

# Analysen zur Automobilkonjunktur 2019

Berlin, März 2020





# Editorial

Die Weltwirtschaft hat im abgelaufenen Jahr einen Gang zurückgeschaltet. Vor allem die Produktion im Verarbeitenden Gewerbe ist in den fortgeschritteneren Volkswirtschaften gesunken. Der schwachen Industriekonjunktur stand jedoch robuste Dienstleistungs- und Konsumkonjunktur gegenüber. Insgesamt expandierte das Weltbruttoinlandsprodukt verhaltener als im langjährigen Durchschnitt. Die konjunkturelle Abschwächung hat viele Zentralbanken veranlasst, ihre Geldpolitik expansiver auszurichten. Handelskonflikte und eine anhaltende Diskussion um den Brexit haben die Debatten im Jahr 2019 bestimmt.

Wie entwickelte sich die Automobilkonjunktur? Im Jahr 2019 ging der Pkw-Weltmarkt das zweite Jahr in Folge zurück. Er sank um deutliche 5 Prozent oder 3,9 Mio. Einheiten auf 79,5 Mio. Pkw. Betrachtet man den absoluten Rückgang, so ist es der größte, der jemals verzeichnet wurde. Im Jahr 2008 war zwar die relative Veränderung größer, die absolute jedoch nicht. Hauptsächlich getrieben wurde der Rückgang auf dem Weltmarkt im Jahr 2019 durch die Entwicklung in China. Der chinesische Markt gab um 10 Prozent nach. Hier allein wurden 2,3 Mio. Einheiten weniger abgesetzt als im Vorjahr. Die schwache wirtschaftliche Entwicklung und der Handelskonflikt mit den Vereinigten Staaten trugen dazu bei. Jedoch fehlten die Wachstumsimpulse fast überall. Der US-Markt für Light Vehicles ging von hohem Niveau aus leicht um 0,2 Mio. Light Vehicles zurück. Der Europäische Markt legte um 0,2 Mio. Einheiten zu. Während der russische Markt auf bescheidenem Niveau stagnierte, kam es in Indien zu einem deutlichen Rückgang. Hier spielten verschlechterte Finanzierungsbedingungen eine nicht unwesentliche Rolle. Die Light Vehicle-

Verkäufe in Brasilien hingegen legten zu. Der Erholungsprozess der vergangenen Jahre setzte sich hier fort.

Ein Blick auf die Nutzfahrzeuge: Die Marktentwicklung bei den schweren Nutzfahrzeugen (größer 6 Tonnen) war im Jahr 2019 ebenfalls rückläufig. Der Weltmarkt ging um 2 Prozent zurück. Während der chinesische Markt leicht nachgab, wurden in den Vereinigten Staaten, in Brasilien und in Europa mehr schwere Nutzfahrzeuge abgesetzt. Allerdings setzte in der zweiten Jahreshälfte für die Märkte in Europa und den Vereinigten Staaten eine kräftige zyklische Abkühlung ein. Deutliche Einbrüche gab es in der Türkei und in Indien.

Darüber hinaus stand die Pkw-Produktion in Deutschland im Fokus. Nach dem kräftigen Rückgang im Jahr 2018 ging es im abgelaufenen Jahr noch einmal mit der gleichen Veränderungsrate nach unten. Waren es 2018 Produktionseinschränkungen im Zuge der damaligen Umstellung auf den Prüfzyklus WLTP, so ist die Ursache diesmal vielschichtiger. Erstens kommt dem rückläufigen Weltmarkt eine Rolle zu. Zweitens werden in Deutschland Werke für die Produktion von Elektrofahrzeugen umgerüstet, sodass weniger produziert werden konnte. Und drittens enthält der in Deutschland produzierte Modellmix einen recht geringen Anteil der weltweit beliebten SUVs. Diese produzieren die deutschen Hersteller hauptsächlich außerhalb der Bundesrepublik.

Jetzt haben Sie einen ersten kurzen Überblick. Die detaillierten Berichte finden Sie auf den nachfolgenden Seiten.

Viel Freude bei der Lektüre.



## Neuzulassungen von Kfz weltweit nach Ländern und Regionen

Anzahl in 1.000	Personenkraftwagen <sup>1)</sup>			Nutzfahrzeuge <sup>2)</sup>		
	2018	2019	±% 19/18	2018	2019	±% 19/18
Deutschland	3.436	3.607	5	386	410	6
Ver. Königreich	2.367	2.311	-2	418	431	3
Frankreich	2.173	2.214	2	519	541	4
Italien	1.911	1.916	0	212	215	2
Spanien	1.321	1.258	-5	64	62	-3
Sonstige	3.003	2.997	0	718	723	1
Westeuropa (EU15 & EFTA)	14.211	14.304	1	2.318	2.383	3
Neue EU-Länder (EU12)	1.414	1.502	6	259	259	0
EU28 & EFTA	15.625	15.806	1	2.577	2.642	3
Türkei	486	387	-20	155	105	-33
Russland	1.801	1.760	-2	204	197	-3
Sonstige	82	88	8	14	14	-2
Europa	17.994	18.041	0	2.951	2.958	0
China	23.257	21.070	-9	4.823	4.724	-2
Südkorea	1.559	1.531	-2	254	245	-4
Japan	4.391	4.301	-2	881	894	2
Indien	3.395	2.962	-13	1.005	850	-15
Sonstige	2.368	2.304	-3	1.630	1.511	-7
Asien	34.970	32.168	-8	8.594	8.224	-4
USA	17.214	16.967	-1	488	527	8
Mexiko	1.423	1.316	-7	40	40	1
Kanada	1.988	1.920	-3	53	52	-1
NAFTA	20.624	20.204	-2	580	619	7
Brasilien	2.475	2.666	8	91	122	34
Argentinien	682	372	-45	22	17	-20
Sonstige	977	931	-5	55	57	4
Südamerika	4.134	3.970	-4	168	197	17
Sonstige *)	5.686	5.117	-10	563	523	-7
<b>Welt *)</b>	<b>83.407</b>	<b>79.499</b>	<b>-5</b>	<b>12.855</b>	<b>12.521</b>	<b>-3</b>

\*) z.T. vorläufig oder geschätzt

Quelle: VDA

1) In Nord-, Südamerika, Russland und Australien Light Vehicles

2) In Nord-, Südamerika und Australien Medium/Heavy Trucks und Busse

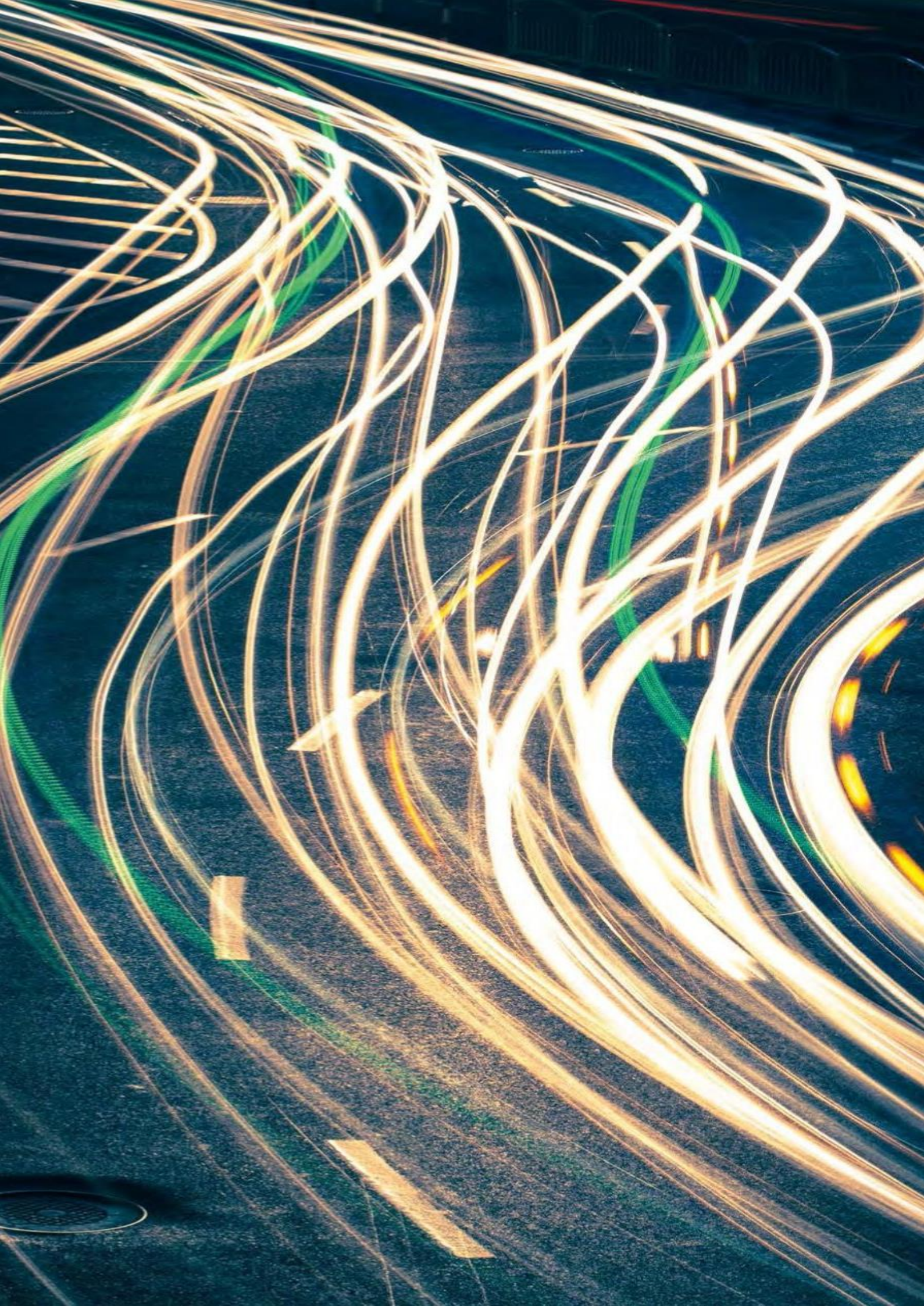
# Inhalt

Editorial	3
Pkw International	6
Europa	8
Asien	13
Amerika	17
Elektromobilität	22
Produktion	24
Nfz International	26
Schwere Nutzfahrzeuge	28
Leichte Nutzfahrzeuge Westeuropa	31
Nationale Märkte	32
Pkw-Markt	34
Schwere Nutzfahrzeuge	37
Leichte Nutzfahrzeuge	38
Anhänger und Busse	39
Mobilitätskosten	40
Deutsche Automobilindustrie	41
Pkw-Inlandsproduktion	43
Pkw-Exporte aus Deutschland	44
Pkw-Auslandsproduktion	47
Umsätze	49
Beschäftigung	51
Arbeitskosten	53
Statistischer Anhang	54
Impressum	67

# Pkw International

Europa dank starkem Jahresendspurt im Plus – China mit zweitem Rückgang in Folge – USA: Erstmals seit 2014 unter 17 Mio. – Indien zeitweise im Krisenmodus – Weltproduktion rückläufig





# Europa

## EU28 & EFTA

Der europäische Pkw-Markt (EU28 & EFTA; ohne Malta) hat das vergangene Jahr mit einer positiven Bilanz abgeschlossen. Rein statistisch war das Jahr 2019 noch immer geprägt von der Einführung des WLTP-Testzyklus zum September 2018. Im Sommer 2018 war es auf den europäischen Pkw-Märkten zu einer regelrechten Zulassungswelle gekommen – die zusätzlich zugelassenen Autos fehlten dann im weiteren Jahresverlauf. Das Jahr 2019 war ein Spiegelbild von 2018: In der ersten Jahreshälfte ging der Absatz um 3 Prozent zurück. Ab Juli konnten die Neuzulassungen dann – unterstützt durch ein niedriges Vorjahresniveau – im Schnitt um 7 Prozent zulegen. Unterm Strich steht damit für den europäischen Automarkt für 2019 ein Plus von 1 Prozent. Von den 30 Ländern konnten 20 das Jahr mit einer positiven Bilanz beenden.

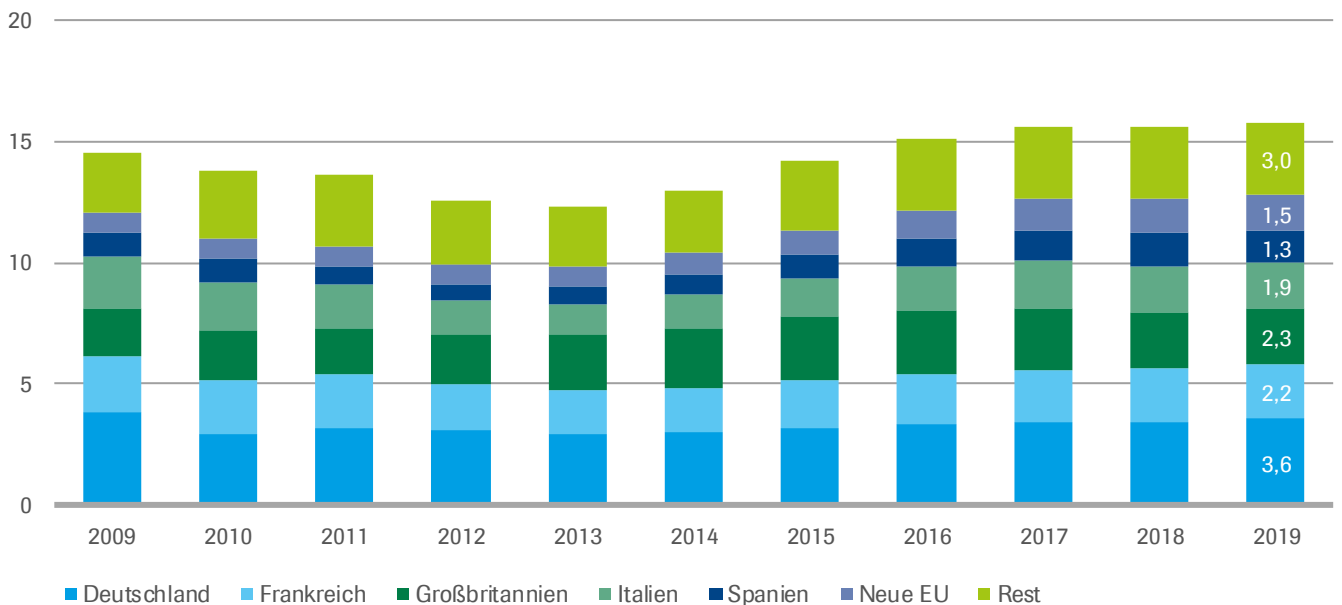
Der europäische Pkw-Markt erreichte 2019 das höchste Absatzniveau seit dem Jahr 2007

Nach wie vor ist die Entwicklung beim Diesel negativ, auch wenn sich die Talfahrt etwas verlangsamt hat: Auf den europäischen Märkten ging der Absatz der Selbstzünder im vergangenen Jahr um 11 Prozent auf 4,9 Mio. Einheiten zurück. Im Vorjahr ging es noch um 18 Prozent abwärts. Der Diesel-Marktanteil lag im Jahr 2019 bei 31,2 Prozent, mehr als vier Prozentpunkte unter dem Vorjahreswert.

