzulassungen registriert als im Rekordjahr 2013.

Auch der drittgrößte Markt des Mercosur, Uruguay, konnte im Jahr 2025 erneut ein deutliches Wachstum verzeichnen. 68.500 neu zugelassene Light Vehicle waren 9 Prozent mehr Fahrzeuge als noch ein Jahr zuvor und gleichzeitig ein neuer Absatzrekord für das kleine südamerikanische Land. Der Mercosur ist ein im Jahr 1991 gegründeter regionaler Zusammenschluss auf dem südamerikanischen Kontinent. Die Mitglieder verfolgen das gemeinsame Ziel, durch politische, soziale und wirtschaftliche Zusammenarbeit die regionale Integration zu fördern. Vollmitglieder des gemeinsamen Marktes sind derzeit die fünf Staaten Argentinien, Bolivien, Brasilien, Paraguay und Uruguay. In den Mitgliedsstaaten des Mercosur leben in etwa 280 Mio. Menschen. Das über mehr als zwei Dekaden verhandelte EU-Mercosur-Handelsabkommen sollte im Jahr 2025 nach umfangreichen Nachverhandlungen schlussendlich ratifiziert werden. Leider wurde es infolge einer Abstimmung im Europäischen Parlament im Januar 2026 einmal mehr ausgebremst



und zur erneuten Überprüfung dem EuGH vorgelegt. Aus Sicht der deutschen Automobilindustrie ist diese Entscheidung äußerst bedauerlich und ein zeitnahes endgültiges Inkrafttreten anzustreben. Es ist zu befürworten die transatlantische Kooperation und das damit einhergehende Potenzial, wechselseitig Wohlstand und Wachstum zu befördern, auf eine neue und höhere Ebene zu hieven.

US-Nutzfahrzeugmarkt

Nachdem im vergangenen Jahr der US-amerikanische Markt für schwere Nutzfahrzeuge einen Rückgang verzeichnet hatte, setzte sich der Abwärtstrend im Jahr 2025 fort und führte zu einem zweistelligen Minus, womit das niedrigste Volumen der letzten 5 Jahre erreicht wurde. Insbesondere in der zweiten Jahreshälfte kam es zu zweistelligen Rückgängen, die das Gesamtergebnis maßgeblich prägten (-21 Prozent gegenüber H₂ 2024). In der ersten Jahreshälfte fiel der Rückgang mit -5 Prozent im Vergleich zu H₁/2024 moderater aus,

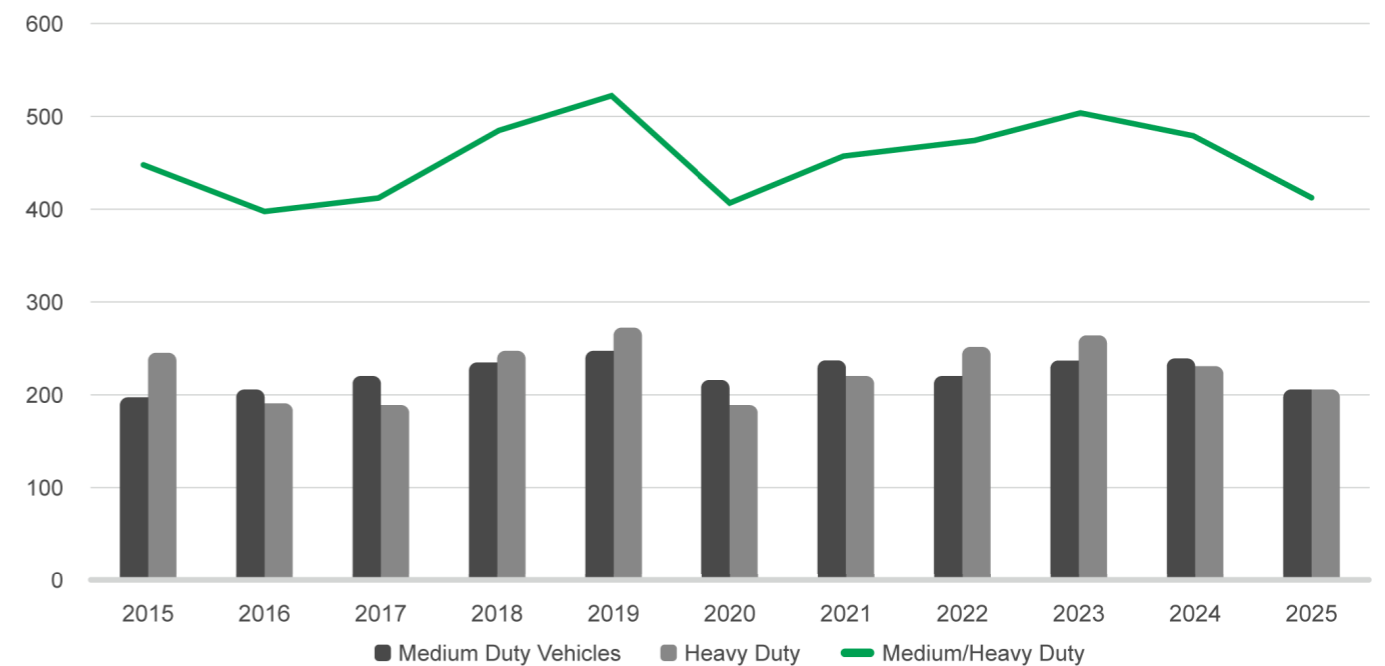
was jedoch vor allem auf die schwachen Vergleichswerte des Vorjahres zurückzuführen war.

Im Gesamtjahr 2025 verzeichnete der US-amerikanische Nutzfahrzeugmarkt ein Minus von 14 Prozent, was einem Absatzvolumen von insgesamt 416.200 Einheiten entspricht. Dabei entwickelten sich das Heavy-Duty-Segment (Klasse 8 / > 15 Tonnen) und das Medium-Duty-Segment (Gewichtsklassen 4–7 / 6,3–15 Tonnen) in einem übereinstimmend zweistellig negativen Trend. Erstere verzeichneten einen Rückgang von -13 Prozent im Vergleich zum Vorjahr, während letztere erstmals seit der Erholung nach dem Jahr 2022 ein Minus von 14 Prozent erlebten.

Die Jahreswerte 2025 entfernen sich damit vom Niveau des Jahres 2019, das mit knapp 527.100 verkauften Lkw das volumenstärkste Jahr seit 2006 (damals 544.600 Einheiten) war, und nähern sich eher den Jahresergebnissen von 2020 an, das mit knapp 409.700 Einheiten das volumenschwächste Jahr seit 2016 gewesen ist.

Mittlere und schwere Nutzfahrzeuge in den USA (in Tausend)

Absatz von Medium und Heavy Trucks



Quelle: Omidia

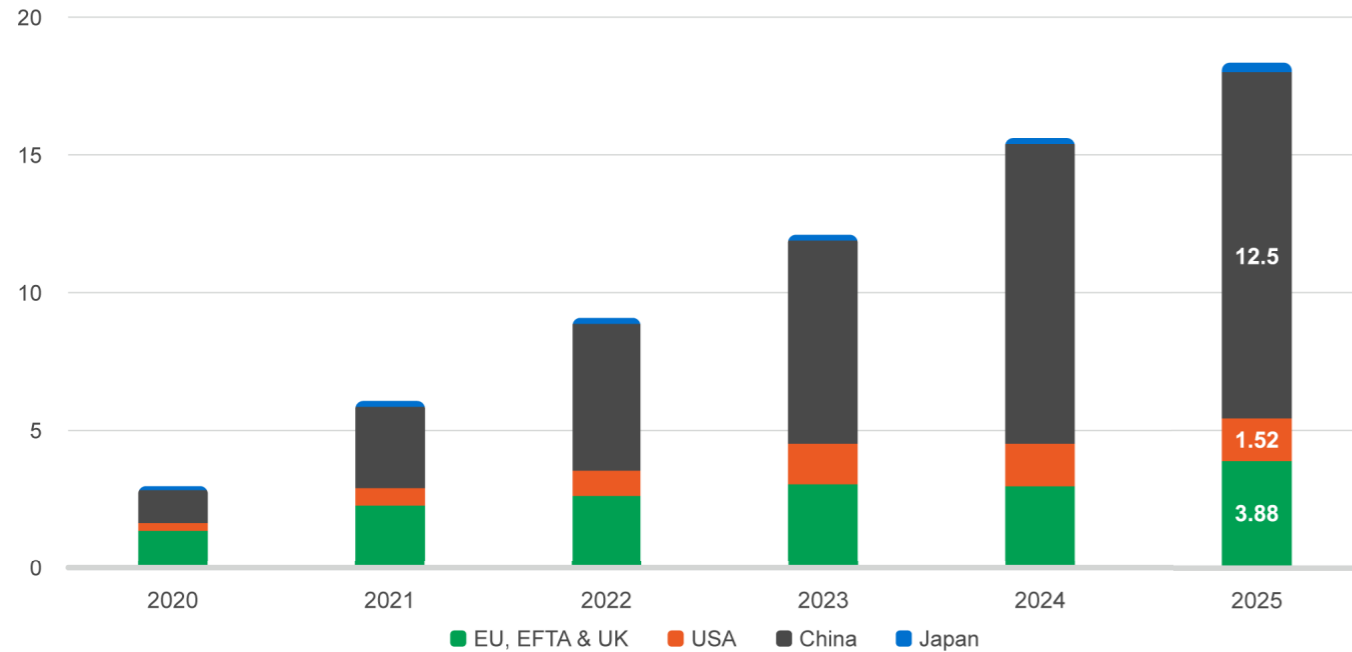
Elektromobilität im internationalen Vergleich

2025 hat sich das Wachstum der Elektromobilität bei den Pkw-Neuzulassungen fortgesetzt. Mit rund 19,1 Mio. global neu zugelassenen Pkw mit einem elektrischen Antrieb (BEV, PHEV oder FCEV) wurde der Vorjahresrekord von 16,3 Mio. Einheiten merklich übertroffen. Damit erhöhte sich der E-Autoabsatz um gut 17 Prozent, allerdings nicht mehr ganz so stark wie im Vorjahr, wo die E-Neuzulassungen um fast 30 Prozent angestiegen waren. Das ist aufgrund der nun erreichten, signifikanten Stückzahlen bei einem Hochlauf einer neuen Antriebstechnik völlig normal. Inzwischen wird bereits fast jeder vierte global verkaufte Pkw elektrisch angetrieben. Hiervon sind mit 12,7 Mio. Einheiten 66 Prozent (Vorjahr: 63 Prozent) rein elektrische BEV-Fahrzeuge. Der steigende BEV-Anteil korrespondierte mit einem entsprechend sinkenden PHEV-Anteil und ist darauf zurückzuführen, dass sich der Fokus in China stärker

in Richtung BEV verschob und zudem auch die Absatzzahlen in Europa, wo BEV ebenfalls einen großen Teil der E-Neuzulassungen ausmachen, kräftig gestiegen sind. Der globale Absatz von Pkw mit Brennstoffzelle (FCEV) legte erstmals nach 3 Jahren mit Rückgängen wieder zu. Mit einem Marktvolumen von gut 7 Tsd. Stück spielt diese Antriebsart allerdings weiterhin keine große Rolle. Die Transformation vom Verbrennungsmotor zum Elektromotor, die in Anbetracht des ehrgeizigen UN-Klimaziels nötig ist, ist in der Automobilindustrie somit in vollem Gange. Es ist zu berücksichtigen, dass die Entwicklung in den verschiedenen Märkten recht heterogen ist, im Allgemeinen kann man sagen, dass es eine mehr oder weniger stark ausgeprägte Beziehung zwischen Wohlstand und Durchdringung des Marktes mit Elektro-Pkw gibt. Außerdem spielen Incentives und gesetzliche Vorgaben, z.B. bzgl. CO₂-Grenzwerten eine wichtige Rolle.

E-Pkw-Absatz in ausgewählten Ländern (in Millionen)

Absatz von BEV, PHEV und FCEV



Quelle: KBA, Omdia und S&P Global Mobility

Entwicklung der Auslandsproduktion und der Exporte der deutschen Automobilindustrie

Pkw-Inlandsproduktion

Nach der einprozentigen Stagnation der Inlandsfertigung 2024, konnte die heimische Produktion 2025 um 2 Prozent ausgebaut werden auf 4,15 Mio. Pkw, den höchsten Wert seit 2019. Dennoch fehlen zum damaligen Niveau noch über 500 Tausend Einheiten oder 11 Prozent. Ein entscheidender Einflussfaktor war hier die Transformation zum elektrischen Antrieb. Zum einen sind viele Kunden vor allem auch aufgrund einer öffentlichen Ladeinfrastruktur mit hohen und schwer vergleichbaren Ladestrompreisen verunsichert und fahren ihre alten Verbrenner-Pkw so lange wie möglich weiter, so dass die Transformation längere Zeit in Anspruch nimmt als ursprünglich vorhergesehen. Zum anderen läge die deutsche Produktion – man schaue nur auf die anderen europäischen Automobilnationen – noch deutlich niedriger, wenn die deutschen Hersteller nicht ganz vorne bei der Transformation mit dabei wären. Der E-Anteil an der Inlandsproduktion beträgt 2025 bereits 40 Prozent und damit deutlich mehr als der Anteil bei den europäischen Neuzulassungen, der letztes Jahr nur bei 29 Prozent lag. Die deutschen Hersteller gehen hier eindeutig in Vorleistung.

Insgesamt lief mit 1,67 Mio. (+23 Prozent) eine Rekordanzahl von E-Pkw in Deutschland von den Montagebändern, damit war Deutschland nach China und vor den USA der zweitgrößte E-Standort weltweit. 73 Prozent oder 1,22 Mio. (+15 Prozent) aller E-Autos aus deutscher Produktion entfielen dabei auf BEV. Noch stärker entwickelte sich die Produktion von Plug-In Hybriden mit einem Plus von 54 Prozent auf 0,45 Mio. Stück. Viele Kunden benötigen hohe Reichweiten, die im Bereich der E-Mobilität PHEVs am ehesten leisten können. Die reinen Verbrenner wurden vom Trend zur E-Mobilität letztes Jahr nicht verschont. Während die Diesel gut zweieinhalb Prozentpunkte Marktanteil einbüßten und mit 15,3 Prozent auf den niedrigsten Anteil seit 1991 fielen, verloren die Benziner sogar viereinhalb Prozentpunkte und landeten 2025 bei 44,5 Prozent,

dem niedrigsten Wert überhaupt. Man sieht, der deutsche Standort ist bei der Transformation in Europa an der Spitze, traditionelle Verbrenner bleiben jedoch weiterhin ein wichtiges Standbein, um die abrupte Wende hin zur CO₂-freien Mobilität mit einschneidenden Folgen für die Belegschaft, insbesondere der Zulieferer, etwas abzufedern.

Wichtigstes Segment waren letztes Jahr mit 1,62 Mio. erneut die SUV (+8 Prozent) vor der Kompaktklasse mit 0,90 Mio. Fahrzeugen (-1 Prozent), der oberen Mittelklasse mit 0,53 Mio. Einheiten (+12 Prozent), der Mittelklasse mit 0,41 Mio. Einheiten (-13 Prozent) sowie den Geländewagen mit 0,33 Mio. Stück (+8 Prozent). Man sieht eindeutig den Trend hin zu höherwertigen Fahrzeugen, da die hohen Arbeits- und Energiekosten die Produktion von Volumenmodellen am Standort Deutschland immer unattraktiver machen. Kleinwagenmodelle werden in Deutschland schon seit einigen Jahren nicht mehr gebaut, die Kompaktwagenfertigung läuft 2027 aus. Im globalen Länderranking nach Stückzahlen konnte Deutschland letztes Jahr den fünften Platz hinter China, den USA, Japan und Indien vor Südkorea und Mexiko verteidigen. Allerdings ist zu berücksichtigen, dass der Premiumanteil an den deutschen Standorten überdurchschnittlich hoch ist. In Europa bleibt Deutschland mit deutlichem Abstand das wichtigste Produktionsland.

Pkw-Auslandsproduktion

Wie schon im Jahr zuvor erlitt die Pkw-Fertigung der deutschen Hersteller an ausländischen Standorten 2025 einen weiteren Rückschlag. Mit 9,15 Mio. Pkw wurde das Vorjahresergebnis um 4 Prozent verfehlt. Damit liegt das Produktionslevel jetzt etwas unterhalb des Jahres 2014, zum Produktionsrekord aus dem Jahr 2019 fehlt jedoch noch ein Fünftel oder gut 2,2 Mio. Einheiten. Die Transformation zum klimaneutralen Antrieb, die deutschen OEMs noch mehr im In- als im Ausland forcieren, war insbesondere in China, wo

inzwischen mehr als die Hälfte der Neuzulassungen auf Elektroantriebe entfällt, eine Belastung, die eine Produktionserholung verhinderte. 2025 trugen weltweit 17 Prozent aller Neuwagen das Firmenlogo einer deutschen Konzernmarke.

Eine Betrachtung der verschiedenen Kontinente ergibt, dass es fast überall zu häufig moderaten Rückgängen gekommen ist. Am besten geschlagen hat sich, wie schon im Vorjahr, Amerika, wo 2,04 Mio. Pkw von den Bändern liefen (±0 Prozent). Verantwortlich für die stabile Entwicklung war Brasilien mit einem Zuwachs von 17 Prozent auf 539 Tausend Pkw, wo die Produktion das Vorkrisenniveau deutlich überstieg, jedoch noch weit von der 2012er Höchstmarke entfernt ist. Sowohl in Mexiko mit 638 Tausend Stück (-6 Prozent) als auch in den USA mit 817 Tausend Fahrzeugen (-3 Prozent) kam es hingegen zu Rückgängen.

Die Auslandsproduktion der deutschen Hersteller in Europa war im 2. Jahr in Folge rückläufig. Die Erneuerung der Fahrzeugflotte schreitet hier nur langsam voran; das Durchschnittsalter des Bestandes wächst von Jahr zu Jahr und beträgt in der EU inzwischen 12,7 Jahre im Mittel. Insgesamt produzierten die deutschen Hersteller im europäischen Ausland 2025 mit 2,95 Mio. Pkw 2 Prozent weniger Fahrzeuge als im Jahr zuvor. Zum Vorkrisenwert von 2019 fehlen da über eine Million Einheiten bzw. ein Viertel. Neben der hohen Marktsättigung und des schwachen bzw. nicht vorhandenen Wirtschaftswachstums in vielen Ländern ist der Standort aufgrund gestiegener Energiepreise und der in vielen Ländern verhältnismäßig hohen Arbeitskosten gerade für die Herstellung von Volumenmodellen kaum noch konkurrenzfähig. Wichtigstes Produktionsland war die Tschechische Republik, in der die Fertigung um 5 Prozent auf den neuen Rekord von 946 Tausend Einheiten erhöht werden konnte. Es folgte Spanien, wo die Produktion um 7 Prozent auf 777 Tausend Einheiten sank. An dritter Stelle in Europa lag der SUV-Produktionshub Slowakei mit 338 Tausend Pkw, was einen Rückgang von einem Prozent bedeutete. Es folgte Ungarn mit 308 Tausend Einheiten (-5 Prozent) vor Portugal mit 240 Tausend Stück (+2 Prozent). Das Vereinigte Königreich verzeichnete nach dem heftigen Produktionseinbruch im Vorjahr einen leichten Rebound um 9 Prozent auf 140 Tausend Pkw deutscher Konzernmarken. In Belgien lief die Produktion der deutschen Hersteller komplett aus.

Asien war letztes Jahr, wie schon im Vorjahr, mit -8 Prozent bei 3,87 Mio. Pkw, der Kontinent mit dem höchsten Produktionsrückgang der deutschen Konzerne. Dazu beigetragen hat vor allem der wichtigste Standort China mit einem neunprozentigen Rückgang auf 3,71 Mio. Einheiten. Auf dem chinesischen Markt mit inzwischen um die 50 Prozent Elektroanteil haben die deutschen Hersteller einen zunehmend schweren Stand. In Indien kam es zu einem Rebound um 22 Prozent auf 159 Tausend produzierte Fahrzeuge.

Die Transformation vom Verbrenner- zum Elektroantrieb bildet sich auch im Auslandsengagement der deutschen Hersteller ab. Letztes Jahr war mit 0,94 Mio. Stück mehr als jeder zehnte dort produzierte Pkw bereits elektrisch angetrieben. Dabei entfielen 57 Prozent der E-Pkw auf rein batterieelektrische Fahrzeuge und der Rest auf Plug-In Hybride.

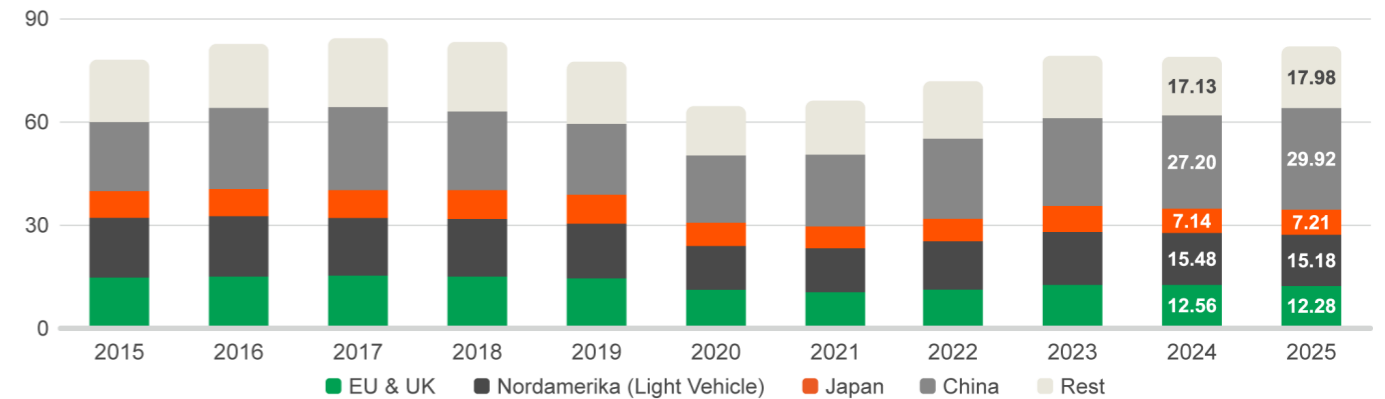
Die Fertigung außerhalb Deutschlands ist seit 2009 um 88 Prozent angestiegen, 2010 hat sie die Inlandsproduktion überholt. Inzwischen werden knapp sieben von zehn aller Pkw deutscher OEMs im Ausland hergestellt. Ein wichtiger Erfolgsfaktor war die Ausrichtung auf Premiummodelle. Während 2006 nur 20 Prozent der im Ausland hergestellten Autos Premiummodelle waren, sind es heute 43 Prozent. Die globale Aufstellung der deutschen OEMs manifestiert sich auch darin, dass sie inzwischen mit 3,93 Millionen Fahrzeugen 60 Prozent ihrer Premium-Pkw im Ausland fertigen.

Vergleich: Pkw-Produktion International

Die Entwicklung der globalen Automobilproduktion 2025 war geprägt von mehreren Faktoren. Zum einen stellt sich auf der Nachfrageseite zunehmend heraus, dass die Transformation hin zum Elektroantrieb, von Region zu Region je nach politischen Vorgaben recht heterogen verläuft. Damit einher geht eine gewisse Vorsicht der Kunden, insbes. in Europa, die ihre alten Fahrzeuge teilweise sehr lange weiterfahren, weil sie vor einem Umstieg auf den Elektroantrieb noch zurückschrecken. In dieser Situation ist es wichtig, dass die Hersteller ein möglichst großes Portfolio anbieten, so dass jeder Kunde das für ihn passende Neufahrzeug findet, um die in den letzten Jahren ins Stocken geratene Bestandserneuerung zu beschleunigen.

Pkw-Produktion in der Welt (in Millionen)

nach Regionen



Quelle: KBVDA, Omdia, CAAM, Fourin, JAMA und weitere nationale Institute

Zum anderen sind die Kraftstoffpreise aufgrund des Angriffskrieges Russlands gegen die Ukraine kurz danach in die Höhe geschossen und haben das hohe Niveau seitdem nahezu gehalten. Hier wurde insbes. in Europa viel Kaufkraft vernichtet, die nicht mehr zum Erwerb von Neufahrzeugen zur Verfügung stand. Materialengpässe, die in den Vorjahren die Produktion begrenzen, belasten die Produktion hingegen 2025 nicht mehr so stark.

Die insbesondere in Europa und China, aber auch bis in die 1. Jahreshälfte in den USA hochlaufende Produktion von E-Autos, profitierte von zum Teil günstigen staatlichen Rahmenbedingungen; politisch vorgegebene strenge CO₂-Grenzwerte, um die Transformation hin zum klimaneutralen Elektroantrieb zu bewerkstelligen, verfehlten ihre Wirkung nicht. Allerdings deutet sich hier auch an, dass man die Rechnung nicht ohne die Kunden machen kann, insgesamt bahnt sich sowohl in Europa als auch in Amerika an, dass der E-Hochlauf langsamer vonstatten gehen wird, als ursprünglich anvisiert. In China hingegen war 2025 bereits nahezu jeder zweite gefertigte Pkw ein E-Auto (inkl. PHEV). Es ist umso bemerkenswerter, dass trotz dieser schwierigen Umstände, die weltweite Produktion 2025 mit 82,6 Mio. Pkw den Vorjahreswert um 3 Prozent übertreffen konnte. Damit wurde der höchste Output seit 2018 erreicht. Die globale Produktionskapazität ist allerdings immer noch höher, 2017 lag die Produktion mit 85,3 Mio. noch um rund 2,7 Mio. Einheiten darüber. Davor war die Pkw-Produktion vom Finanzkrisenjahr 2009 bis 2017 im Schnitt um 5 Prozent pro Jahr gewachsen.

Betrachtet man die Produktion in den einzelnen Ländern, so ergibt sich kein einheitliches Bild. Die höchsten Zuwächse der großen Automobilnationen verzeichneten wie schon im Vorjahr die beiden dynamischen asiatischen Standorte China bzw. Indien, die ihre Pkw-Fertigung um 10 bzw. 8 Prozent ausbauen konnten. In China lief mit 29,9 Mio. Einheiten erneut eine Rekordanzahl von Pkw von den Montagebändern. Während vor der Coronapandemie nahezu die gesamte heimische Produktion auch in China abgesetzt wurde, wird die Produktion in China nun auch von zunehmenden Exporten getrieben. Allein 2025 wurden 6 Mio. Pkw (+22 Prozent) aus China exportiert. Indien war mit 5,38 Mio. Pkw das drittgrößte Produktionsland in Asien hinter Japan, wo die Fertigung um ein Prozent auf 7,21 Mio. Pkw anstieg und der Binnenmarkt mit 3 Prozent sogar noch stärker zunahm. In Südkorea, dem viertgrößten Standort Asiens stagnierte die Produktion bei 3,84 Mio. Pkw.

In Europa fiel die Produktion um 2 Prozent auf 13,9 Mio. Pkw und blieb weiter unter dem Niveau von 2020. Zum Vorkrisenniveau 2019 fehlen 4,5 Mio. Einheiten bzw. fast ein Drittel. Das liegt nicht nur an Russland, dessen Produktion fast 0,8 Millionen Einheiten verloren hat. Insgesamt ist der europäische Markt gesättigt und die Bestandsflotte erneuert sich im Zeitalter der Transformation nur langsam, das Durchschnittsalter steigt an. Das gilt auch für Deutschland. Trotzdem konnte die Inlandsproduktion um 2 Prozent auf 4,15 Mio. Einheiten (Nr. 5 weltweit) ausgebaut werden und liegt damit um rund 0,5 Mio. Stück unter dem 2019er Wert.

In Deutschland reüssierten insbesondere die Elektro-Pkw (BEV und PHEV), die inzwischen 40 Prozent der Fertigung ausmachen. Deutschland ist der zweitgrößte E-Standort der Welt nach China und vor den USA. Hieran sieht man, wie ernst die deutschen Hersteller die Transformation zum klimaneutralen Auto nehmen. Spanien lag bei der Pkw-Gesamtproduktion an Platz 2 in Europa mit 1,81 Mio. Stück (-6 Prozent) vor der Tschechischen Republik mit 1,45 Mio. (±0 Prozent). Es folgte der SUV-Hub Slowakei mit 1,02 Mio. Einheiten (+3 Prozent) knapp vor Frankreich (1,00 Mio. Stück und +10 Prozent) und der Türkei (-4 Prozent bei 0,87 Mio. Stück).

In den USA, in Mexiko und Kanada ging die Produktion letztes Jahr um 2 Prozent auf 15,2 Mio. Light Vehicles zurück und liegt damit 1 Mio. Einheiten unter dem Vor-Corona-Niveau von 2019. Differenziert man zwischen den Fahrzeugarten, so ist es erneut so, dass Light Trucks (vor allem SUV) mit minus einem Prozent besser performen als die Pkw, die um 6 Prozent rückläufig sind. Damit sind fünf von sechs hier gefertigten Light Vehicles Light Trucks. Die USA sind der SUV-Produktionshub der Welt. Die Entwicklung war in allen drei Ländern rückläufig. Während in den USA die LV-Produktion um 2 Prozent nachgab, fiel sie in Mexiko nur um ein Prozent und am deutlichsten in Kanada mit 7 Prozent. Die Mercosur-Staaten realisierten auch letztes Jahr mit plus 3 Prozent und 2,99 Mio. Light Vehicles nur ein relativ verhaltenes Wachstum.