### Pkw-Neuzulassungen in Europa (EU28 & EFTA)

Länder und Regionen

Millionen



Quelle: ACEA

Im Vereinigten Königreich ging der Pkw-Absatz zum dritten Mal in Folge zurück

Die **Briten** haben im vergangenen Jahr erneut weniger Autos gekauft als noch im Jahr zuvor. Die Neuzulassungen sanken 2019 um 2 Prozent auf 2,3 Mio. Fahrzeuge. Dies war das niedrigste Verkaufsniveau seit dem Jahr 2013 und bereits der dritte Rückgang in Folge. Insbesondere die Verunsicherung über den Zeitpunkt und die ungewissen Folgen des britischen EU-Austritts sorgte für Gegenwind. So waren es überwiegend Privatkunden, die den Autohäusern fernblieben (-3 Prozent). Geschäftskunden erhöhten ihre Nachfrage hingegen leicht (+1 Prozent). Deutlich geringer war die Nachfrage nach Dieselfahrzeugen. Deren Absatz sank um 22 Prozent und machte nur noch 25,2 Prozent aller Neuzulassungen aus (2018: 31,5 Prozent).

Auf dem **französischen** Pkw-Markt setzte sich 2019 der Aufschwung fort. Mit 2,2 Mio. Neuzulassungen wurden 2 Prozent mehr Fahrzeuge abgesetzt als noch im Vorjahr. Das positive Ergebnis war vor allem einem starken Jahresendspurt zu verdanken, denn zur Jahreshälfte lag der Markt noch mit knapp 2 Prozent im Minus. Das vierte Quartal sorgte dann mit einem Plus von mehr als 12 Prozent für die Trendwende. Trotz wachsendem Gesamtmarkt hatten es Dieselfahrzeuge im vergangenen Jahr schwer. Der Dieselanteil fiel im Jahresverlauf von 39,0 Prozent auf 34,5 Prozent. Im Gegenzug entschieden sich mehr Kunden für einen Benziner. Deren Anteil stieg um mehr als drei Prozentpunkte auf 57,9 Prozent.

Der spanische Pkw-Markt ging erstmals wieder seit 2012 zurück

Nach sechs Jahren der Erholung hat der **spanische** Pkw-Markt im Jahr 2019 eine Verschnaufpause eingelegt. Die Neuzulassungen gingen um 5 Prozent zurück, blieben mit insgesamt 1,3 Mio. Einheiten aber oberhalb des 2017er-Niveaus. Für positive Dynamik sorgten hauptsächlich gewerbliche Kunden, die ihre Nachfrage um 3 Prozent auf 433.700 Einheiten erhöhten. Investitionen in die Fahrzeugflotte geschehen in Spanien oft über Leasingverträge bzw. die Autoverleihbranche, die ihre Nachfrage im vergangenen Jahr mit 238.300 Einheiten nahezu konstant hielt. Private Kunden hingegen blieben den Autohäusern fern. Ihre Neuzulassungen gingen 2019 um 12 Prozent auf 586.300 Einheiten zurück. Im vergangenen Jahr entschieden sich erneut weniger Kunden für einen Selbstzünder. Der Dieselanteil ging um 8 Prozentpunkte auf 27,9 Prozent zurück.

In **Italien** verblieben die Pkw-Neuzulassungen auf Vorjahresniveau. Mit 1,9 Mio. Fahrzeugen blieb der Markt weiterhin unterhalb der 2-Millionen-Marke. Das letzte Mal wurde diese im Jahr 2009 überschritten. Insbesondere Gewerbekunden hielten sich im vergangenen Jahr zurück (-6 Prozent), Privatkunden hielten ihre Nachfrage konstant. Am dynamischsten zeigten sich die Vermieter (+6 Prozent). Im März 2019 traten ein Ökobonus und -malus in Kraft, die beim Autokauf je nach CO<sub>2</sub>-Ausstoß des Fahrzeugs eine Prämie oder eine "Strafzahlung" vorsehen. Das System zeigt jedoch vorerst nur geringe Wirkung, der Elektroanteil lag 2019 bei unter 1 Prozent. Erstmals seit Langem waren in Italien weniger als die Hälfte der Neufahrzeuge Selbstzünder. Der Dieselanteil sank im Jahresverlauf von 51,5 Prozent auf 41,0 Prozent.

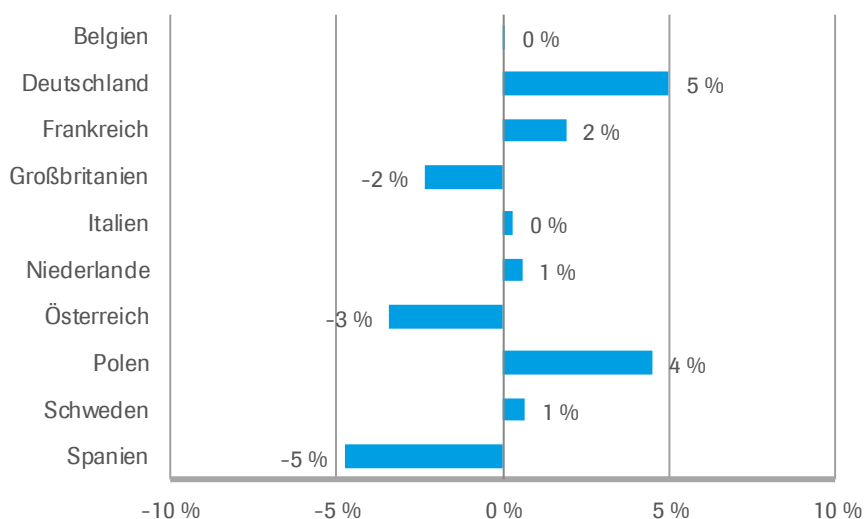
In den **osteuropäischen Ländern** haben sich die Automobilmärkte im Jahr 2019 fast ausnahmslos positiv entwickelt. In den zwölf Ländern, die seit 2004 der Europäischen Union angehören, haben sich die Neuzulassungen im vergangenen Jahr insgesamt um mehr als 6 Prozent erhöht. Erstmals wurde die Marke von 1,5 Millionen überschritten. Damit setzen sie den im Jahr 2014 eingeschlagenen Wachstumskurs weiter fort.

Als größter Einzelmarkt der osteuropäischen Länder konnte Polen mit 555.600 Neuzulassungen ein Plus von mehr als 4 Prozent verbuchen. In der Tschechischen Republik musste der Absatz erneut einen Rückgang hinnehmen. Es wurden 249.900 Pkw neu angemeldet, 4 Prozent weniger als im Vorjahr. In der Slowakei überstiegen die Neuzulassungen mit einem Plus von 4 Prozent erstmals die Marke von 100.000 Fahrzeugen (101.600 Einheiten). Die osteuropäischen Märkte bergen noch gutes Wachstumspotenzial für die kommenden Jahre. Im Schnitt kommen hier 495 Pkw auf 1.000 Einwohner. Zum Vergleich: In den EU15 Ländern beläuft sich die Pkw-Dichte auf 543 Fahrzeuge pro 1.000 Einwohner.

Der Pkw-Absatz in den osteuropäischen EU-Ländern überschritt 2019 erstmals die Marke von 1,5 Millionen Neufahrzeugen

#### Pkw-Neuzulassungen in Europa – Ausgewählte Länder

Veränderung 2019/2018 in Prozent



Quelle: ACEA

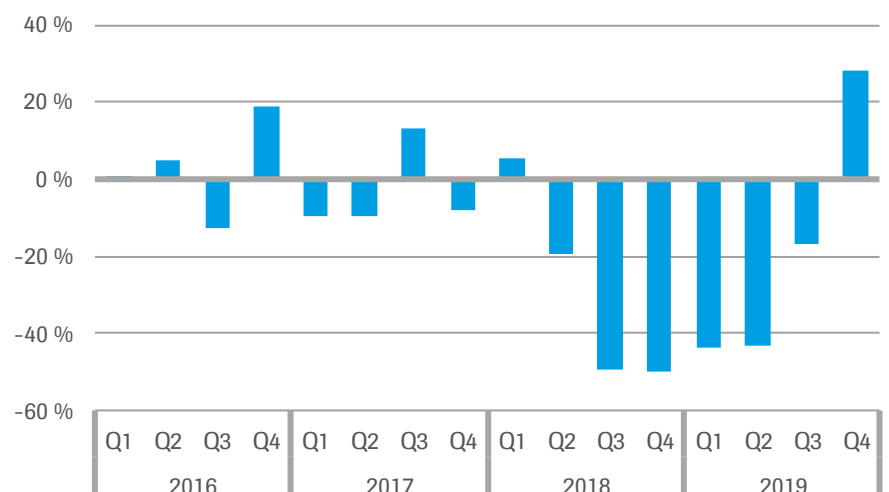
Nach sechs negativen Quartalen ist der türkische Pkw-Markt Ende 2019 erstmals wieder gewachsen

## Türkei

Bereits im dritten Jahr in Folge musste der türkische Pkw-Markt einen Rückgang verzeichnen. Mit einem Minus von 20 Prozent, auf 387.300 Pkw, hat sich der negative Trend im Vergleich zum Vorjahr jedoch verlangsamt. Damals lag der Rückgang bei 33 Prozent. Im vierten Quartal des vergangenen Jahres wurde sogar die Trendwende geschafft und ein Zuwachs von 29 Prozent gegenüber dem Vorjahr ausgewiesen.

Die Entwicklung folgte dabei der gesamtwirtschaftlichen Krise in der Türkei. Bereits 2018 war die Türkei in einen Abwärtsstrudel geraten, infolge dessen internationale Investoren zurückhaltender in türkische Unternehmen investierten. Die schwächelnde türkische Lira verlor im Jahresverlauf 2019 erneut deutlich an Wert. Dies hatte zweierlei Wirkung auf das Automobilgeschäft. Einerseits wirkt sich eine schwächere Währung auf die Preise von Importgütern aus. Zum anderen schwächte es die türkische Wirtschaft und folglich die Kaufkraft der Kunden. Die Zentralbank reagierte mit Leitzinssteigerungen, die zu einer verminderten Kreditvergabe führten. Ab Mitte des Jahres sank die Inflationsrate, was die türkische Zentralbank dazu nutzte den Leitzins zu senken. Das folgende Aufleben der Kreditwirtschaft wirkte sich auch deutlich auf den Automobilmärkten aus.

Pkw-Absatz in der Türkei  
Veränderung ggü. Vorjahr



## Russland

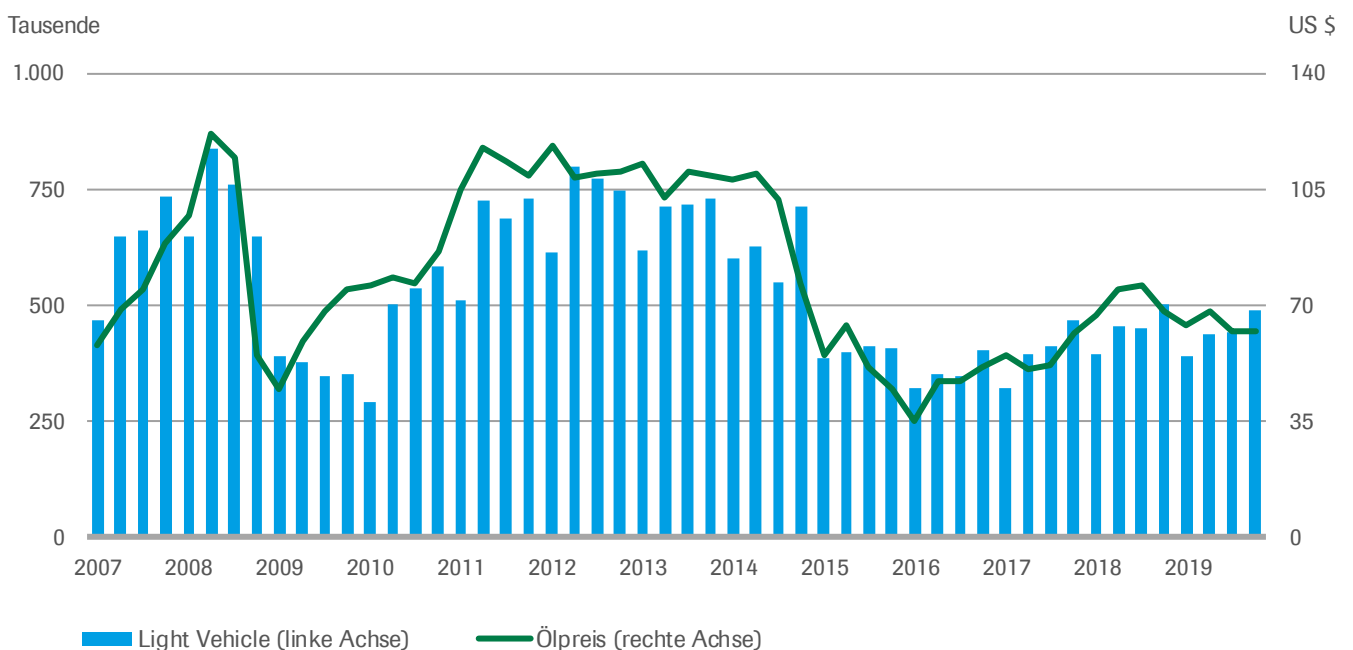
Nach zwei Jahren mit zweistelligem Wachstum ist der russische Light Vehicle Markt 2019 leicht zurückgegangen. Mit 1,8 Mio. verkauften Neufahrzeugen lag das Marktniveau 2 Prozent unter dem Jahresabschluss von 2018. Der Markt zeigte sich über den gesamten Jahresverlauf mit nur sehr geringer Volatilität – nur in 3 Monaten war die Veränderung größer als 5 Prozent gegenüber dem Vorjahr.

Die Erhöhung der Mehrwertsteuer bremste 2019 die Automobilnachfrage

Das gesamtwirtschaftliche Klima in der Russischen Föderation gestaltet sich aktuell wenig dynamisch. Die Wirtschaft wuchs 2019 mit deutlich unter 2 Prozent. Dabei bleiben die Wirtschaftssanktionen ein wichtiger hemmender Faktor. Die schwache Gangart der Weltwirtschaft wirkt sich zudem negativ auf den Ölpreis aus, an dem weite Teile der russischen Einkommen hängen. Stagnierende bzw. rückläufige Realeinkommen ließen die Kaufkraft schwinden. Im Zuge der Erhöhung der Mehrwertsteuer zum Jahreswechsel 2018/2019 um 2 Prozentpunkte auf 20 Prozent stieg die Inflation von rund 2,5 Prozent, die von Mitte 2017 bis Mitte 2018 verzeichnet wurden, auf bis zu 5,3 Prozent an. Die verminderte Kaufkraft wirkte sich auch deutlich auf den Automobilabsatz aus.