Pkw-Exporte aus Deutschland

2025 mussten die Pkw-Exporte erstmals seit 2021 wieder Federn lassen. Letztes Jahr wurden 3,17 Mio. Pkw aus Deutschland ausgeführt, das entsprach einem Minus von 0,3 Prozent. Damit liegen sie weiterhin um 9 Prozent unter dem Vorkrisenniveau von 2019. Im Vergleich zu 2016 hat sich der Export sogar um 28 Prozent reduziert. Neben der Transformation zum elektrischen Antrieb, die langsamer verläuft als geplant, spielt hier die wirtschaftliche Schwäche in Europa eine wichtige Rolle. Diese Faktoren erschweren eine schnellere Erneuerung der europäischen Flotte und haben dazu geführt, dass sich die europäischen Märkte auf einem Niveau von rund einem Sechstel unterhalb von Vor-Corona eingepegelt haben. Gleichzeitig bleibt die deutsche Automobilindustrie sehr stark vom Export

abhängig, auch letztes Jahr wurden mehr als drei von vier in Deutschland gefertigte Pkw außerhalb von Deutschland abgesetzt. Dies unterstreicht die eminente Wichtigkeit der Auslandsmärkte für die deutsche Automobilindustrie. Die Tendenz hin zur Vor-Ort-Produktion hat 2025 weiter nachgelassen, die Auslandsproduktion war zum zweiten Mal in Folge rückläufig (-4 Prozent). Dies ist vor dem Hintergrund der massiv reduzierten Inlandsproduktion nach 2019 zu sehen, die sich seit 2023 stabilisiert hat. Nichtsdestotrotz beläuft sich der deutsche Export gerade einmal auf knapp 35 Prozent der Fertigung im Ausland. Ein wichtiger Faktor für den Erfolg von Autos „Made in Germany“ im Ausland ist weiterhin die hohe Qualität, für die auch adäquate Preise gezahlt werden. Der langjährige Trend hin zu Premiummodellen ist 2025 etwas weniger ausgeprägt. Sie machen derzeit 73 Prozent aller Pkw-Exporte aus (Vorjahr 76 Prozent). Dieser Anteil ist insbesondere in den Überseeexportmärkten besonders hoch. Die Pkw-Ausfuhren nach Asien sind zu 92 Prozent und die nach Amerika sogar zu 95 Prozent Premium.

2025 setzt sich die Transformation vom Verbrennung zum Elektromotor bei den Exporten fort. Mit 13,0 Prozent (Vorjahr 15,3 Prozent) Anteil ist der Dieselantrieb (inkl. Mild-Hybride) weiter auf dem Rückzug und fällt auf den tiefsten Stand seit der Wiedervereinigung. Auch die Benziner (inkl. Mild-Hybride) haben letztes Jahr erneut an Anteil eingebüßt, sie kommen jetzt nur noch auf 46,4 Prozent (Vorjahr 50,8 Prozent). Vom Rückgang bei den Verbrennern konnten die Elektrofahrzeuge profitieren. Ihr Anteil erreichte den Rekordwert von 40,6 Prozent (Vorjahr 33,8 Prozent). Besonders dynamisch haben sich hier die Exporte von Plug-In Hybriden entwickelt, die um 46 Prozent zulegen konnten. Dennoch machen die BEV mit nahezu drei Viertel (74 Prozent) weiter den Löwenanteil aller exportierten Elektro-Pkw aus.

Treiber waren letztes Jahr die Pkw-Exporte der deutschen Hersteller nach Europa, die um 8 Prozent auf 1,94 Mio. Einheiten zulegen konnten. Das lag jedoch weiterhin um 10 Prozent unter dem Vorkrisenniveau von 2019. Wichtigster Ausfuhrpartner weltweit – in Stück – war das Vereinigte Königreich, in das 413 Tausend Pkw exportiert wurden (+6 Prozent). Es folgten Italien (+8 Prozent mit 211 Tausend Stück) vor Frankreich (-2 Prozent mit 198 Tausend Einheiten) und Spanien (+4 Prozent mit 181 Tausend Fahrzeugen).

Die Pkw-Ausfuhren nach Amerika waren 2025 um 6 Prozent auf 527 Tausend Fahrzeuge rückläufig. Wichtigster Exportpartner waren hier die USA mit 409 Tausend Pkw (-9 Prozent). Dieses schwache Ergebnis muss man jedoch vor dem Hintergrund der Zollturbulenzen und der schlussendlichen Einigung auf eine Erhöhung der Zölle auf EU-Ausfuhren in die USA auf 15 Prozent sehen. Damit haben sich die Exporte in die USA in den letzten 10 Jahren um 31 Prozent oder 240.000 Pkw reduziert. Diese Entwicklung erklärt sich dadurch, dass die deutschen OEMs immer mehr dazu übergehen, Fahrzeuge für den US-Markt direkt vor Ort im nordamerikanischen Raum zu fertigen. Gleichzeitig konnten die Exporte nach Kanada um ein Prozent auf 57 Tausend Stück und die nach Brasilien sogar um 6 Prozent auf 23 Tausend Einheiten ausgebaut werden.

Nach Asien sind die Exporte der deutschen Hersteller 2025 um 19 Prozent auf 429 Tausend Einheiten eingebrochen. Das war der dritte Rückgang in Folge. Der Hauptgrund hierfür war wiederum China, wohin die Ausfuhren sogar um 45 Prozent auf 98 Tausend Stück abstürzten. Diese Entwicklung ist vor dem Hintergrund der Transformation zu sehen, inzwischen verfügen

rund die Hälfte der chinesischen Neuzulassungen über einen Elektroantrieb, deutsche Hersteller reüssieren in China jedoch vor allem bei den Verbrennern. Die Exporte nach Südkorea konnten unverändert bei 120 Tausend Fahrzeugen gehalten werden. Einen Zuwachs von 8 Prozent auf 96 Tausend Pkw hatte das Exportbestimmungsland Japan zu verzeichnen. Mit 51 Tausend Einheiten (+12 Prozent) spielte Afrika auch 2025 noch keine wichtige Rolle als Destination deutscher Pkw-Exporte. Gebrauchtwagen machen aus ökonomischen Gründen den Löwenanteil der dort verkauften Fahrzeuge aus. Wenig Impulse kamen aus Australien und Ozeanien, wo die Neuwagenausfuhren um 20 Prozent auf 48 Tausend Stück rückläufig waren.

Deutsche Exporte von Nutzfahrzeugen und Bussen

Der Export von Nutzfahrzeugen (Lkw, Sattelzugmaschinen und Kraftwagen für besondere Zwecke) belief sich laut Statistischem Bundesamt auf 269.000 Fahrzeuge, 3 Prozent mehr als im Vorjahr. Zudem wurden 3.600 Busse exportiert, 16 Prozent mehr als noch 2024.



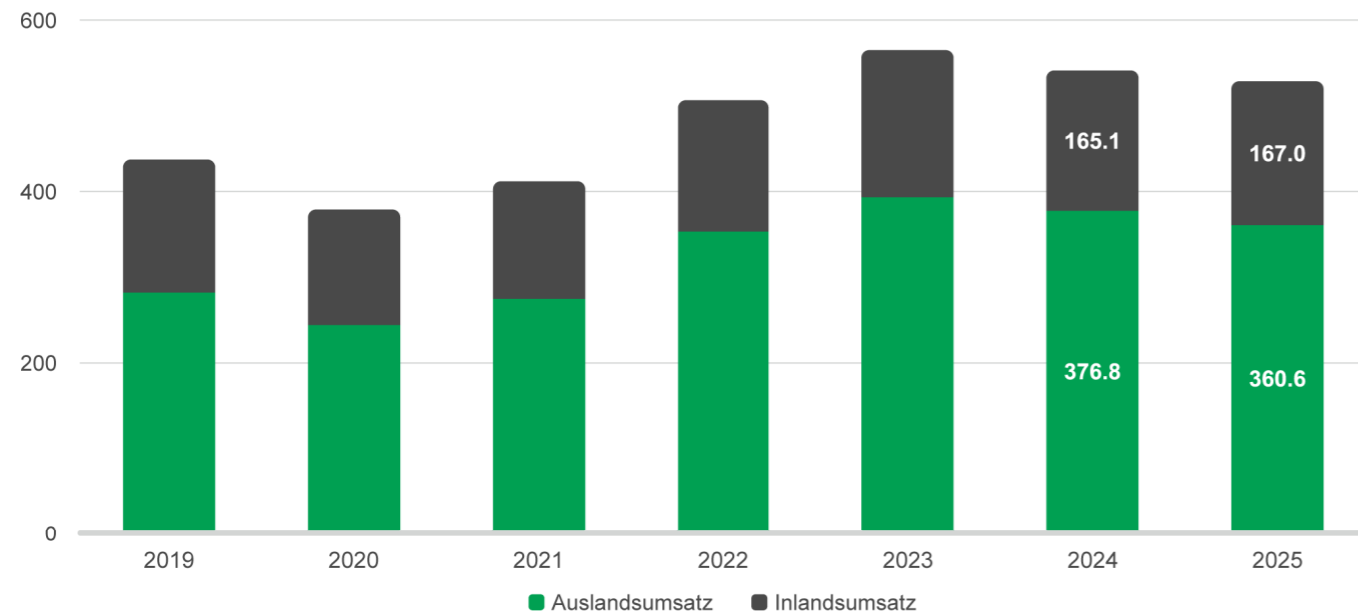
Umsätze der deutschen Automobilindustrie

Die Umsätze der dt. Automobilindustrie waren 2025 im zweiten Jahr in Folge rückläufig. Insgesamt lag der Umsatz bei 527,6 Mrd. Euro, 3 Prozent weniger als im Vorjahr. Der Vergleichswert aus dem Jahr 2024 war, nach nominaler Rechnung, der zweithöchste Umsatz jemals. Die hohen Umsatzzahlen der Vorjahre stehen aber auch im Lichte hoher Inflationsraten. Dabei ging das Auslandsgeschäft um rund 4 Prozent zurück, der Inlandsumsatz hingegen endete ein Prozent über dem Vorjahresniveau. Etwa 68 Prozent des Gesamtumsatzes ging dabei auf das Auslandsgeschäft zurück, 29 Prozent des Auslandsgeschäftes wiederum entfielen auf Geschäfte mit Ländern innerhalb der Eurozone. Der Umsatzrückgang erstreckte sich dabei über alle Herstellergruppen. Bei Herstellern von Kraftwagen und

-motoren gingen die Umsätze um 2 Prozent auf 433,1 Milliarden Euro zurück. Damit wurden mehr als 80 Prozent des gesamten Umsatzes der Automobilindustrie durch Geschäfte der OEMs realisiert.

Die Umsätze der OEMs kennzeichnet zudem, dass sie, anders als in den weiteren Herstellergruppen, mehrheitlich durch Geschäfte mit ausländischen Kunden realisiert werden. Die größten Umsatzeinbußen mussten Hersteller von Teilen für Kraftwagen einstecken – ihr Umsatz ging um 4 Prozent auf 81,6 Milliarden Euro zurück. Hersteller von Karosserien, Aufbauten und Anhängern verbuchten 2025 einen Umsatzrückgang um ein Prozent gegenüber dem Vorjahr. Insgesamt erzielten sie einen Umsatz von 12,9 Milliarden Euro.

Umsatz der Automobilindustrie in Deutschland (in Mrd. €)



Quelle: KBVDA, Omdia, CAAM, Fourin, JAMA und weitere nationale Institute



Beschäftigung in der deutschen Automobilindustrie

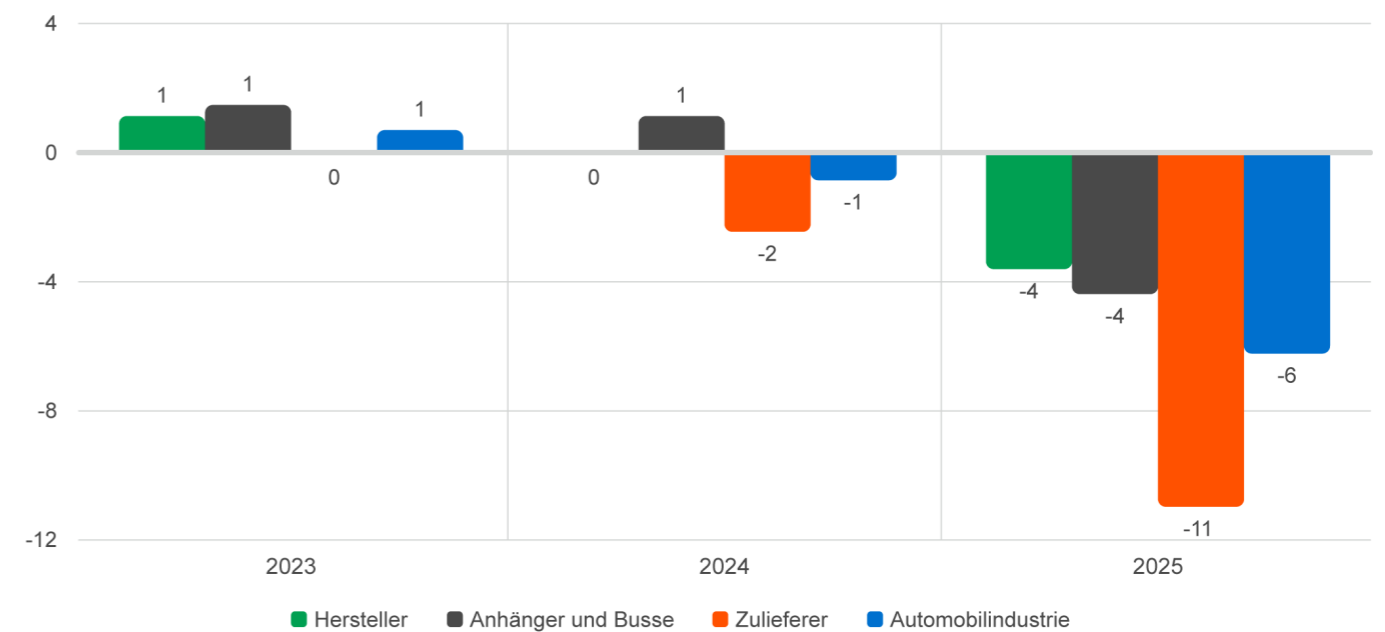
Die Zahl der Beschäftigten in der Automobilindustrie in Deutschland ist im Jahr 2025 merklich gesunken. Insgesamt waren im Jahresdurchschnitt 725.100 Personen in der Automobilindustrie beschäftigt, 6 Prozent bzw. 47.900 weniger als im Vorjahr. Zuletzt war die Beschäftigung im Jahr 2011 niedriger. Darüber hinaus war es das zweite Jahr in Folge mit einer rückläufigen Beschäftigung, von den letzten sechs Jahren endeten gar fünf mit einer geringeren Beschäftigung als das jeweilige Vorjahr. Stand 2025 ist die Beschäftigung in der Automobilindustrie seit dem Beschäftigungsrekord in der Hochkonjunktur im Jahr 2018 um knapp 108.800 Personen geschrumpft.