### Light-Vehicle-Absatz in Russland und Ölpreis (Brent)

Light Vehicle (linke Achse) und Ölpreis (Brent, USD pro Barrel, rechte Achse); Quartale



# Asien

## China

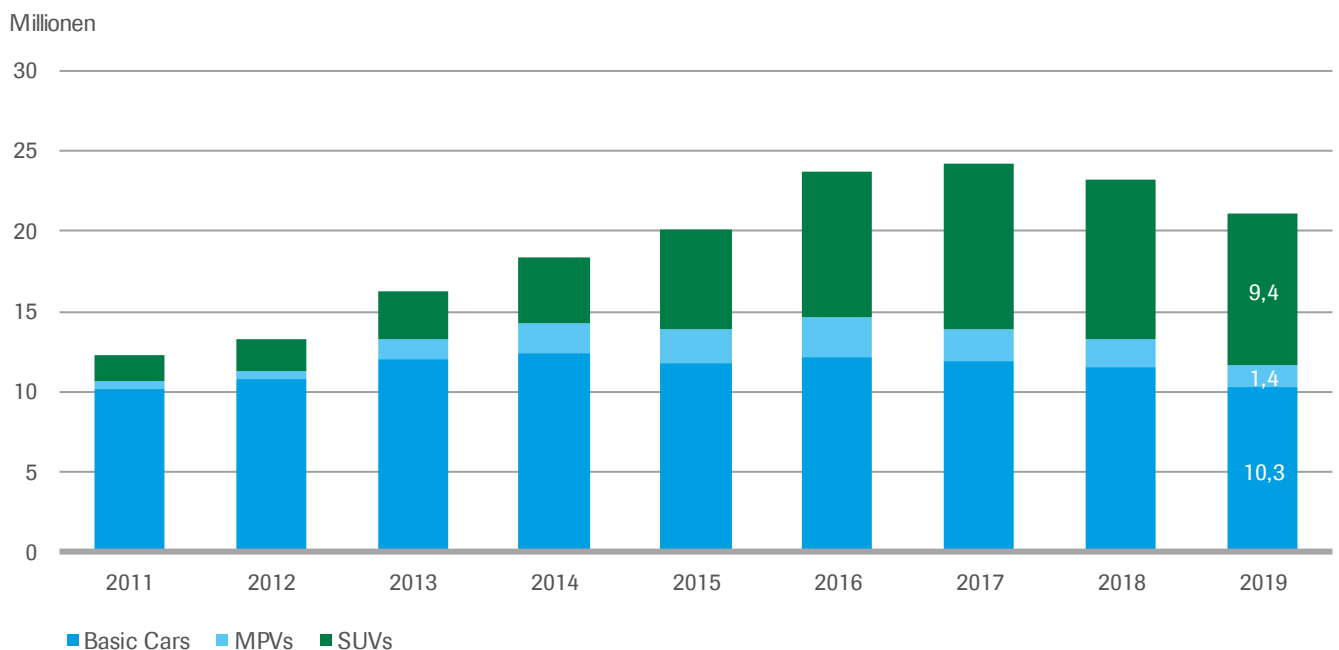
Das Jahr des Schweins hat der Automobilwirtschaft in China kein Glück gebracht: es wurden mit 21,1 Mio. Fahrzeuge rund 2,2 Mio. Autos weniger verkauft als im Vorjahr (-9 Prozent). Damit setzte sich der Abwärtstrend fort. Bereits 2018 ging der Absatz im Reich der Mitte um 4 Prozent zurück – zum ersten Mal seit mehr als zwei Jahrzehnten.

Die Bremsspuren im größten Automarkt der Welt waren vor allem in der ersten Jahreshälfte deutlich. Im ersten Halbjahr sank die Zahl der verkauften Autos im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 14 Prozent. Mit 6,5 Mio. Einheiten war es die absatzschwächste erste Jahreshälfte seit 2015. In der zweiten Jahreshälfte wurden die Minusraten zwar kleiner, es

stehen für das Gesamtjahr dennoch 12 aufeinanderfolgende Rückgänge zu Buche.

Der chinesische Markt hatte mit externen und internen Risiken zu kämpfen. Zu den externen Risiken zählte der Handelsstreit mit den USA. Seit Anfang 2018 überziehen sich die beiden Volkswirtschaften gegenseitig mit Zöllen. Diese Handelsstreitigkeiten sorgten für Unsicherheit unter den chinesischen Verbrauchern und drückten auf deren Kauflaune. Mangels wirksamer sozialer Sicherungssysteme reagiert die Bevölkerung bei wirtschaftlichen Unsicherheiten sehr rasch mit Konsumverzicht, größere Anschaffungen werden vorerst aufgeschoben.

Pkw-Absatz in China  
Segmentstruktur



Zu den internen Risiken zählte 2019 die Umsetzung des chinesischen Emissionsstandards 6. Die eigentlich erst ab Juli 2020 landesweit gültige Abgasnorm wurde bereits im Sommer 2019 in einigen Provinzen umgesetzt, was zu Unsicherheit bei Händlern und Käufern führte. Die Subventionskürzungen für Elektrofahrzeuge zur Jahresmitte haben ebenfalls Bremsspuren im Markt hinterlassen. Bislang ergriffene Maßnahmen, wie beispielsweise die Erhöhung der ausgegebenen Nummernschilder in den Ballungszentren, konnten die Abwärtskräfte nicht ausgleichen.

Die meisten Fahrzeuge wurden in den großen Ballungsräumen an der Ost- und Südostküste des Landes verkauft. Aktuell verfügbare Daten für das Jahr 2018 zeigen: allein auf die Provinz Guangdong im Süden des Landes entfielen 10 Prozent des chinesischen Gesamtmarktes. In Shanghai sowie den benachbarten Provinzen Jiangsu und Zhejiang wurden 2018 insgesamt über 4,0 Mio. Fahrzeuge ausgeliefert. Das größte Wachstumspotenzial liegt allerdings in den mittelgroßen Städten und Provinzen im Hinterland der großen Küstenmetropolen, wo sich die wachsenden Mittelschichten nun

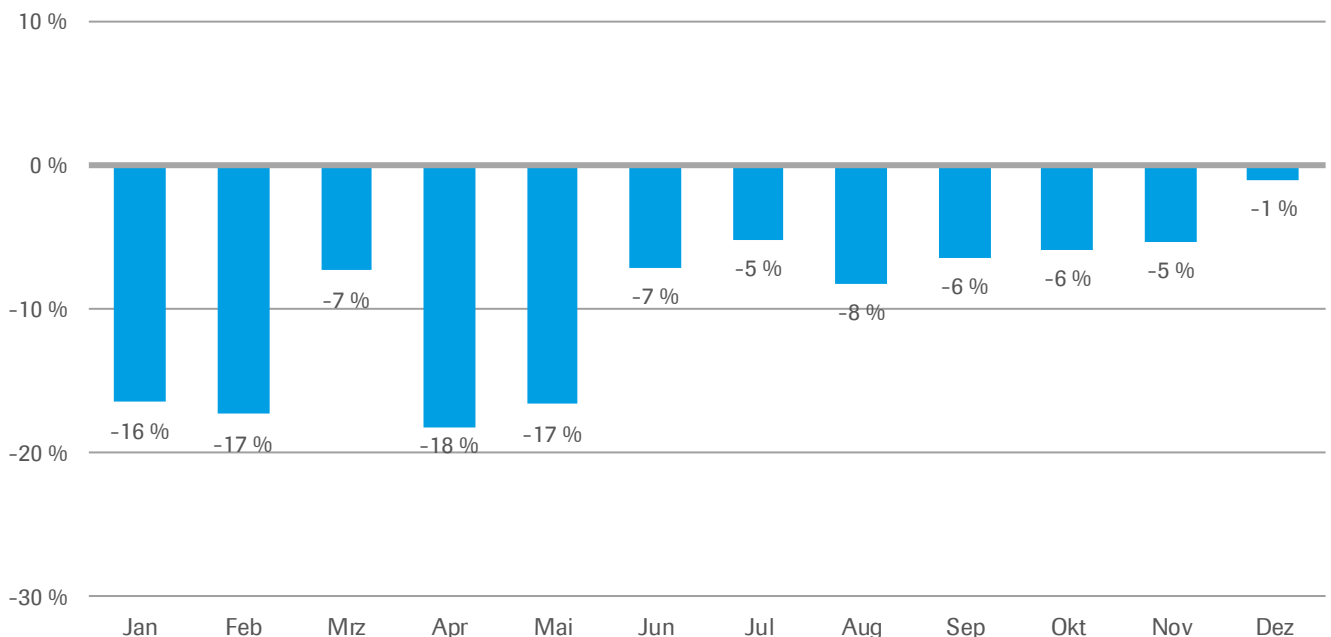
ebenfalls ein eigenes Auto leisten können.

Wenig Bewegung gab es im vergangenen Jahr bei den Fahrzeugsegmenten. Mit einem Minus von 11 Prozent gingen die Verkäufe von Basic Cars nahezu im Gleichschritt zum Gesamtmarkt zurück. Insgesamt 10,3 Mio. Basic Cars wurden im vergangenen Jahr verkauft. Damit bleiben sie – mit einem Anteil von 49 Prozent – das beliebteste Fahrzeugsegment. Der Absatz von SUV, die in den letzten Jahren deutlich in der Gunst der Kunden stiegen, sank um 6 Prozent auf 9,4 Mio. Einheiten. Das Minivan-Segment musste einen deutlichen Rückgang um 20 Prozent auf 1,4 Mio. Einheiten hinnehmen.

Doch auch wenn der chinesische Gesamtmarkt schwächelte – für die deutschen Hersteller lief es vor Ort erfreulich: Im Jahr 2019 konnten die deutschen Konzernmarken ihren Absatz entgegen dem Trend um 2 Prozent auf einen neuen Absatzrekord von 5,2 Mio. Fahrzeugen erhöhen. Insgesamt konnten die deutschen Marken 2019 ihren Pkw-Marktanteil in China von 21,8 auf 24,7 Prozent erhöhen – ein neuer Rekordwert.

### Monatlicher Pkw-Absatz in China 2019

Veränderung ggü. Vorjahr



## Südkorea

Die Entwicklung des südkoreanischen Pkw-Markts verlief in den vergangenen Jahren verhalten. 2019 wurden insgesamt 1,5 Mio. Neufahrzeuge verkauft, 2 Prozent weniger als im Jahr zuvor. Damit schloss der Markt zwei der letzten drei Jahre mit einer negativen Bilanz. Der jährliche Absatz liegt damit wieder auf dem Niveau von 2017. Der Rückgang zeichnete sich bereits in der ersten Jahreshälfte ab. Nach den ersten sechs Monaten lag der Markt mit fast 6 Prozent im Minus. Dank eines starken Jahresendspurts (Q4/19: +5 Prozent) wurde noch etwas Boden gutgemacht, für eine positive Jahresbilanz reichte es dennoch nicht. Insgesamt waren zu Beginn des vergangenen Jahres 18,7 Mio. Pkw in Südkorea registriert, das entspricht 362 Fahrzeugen pro 1.000 Einwohner. Damit bietet der südkoreanische Markt noch Wachstumspotenzial, denn beispielsweise in Japan liegt die Pkw-Dichte mit 490 Pkw pro 1.000 Einwohner deutlich höher.

## Japan

Japans Automobilmarkt hatte 2019 mit einem schwachen Absatzumfeld zu kämpfen. Insbesondere die Erhöhung der Mehrwertsteuer im Oktober von acht auf zehn Prozent bremste den Absatz. Zwar kam es vor der Steuererhöhung zu einigen vorgezogenen Käufen (September: +14 Prozent), das schlechte Schlussquartal (Q4/19: -16%) konnte dadurch jedoch nicht ausgeglichen werden. Mit 4,3 Mio. Neuzulassungen ging der Absatz im Gesamtjahr 2019 um 2 Prozent zurück. Die Verkäufe von sogenannten „Kei-Cars“, Kleinwagen mit weniger als 660cm Hubraum, maximal 3,4 Metern Länge und 1,5 Metern Breite, entwickelten sich mit einem Minus von 1 Prozent nahezu im Gleichschritt zum Gesamtmarkt. Mit 1,5 Mio. Kei-Cars entfiel gut ein Drittel des Gesamtmarktes auf diese Fahrzeugkategorie. Mit der Zulassung als Kei-Car gehen ein Steuerabschlag und die Befreiung vom Nachweis eines Parkplatzes einher.



## Indien

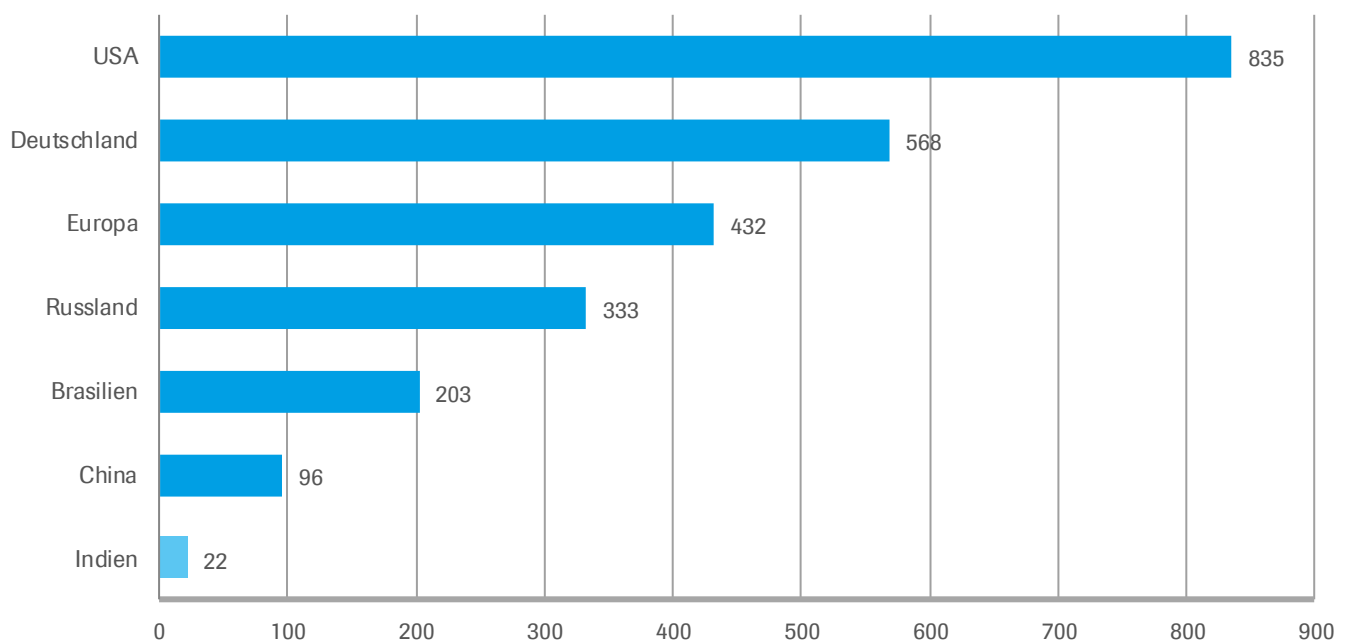
Der indische Pkw-Markt hat im vergangenen Jahr starke Rückschläge hinnehmen müssen. Mit 3,0 Mio. verkauften Pkw lag das Marktvolumen 13 Prozent unter dem Vorjahresniveau. Damit setzte sich 2019 der Abschwung, der in der zweiten Jahreshälfte 2018 begonnen hatte, in verstärkter Intensität fort. Das dritte Quartal wies dabei die negativste Wachstumsdynamik (-29 Prozent) seit mehr als 20 Jahren auf.

Eine Krise im Schattenbanksektor hat 2019 für Finanzierungsengpässe gesorgt.

Die Gründe für die aktuelle Krise sind vielfältig: Zum einen hat sich die Wachstumsdynamik der Gesamtwirtschaft reduziert. Darüber hinaus hat eine Krise im Schattenbankensektor für erhebliche Finanzierungsengpässe gesorgt. Nachdem eine der größten Schattenbanken im September 2018 ins Wanken geraten war, wurde die Kreditvergabe durch die Institute deutlich restriktiver gestaltet. In Indien erhalten viele Konsumenten nur über Schattenbanken Kredite für den Kfz-Kauf. Die indische Zentralbank schätzt, dass rund 20 Prozent aller Kredite in Indien durch den Schattenbankensektor vergeben werden. Bei Krediten für Neufahrzeuge liegt die Quote, nach Zahlen von Capital Economics, sogar bei rund 40 Prozent. Weiterhin sind die Fahrzeugpreise durch die Einführung der Emissionsnorm Bharat Stage VI angezogen. Diese Norm ist ab April 2020 verpflichtend. Auch die Fahrzeughaltungskosten sind erheblich gestiegen. Mittlerweile muss bereits zum Kauf eines Neufahrzeugs ein Versicherungsschutz über drei Jahre erworben werden. Zudem sind auch die monatlichen Versicherungsprämien gestiegen.