Dabei ging die Beschäftigung in allen drei Herstellergruppen zurück. Bei den Herstellern von Kraftwagen und -motoren waren im Jahresdurchschnitt 2025 mit 448.500 Personen etwa 4 Prozent weniger Personen beschäftigt als im Vorjahr. Weiterhin sind damit knapp über 60 Prozent der Beschäftigten in der Automobil-

industrie bei einem OEM angestellt. Die Hersteller von Karosserien, Aufbauten und Anhängern beschäftigten im vergangenen Jahr rund 39.100 Personen, ebenfalls 4 Prozent weniger als noch 2024. Etwa ein Drittel der Beschäftigung in der Automobilindustrie entfällt auf die Zulieferindustrie. Hersteller von Teilen für Kraftwagen und Kraftwagenmotoren beschäftigten im Durchschnitt des Jahres 2025 237.600 Personen. Gegenüber dem Vorjahr bedeutete dies einen Rückgang um 11 Prozent. Weniger Personen waren zuletzt 1994 in der Zulieferindustrie beschäftigt (damals im Mittel 234.900 Beschäftigte). Dabei macht sich bemerkbar, dass diese Herstellergruppe besonders stark von den gegenwärtigen Transformationsherausforderungen betroffen ist. Darüber hinaus findet auch hinter den aggregierten Beschäftigungszahlen aktuell ein Wandel statt. Mit neuen Technologien in den Produkten, und neuen Anforderungen an die Produkte der Automobilindustrie, wandeln sich auch Beschäftigungsprofile in den Belegschaften der Unternehmen.

Beschäftigung nach Herstellergruppe (in Prozent)

Veränderung ggü. Vorjahr



Quelle: Statistisches Bundesamt

Arbeitskosten in der internationalen Automobilindustrie

Die hohe Qualität und ansteigende Komplexität moderner in Deutschland hergestellter Pkw durch ausgefeilte Assistenzsysteme und die zunehmende Digitalisierung und Vernetzung hat ihren Preis. Hinzu kommt der Strukturwandel hin zur Elektromobilität, der in vollem Gange ist. Um für die hart umkämpften Fachkräfte interessant zu bleiben, müssen die Automobilunternehmen in Deutschland eine attraktive Entlohnung bieten. Das letzte Jahr war in Europa gekennzeichnet von deutlichen Zuwächsen bei den Arbeitskosten vor dem Hintergrund hoher Tarifabschlüsse trotz einer eher normalen Inflation um den Zielwert 2 Prozent. Auch 2025 wies Deutschland daher mit 65 Euro pro Stunde (+3 Prozent zum Vorjahr) im internationalen Vergleich die höchsten Arbeitskosten in der Automobilindustrie auf. An zweiter Stelle folgten die Niederlande mit 63 Euro (+7 Prozent), deren Arbeitskosten seit 2015 um 82 Prozent angestiegen sind. Österreich rangierte auf Platz drei mit Arbeitskosten, die 2025 um vier Prozent auf 52 Euro anstiegen.

Direkt dahinter lag Schweden, das einen Anstieg der Arbeitskosten um 6 Prozent – auf 51 Euro – verzeichnete. Die Arbeitskostenzuwächse in Deutschland in den letzten zehn Jahren sind mit 29 Prozent vergleichsweise hoch gewesen. Damit wurde die durch die Lohnzurückhaltung im Zuge der Agenda 2010 zurückgewonnene Wettbewerbsfähigkeit wieder verspielt. Die fehlende Attraktivität des deutschen Standortes spiegelt sich auch in der Inlandsproduktion wider, die letztes Jahr mit 4,15 Millionen (+2 Prozent zu 2024) gegenüber 2017 rund 1,5 Mio. Pkw verloren hat und weiter unter Anspannung bleibt.

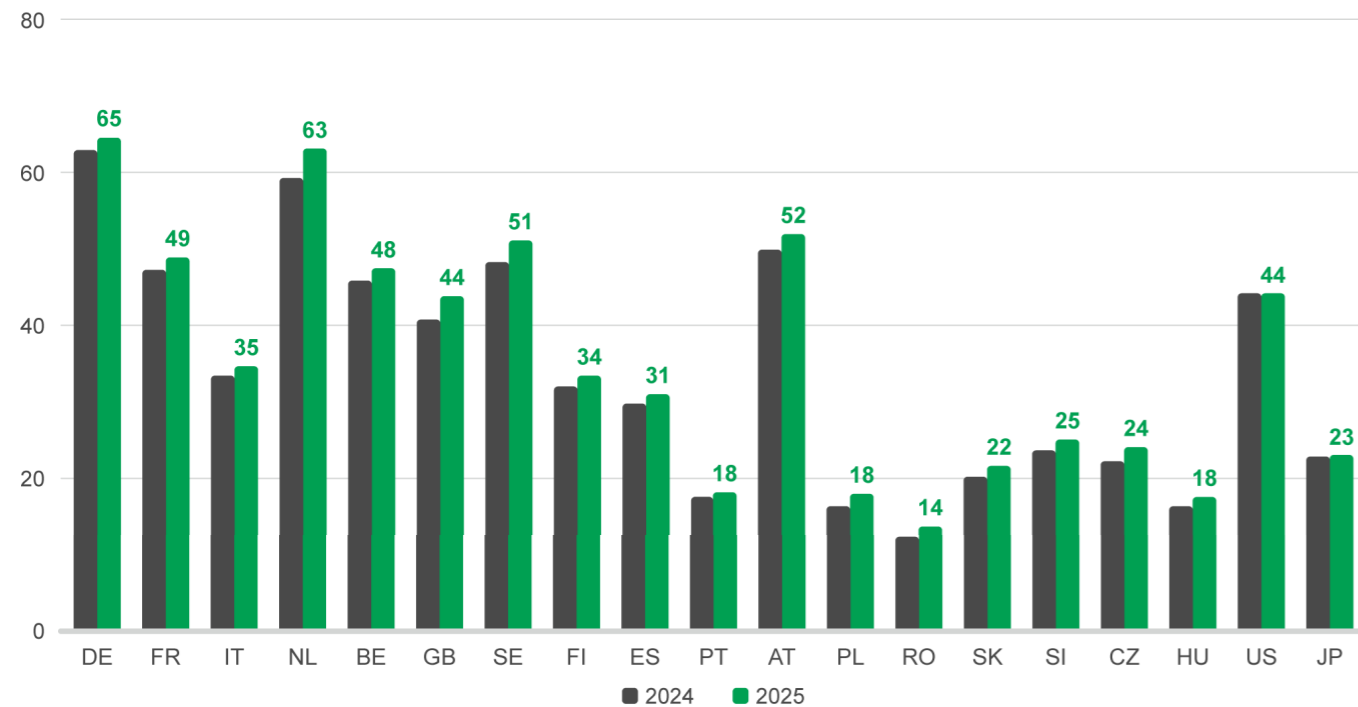
Auf Platz fünf des Rankings folgt Frankreich mit 49 Euro (+3 Prozent) vor Belgien mit 48 Euro (+4%). Als erstes nichteuropäisches Land rangieren die USA mit gut 44 Euro (±0 Prozent) auf dem nächsten Rang. Es folgt Großbritannien mit knapp 44 Euro (+8 Prozent). Hierzu haben hohe Lohnabschlüsse beigetragen. In Italien wachsen die Arbeitskosten letztes Jahr um drei

Prozent auf 35 Euro. Es folgt Finnland mit 34 Euro (+5 Prozent), wo die Arbeitskosten in den letzten 10 Jahren nur um 9 Prozent gestiegen sind, vor Spanien mit gut 31 Euro (+4 Prozent) und Slowenien mit 25 Euro (+6 Prozent). Japans Arbeitskosten steigen im Zuge der Yen-Abwertung in Euro gerechnet nur um ein Prozent auf umgerechnet 23 Euro. Das sind 10 Prozent weniger als vor zehn Jahren. Am unteren Ende der Personalkostentabelle rangieren osteuropäische Länder mit

Arbeitskosten zwischen 14 Euro (Rumänien) und 22 Euro (Slowakei). Diese aufstrebenden Automobilnationen haben in den letzten 10 Jahren hohe Zuwächse zwischen 80 Prozent (Ungarn) und 144 Prozent (Rumänien) vorzuweisen gehabt, so dass sich das Arbeitskostenniveau sukzessive an die anderen EU-Länder angleicht. In Portugal sind die Arbeitskosten 2025 um vier Prozent auf 18 Euro gestiegen und liegen auf dem Niveau von Polen (knapp 18 Euro).

Arbeitskosten in der Automobilindustrie (€/Stunde)

nach Land



Quelle: Eurostat, nationale Ämter und eigene Berechnungen



Forschung und Innovation

Kapitel 3



Forschungsprojekte für die digitale und klimaneutrale Mobilität der Zukunft

Fahrdynamik des automatisierten Fahrens 2.0

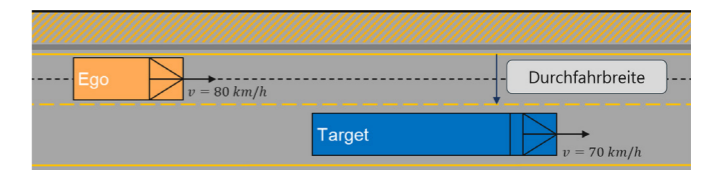
Automatisierte Fahrfunktionen übernehmen zunehmend auch anspruchsvolle Fahraufgaben wie Überholmanöver in engen Autobahnbaustellen. Für die Akzeptanz dieser Systeme ist dabei nicht nur die technische Beherrschung der Situation entscheidend, sondern auch das subjektive Erleben der Fahrzeuginsassen.

Das Forschungsprojekt „Fahrdynamik des automatisierten Fahrens 2.0“ knüpft an ein vorangegangenes FAT-Projekt an, in dem eine Methodik zur Erfassung von Vertrauen und Verunsicherung entwickelt wurde. Ziel war es, diese Methodik auf ein besonders praxisrelevantes Szenario zu übertragen: automatisierte Überholvorgänge bei verengten Fahrbahnen. Initiiert und gefördert durch die Forschungsvereinigung Automobiltechnik (FAT) e.V. wurde das Projekt von der fka GmbH wissenschaftlich umgesetzt. Im Rahmen einer Nutzerstudie in einem statischen Fahrsimulator wurden automatisierte Überholmanöver eines Lkw in einer Autobahnbaustelle untersucht. Zentrales Variationsmerkmal war die seitliche Durchfahrtsbreite zwischen Ego-Fahrzeug und Lkw. Zusätzlich wurde betrachtet, ob visuelle oder auditive Nebenaufgaben das Erleben der Fahrsituation beeinflussen.

Insgesamt nahmen 42 Versuchspersonen an der Studie teil. Neben Einschätzungen der Insassen zu Sicherheit, Komfort und Vertrauen wurden auch beobachtbare Verhaltensreaktionen erfasst. Die Ergebnisse zeigen eindeutig: Die seitliche Durchfahrtsbreite ist der entscheidende Faktor für das subjektive Erleben. Enge Abstände wurden als deutlich kritischer empfunden und führten zu geringerem Sicherheitsgefühl, reduzierter Akzeptanz und sinkendem Vertrauen in das automatisierte System.

Diese Wahrnehmung spiegelte sich sowohl in den Befragungen als auch im beobachteten Verhalten wider. Ein Einfluss der Nebenaufgaben konnte hingegen nicht festgestellt werden.

Die Ergebnisse zeigen, dass automatisierte Fahrsysteme stärker am subjektiven Sicherheitsempfinden der Insassen ausgerichtet werden sollten. Gerade in engen Baustellensituationen ist ein angenehmes und vorausschauendes Fahrverhalten entscheidend, um Vertrauen aufzubauen und die Akzeptanz automatisierter Fahrfunktionen zu erhöhen.



Schematische Darstellung des Untersuchungsszenarios Vorbeifahrt/Überholen bei verengter Fahrbahn



Umsetzung des Baustellenbereichs in der Simulationsumgebung (links: Einfahrt in den Baustellenbereich; rechts: Fahrt im Baustellenbereich)

Charakterisierung und Simulation der Radumströmung bei realer Reifendeformation

Die Aerodynamik ist ein wesentlicher Faktor für die Fahrzeugeffizienz und damit für die Nachhaltigkeit moderner Fahrzeuge. Räder und Radhäuser tragen mit rund 25 % erheblich zum Gesamtluftwiderstand bei. In der aerodynamischen Fahrzeugentwicklung spielt die numerische Strömungssimulation (CFD) eine zentrale Rolle, weist jedoch im Bereich Reifen und Felgen weiterhin Unsicherheiten auf, da reale Reifendeformationen häufig nur vereinfacht berücksichtigt werden.

Vor diesem Hintergrund wurde im Rahmen des FAT-Arbeitskreises AK 6 ein Forschungsvorhaben zur realitätsnahen Erfassung und Simulation der Radumströmung durchgeführt.

Ziel des Projekts war es, die Simulationsgüte der CFD im Radbereich zu verbessern, indem reale Reifendeformationen unter Last und Rotation erfasst und deren aerodynamische Auswirkungen systematisch untersucht wurden. Die Ergebnisse sollten eine belastbare Grundlage für optimierte CFD-Workflows und frühzeitige aerodynamische Bewertungen schaffen.