### Pkw-Dichte in ausgewählten Ländern / Regionen

Anzahl Pkw pro 1.000 Einwohner



Quelle: VDA

# Amerika

## USA

Der US Light Vehicle Markt hat im vergangenen Jahr ein Volumen von knapp 17 Mio. Einheiten erreicht. Die Verkäufe sanken um gut 1 Prozent. Erstmals seit dem Jahr 2014 wurden mit 16,97 Mio. weniger als 17 Mio. Light Vehicles verkauft. In absoluten Zahlen sind die Verkäufe im Vergleich zu 2018 um ca. eine Viertelmillion Fahrzeuge gesunken. Auch aufgrund des enorm hohen Marktniveaus in den letzten Jahren war mit einer leichten Abwärtsbewegung zu rechnen.

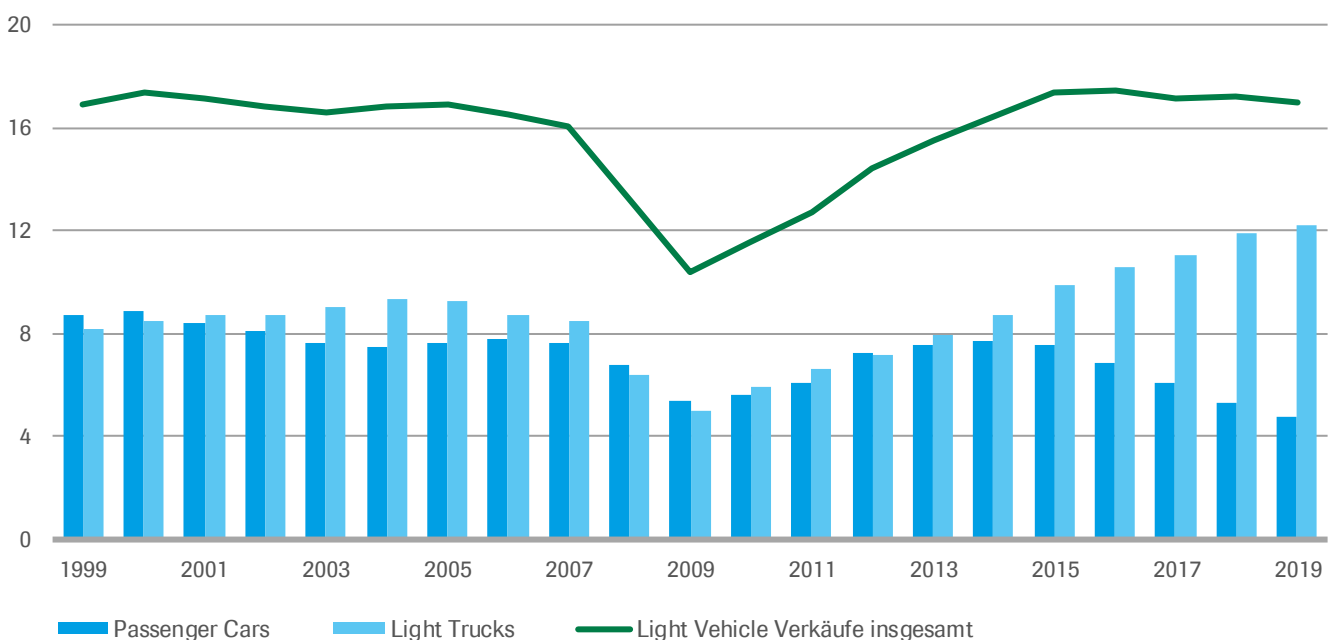
2019 setzte sich auf dem US Light Vehicle Markt der in den letzten Jahren (weltweit) zu beobachtende Trend zu den Light Trucks fort. Die Light Truck-Verkäufe stiegen um knapp 3 Prozent auf mehr als 12,2 Mio. Einheiten, während die Verkäufe von Basic Cars um 11 Prozent gut 4,7 Mio. Fahrzeuge sanken. Damit zählten im vergangenen Jahr 72 Prozent aller verkauften Fahrzeuge zum Light Truck-Segment. Das größte Einzelsegment innerhalb der Light Trucks und der größte

Gewinner der letzten Jahre waren die CUVs (Cross-Utility-Vehicles / Crossover), also jenes Segment, das wir in Deutschland allgemein SUV nennen.

Die CUV-Verkäufe legten 2019 um 4 Prozent auf 6,9 Mio. Einheiten zu. Damit erreichten sie einen Marktanteil von rund 41 Prozent und bildeten erneut das größte Einzelsegment auf dem US-Markt. Die SUVs, im Vergleich zu den CUVs mit größeren Außenmaßen und Offroad-Charakteristika ausgestattet, kamen auf einen Marktanteil von 8 Prozent. Ihre Verkäufe sanken um 4 Prozent auf knapp 1,4 Mio. Einheiten. Der Absatz von Pickup-Trucks erreichte ein Volumen von 3,0 Mio. Fahrzeugen (+6 Prozent) und einen Marktanteil von 18 Prozent. Schließlich wurden in den USA 0,9 Mio. Vans als letztes Teilsegment unter den Light Trucks verkauft (-4 Prozent, Marktanteil: 5 Prozent).

Langfristige Entwicklung der LV-Verkäufe in den USA

In Millionen



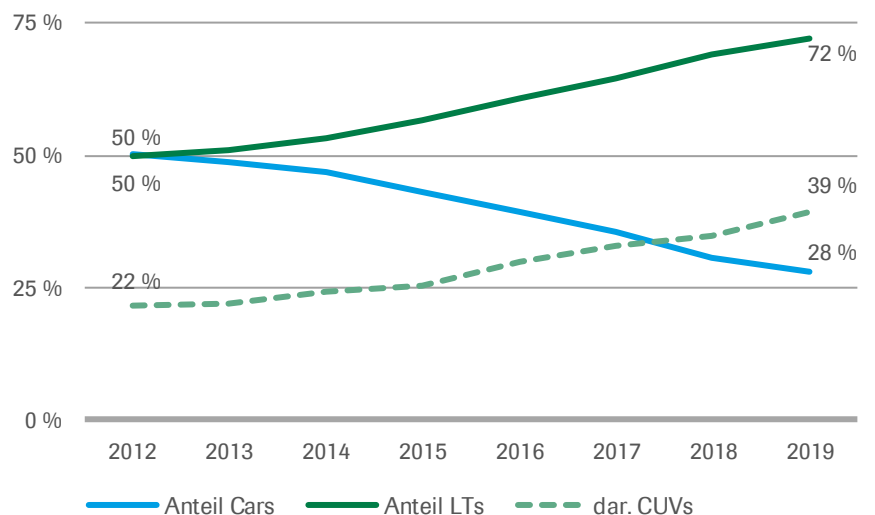
Über die Hälfte der in den USA verkauften Fahrzeuge werden auch vor Ort produziert

Mit 9,0 Mio. Einheiten stammte im vergangenen Jahr noch immer über die Hälfte (53 Prozent) der in den USA verkauften Fahrzeuge aus US-Produktion ( $\pm 0$  Prozent). Dieser Anteil ist deutlich höher als beispielsweise im Produktions- und Export-Hub Deutschland (33 Prozent). Darüber hinaus hatten 2,6 Mio. (+1 Prozent) bzw. 16 Prozent in Mexiko sowie 1,5 Mio. (-9 Prozent) bzw. 9 Prozent in Kanada ihren Ursprung. 3,8 Mio. Einheiten (-5 Prozent) bzw. 22 Prozent liefen im Rest der Welt von den Bändern, die meisten davon in Japan und Südkorea.

Die deutschen Hersteller konnten ihre Fahrzeugverkäufe in den USA im vergangenen Jahr in einem rückläufigen Marktumfeld steigern. Sie verkauften knapp 1,4 Mio. Light Vehicles. Insbesondere im Light Truck-Segment konnten sie mit einem Zuwachs von 11 Prozent auf 0,8 Mio. Fahrzeuge deutlich zulegen. Im schrumpfenden Basic Car-Segment gingen die Verkäufe mit 9 Prozent auf 0,6 Mio. Einheiten nicht ganz so stark zurück wie im Branchenvergleich (-11 Prozent). Folglich stieg ihr Marktanteil 2019 auf 8,1 Prozent (2018: 7,8 Prozent).

#### US-Marktanteile: Cars vs. Light Trucks

Anteile in Prozent



## Mexiko

Der mexikanische Light-Vehicle-Markt verbuchte im Jahr 2019 erneut einen Rückgang. Die Fahrzeugverkäufe gingen im Vergleich zum Vorjahr um 7 Prozent zurück und beliefen sich auf gut 1,3 Mio. Einheiten. Besonders kräftig schrumpfte der Absatz im klassischen Basic Car-Segment mit einem Minus von 12 Prozent 760.000 Fahrzeuge. Besser entwickelten sich die Verkäufe im Light-Truck-Segment mit einer Stabilisierung des Niveaus ( $\pm 0$  Prozent). Es wurden 560.000 Light Trucks verkauft. Damit entfielen im abgelaufenen Jahr 42 Prozent aller Verkäufe auf das Light-Truck-Segment. Trotz des dritten Rückgangs in Folge besitzt der Light-Vehicle-Markt der aufstrebenden Wirtschaftsnation Mexiko in den kommenden Jahren Wachstumspotenzial. Anfang 2018 entfielen auf tausend Einwohner lediglich 253 Fahrzeuge im Bestand.

Die Light-Vehicle-Produktion findet in Mexiko auf einem deutlich höheren Niveau statt – das Land ist mittlerweile eine bedeutende Automobilnation. Ein Beleg hierfür sind u.a. die Werksansiedlungen einiger deutscher OEMs in den letzten Jahren. Im vergangenen Jahr liefen in Mexiko knapp 3,8 Mio. Light Vehicles von den Bändern (-4 Prozent).

## Kanada

Die Light-Vehicle-Markt in Kanada ist 2019 das zweite Jahr in Folge geschrumpft. Der Absatz sank um 3 Prozent auf ein Niveau von 1,9 Mio. Einheiten. Dabei unterschritten die Verkäufe von Basic Cars mit 492.000 Pkw erstmals seit Jahrzehnten die Grenze von einer halben Million Einheiten (-15 Prozent). Demgegenüber stieg der Light Truck-Absatz um 2 Prozent und erreichte einen neuen Höchstwert von 1,4 Mio. Fahrzeugen. Der Anteil von Light Trucks (CUVs, SUVs, Pickups und Vans) am Gesamtmarkt erreichte 71,7 Prozent. Weiterhin erreichte der kanadische Markt für schwere Lkw über 6 Tonnen im Jahr 2019 knapp das Vorjahresniveau – es wurden 52.000 Trucks abgesetzt (-1 Prozent).

Darüber hinaus verzeichnete der Produktionsstandort Kanada auch vor dem Hintergrund von Streiks und drohenden Werkschließungen einen weiteren Rückgang. Die Light Vehicle-Fertigung ging um 5 Prozent auf 1,9 Mio. Einheiten zurück. 2019 lag die Light Vehicle-Produktion damit knapp ein Fünftel unterhalb des Niveaus aus dem letzten Wachstumsjahr 2016.



## Mercosur

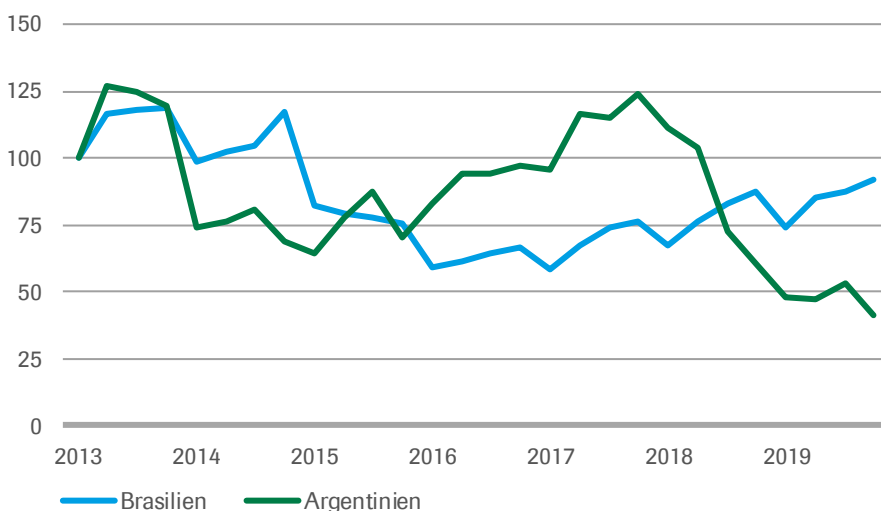
Im Mercosur wurden im vergangenen Jahr gut 3,1 Mio. Neufahrzeuge verkauft, 3 Prozent weniger als im Vorjahr. Der brasilianische Light Vehicle-Markt ist der dominante Markt im Mercosur, mehr als jedes vierte im Mercosur abgesetzte Light Vehicle findet seinen neuen Besitzer in Brasilien. Der zweitgrößte Markt im Mercosur, der argentinische Markt nimmt nur etwa rund 12 Prozent des Gesamtmarktes ein, Uruguay nur knapp über 1 Prozent. Der Light Vehicle-Markt in Paraguay ist im Wesentlichen ein Gebrauchtwagenmarkt.

Mit knapp 2,7 Mio. neuzugelassenen Light Vehicle wuchs der **brasilianische** Markt 2019 um 8 Prozent. Die deutlichsten Wachstumsspitzen im Jahresverlauf wurden im Februar (+25 Prozent) und im Mai (+24 Prozent) verzeichnet. Im Februar lag das deutliche Wachstum an der Terminierung der Karnevalstage im Jahr 2019. Diese fielen mehrheitlich in den März, während sie im Vorjahr noch im Februar lagen. Im Mai machte sich der Streik der Fernkraftfahrer im Jahr 2018 bemerkbar. Damals war der Kfz-Absatz deutlich zurückgegangen, als die Fernkraftfahrer Brasiliens das Land kurzzeitig lahmlegten. Die kräftigen Wachstumsraten in den beiden Monaten waren daher nur statistische Anomalien. Auffällig jedoch: Die Wachstumsdynamik halbierte sich im Jahresverlauf von 11 Prozent im ersten Halbjahr auf lediglich 5 Prozent in der Zweiten. Die Hoffnung, dass sich die Neuzulassungen in Folge der Wahl von Präsident Bolsonaro analog zu den verbesserten Stimmungsindikatoren unter Verbrauchern und Unternehmern auch einen kräftigen Schub erfahren würden, hat sich somit nicht bestätigt.

In Brasilien wurden 2019 insgesamt 2,7 Mio. Light Vehicles verkauft. Im Rekordjahr 2012 waren es 3,6 Mio.

### Absatz von Light Vehicles in Brasilien und Argentinien

Index; 2013 = 100



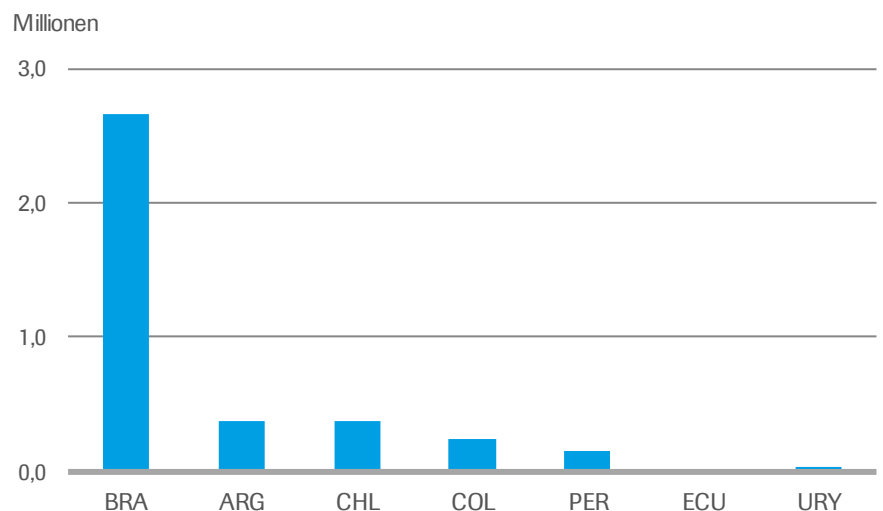
Quelle: ANFAVEA, ADEFA

In Argentinien fielen die Light-Vehicle-Verkäufe 2019 um 45 Prozent. Vor allem im ersten Halbjahr ging es stark bergab.