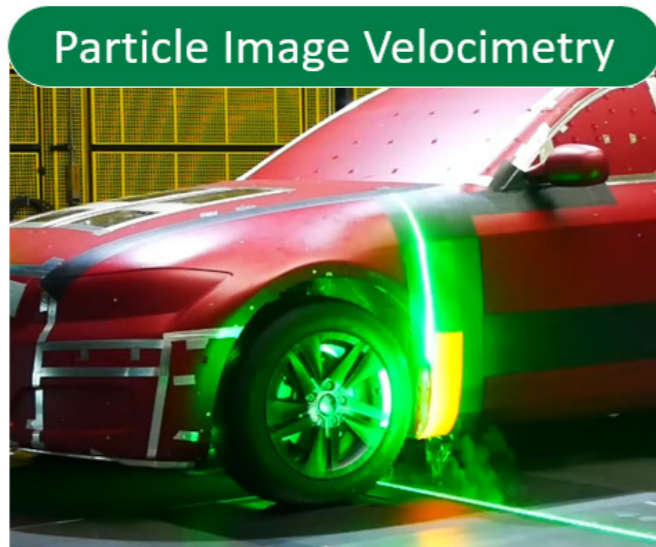
Kraftmessung



Oberflächendrücke



Mehrlochsonden



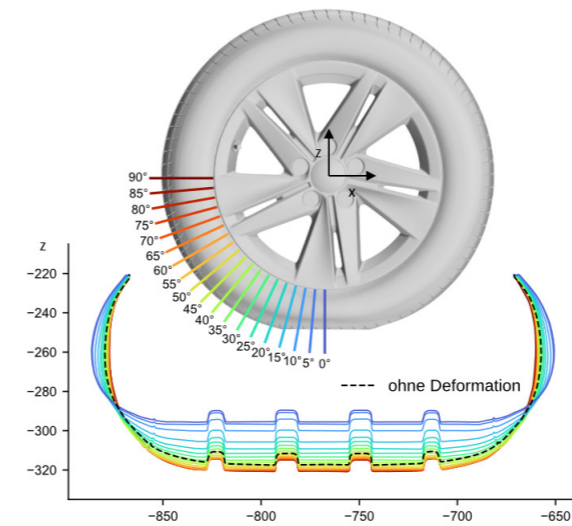
Particle Image Velocimetry

Validierte Reifen-CFD durch Kombination von Prüfstand, Windkanal und Simulation

Hierzu wurde eine Methodik entwickelt, die hochauflösende 3D-Scans mit dynamischen Verformungsmessungen von Reifen auf einem speziellen Prüfstand kombiniert. Die erfassten Daten wurden in detaillierte CAD-Reifen geometrien überführt und mittels eines

reproduzierbaren Morphing-Prozesses für CFD-Untersuchungen aufbereitet. Ergänzend wurden umfangreiche Windkanalmessungen durchgeführt und die Ergebnisse mit Simulationen verschiedener CFD-Solver verglichen.

16" Sommerreifen, 140 km/h, 500 kg



Zusammenfassendes Ergebnis: Reale Reifendeformationen sind ein wesentlicher Einflussfaktor der Fahrzeugaerodynamik

Die Untersuchungen zeigen einen signifikanten Einfluss der realen Reifendeformation auf die Fahrzeugaerodynamik und den Luftwiderstand. Art und Stärke der Effekte hängen vom Reifentyp, der Radlast und der Fahrzeugkonfiguration ab. Die Berücksichtigung detaillierter, verformter Reifengeometrien verbessert die Aussagekraft von CFD-Simulationen deutlich und ermöglicht eine zuverlässigere aerodynamische Optimierung. Gleichzeitig wurde weiterer Forschungsbedarf identifiziert, da die Ergebnisvarianz solver- und reifenabhängig bleibt.



Normung und Regelwerke der Automobilindustrie in 2025

Normung und Standardisierung ist eine Querschnittsaufgabe, die für alle Bereiche der Wirtschaft sowie für die Gesellschaft eine wichtige Rolle spielt. Um dieser Bedeutung gerecht zu werden, trägt der VDA e.V. mit DIN e.V. auf Basis einer vertraglichen Vereinbarung den Normenausschuss Auto und Mobilität (NA-Auto). Der VDA hat auf diese Weise die Möglichkeit, die Interessen der Automobilwirtschaft direkt auf nationaler, regionaler und internationaler Ebene zu vertreten. Aus den zahlreichen Aktivitäten werden hier einige Projekte näher vorgestellt.

Konstruktive Gestaltungsempfehlungen für recyclinggerechte Kunststoffbauteile im Fahrzeugbau

DIN CEN/TS 18084 – Gestaltungsempfehlungen zur Recyclingfähigkeit von Kunststoffkomponenten definiert konstruktive Anforderungen und technische Empfehlungen für polymerbasierte Fahrzeugkomponenten, um deren Recyclingfähigkeit im Post Schredder Prozess zu verbessern.

Es werden Maßnahmen spezifiziert, die eine sortenreine Rückgewinnung erleichtern. Dazu gehören die Reduktion komplexer Materialverbunde, der Einsatz sortenreiner Thermoplaste, das Vermeiden recyclingkritischer Beschichtungen oder Metallisierungen, eine eindeutige Werkstoffkennzeichnung sowie konstruktive Lösungen zur gezielten Trennung von Funktions- und Verstärkungselementen im Schredder-Prozess.

Auf diese Weise werden die zentralen Ziele der europäischen Kreislaufwirtschaft unterstützt und Anforderungen an ein „Design for Circularity“ im Automobilssektor bereitgestellt. Eine werkstoffliche Verwertung und der Einsatz von Rezyklaten werden möglich, was Kunststoffabfälle signifikant reduziert. Die CEN/TS 18084 ist ein Baustein für kreislaforientiertes Produktdesign im Fahrzeugbau und wurde im Auftrag der EU-Kommission zur Erfüllung des Mandates M/584 „Recycling Plastics“ erstellt. In diesem Kontext werden weitere Projekte zur Rezyklierbarkeit, Qualitätssicherung von Rezyklaten und funktionsbasiertem Kunststoffdesign erarbeitet.

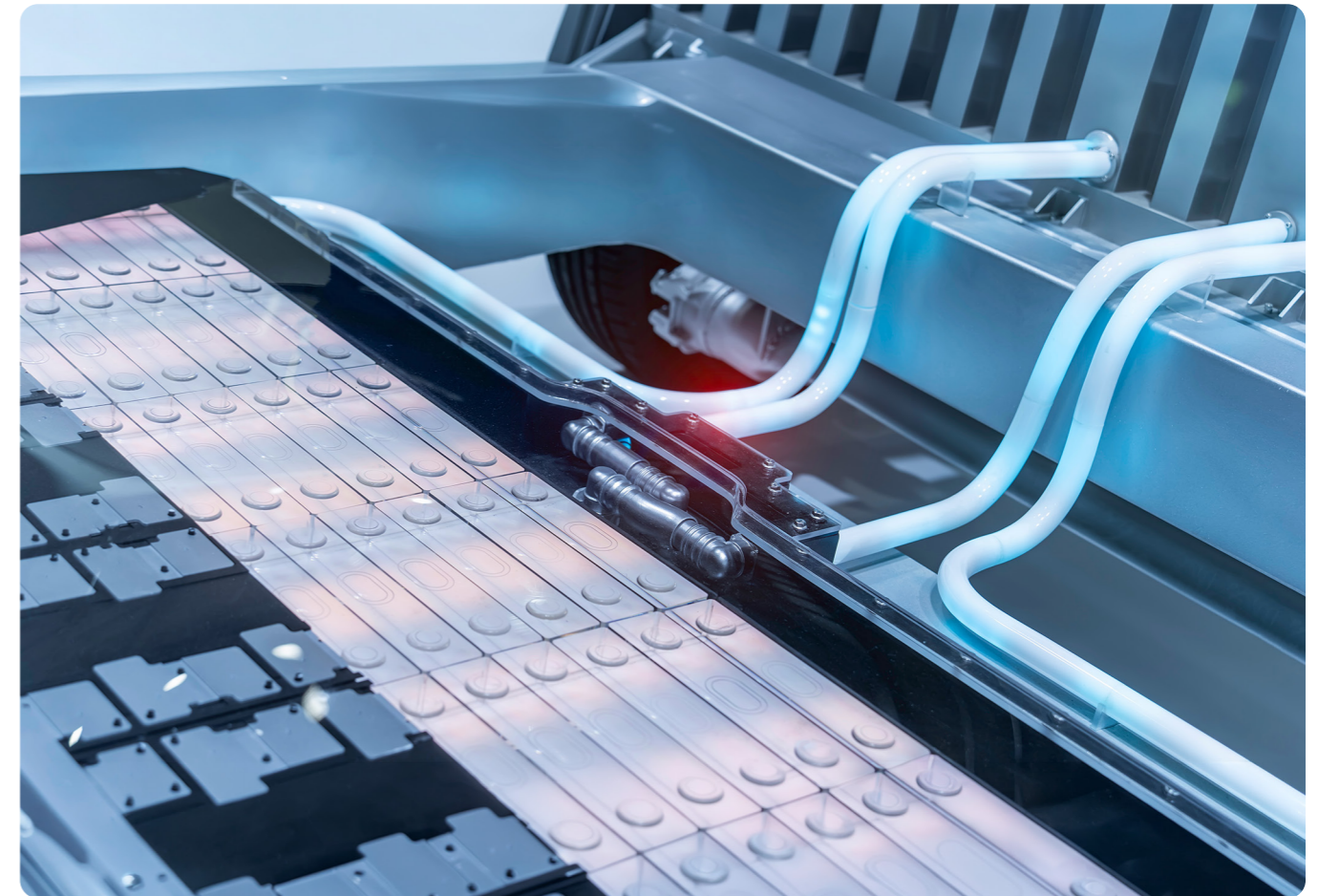
Der Digitale Produktpass (DPP) als Instrument für Transparenz und Kreislaufwirtschaft

Ein DPP stellt eine Sammlung zum Austausch von produktbezogenen Informationen zu Hersteller, Material, Eigenschaften und Reparatur bzw. Entsorgung dar. Darüber hinaus ermöglicht er die eindeutige Identifikation und Beschreibung der Produkteigenschaften. Dies dient dazu, die Anforderungen der Kreislaufwirtschaft an Transparenz und zur Nachhaltigkeit zu erfüllen. Der DPP lässt sich grundsätzlich in zwei Bestandteile unterteilen. Zum einen das DPP-System, was die IT-Infrastruktur beschreibt, und zum anderen die DPP-Daten, die die inhaltlichen Aspekte des Produktpasses abbilden.

In der EU basiert der DPP auf mehreren Verordnungen auf europäischer Ebene. Als zentrale Grundlage gilt die ESPR (Ökodesignverordnung). Der digitale Batteriepass wird als erster DPP über die EU-Batterieverordnung ab Februar 2027 gefordert. Insbesondere für diesen gibt es jedoch rechtliche und technologische offene Fragen. Der VDA hat deshalb ein Positionspapier veröffentlicht, das die Risiken für die Einführung des digitalen Batteriepasses sowie weiterer DPP darlegt und gleichzeitig Vorschläge für Lösungsansätze auf politischer Ebene aufzeigt.

Der VDA verweist darauf, dass die von verschiedenen Regulierungen auf EU-Ebene zum DPP aufgestellten Forderungen nicht untereinander abgestimmt sind. Daraus resultieren Lücken und Widersprüche und nicht klar definierte Rollen und Verantwortlichkeiten.

In Bezug auf die Einführung des digitalen Batteriepasses können aus Sicht des VDA nur Datenpunkte Bestandteil des Passes sein, die auch hinreichend klar und eindeutig in Regulierungen oder Standardisierungen definiert sind. Alle Datenpunkte, die dies nicht sind, sollten auch nicht Teil des digitalen Batteriepasses nach der EU-Batterieverordnung ab Februar 2027 werden. Zudem sollte der Pass zunächst auf statische Datenpunkte begrenzt sein, die für die Funktionalität des DPP erforderlich sind.



Das 48-Volt-Bordnetz: Effizienzsteigerung und Schlüsseltechnologie für zukünftige Fahrzeugarchitekturen

Zur Stärkung der Innovations- und Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Automobilindustrie treibt der VDA die Etablierung des 48-Volt-Bordnetzes als globalen Standard als Ersatz für die 12-V-Hauptspannungsebene voran.

Die höhere Spannung ermöglicht den Einsatz dünnerer, leichter Kupferkabel. Das spart mehrere Gramm Gewicht pro Fahrzeug, senkt Kosten und macht den Weg frei für Schlüsseltechnologien wie das automatisierte Fahren, während gleichzeitig die Effizienz des Gesamtfahrzeugs steigt – alles sicher im Niederspannungsbereich.

Die neue internationale Norm ISO 25769-2 „Elektrische Anforderungen und Prüfungen für Systeme und Komponenten“ schafft die Voraussetzungen für eine kostengünstige Einführung der 48-Volt-Technologie.

Standardisierte Gestaltung der automatisierten Leitungssatzfertigung gemäß DIN 72036

Mit der DIN 72036 „Automatisierung der Leitungssatzfertigung“ steht der Automobilindustrie ein Rahmen für eine automatisierte Fertigung von Leitungssätzen zur Verfügung. Die Norm adressiert zentrale Herausforderungen im Leitungssatz wie Variantenvielfalt, Änderungsdynamik und globale Wertschöpfungsketten.

Im Kern beschreibt die DIN 72036 eine strukturierte Systematik von Gestaltungsrichtlinien für die Auslegung von Leitungssatzkonzept, -design, -komponenten und -fertigung. Dadurch wird die Zusammenarbeit zwischen OEMs, Zulieferern und Anlagenherstellern deutlich erleichtert. Eingeschlossen sind auch Hochvolt- und Hochfrequenzleitungssätze und der Ansatz zur Bewertung der Normkonformität. Damit soll der Umsetzungsgrad der Norm auf Produkt- und auf Prozessebene systematisch erfassbar und vergleichbar gemacht werden.

VDA-Veranstaltungen 2025: Austausch, Impulse und Dialog

Kapitel 4



Dialogformate 2025: MINS, Logistik Kongress, Mittelstandstag, Parteitags- stände und Frühjahrsempfang

Neujahrsempfang 2025

Am 29. Januar 2025 kamen rund 500 Gäste aus Politik, Industrie, Wirtschaft und Medien zum traditionellen Neujahrsempfang des Verbandes der Automobilindustrie im Axica zusammen.

Der Fraktionsvorsitzende der CDU/CSU-Fraktion im Deutschen Bundestag, Friedrich Merz, teilte seine Perspektiven zu aktuellen Fragen aus Politik und Wirtschaft.



Forum Automobillogistik in Dresden

Am 18. und 19. Februar 2025 fand in Dresden das Forum Automobillogistik (FAL) statt. Das FAL wird gemeinsam von der Bundesvereinigung Logistik (BVL) e.V. und dem Verband der Automobilindustrie (VDA) veranstaltet. Es dient als jährlicher Treffpunkt für Logistiker und Supply-Chain-Manager der Hersteller (OEM) und Lieferanten sowie für Automobilexperten aus Logistik-, IT-, Verpackungs-, Dienstleistungs- und

Beratungsunternehmen und Wissenschaft und Forschung. Die beiden Veranstalter bieten mit dieser Plattform einen idealen Treffpunkt, um Know-how und Ideen über Funktions- und Unternehmensgrenzen hinweg auszutauschen und persönliche Kontakte zu knüpfen. Traditionell wurde der begehrte VDA-Logistik-Award verliehen, der in diesem Jahr an die Daimler Truck AG ging, für das Konzept „Electrify Inbound Logistics“.



Mobility Innovation Summit feiert erfolgreiche Premiere

Unter dem Leitgedanken „Transforming Mobility Together“ versammelte der Verband der Automobilindustrie (VDA) am 25. und 26. März 2025 mehr als 450 Fachgäste in Berlin. Die etablierte Veranstaltung fand erstmals unter dem neuen Namen Mobility Innovation Summit statt. Mit der Umbenennung unterstreicht der VDA die strategische Weiterentwicklung des Formats sowie die zunehmende internationale und thematische Ausrichtung auf die Mobilität von morgen. Im Mittelpunkt der Veranstaltung standen die drängenden Fragen der Mobilität von morgen, von technologischen Durchbrüchen bis hin zu konkreten, nachhaltigen Transformationsstrategien für die Branche.

Für starke Impulse sorgten hochrangige Gäste aus Politik und Wirtschaft, darunter Kerstin Jorna, Generaldirektorin bei der EU-Kommission, Karin Rådström, Vorstandsvorsitzende der Daimler Truck Holding AG, sowie Dr. Markus Heyn, Vorstandsmitglied der Robert Bosch GmbH. Im Ausstellungsbereich konnten die Teilnehmenden Innovationen hautnah erleben und sich ein Bild von aktuellen technologischen Entwicklungen machen. Den gelungenen Ausklang des ersten Tages bildete ein Networkingabend in der Berliner Eventlocation deep. Eine ideale Gelegenheit, Gespräche zu vertiefen, neue Perspektiven zu gewinnen und wertvolle Kontakte zu knüpfen.



VDA-Sommerempfang 2025

Der VDA-Sommerempfang bot erneut eine wichtige Plattform für den Austausch zwischen Politik, Wissenschaft und Wirtschaft. In einem sommerlichen Ambiente kamen zahlreiche Vertreterinnen und Vertreter aus unterschiedlichen Bereichen zusammen, um aktuelle Themen der Mobilitäts- und Automobilbranche zu diskutieren und bestehende Kontakte zu vertiefen. Die Veranstaltung stand ganz im Zeichen des persönlichen Dialogs und der partnerschaftlichen Zusammenarbeit. Neben politischen Entscheidungsträgern nutzten auch Führungskräfte aus Unternehmen sowie Expertinnen und Experten aus der Wissenschaft die Gelegenheit, Impulse auszutauschen, Perspektiven zu verbinden und gemeinsame Lösungsansätze für die Herausforderungen der Branche zu erörtern. Der Sommerempfang erwies sich als voller Erfolg: Die offene Atmosphäre förderte intensive Gespräche, neue Kooperationen und wertvolle Vernetzungen. Damit unterstrich der VDA einmal mehr die Bedeutung des branchenübergreifenden Dialogs für eine erfolgreiche und nachhaltige Gestaltung der Mobilität von morgen.

25. VDA-Mittelstandstag in Bonn: Perspektiven automobiler Wertschöpfung

Unter dem Leitmotiv „Perspektiven automobiler Wertschöpfung“ hat der Verband der Automobilindustrie am 21. und 22. Mai 2025 zur 25. Ausgabe des VDA-Mittelstandstages geladen. Über 200 Führungskräfte, Geschäftsführerinnen und Geschäftsführer von Zulieferern und Herstellern von Anhängern, Aufbauten und Bussen

sowie der Automobilhersteller folgten der Einladung nach Bonn. Die alljährlich stattfindende, zweitägige Konferenz bietet eine wichtige Plattform, um persönlich zusammenzukommen und sich intensiv über die spannendsten Branchenthemen auszutauschen und eigene Erfahrungen weiterzugeben. Im Fokus standen Fragestellungen rund um die Themen Produktionssteigerungen und gleichzeitige Verringerung des CO₂-Fußabdrucks, die schwachen Märkte in Europa und Deutschland, Finanzierungshürden sowie internationale Handelskonflikte und der um sich greifende weltweite Protektionismus. Der Ausstellungsbereich bot den Teilnehmerinnen und Teilnehmern einen vielseitigen Überblick zu mittelstandsspezifischen Dienstleistungen und Kooperationsmöglichkeiten. Automotive-Startups präsentierten ihre Innovationen.

Gitta Connemann MdB, Parlamentarische Staatssekretärin im Bundesministerium für Wirtschaft und Energie sowie designierte Mittelstandsbeauftragte der Bundesregierung würdigte in ihrer Keynote am ersten Konferenztag die herausragende Bedeutung des Mittelstandes als Rückgrat unserer Wirtschaft und Motor für Innovation und Technologie in der Automobilindustrie. Im Panel zum Thema „Transformation erfolgreich gestalten“ wurde diskutiert, wie sich die deutschen Automobilunternehmen zukunftssicher aufstellen und die Prozesse der Transformation finanzieren können. Neben den zahlreichen Keynotes und Diskussionsrunden stand auch der fachliche Austausch der Teilnehmerinnen und Teilnehmer im Zentrum des VDA-Mittelstandstages. Ihre Erfahrungen und Fragen konnten sie in vier Deep Dives einbringen.



Hier beschäftigten sich die Gäste jeweils tiefergehend mit einer aktuellen Herausforderung für die automobilen Mittelständler und möglichen Lösungen. Unter den hochrangigen Rednerinnen und Rednern waren unter

anderem Matthias Brueggemann, Vice President Corporate Purchasing & Supplier Quality bei Stellantis und Michael Frick, Finanzvorstand der ZF Group.

VDA auf Parteitagen präsent

Seit 2022 ist der VDA auf Parteitagen der Bundesparteien mit einem Ausstellungsstand präsent. Im Jahr 2025 war der VDA bei den Parteitagen der CDU, FDP, Bündnis 90/Die Grünen, der CSU und der SPD

vertreten. In zahlreichen Gesprächen standen insbesondere die Themen Ladeinfrastruktur, Kreislaufwirtschaft und der Industriestandort Deutschland im Mittelpunkt.



Vorsitzender der CSU-Landesgruppe im Deutschen Bundestag Alexander Hoffmann, VDA-Präsidentin Hildegard Müller



Ministerpräsident von Sachsen Michael Kretschmer, VDA-Geschäftsführer Jürgen Mindel



Vorsitzender der FDP Christian Dürr, VDA-Geschäftsführer Dr. Marcus Bollig



Saarländische Ministerpräsidentin Anke Rehlinger, VDA-Geschäftsführer Dr. Marcus Bollig



VDA-Geschäftsführer Andreas Rade, Ministerpräsident von Baden-Württemberg Cem Özdemir

Innovations- und Startup-Programme: Future Tech Day

Gemeinsam die Mobilität der Zukunft gestalten: VDA vernetzt Startups, Mittelstand und Industrie

Wie können Startups, KMU, Industrie, Politik und Investoren gemeinsam die Zukunft der Automobilindustrie gestalten? Dieser Leitgedanke bestimmte 2025 mehrere Veranstaltungsformate des VDA. Mit dem Future Tech Day, dem Mittelstandstag und dem Mobility Innovation Summit fördert der VDA gezielt Austausch, Vernetzung und Kooperation zwischen etablierten Unternehmen und der Startup-Szene.

VDA Future Tech Day 2025: Gemeinsam die Mobilität der Zukunft gestalten

Am 04. November 2025 fand der Future Tech Day statt. Rund 150 Teilnehmende aus Politik, Wirtschaft, Mittelstand und der Startup-Szene nahmen teil. In Keynotes, Panels, Masterclasses und Networking-Formaten wurde über die Zukunft der Branche diskutiert. Deutlich wurde dabei, dass die Herausforderungen der Transformation der Automobilindustrie nur im Zusammenspiel von Industrie, Politik und Startups bewältigt werden können. VDA-Präsidentin Hildegard Müller betonte die Bedeutung von Innovationskraft, neuen Partnerschaften und der Zusammenarbeit mit Startups für eine klimaneutrale, digitale Mobilität.

Politische Impulse kamen aus Berlin und Brüssel: EU-Kommissarin Ekaterina Zaharieva stellte die Bedeutung der Transformation der Automobilindustrie für Europa heraus und verwies in diesem Zusammenhang auf die Einbindung von Startups. Thomas Jarzombek, Parlamentarischer Staatssekretär für Digitales und Staatsmodernisierung, hob hervor, dass die Digitalisierung der Industrie ein strukturiertes Zusammenwirken von Startups und etablierten Unternehmen erfordert.

Inhaltlich setzte der Future Tech Day klare Schwerpunkte auf Venture Clienting und den praktischen Einsatz von Künstlicher Intelligenz. Wie etablierte Unternehmen durch die systematische Zusammenarbeit mit Startups ihre Innovationskraft stärken können, wurde in der Keynote von Gregor Gimmy, Gründer des Venture-Clienting-Modells, deutlich. Ergänzend verdeutlichte Thuy-Ngan Trinh von A11, wie KI – richtig eingesetzt – messbaren wirtschaftlichen Mehrwert schaffen kann, insbesondere auch für kleine und mittlere Unternehmen.

Beim VC-Speed-Dating konnten Gründerinnen und Gründer in kurzen Gesprächen Investoren aus dem Mobilitätssektor kennenlernen. Als krönender Abschluss wurden ausgewählte Startups mit dem Mobility Innovation Award ausgezeichnet, die im vorherigen Pitch durch ihre Lösungen für die Mobilität von morgen überzeugten.



VDA-Präsidentin Hildegard Müller, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Digitales und Staatsmodernisierung Thomas Jarzombek, MdB, VDA-Geschäftsführer Jürgen Mindel

VDA-Mittelstandstag 2025: Startups und Mittelstand im Dialog

Beim VDA-Mittelstandstag am 21. und 22. Mai 2025 standen zentrale Themen wie Wertschöpfungspotenziale, Finanzierungssicherung, geopolitische Konflikte und internationaler Wettbewerb im Fokus. Ein weiteres Highlight waren die Startup-Pitches, an denen sieben junge Unternehmen teilnahmen.

Die Startups präsentierten ihre Geschäftsideen und zeigten deutlich, wo konkrete Kooperationsmöglichkeiten mit mittelständischen Zulieferern bestehen. Denn die Innovationskraft der Branche speist sich aus dem Zusammenspiel von neuen Ideen und langjähriger Erfahrung. In einem Panel diskutierten Vertreterinnen und Vertreter aus Industrie, Beratung und Startups über die Potenziale der Zusammenarbeit zwischen etablierten Unternehmen und Startups. Wenn sich Erfahrung, Marktkenntnis und neue technologische Ansätze verbinden, können innovative Lösungen für die digitale und klimaneutrale Mobilität entwickelt und erfolgreich skaliert werden.

Auch auf der Ausstellerfläche sorgten Startups und etablierte Unternehmen mit ihren Präsentationen für neue Perspektiven und Denkanstöße.

Der Mittelstandstag bot damit eine wichtige Plattform für den Austausch und die Vernetzung entlang der automobilen Wertschöpfungskette.

Mobility Innovation Summit 2025: Bühne für Innovationen von morgen

Am 25. und 26. März 2025 fand der VDA Mobility Innovation Summit zu den Zukunftsthemen wie Digitalisierung, Software-Defined Vehicles, Autonomes Fahren, Cybersecurity und klimaneutrale Antriebe statt. Startups spielten dabei eine wichtige Rolle. Auf einer eigenen Bühne sowie auf der Ausstellerfläche präsentierten junge Unternehmen ihre aktuellen Projekte, Plattformen und Technologien für die Mobilität von morgen. Sie lieferten neue Impulse und zeigten konkrete Ansatzpunkte für Kooperationsmöglichkeiten mit anderen Branchenvertretern auf.

Auch hier zeigt sich, dass die Verbindung aus neuen Ideen von Startups und der langjährigen Erfahrung etablierter Unternehmen als entscheidender Erfolgsfaktor hervorgehoben wird. Kooperationen dieser Art können helfen, zukunftsorientierte Lösungen schneller in die Anwendung zu bringen und die Transformation der Mobilitätsbranche aktiv zu gestalten.

Erfolg in München: IAA MOBILITY 2025

Kapitel 5



Starker Aufbruch für die Mobilität der Zukunft

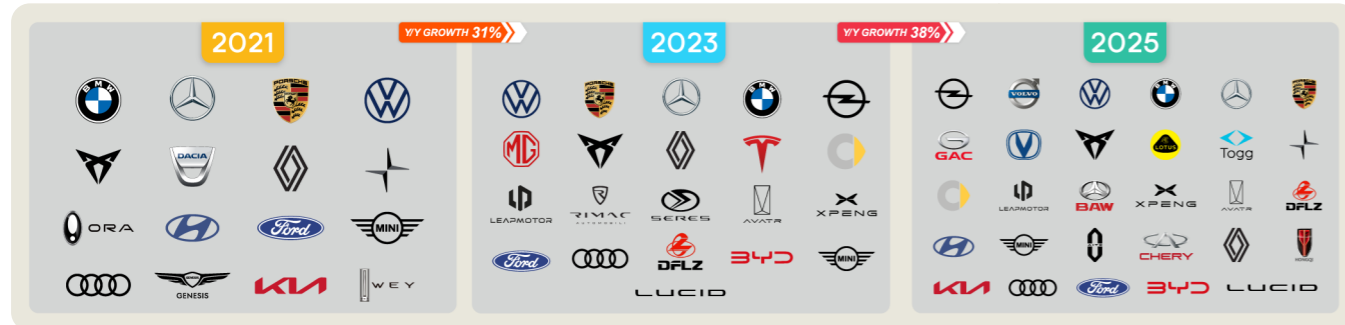
Die IAA MOBILITY bestätigt in München eindrucksvoll ihre Rolle als weltweit führende Plattform für die Mobilität der Zukunft. Unter dem Motto „It's All About Mobility“ zeigten knapp 750 Aussteller aus 37 Ländern vom 09. bis 14. September 2025 ein starkes Signal des Aufbruchs. Mit deutlich über 500.000 Besucherinnen und Besuchern wurde der Rekordwert der Vorveranstaltung von 2023 leicht übertroffen. Der Presse- und Medientag am 08. September markierte den Auftakt mit rund 3.700 Journalistinnen und Journalisten aus 70 Ländern sowie 2.344 Medienvertretern, darunter 1.438 internationale – ein Plus von 7 Prozent gegenüber der vorherigen IAA MOBILITY. Das mediale Interesse zeigte sich auch durch die Online-Berichterstattung, die mit einem Zuwachs um 10 Prozent gegenüber 2023 einen neuen Spitzenwert erreichte.