In **Argentinien** bleibt die Unbeständigkeit beständig. 2019 setzte sich die im Vorjahr begonnene Talfahrt in verschärfter Form fort. Die Verkäufe gingen um 45 Prozent auf 372.000 Light Vehicle zurück. Das Marktniveau lag damit 60 Prozent unter dem im Jahr 2013 erreichten Rekordniveau. Das südamerikanische Land durchlebt abermals eine schwere Wirtschaftskrise, die Mitte 2018 ausbrach und sich über das gesamte Jahr 2019 fortsetzte. Im Zuge der Krise wurde 2019 mit 54 Prozent die höchste Inflationsrate seit 28 Jahren verzeichnet. Im Oktober wurde der konservative Präsident Mauricio Macri aus dem Amt gewählt.

Die Light-Vehicle-Verkäufe brachen vor allem im ersten Halbjahr kräftig, um 56 Prozent, ein. In der zweiten Jahreshälfte betrug der Rückgang jedoch immer noch 29 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Dabei ist zu bedenken, dass die schwachen Vorjahreswerte für ein weniger schlechtes Bild im zweiten Halbjahr 2019 sorgten. Eine Trendwende wurde aber auch zum Jahresende nicht geschafft.

#### Absatz von Light-Vehicles in Südamerika Ausgewählte Länder



Quelle: ANFAVEA, ADEFA, ANAC, Fenalco, AAP, AEADE, Ascona

# Elektromobilität

Europa war vom Wachstum her 2019 der Elektro-Leitmarkt. Die Elektro-Neuzulassungen zogen um 45 Prozent an, in China sank das Wachstum auf 5 Prozent, in den USA stagnierte der Markt. Die Kürzung der Incentives hat in China zu einem deutlichen Rückgang in der zweiten Jahreshälfte geführt. Treiber in Europa waren die Niederlande (+147 Prozent) aufgrund von Pre-Buys wegen der ansteigenden Dienstwagensteuer und Deutschland (+61 Prozent). In Großbritannien verstärkte sich die Trendumkehr (+21 Prozent). Norwegen verzögerte mit einer unterdurchschnittlichen Zuwachsrate von +10 Prozent im Jahresverlauf. Hier setzt nun - der Elektro-Marktanteil beträgt bereits 56 Prozent - eine Sättigung ein. Beim Anteil von Elektro-Pkw am Gesamtmarkt der großen Märkte liegt China mit 5,3 Prozent vor Westeuropa mit 3,8 Prozent und den USA mit 2,0 Prozent.

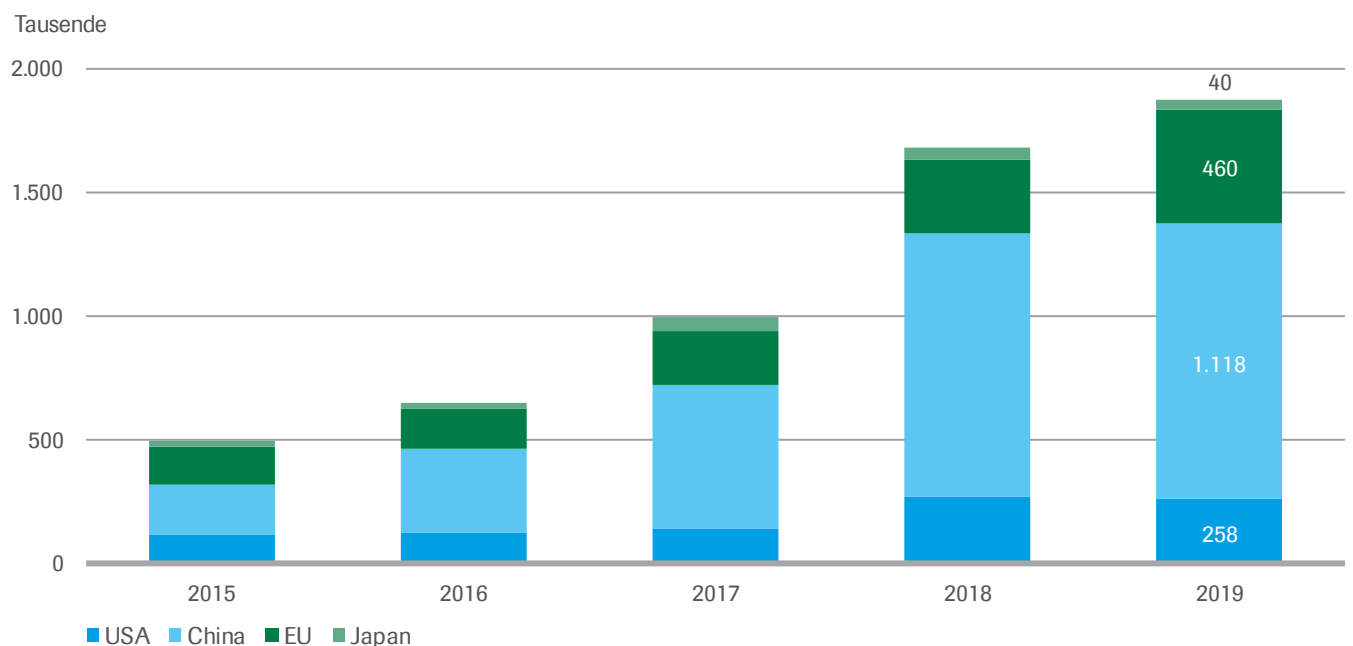
China war auch 2019 der größte Markt für Elektrofahrzeuge. Die höhere Dynamik zeigte aber Europa.

In vielen Ländern haben sich die batterieelektrischen Fahrzeuge (BEV) 2019 positiver als Plug-In Hybride (PHEV) entwickelt. In Europa stiegen die BEV-Neuzulassungen um 89 Prozent während Plug-In Hybride nur um 6 Prozent zulegen konnten. Allerdings starteten die PHEVs in der zweiten Jahreshälfte aufgrund neuer Modelle einen Aufholprozess. Knapp zwei von drei Elektroautos in Westeuropa waren batterieelektrische Pkw.

Wirft man einen Blick auf einzelne europäische Märkte, so fallen recht große Unterschiede auf. Während in den Niederlanden 88 Prozent aller Elektro-Neuzulassungen BEVs sind, sind es in Großbritannien 54 Prozent und in Schweden, wo Reichweite geschätzt wird, nur 39 Prozent. Eine entscheidende Rolle spielt hier neben der geographischen Situation auch die Förderung in den einzelnen Ländern.

## Absatz von Elektro-Pkw in den bedeutendsten Märkten

Batterieelektrische Fahrzeuge (BEV), Plug-In Hybride (PHEV) und Brennstoffzellenfahrzeuge (FC)





In den USA entwickelten sich BEVs und PHEVs in entgegengesetzte Richtungen. Die BEV-Verkäufe von Light Vehicles stiegen um 18 Prozent während die PHEV um 31 Prozent rückläufig waren.

Auch in China schoben BEVs (+11 Prozent) den Markt an, während PHEVs (-13 Prozent) nachgaben; die Schere schließt sich jedoch langsam.

Das einzige Land, wo momentan die Brennstoffzelle eine nennenswerte Rolle spielt, ist Südkorea mit rund 7.700 Neuzulassungen im Gesamtjahr (+82 Prozent).

Den höchsten Durchdringungsgrad in Europa hatte die Pkw-Elektromobilität in Norwegen mit 56 Prozent. Der Wert stagnierte allerdings zuletzt. Auf den Plätzen folgten Island (19 Prozent), die Niederlande (15 Prozent), Schweden (11 Prozent), Finnland (7 Prozent) und Portugal (6 Prozent). Deutschland erreichte 3 Prozent. Geringe Anteile um 1 Prozent lagen noch in den wichtigen südeuropäischen Märkten Italien und Spanien vor.

Die Marktanteile der deutschen Konzernmarken bei Elektro-Pkw waren 2019 rückläufig, stabilisierten sich jedoch gegen Jahresende. In Europa erreichte der Anteil 39 Prozent, vor einem Jahr waren es noch 48 Prozent gewesen. Hier schlug sich die Schwäche des PHEV-Marktes nieder, auf dem

deutsche Hersteller besonders stark vertreten sind. In den USA trug wie im Vorjahr jedes zehnte Elektro-Light Vehicle das Kennzeichen einer deutschen Marke. In Asien ist der deutsche Marktanteil noch relativ niedrig, verdoppelte sich aber in China auf sieben Prozentpunkte.

Das Modellangebot in vielen Märkten wird von deutschen Konzernmarken dominiert. In Deutschland und in Japan entfielen sogar gut 60 Prozent der Modelle auf deutsche Konzerne.

Der Marktanteil der deutschen Hersteller bei Elektro-Pkw war in den USA, Kanada und Japan 2019 etwas höher als bei Pkw insgesamt. In einigen Märkten sind die deutschen Elektro-Marktanteile zuletzt unter den entsprechenden Anteil im Gesamtmarkt gefallen. Neue Modelle sorgen jedoch langsam für Aufwind.

Elektrische Antriebe werden bei den leichten Nfz vor allem im Bereich der Stadtlieferwagen eingesetzt da dort eine hohe Reichweite nicht so im Fokus steht. Vorreiter bei den Neuzulassungen von Nfz unter 3,5 Tonnen ist auch hier Norwegen mit einem Elektroanteil von 5,3 Prozent vor Schweden mit 2,6 Prozent sowie Deutschland (2,2 Prozent) vor Frankreich und China (jeweils 1,7 Prozent). In den USA werden gerade einmal 0,6 Prozent der leichten Nfz elektrisch angetrieben.

# Produktion

In China ging die Pkw-Produktion 2019 zum zweiten Mal in Folge zurück

Im Jahr 2019 verzeichnete die Pkw-Weltproduktion einen Rückgang gegenüber dem Vorjahr um 6 Prozent auf 79,0 Mio. Einheiten. Im Vergleich zur Finanzkrise 2009, als die globale Fertigung sogar um ein Siebtel zurückging, ist das jedoch noch eine verhältnismäßig bescheidene Abnahme. Sie läuft allerdings wie schon die leichte einprozentige Verminderung 2018 gegen den langfristigen Wachstumstrend: Von 2009 bis 2017 war die Produktion im Schnitt um über 5 Prozent pro Jahr gewachsen.

Die Gründe sind vielfältig, zum einen geht gerade eine längere globale ökonomische Wachstumsphase zu Ende, zum anderen gibt es die große Herausforderung durch die neuen alternativen Antriebe, die eine sukzessive, komplette Umstrukturierung der Produktionsabläufe erfordern. Am deutlichsten hat sich indessen letztes Jahr der Abschwung in **China** - das ja in den letzten zehn Jahren der wichtigste Treiber gewesen ist - bemerkbar gemacht. Im weltweit bedeutendsten Produktionsstandort ging die Fertigung letztes Jahr um 9 Prozent auf 21,0 Mio. Pkw zurück. Die Gründe waren eine schwächere Wirtschaftsentwicklung und der Handelsstreit mit den USA.

Von den drei anderen wichtigen asiatischen Automobilnationen konnte **Japan** die Produktion bei 8,5 Mio. Stück ( $\pm 0$  Prozent) halten. **Südkorea** verzeichnete einen leichten Rückgang (-1 Prozent) bei 3,6 Mio. Einheiten. Damit setzte sich die sukzessive rückläufige Entwicklung seit dem Peak Jahr 2011 fort; damals waren noch 4,2 Mio. Pkw von den Montagebändern gelaufen. In **Indien** kam es aufgrund einer schwächelnden Wirtschaft zu einem deutlichen Produktionsrückgang um 11 Prozent auf 3,4 Mio. Pkw.

Der USMCA-Raum wird zunehmend der SUV-Produktionshub der Welt

In **Nordamerika** (USMCA, ehem. NAFTA) liefen mit 16,2 Mio. 4 Prozent weniger Light Vehicles von den Bändern als im Vorjahr. Damit hat sich die leicht sinkende Tendenz seit dem Rekordjahr 2016, als die Produktion noch 17,7 Mio. Fahrzeuge erreicht hatte, weiter fortgesetzt. Inzwischen entfallen 11,8 Mio. bzw. über drei Viertel der im USMCA-Raum produzierten Light Vehicles auf Light Trucks, also SUVs u.ä. Fahrzeuge. Dieser Trend hat sich 2019 weiter fortgesetzt. Während die reine Pkw-Fertigung um 13 Prozent zurückgefahren wurde, konnten die Light Trucks das Level von 2018 halten. Die USMCA ist der SUV-Produktionshub der Welt.

Die Mercosur-Staaten fuhren ihre Light Vehicle letztes Jahr um 3 Prozent auf 3,1 Mio. Einheiten zurück. Während **Brasilien** seine Fertigung leicht um 2 Prozent auf 2,8 Mio. steigerte, gab es in **Argentinien**, das vor dem Staatsbankrott steht, einen drastischen Rückgang um 32 Prozent auf 0,3 Mio. Light Vehicles.

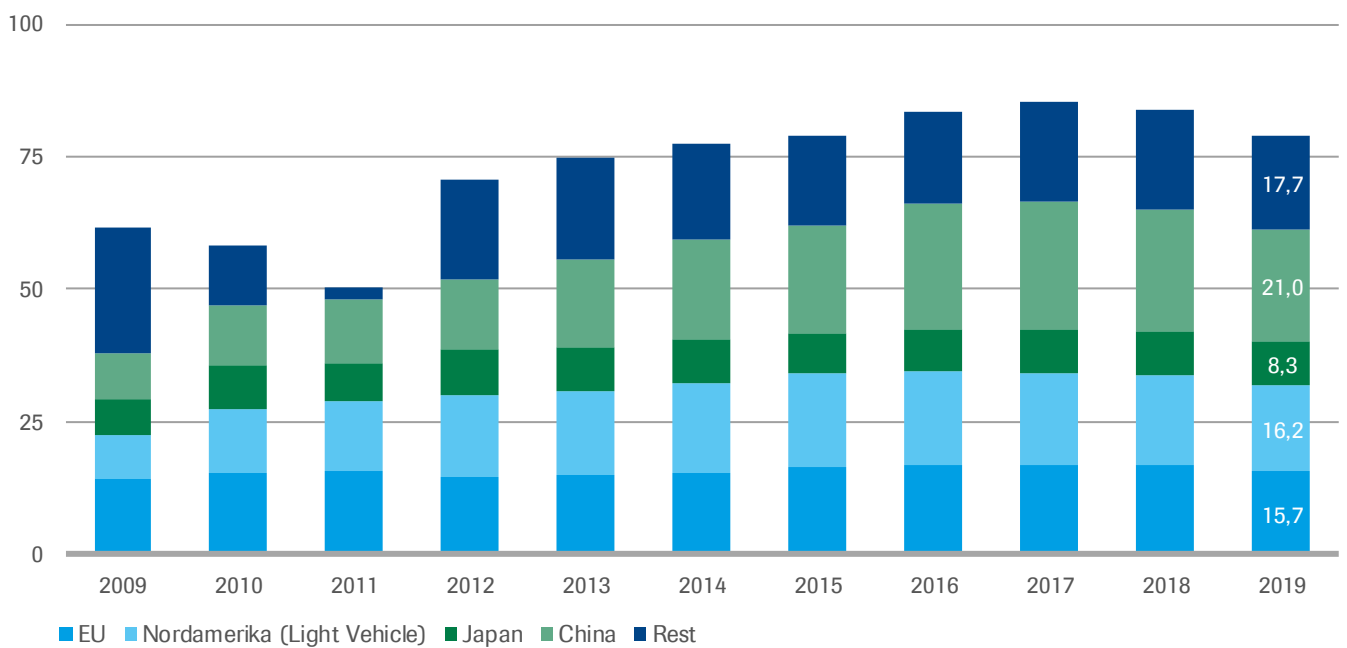
In Europa ging die Produktion 2019 zurück, lag aber weiterhin über dem Durchschnitt der vergangenen acht Jahre

In **Europa** gab die Pkw-Produktion um 5 Prozent auf 18,3 Mio. Einheiten nach, ein immer noch zufriedenstellendes Niveau, das über dem Durchschnitt der letzten acht Jahre liegt.

Hohe Wachstumsraten im Zusammenhang mit neuen attraktiven Modellen im SUV-Segment konnten **Portugal** (+20 Prozent) und **Ungarn** (+14 Prozent) verzeichnen. Deutlich rückläufig war die Produktion im **Vereinigten Königreich** (-14 Prozent), **Italien** (-19 Prozent) und den **Niederlanden** (-18 Prozent).



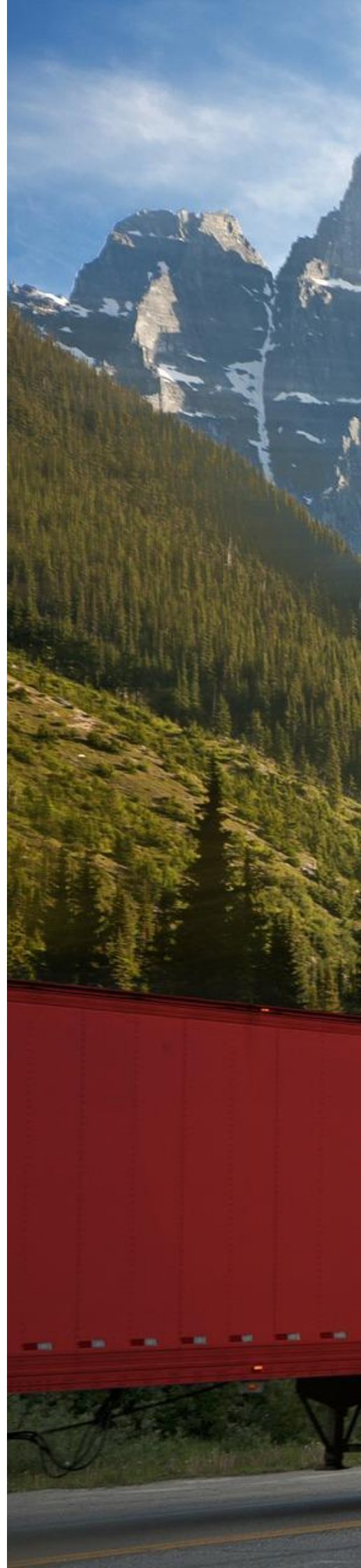
Weltweite Pkw-Produktion nach Regionen  
In Millionen



Quelle: VDA

# Nfz International

USA: Erstmals seit 2006 bei über einer halben Million –  
Westeuropa knackt 300.000er-Marke – China:  
Robuster als erwartet





CARGO



# Schwere Nutzfahrzeuge

## USA

Der US-Truckmarkt legte 2019 in einem starken Umfeld um 8 Prozent auf 527.000 Einheiten zu. Zuletzt wurde das Volumen von einer halben Million Lkw im Jahr 2006 überschritten. Doch deuteten vorlaufende Indikatoren wie die Auftrags-eingänge oder die Lkw-Produktion bereits im Jahresverlauf ein Ende des Beschaffungszyklus bzw. einen zyklischen Abschwung hin. Der Wachstumstrend auf dem Markt hielt im vierten Quartal 2019 nicht mehr an, die Truckverkäufe sanken um 4 Prozent.

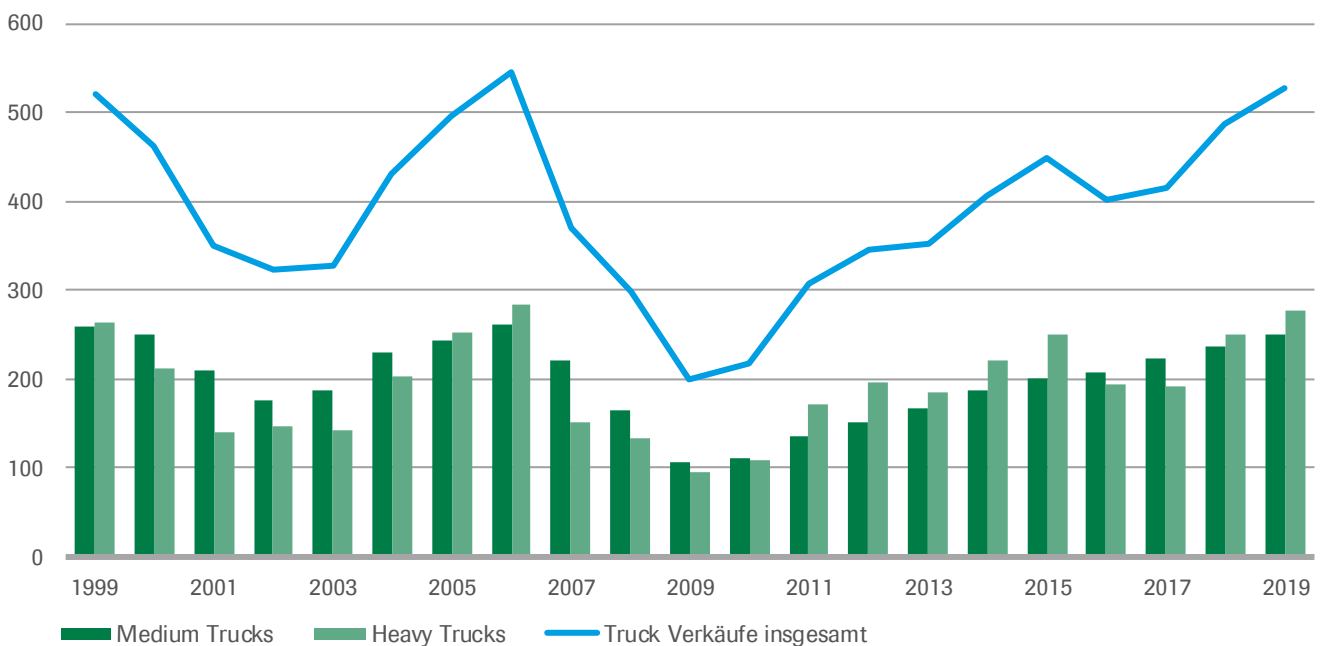
Gegliedert nach Segmenten entwickelten sich die Lkw-Verkäufe in den USA im abgelaufenen Jahr mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten. Das Medium Duty-Segment (Gewichtsklassen 4-7 / 6,3-15 Tonnen) wuchs mit 6 Prozent auf

insgesamt 251.000 nicht so dynamisch wie das Heavy Duty-Segment (Klasse 8 / über 15 Tonnen), dafür jedoch seit dem Jahr 2010 kontinuierlich. Der Medium Duty-Anteil lag damit bei 48 Prozent.

Die Verkäufe im Heavy Duty Segment über 15 Tonnen verbuchten im abgelaufenen Jahr erneut einen enormen Zuwachs. Sie übertrafen das Vorjahresniveau um 10 Prozent und erreichten ein Volumen von 276.000 Fahrzeugen. Dieses Level erreichte der Absatz in diesem Segment zuletzt im Jahr 2006. Damals wurden 284.000 Fahrzeuge abgesetzt. Darüber hinaus war der September 2019 der verkaufstärkste Monat im Class 8-Segment jemals.

Absatz von Medium und Heavy Trucks in den USA

In Tausenden



## China

Das chinesische Lkw-Geschäft verzeichnete 2019 eine robuste Entwicklung. Der Absatz erreichte mit 1,31 Mio. verkauften Fahrzeugen knapp das Vorjahresniveau (-1 Prozent). Nach dem Rekordjahr 2017 und dem ebenfalls starken Jahr 2018 wurden zum dritten Mal in Folge mehr als 1,3 Mio. schwere Lkw ausgeliefert.

Knapp vier von zehn weltweit verkauften Lkw wurden 2019 in China abgesetzt. Dabei sanken die Verkäufe von mittel-schweren Lkw (6 bis 14 Tonnen) um 21 Prozent auf 139.000 Einheiten, während das schwere Segment (über 14 Tonnen) um 2 Prozent auf 1,2 Mio. Einheiten zulegte. Der Heavy Duty-Anteil erreichte damit einen Wert von 89 Prozent (vgl. Deutschland: 74 Prozent, USA: 52 Prozent).

## Indien

Der Lkw-Markt in Indien hat ein sehr schwaches Jahr 2019 hinter sich. Die Absatzzahlen brachen um 30 Prozent auf 260.000 Einheiten ein – in absoluten Zahlen ein Minus von mehr als 112.000 Fahrzeugen. Während sich der Markt zum Jahresbeginn noch moderat entwickelte, fielen die Verkaufszahlen im weiteren Jahresverlauf immer stärker. Im September 2019 gingen sie sogar um 64 Prozent zurück. Hauptgrund für diese enttäuschende Entwicklung war eine Krise im Schattenbanksektor. Ein großer Anteil der Neufahrzeuge wird in Indien über Schattenbanken finanziert. Somit wurde der Zugang zu Krediten erheblich erschwert. Insgesamt hat Indien damit 2019 den Nutzfahrzeug-Weltmarkt ins Minus gezogen.



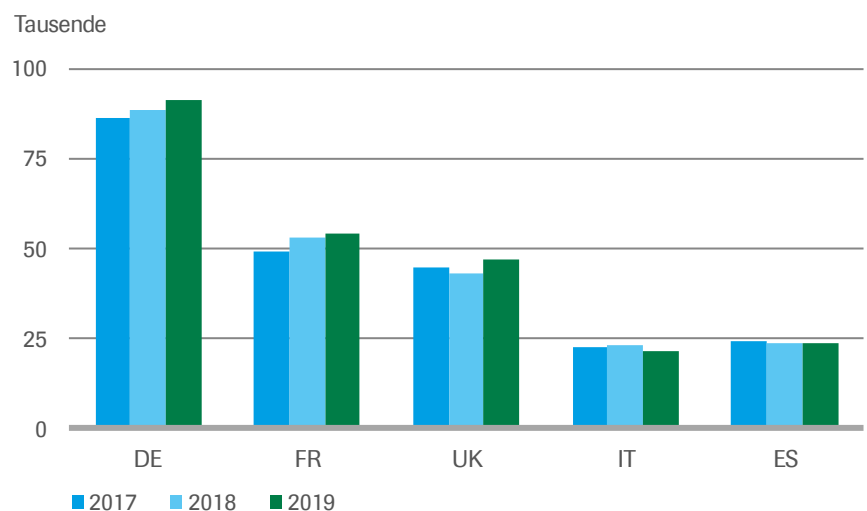
Der westeuropäische Markt für schwere Nutzfahrzeuge erreichte 2019 das höchste Niveau seit dem Jahr 2008

## Westeuropa

In Westeuropa stiegen die Lkw-Neuzulassungen über 6 Tonnen im Jahr 2019 um 3 Prozent. Dies war bereits der fünfte Zuwachs in Folge und der Markt erreichte damit das höchste Volumen seit 2008. Erstmals seit 2008 wurde mit knapp 307.000 Einheiten wieder die 300.000er-Marke überschritten. Die Einführung des Smart-Tachographen am 15. Juni führte zu vorgezogenen Käufen und einem starken Marktzuwachs von 18 Prozent im ersten Halbjahr. Der Absatz entwickelte sich dadurch erwartungsgemäß in der zweiten Jahreshälfte deutlich schwächer (-14 Prozent). Neben dem Vorkaufeffekt war für den Rückgang des Marktes auch der Beginn eines zyklischen Abschwungs ausschlaggebend. Das Absatzniveau 2019 war trotz des starken Jahres jedoch noch immer weit entfernt vom Vorkrisenniveau von über 340.000 Lastkraftwagen aus den Jahren 2006 bis 2008.

Unter den großen Einzelmärkten hat Deutschland das mit Abstand höchste Volumen. Die Neuzulassungen entwickelten sich im vergangenen Jahr weiter positiv und stiegen um 3 Prozent auf gut 91.000 Fahrzeuge. Der Lkw-Absatz in Frankreich hat mit einem Zuwachs von 2 Prozent als einziger westeuropäischer Volumenmarkt wieder zu seinem Vorkrisenniveau von über 50.000 Einheiten zurückgefunden (54.000 Einheiten). Die Neuzulassungen im Vereinigten Königreich zeigten sich im Kontext einer Brexit-Vorratsbildung stark. Der Markt wuchs um 13 Prozent auf knapp 49.000 schwere Nutzfahrzeuge. Die Neuzulassungen in Spanien stiegen um 1 Prozent auf knapp 24.000 Lkw. Demgegenüber konnte der italienische Lastwagenmarkt 2019 keinen Zuwachs verbuchen. Der Absatz sank um 8 Prozent auf 21.000 Einheiten. Die Lkw-Neuzulassungen in den Niederlanden verbuchten ebenfalls einen Rückgang (-3 Prozent). Es wurden 15.000 Fahrzeuge neu zugelassen.

Lkw-Neuzulassungen über 6 t in Westeuropa  
Ausgewählte Länder



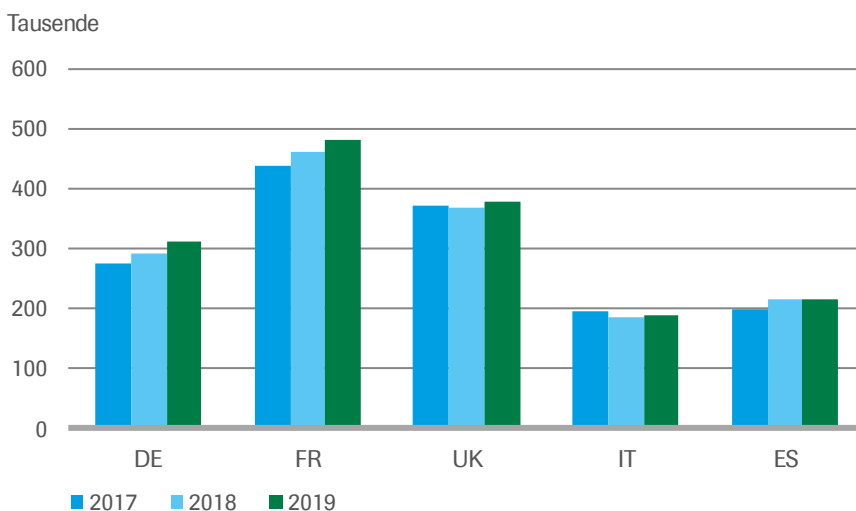
# Leichte Nutzfahrzeuge Westeuropa

Die Neuzulassungen von Nutzfahrzeugen bis 6 Tonnen in Westeuropa legten 2019 das sechste Jahr in Folge zu und erreichten erstmals seit 2007 ein Volumen von mehr als 2 Millionen Einheiten. Im abgelaufenen Jahr wurden 2,03 Mio. Transporter abgesetzt – ein Zuwachs von 2 Prozent und das zweithöchste Volumen jemals. Die Einführung des neuen Testzyklus WLTP im September, die bei den Pkw-Neuzulassungen im Jahr 2018 zu großen Verwerfungen geführt hatte, zog den Markt in den Monaten September bis November ins Minus. Die Auswirkungen waren jedoch deutlich weniger schwerwiegend und die Neuzulassungen legten im Dezember wieder zu. Vor dem Hintergrund des aktuellen Nachfragebooms ist ein Überschreiten der 2 Mio.-Marke und des Rekordniveaus von 2,1 Mio. Einheiten aus dem Jahr 2007 in den kommenden Jahren durchaus realistisch. Die wesentliche Triebfeder für den Niveausprung auf den Transportmarkt in den letzten Jahren ist nach wie vor die dynamische Entwicklung im Online- und Versandhandel und die damit verbundene Notwendigkeit zur Belieferung der Haushalte mit Transportern.