Die deutsche Automobilindustrie präsentierte sich in München mit Innovationsstärke, Leidenschaft und Leistungsfähigkeit. VDA-Präsidentin Hildegard Müller betonte die Signalwirkung: Die große Begeisterung der Besucherinnen und Besucher zeigt das enorme Interesse an klimaneutraler und digitaler Mobilität. Die Industrie stellt mit konkreten Innovationen und Weltneuheiten eindrucksvoll unter Beweis, dass sie weltweit führend ist und die Produkte für die Mobilität der Zukunft bereits heute entwickelt und produziert. Hersteller und Zulieferer stehen gemeinsam für Qualität, Sicherheit, Effizienz und starke Marken. Die IAA MOBILITY macht sichtbar, wie eng Tradition und Moderne in der deutschen Automobilindustrie verbunden sind – und dass ihre Erfolgsgeschichte immer auch eine Erfolgsgeschichte für den Industriestandort insgesamt ist.



Anzahl AUTOMOTIVE OEMs: 2021 vs. 2023 vs. 2025

Fokussierung auf die Neuaquise von internationalen Top-Unternehmen des Automotive Segments



Globale Bühne für Weltpremierer

Die hohe Innovationsdynamik spiegelte sich in den präsentierten Neuheiten wider: Über 350 Weltpremierer und Innovationen – ein Anstieg von 17 Prozent gegenüber 2023. Insgesamt beteiligten sich in 2025 rund 750 Aussteller bei einem internationalen Anteil von 57 Prozent. Besonders stark vertreten waren Unternehmen aus China, Südkorea, Österreich, Italien und den USA. Auch auf Besucherseite zeigte sich die globale Strahlkraft der IAA MOBILITY: Rund 24 Prozent der Gäste reisten aus dem Ausland an. Die größten internationalen Besuchergruppen kamen aus Großbritannien, Österreich, China, Italien und Frankreich.



Fachbesucherrekord auf dem IAA Summit

Besonders der IAA Summit verzeichnete ein starkes Wachstum: Die Zahl der Fachbesucher stieg um über 13 Prozent. Damit bestätigte sich der nachhaltige Erfolg des Konzepts, das den Summit als internationale Business- und Dialogplattform für das Fachpublikum mit dem innerstädtischen Open Space für die Besucher verbindet.

Der IAA Summit unterstreicht weiterhin seine Rolle als führende globale Branchenplattform. Mehr als 69.000 Fachbesucher aus 108 Ländern nahmen teil – ein neuer Rekordwert.

Die Aussteller berichteten zudem von einer hohen Qualität und Quantität an Geschäftskontakten. Auch die Besucherzufriedenheit erreichte Spitzenwerte:

- **90 Prozent** erreichten ihre Besuchsziele gut bis ausgezeichnet
- **88 Prozent** bewerteten den Summit insgesamt positiv
- **95 Prozent** bewerteten die Ausstellungsbereiche gut bis ausgezeichnet
- **71 Prozent** der IAA-erfahrenen Besucher halten 2025 für die beste IAA, die sie je besucht haben



IAA Conference überzeugt Fachpublikum

Im Rahmen des Summits zog die IAA Conference über 21.000 Teilnehmende an. Auf fünf Bühnen fanden rund 200 Sessions mit 550 Speakerinnen und Speakern aus mehr als 300 Unternehmen statt. 91 Prozent der Besucher bewerteten die Konferenz als gut bis ausgezeichnet, 97 Prozent lobten insbesondere die Qualität der Vortragenden.

Hochrangiger politischer und wirtschaftlicher Dialog

Darüber hinaus fanden 86 Rundgänge von hochrangigen Vertretern aus Politik und Wirtschaft statt – unter anderem mit Vertreterinnen und Vertretern der Bundesregierung, internationalen Delegationen, EU-Institutionen sowie Spitzenrepräsentanten aus Wirtschaft und Verbänden.



Gouverneurin von Michigan (USA) Gretchen Whitmer, VDA-Geschäftsführer Jürgen Mindel



Größter IAA Open Space aller Zeiten

Der Open Space in der Münchner Innenstadt entwickelte sich erneut zu einem Publikumsmagneten. Trotz teils durchwachsenen Wetters wurde das Angebot stark angenommen.

Mit 27 Prozent mehr Ausstellungsfläche gegenüber 2023 war der Open Space die größte innerstädtische Präsentationsfläche in der Geschichte der IAA. Die Premiere des „Festival of Lights München“ setzte zusätzliche kulturelle Akzente und wurde von den Besucherinnen und Besuchern sehr positiv aufgenommen.

Die Zufriedenheitswerte sprechen für sich:

- **94 Prozent** bewerteten den Open Space als sehr gut oder gut
- **79 Prozent** würden die IAA MOBILITY weiterempfehlen
- **86 Prozent** sehen sie als wichtigste Branchenplattform
- **92 Prozent** empfinden sie als nachhaltig und zukunftsweisend
- **96 Prozent** beschrieben den Besuch als vielseitiges Erlebnis
- **58 Prozent** der Gäste besuchten die IAA erstmals, während 78 Prozent der Wiederkehrer sie als beste bisherige Ausgabe einstufen.





Rekordzahlen bei Probefahrten und interaktiven Formaten

Dialog, Interaktion und Erlebnis standen 2025 besonders im Mittelpunkt. Insgesamt fanden mehr als 12.000 Pkw- und Motorrad-Probefahrten statt – ein Anstieg von 27 Prozent gegenüber der vorherigen IAA MOBILITY.

Hinzukommen:

- Über **450 Fahrten** im neuen Format ADAS & Telematics
- Mehr als **4.200 Fahrrad-Probefahrten**
- Umfangreiche Tests auf den **Cycling & Micromobility-Parcours**

Mehr als die Hälfte der Besucher kann sich vorstellen, zukünftig ein autonom fahrendes Fahrzeug zu kaufen. Über 94 Prozent der Open-Space-Besucher gaben zudem an, sich bereits auf die nächste IAA MOBILITY in 2027 zu freuen. VDA-Geschäftsführer Jürgen Mindel betont: Die Menschen wollen Mobilitätsinnovationen nicht nur sehen, sondern erleben. Austausch und Dialog sind entscheidend, um Erwartungen aus Gesellschaft, Politik und Wirtschaft zusammenzubringen. Die IAA MOBILITY ist dafür die zentrale Plattform. Der Erfolg der Veranstaltung spiegelt sich auch in der langfristigen Standortentscheidung wider: Die nächsten drei Ausgaben der IAA MOBILITY bis einschließlich 2031 finden weiterhin in München statt. Darauf verständigten sich der Verband der Automobilindustrie und die Messe München.



Qualitätsmanagement

Kapitel 6

Die deutschen Automobilhersteller und ihre Zulieferer verfügen seit dem 01. August 1997 über ein eigenes Qualitäts-Management-Center (QMC). Die Ausrichtung des QMC wird vom Qualitäts-Management-Ausschuss (QMA), dem höchsten Qualitätsgremium des VDA, gesteuert.

Die Krisen in den letzten drei Jahren haben gezeigt, wie wichtig es ist, dass die Qualität von Systemen, Prozessen und Produkten das gewohnte stabile, hohe Niveau behalten. Qualität ist das zentrale Prinzip während des gesamten Entstehungsprozesses von Produkten – und betrifft damit alle Bereiche wie die Entwicklung, die Produktion und den Einsatz beim Kunden.

Im VDA steuert der Qualitäts-Management-Ausschuss (QMA) das Qualitätsgeschehen der deutschen Automobilindustrie. Ziel der QMA-Mitglieder ist es, die Methoden und Tools des Qualitätsmanagements fortwährend weiterzuentwickeln, damit diese stets den Anforderungen der Industrie entsprechen. Die Top-Managerinnen und -Manager im QMA und die Expertinnen und Experten der Projektgruppen haben den Anspruch, die verschiedenen Qualitätsmethoden auf höchstem Niveau anzuwenden und weiterzuentwickeln. In diesem Zusammenhang antizipieren sie die Megatrends der Automobilindustrie und stellen eine hohe Verbindlichkeit bei der Umsetzung in der Wertschöpfungskette sicher. Zusätzlich kommen die umfangreichen QM-Methoden und -Werkzeuge international zum Einsatz.

Im Qualitäts-Management-Center des VDA (QMC) geht es darum, gemeinsam mit Herstellern und Zulieferern neue Methoden und Techniken für das Qualitätsmanagement zu entwickeln. Das höchste VDA-Qualitätsgremium, der Qualitätsmanagement-Ausschuss (QMA), legt die VDA-Qualitätsstandards fest und entwickelt diese weiter. Der QMA setzt sich aus Vertreterinnen und Vertretern des VDA, der Automobilhersteller und der Zulieferer zusammen und

versteht sich als gemeinsame Plattform zur Erarbeitung und Umsetzung harmonisierter Qualitätsstrategien und -methoden.

Als Geschäftsstelle setzt das QMC die Entscheidungen des QMA um: Innerhalb der VDA-QMC-Projektgruppen erarbeiten Expertinnen und Experten der Mitgliedsunternehmen Definitionen, Regelungen und Anforderungen an das Qualitätsmanagement der Automobilindustrie. Die erarbeiteten Ergebnisse veröffentlicht und vermarktet das VDA QMC als Standards in den sogenannten „Rotbänden“. Die Inhalte werden weiterhin in der eigenen Aus- und Weiterbildung didaktisch aufbereitet sowie als VDA-Trainings angeboten. Mitarbeitende von Herstellern und Zulieferern der gesamten Lieferkette haben damit die Möglichkeit, eine Schulung in der Anwendung der Qualitätsstandards zu erhalten. Zusätzlich zum eigenen Aus- und Weiterbildungsangebot bieten ausgesuchte qualifizierte Lizenzpartner bundesweit und international VDA-Schulungen an.

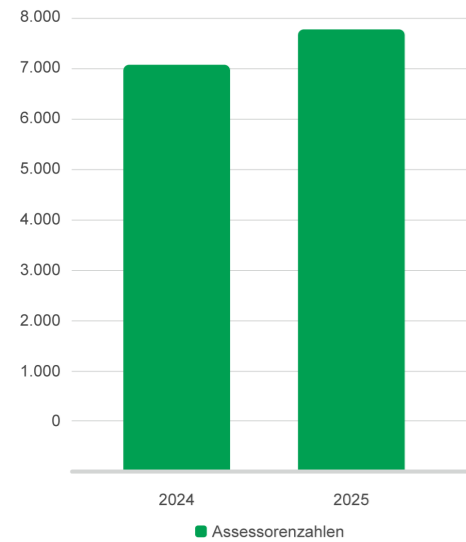
Darüber hinaus ist das VDA QMC Vertragspartner und zugleich Aufsichtsinstanz von Zertifizierungsgesellschaften. Die Zertifizierungsgesellschaften überprüfen nach speziellen Schemata des VDA QMC bzw. der International Automotive Task Force (IATF), in der das VDA QMC Mitglied ist, weltweit die Qualitätsmanagementsysteme von Unternehmen aus der Automobilindustrie. Weiterhin vergeben sie für die entsprechenden Umsetzungen Zertifikate. Die Einhaltung der Prozesse und Standards des VDA QMC ist in der Regel Voraussetzung, um Lieferant der internationalen automobilen Lieferkette zu werden.

VDA QMC

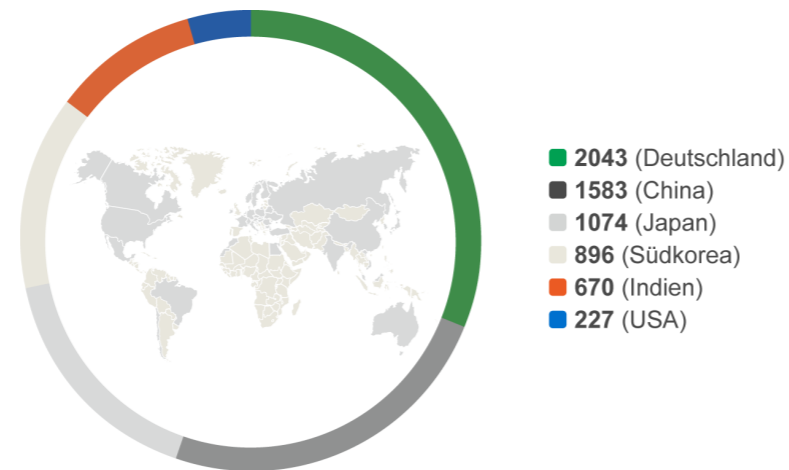
Verband der Automobilindustrie
Qualitäts-Management-Center

Entwicklung Automotive SPICE® im Jahr 2025

Automotive SPICE®
Entwicklung Assessorenzahlen

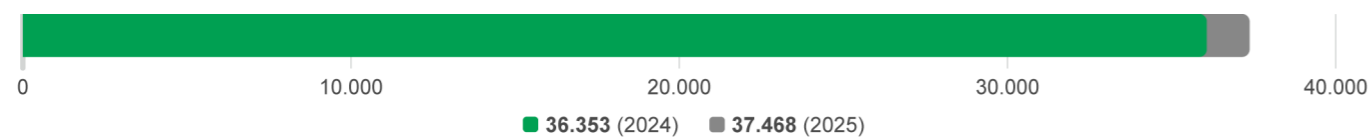


Internationale
Verteilung

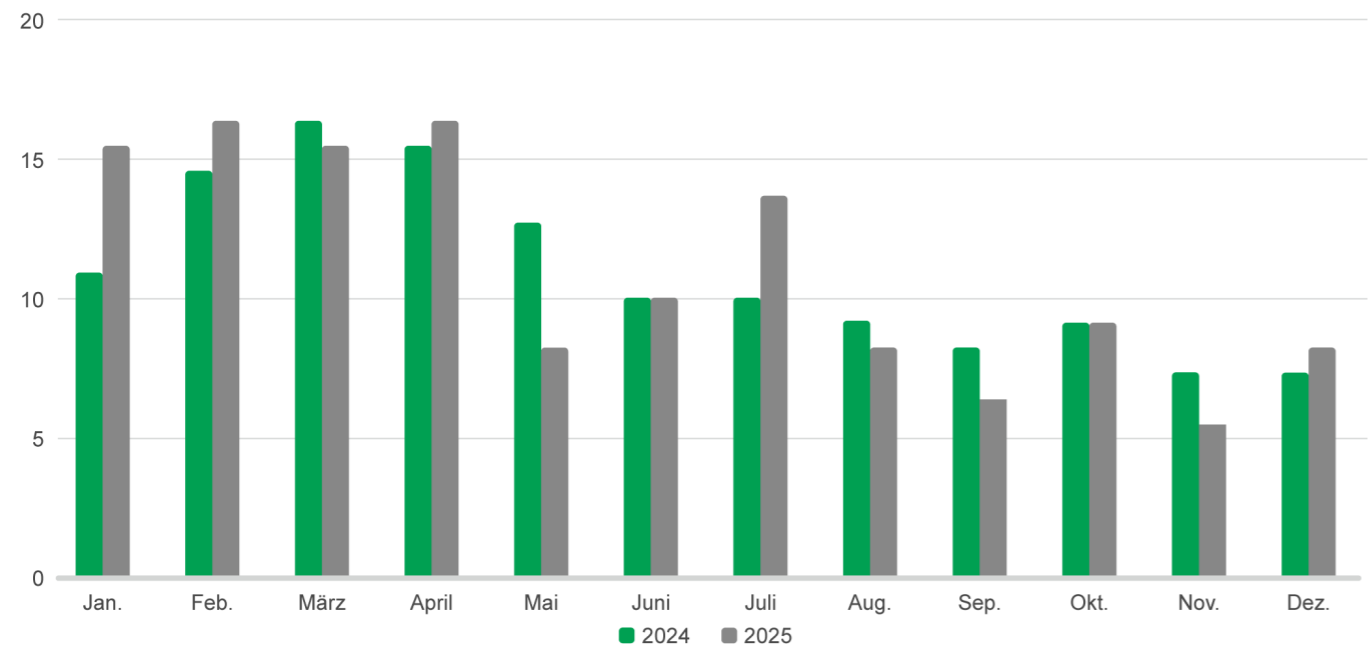


Entwicklungen IATF Zertifikate und Witness Audits im Fachreferat

Anzahl IATF Zertifikate

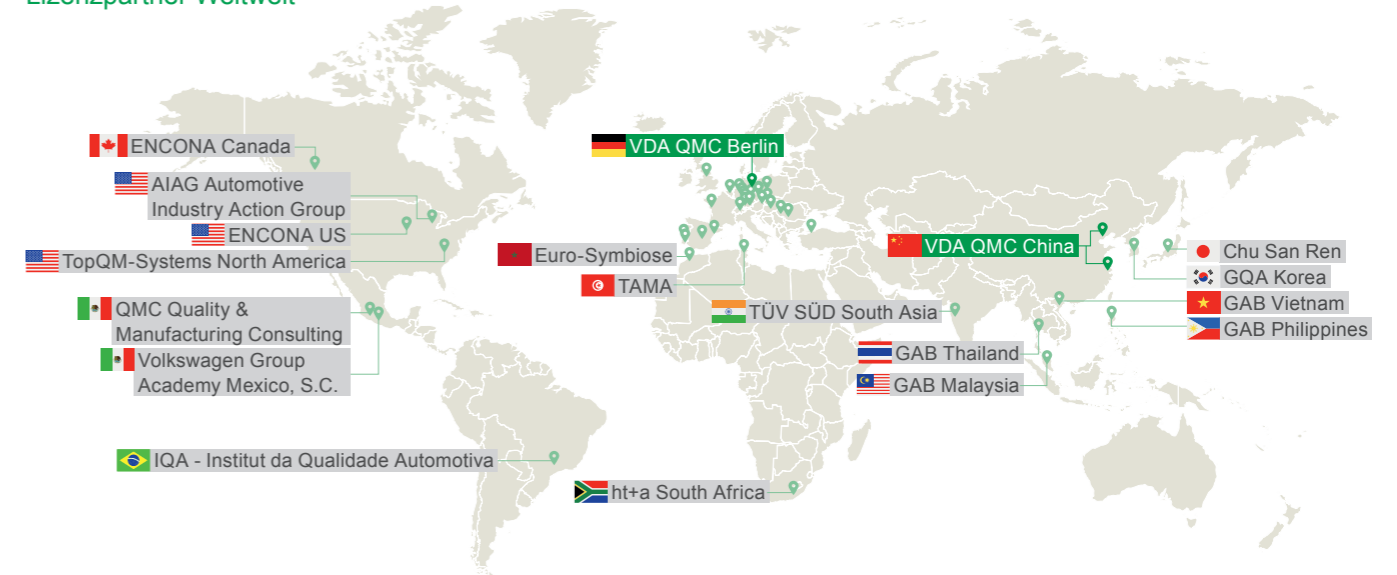


Anzahl Witness Audits
im Bereich IATF 16949

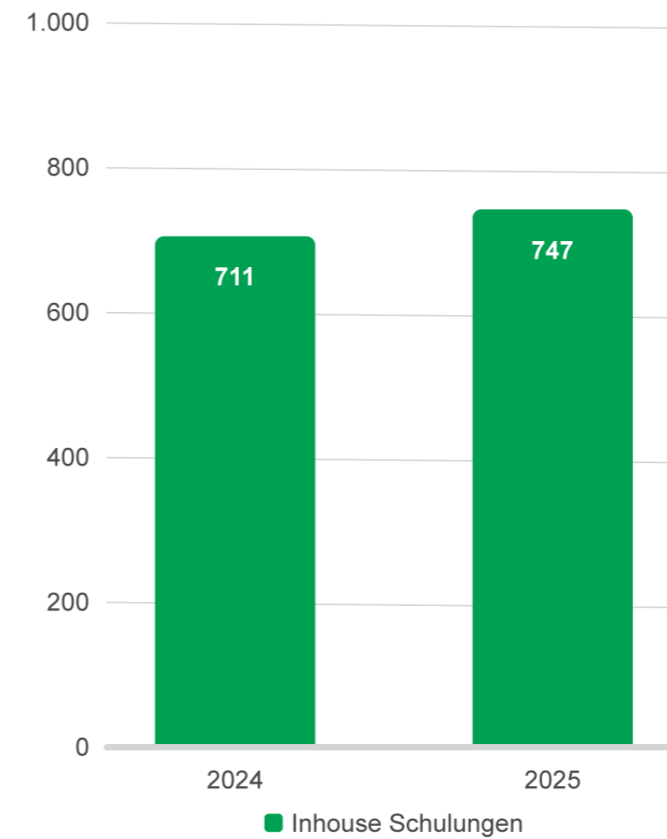


Entwicklungen Aus- und Weiterbildung

Entwicklungen
Lizenzpartner Weltweit



Entwicklung
Inhouse Schulungen

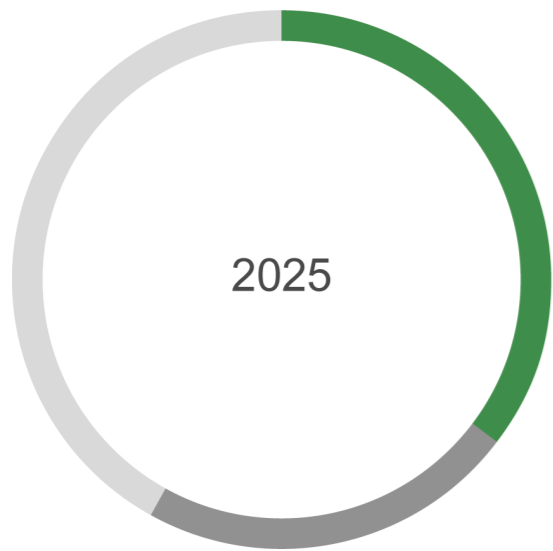
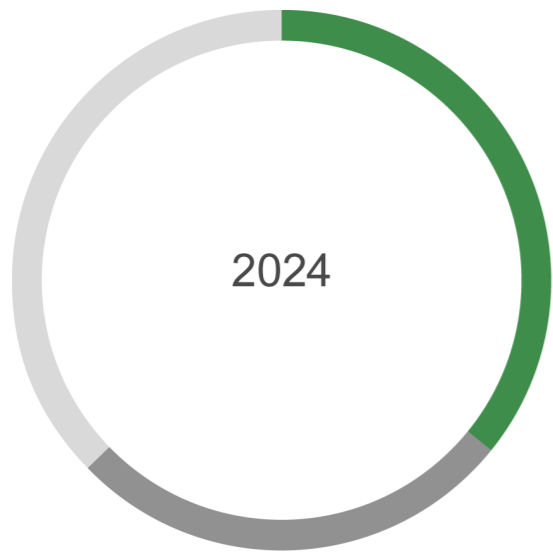


Weltweites Netzwerk in 44 Ländern mit 45 Lizenzpartnern

Alle Qualifizierungen vor Ort, inhouse oder digital, in regionaler Sprache und mit vom VDA QMC geprüften Trainer/innen und Prüfer/innen.



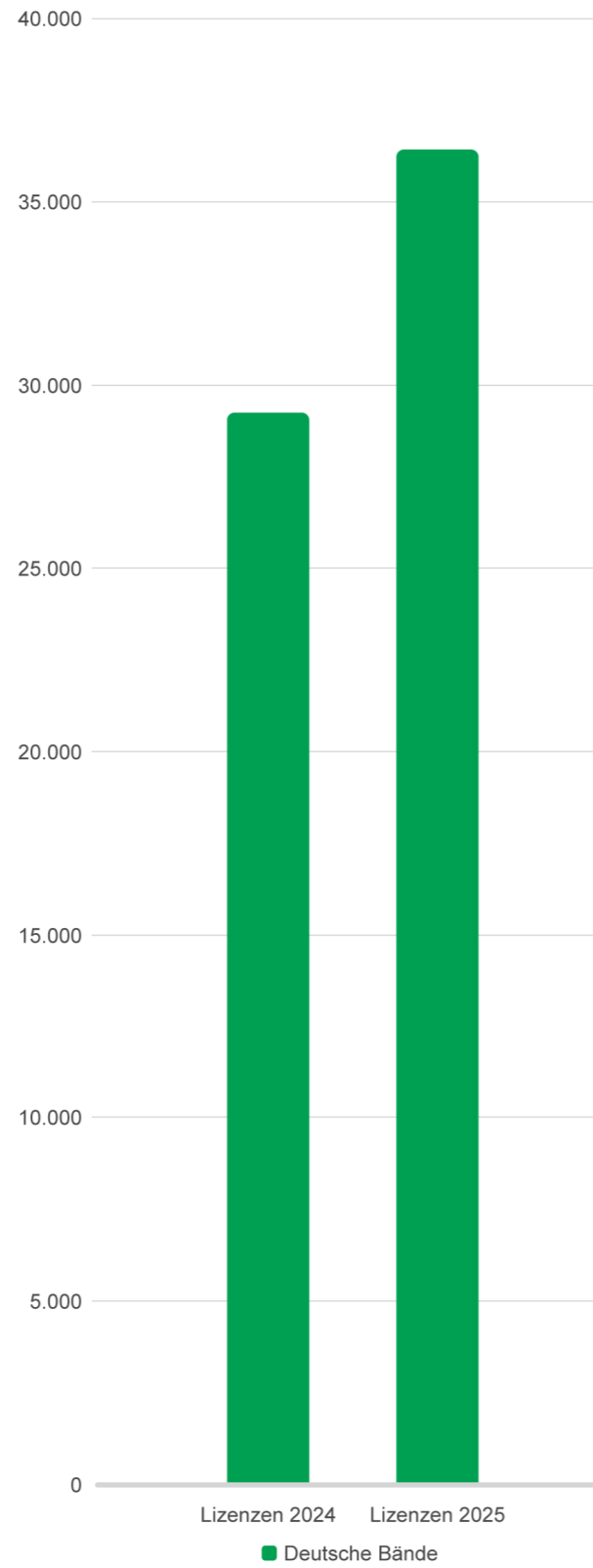
Entwicklung VDA QMC Publikationen



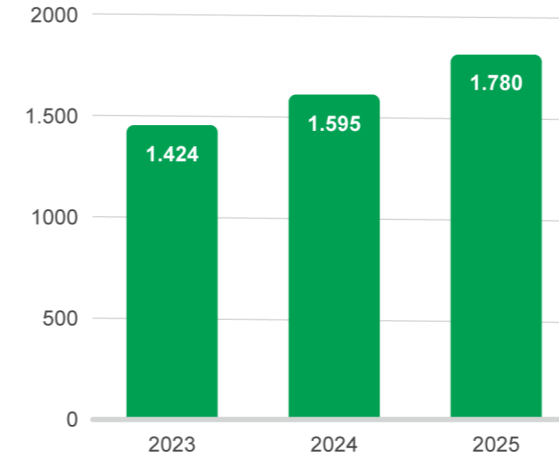
- Internationale Publikationen
- Englische Bände
- Deutsche Bände

572 Internet Portal

Entwicklung VDA QMC Softwarelizenzen



Entwicklung Teilnehmeranzahl QMC Veranstaltungen



Online-Qualitätsmanagement-Fachkonferenz VDA QMC
19.03.2026 / 06.05.2026
Online-Veranstaltung



VDA Automotive SYS® Konferenz
23.–25. Juni 2026
in Berlin



21. Qualitäts-Gipfeltreffen der Automobilindustrie
03.–04. November 2026
in Berlin



VDA QMC Expertenforum auf der IAA TRANSPORTATION
14.–20. September 2026
in Hannover

Starkes Netzwerk – Starke Stimme



Der Verband der Automobilindustrie (VDA) vereint rund 620 Hersteller und Zulieferer aus der Automobilbranche unter einem Dach. Die Mitglieder entwickeln und produzieren Pkw und Lkw, Software, Anhänger, Aufbauten, Busse, Teile und Zubehör sowie immer neue Mobilitätsangebote.

Wir sind die Interessenvertretung der Automobilindustrie und stehen für eine moderne, zukunftsorientierte multimodale Mobilität auf dem Weg zur Klimaneutralität. Der VDA vertritt die Interessen seiner Mitglieder gegenüber Politik, Medien und gesellschaftlichen Gruppen.

Wir arbeiten für Elektromobilität, klimaneutrale Antriebe, die Umsetzung der Klimaziele, Rohstoffsicherung, Digitalisierung und Vernetzung sowie für German Engineering. Wir setzen uns dabei für einen wettbewerbsfähigen Wirtschafts- und Innovationsstandort Deutschland ein. Unsere Industrie sichert Wohlstand in Deutschland: Mehr als 726.000 Menschen sind direkt in der deutschen Automobilindustrie beschäftigt.

Der VDA ist Veranstalter der größten internationalen Mobilitätsplattform IAA MOBILITY und der IAA TRANSPORTATION, der weltweit wichtigsten Plattform für die Zukunft der Nutzfahrzeugindustrie.

Herausgeber Verband der Automobilindustrie e. V. (VDA)
Behrenstraße 35, 10117 Berlin
www.vda.de

Deutscher Bundestag Lobbyregister-Nr.: R001243
EU-Transparenz-Register-Nr.: 9557 4664 768-90

Copyright Verband der Automobilindustrie e. V. (VDA)

Nachdruck und jede sonstige Form der Vervielfältigung
ist nur mit Angabe der Quelle gestattet

Version April 2026