Der Boom beim Online- und Versandhandel bescherte dem Transportermarkt das sechste Wachstumsjahr in Folge

Die Volumenmärkten verbuchten fast durchweg Zuwächse. Der deutsche Markt erreichte 2019 zum sechsten Mal in Folge ein neues Rekordniveau. Es wurden 312.000 leichte Nutzfahrzeuge abgesetzt (+7 Prozent). In Frankreich, dem größten Transportermarkt Westeuropas, stiegen die Neuzulassungen um 4 Prozent und beliefen sich auf 481.000 Fahrzeuge. In Italien legte der Absatz um 3 Prozent auf ca. 190.000 leichte Nutzfahrzeuge zu. Der britische Markt übertraf das Vorjahresniveau mit 376.000 Neuzulassungen um 2 Prozent. Lediglich in Spanien stagnierte der Absatz bei einem Volumen von 216.000 Fahrzeugen.

Neuzulassungen von leichten Nfz (bis 6 t) in Westeuropa  
Ausgewählte Länder



Quelle: VDA

# Nationale Märkte

Pkw-Markt übertrifft die Erwartungen – Schwere  
Nutzfahrzeuge mit bestem Jahr seit 2008 – Transporter:  
Sechstes Rekordjahr in Folge





# Pkw-Markt

Die Jahresbilanz auf dem deutschen Pkw-Markt fällt positiv aus: Mit 3,6 Mio. Neuzulassungen lag das Marktniveau 5 Prozent über dem Vorjahresniveau. Nur im Jahr 2009, als der Absatz mit der Abwrackprämie deutlich angeregt wurde, war das Absatzniveau mit 3,8 Mio. Neufahrzeugen höher. Dabei waren die erste und die zweite Jahreshälfte stark unterschiedlich. In der ersten Jahreshälfte war die Wachstumsdynamik nur sehr gering (+1 Prozent). Dabei ist jedoch zu bedenken, dass der Absatz in der ersten Jahreshälfte 2018 angetrieben durch die WLTP-Einführung ebenfalls sehr hoch war. In der zweiten Jahreshälfte zog die Wachstumsdynamik deutlich an (+10 Prozent). Zum einen war das Vergleichsniveau niedrig, nachdem in die Neuzulassungen in der zweiten Jahreshälfte 2018 deutlich zurückgegangen waren. Weiterhin kam es zum Jahresende 2019 im Zusammenhang mit der neuen CO<sub>2</sub>-Regulierung für das Jahr 2020 zu einem leichten Vorzugseffekt.

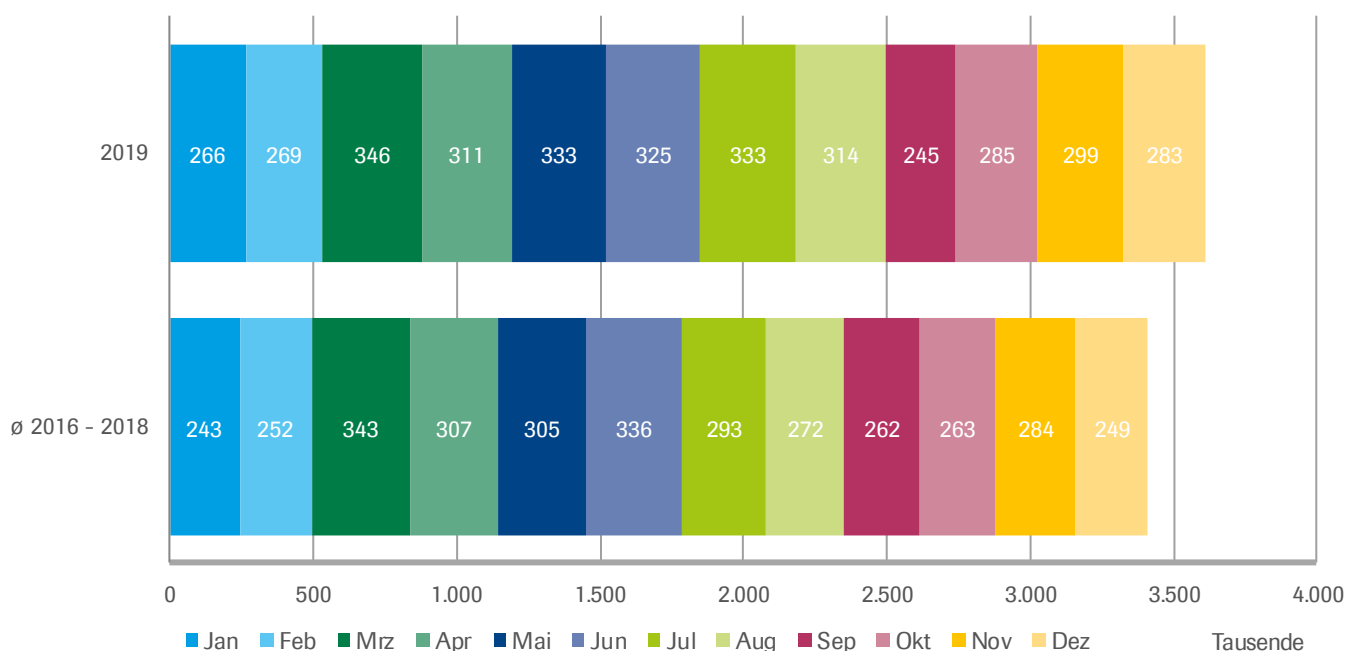
Der deutsche Pkw-Markt schließt 2019 mit dem höchsten Zulassungsvolumen in diesem Jahrzehnt ab

## Haltergruppen

Eine merkbare Veränderung war beim Verhältnis von privaten und gewerblichen Zulassungen zu beobachten. Während die Neuzulassungen der privaten Halter auf Vorjahresniveau verblieben, stiegen die Neuzulassungen gewerblicher Halter um 8 Prozent an. Dabei war vor allem im vierten Quartal ein deutlicher Schub bei gewerblichen Haltern zu beobachten (+20 Prozent).

### Pkw-Neuzulassungen

Jahresbasis



Quelle: KBA

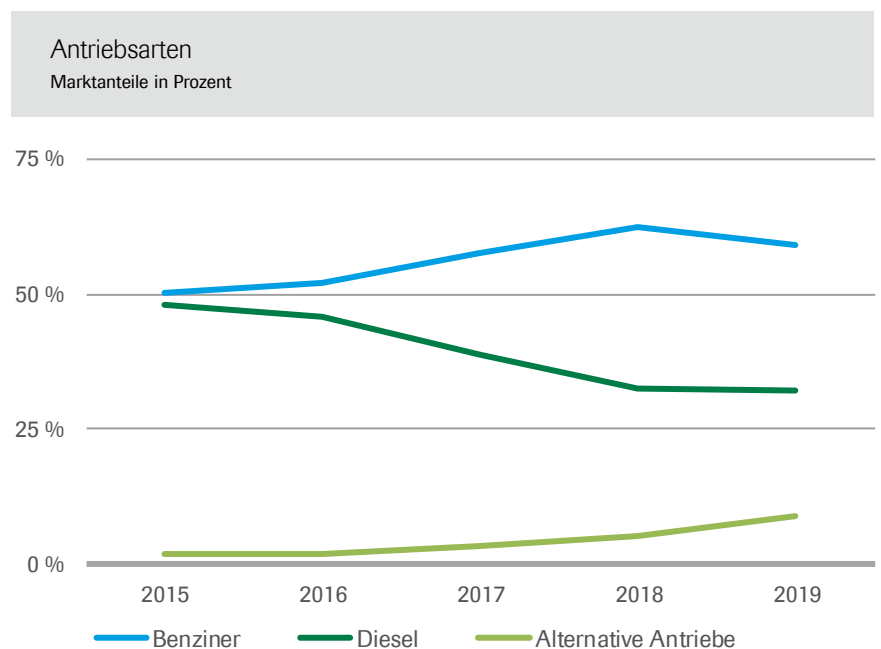
Dies ist auch auf den Vorzugseffekt durch die CO<sub>2</sub>-Regulierung zurückzuführen. Unter den gewerblichen Neuzulassungen stachen 2019 insbesondere Vermieter (+9 Prozent) und Firmenwagen (+11 Prozent) heraus. Einen positiven Effekt zeigte hier die 2019 veränderte Firmenwagenbesteuerung, die die Attraktivität dieser Halterform verbessert hat. Der Marktanteil von Vermietern (11,4 Prozent) und Firmenwagen (34,6 Prozent) stiegen jeweils auf ein neues Rekordniveau.

## Antriebsarten

Der Anteil der Fahrzeuge mit Elektroantrieb (BEV, PHEV und FC) stieg 2019 auf 3,0 Prozent

Im vergangenen Jahr legten die alternativen Antriebe die stärkste Dynamik an den Tag. Dabei zeigten sich auch rein elektrisch angetriebene Pkw (BEV), Plug-In Hybride (PHEV) und Fahrzeuge mit Brennstoffzelle (FC) stark (+61 Prozent bzw. 41.000 Fahrzeuge). Ihre Neuzulassungen zogen über den Jahresverlauf immer stärker an (Q1: +33 Prozent; Q2: +48 Prozent; Q3: +65 Prozent; Q4: +97 Prozent). Ihr Marktanteil waren 2019 mit 3,0 Prozent an den gesamten Neuzulassungen aber weiter gering.

Stabilisieren konnte sich der Absatz von Diesel-Pkw. Zwar ging ihr Anteil leicht auf nun 32,0 Prozent (Vorjahr: 32,3 Prozent) zurück, absolut stiegen die Dieselneuzulassungen allerdings um fast 4 Prozent auf rund 1,2 Mio. Pkw. Neufahrzeuge mit Otto-Motor wurden so oft registriert wie im Vorjahr. Ihr Marktanteil sank dadurch um gut 3 Prozentpunkte.



## Herstellerländer

Die Fahrzeuge deutscher Konzernmarken sind auch weiterhin sehr gefragt. Im vergangenen Jahr lag ihr Marktanteil bei 70,3 Prozent. Absolut wurden 2,5 Mio. Neufahrzeuge mit „deutschem Logo“ angemeldet.

Hinter den deutschen Marken erfreuten sich Japaner der größten Nachfrage. Im vergangenen Jahr wurden 313.800 Pkw von japanischen Marken verkauft. Dies waren jedoch 2 Prozent weniger als noch 2018. Ihr Marktanteil stieg leicht auf 8,7 Prozent. Leicht steigende Neuzulassungszahlen konnten bei französischen Herstellern beobachtet werden. Sie steigerten ihren Absatz um rund 16.000 Pkw (+5 Prozent) und hielten damit ihren Marktanteil von 9,6 Prozent. Positiv entwickeln sich weiterhin koreanische Fabrikate. Sie überschritten erstmals ein Niveau von 200.000 Einheiten. Mit 202.000 Pkw lag ihr Zuwachs bei gut 10 Prozent. Ihr Marktanteil stieg auf 5,6 Prozent. Ebenfalls ein kräftiges Plus konnten italienische Marken verbuchen. Rund 6.000 Pkw mehr mit italienischem Markenemblem wurden 2019 zugelassen als noch 2018. Der Marktanteil italienischer Marken stieg um 0,1 Prozentpunkte auf 2,7 Prozent.

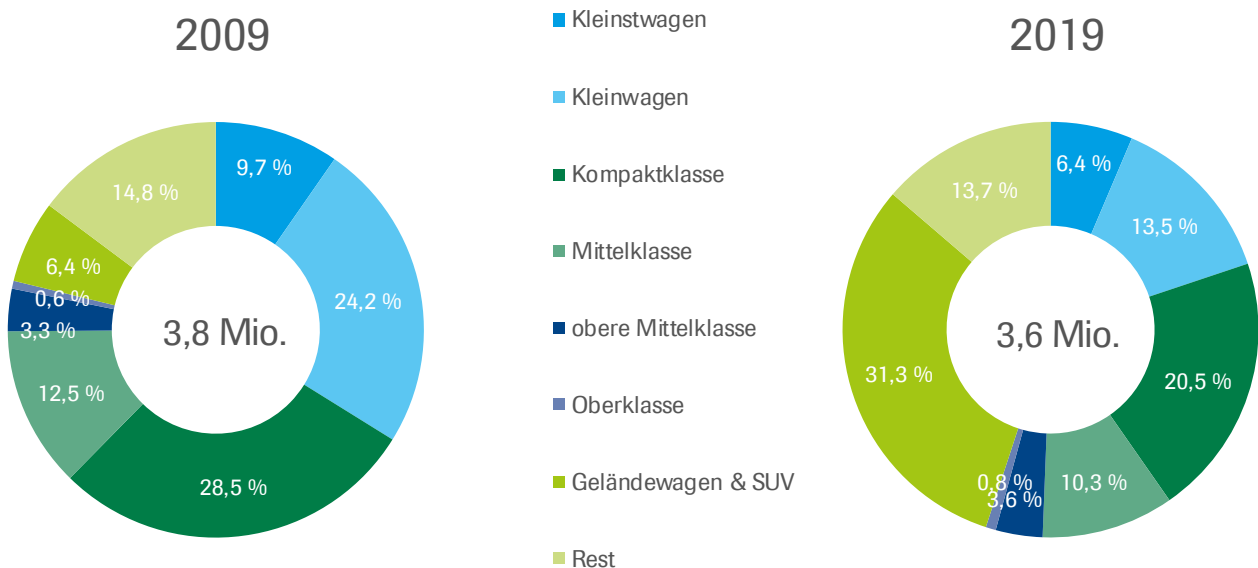
## Fahrzeugsegmente

Das dominierende Segment unter den Pkw-Neuzulassungen waren auch im vergangenen Jahr die SUV bzw. Geländewagen. Sie erreichten mit 1,1 Mio. neu zugelassenen Pkw (+21 Prozent) erstmals ein Niveau über der 1 Mio. Grenze. Ihr Marktanteil stieg somit auf 31,3 Prozent. Zudem waren sie das einzige Volumensegment, dass im vergangenen Jahr ein Wachstum verzeichnen konnte.

Hinter den SUV bzw. Geländewagen waren Fahrzeuge der Kompaktklasse mit einem Anteil von 20 Prozent das zweitbeliebteste Segment.

### Neuzulassungen nach Segmenten

Anteile in Prozent



# Schwere Nutzfahrzeuge

In Deutschland wurden im Jahr 2019 insgesamt 91.400 schwere Nutzfahrzeuge über 6 Tonnen neu zugelassen. Der Markt legte damit im Vergleich zu Vorjahr um gut 3 Prozent bzw. 3.000 Einheiten zu. Dies ist das höchste Absatzvolumen seit dem Jahr 2008 als in Deutschland 98.200 schwere Lkw zugelassen wurden.

Dabei entwickelten sich die Neuzulassungen in den beiden Halbjahren 2019 gegensätzlich. Im ersten Halbjahr stand ein Zuwachs von 21 Prozent zu Buche. Der wesentliche Grund für dieses starke Wachstum war die Einführung des Smart-Tachograph im Juni, die zu vorgezogenen Käufen führte. Das Fehlen dieser Käufe in den darauf folgenden Monaten war einer von zwei Gründen für den Rückgang von 14 Prozent im zweiten Halbjahr. Hinzu kam das Einsetzen eines zyklischen Abschwungs auf dem deutschen Lkw-Markt.

Gegliedert nach Gewichtsklassen zeigten sich einheitlichere Entwicklungen. Der Absatz im mittelschweren Segment zwischen 6 und 16 Tonnen übertraf mit 23.400 Einheiten das Niveau des Vorjahres um 8 Prozent. Das Segment über 16 Tonnen verzeichnete einen Zuwachs von 2 Prozent – es wurden 68.000 Fahrzeuge zugelassen.

Die wesentliche Triebfeder dieser insgesamt erfreulichen Marktentwicklung war die, wenngleich zuletzt nachlassende, aber dennoch robuste gesamtwirtschaftliche Entwicklung in Deutschland.

An der Zapfsäule mussten die Lkw-Fahrer im vergangenen Jahr nicht mehr ganz so tief in die Tasche greifen. Im Jahresmittel kostete ein Liter Diesel mit 1,26 Euro gut 2 Cent weniger als im Vorjahr.



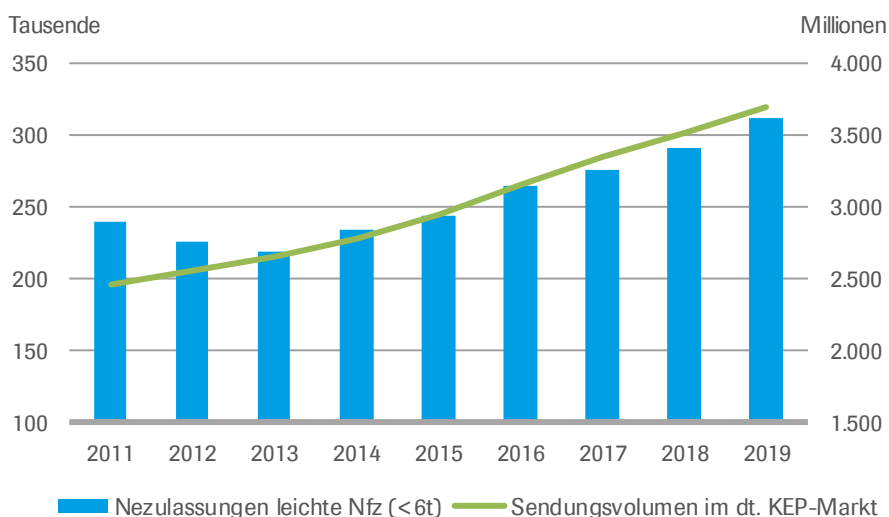
# Leichte Nutzfahrzeuge

Der deutsche Transportermarkt erreichte 2019 das sechste Jahr in Folge ein neues Rekordniveau. Im vergangenen Jahr wurde mit 311.900 leichten Nutzfahrzeuge bis 6 Tonnen erstmals die 300.000er-Marke überschritten (+7 Prozent).

Der deutsche Transportermarkt überschritt 2019 erstmals die Marke von 300.000 Neuzulassungen

Die WLTP-Einführung im September führte – insbesondere im Vergleich zu den europäischen Pkw-Märkten 2018 – zu keinen großen Verzerrungen bei den Neuzulassungen. Befeuert wurde der Markt weiter vom starken Wachstum des Online- bzw. Versandhandels und dem damit verbundenen Bedarf an Transportern für die Belieferung der Haushalte. Die wachsende Bevölkerung in den Städten und das zunehmende Angebot der Onlinehops mit unmittelbarer Belieferung steigerten die Nachfrage nach KEP-Dienstleistungen und mithin auch ihren Transporterbedarf. Auf den Märkten für Kurier, Express und Paket (KEP)-Dienstleistungen stiegen die Transportmengen. Für das Jahr 2019 rechnet der KEP-Branchenverband BIEK mit einer Zunahme der KEP-Sendungsvolumina um knapp 5 Prozent. Dies entspricht einem Sendungsvolumen von 3,7 Mrd. Einheiten.

Transporterabsatz und Sendungsvolumen für Kurier-, Express- & Paketdienste  
Neuzulassungen leichter Nfz (<6 t; linke Achse) und KEP-Sendungsvolumen (rechte Achse)



Quelle: KBA, BIEK

# Anhänger und Busse

## Busse

Letztes Jahr konnte mit 5.600 Neuzulassungen von Bussen über 8 Tonnen Gesamtgewicht das hohe Niveau des Vorjahres gehalten werden. Der Bus-Markt ist damit seit 2012 um 30 Prozent gewachsen. Ein wichtiger Treiber hierbei war die Fernbusliberalisierung im Jahre 2013. Die in den letzten Jahren ansteigenden Passagierzahlen haben sich 2019 auf dem Niveau des Vorjahres eingeepegelt. In den nächsten Jahren dürften vor allem die Stadtbusse für zusätzliche Dynamik sorgen. Die strengen Stickoxidvorgaben machen es nötig, im öffentlichen Personennahverkehr verstärkt Batteriebusse und Plug-In-Hybridbusse einzusetzen. Hierfür sind allein 300 Mio. Euro öffentliche Mittel bis 2022 vorgesehen.

## Anhänger

In Deutschland wurden im Jahr 2019 deutlich über 300.000 Anhänger neu zugelassen. Mit 317.900 gezogenen Einheiten erreichte der deutsche Anhängermarkt zum dritten Mal in Folge einen Absatzrekord. Gegenüber 2018 legte die Nachfrage mit einem Plus von 10.900 Anhängern nochmals klar zu. Darunter sanken die Neuzulassungen von Sattelanhängern jedoch zum ersten Mal seit 2013 (-6 Prozent). Mit 38.300 Einheiten erreichte der deutsche Aufliegermarkt noch immer ein hohes Niveau.



# Mobilitätskosten

Das vergangene Jahr stand unter dem Zeichen von geringen Preissteigerungen in Deutschland und Europa. Die Inflationsrate im Euroraum liegt weiterhin bei deutlich unter zwei Prozent – und damit weit entfernt vom Zielwert der Europäischen Zentralbank. Vor allem im Herbst gaben die Energiepreise nach, sodass die Inflationsrate teilweise die 1-Prozent-Marke unterschritt.

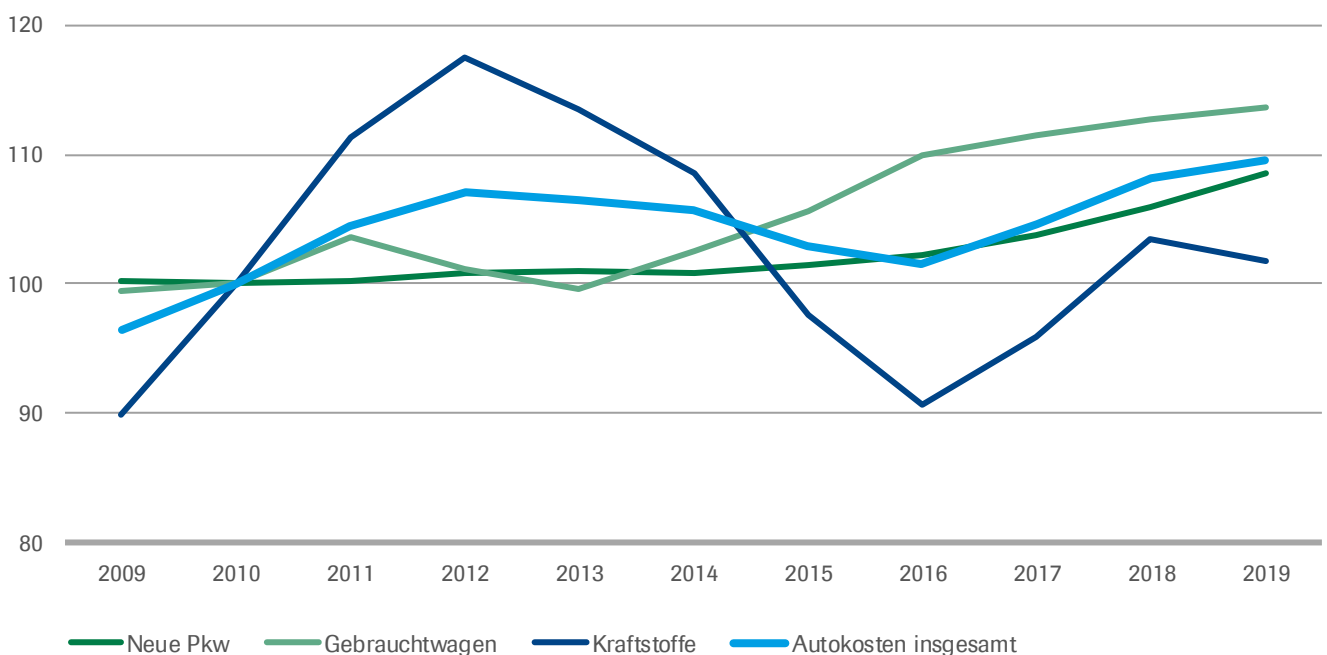
Diese Preisdynamik schlug sich auch in den Mobilitätskosten nieder. Der Autokostenindex misst die Preisentwicklung der unterschiedlichen Kostenkomponenten des Autofahrers. Enthalten sind darin neben den Anschaffungskosten eines Pkw auch die Kosten für Kraftstoff, Ersatzteile und Versicherung. Damit ist es möglich, die Entwicklung der Mobilitätskosten gut nachzuzeichnen.

Nach Angaben des Statistischen Bundesamts ist der Autokostenindex im Jahresdurchschnitt 2019 gegenüber dem Vorjahr um mehr als 1 Prozent gestiegen. Das war bereits der dritte Anstieg in Folge. Dabei haben die Anschaffungskosten zugelegt – um mehr als 2 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Seit 2007 waren die Anschaffungskosten für Pkw nicht mehr so deutlich gestiegen. Dabei verteuerten sich Neufahrzeuge (+2 Prozent) etwas stärker als gebrauchte Pkw (+1 Prozent). Die Preise für Reparaturen und Inspektionen verteuerten sich ebenfalls (+5 Prozent). Tiefer in die Tasche musste auch für die Kfz-Versicherung gegriffen werden: der entsprechende Index erhöhte sich um fast 4 Prozent. Bei den Kraftstoffen kam es – erstmals seit 2016 wieder – zu Entlastungen. Im Durchschnitt verbilligte sich Benzin und Diesel im Vergleich zu 2018 um knapp 2 Prozent.

Bei den Kraftstoffen kam es – erstmals seit 2016 – zu preislichen Entlastungen

## Entwicklung der Mobilitätskosten

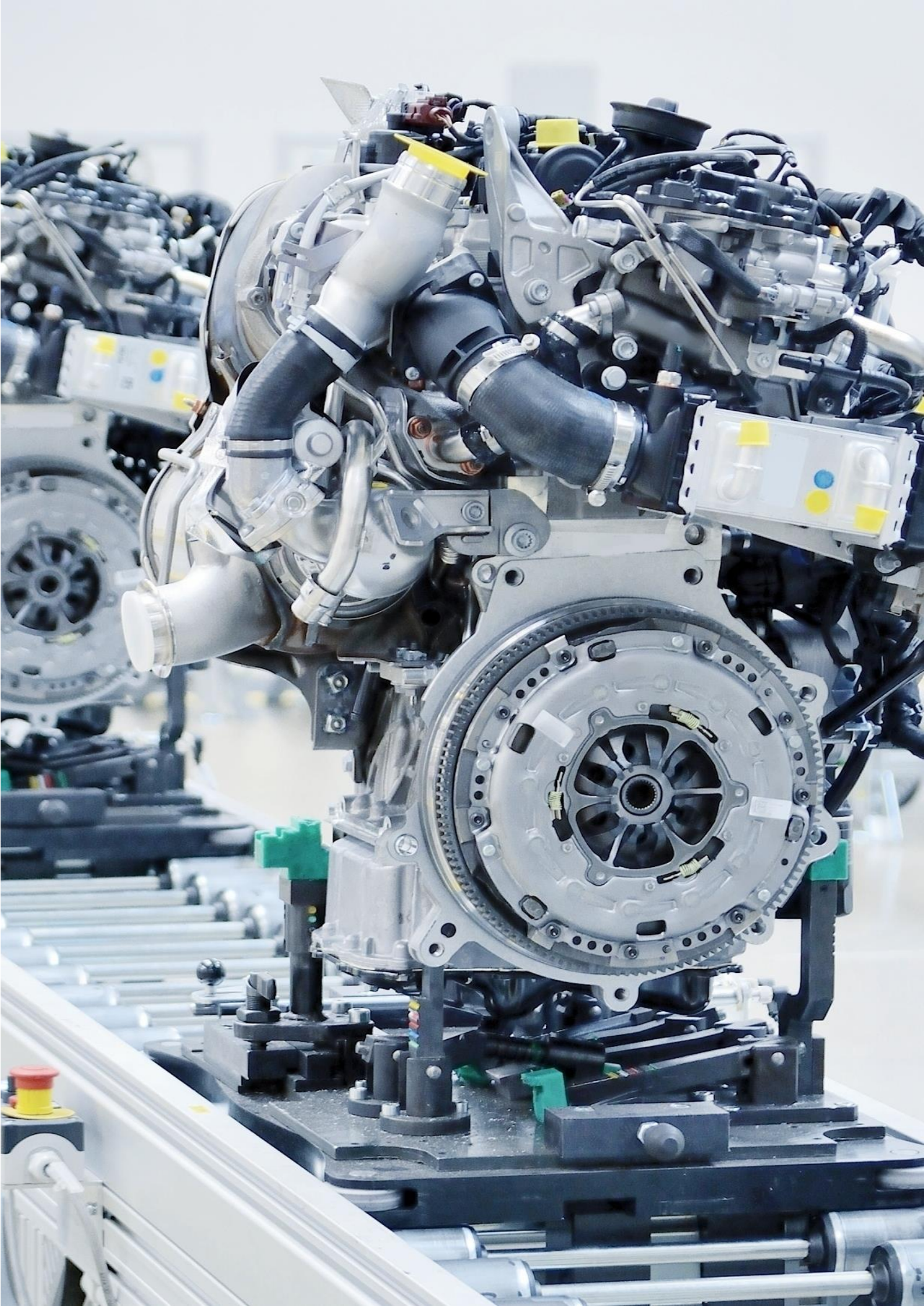
Autokostenindex; 2010 = 100



# Deutsche Automobilindustrie

Inlandsproduktion weiter im Rückwärtsgang – Aus-  
landsproduktion auf Kurs in schwerer See – Exporte  
unter Druck – Umsätze trotz heftigen Gegenwinds im  
Plus





# Pkw-Inlandsproduktion

Wie schon 2018 ist die Inlandsproduktion auch 2019 um 9 Prozent zurückgegangen. Mit 4,66 Mio. Pkw liefen nahezu 1 Mio. weniger Pkw von den Bändern als noch 2017.

Die Gründe hierfür sind vielfältig. Zum einen ist der Weltmarkt letztes Jahr um 4 Prozent zurückgegangen, das trifft den Standort Deutschland besonders stark, da drei Viertel der hier gefertigten Pkw ausgeführt werden. Sodann hat es in den letzten Jahren eine deutlich sinkende Nachfrage nach Dieselfahrzeugen gegeben. Der Dieselanteil in Europa, der 2015 noch bei 51 Prozent gelegen hatte, ist letztes Jahr auf 31 Prozent gefallen. Daher ging die Herstellung von Diesel-Pkw letztes Jahr mit 13 Prozent überdurchschnittlich stark zurück. Zusätzlich gibt es seit vielen Jahren einen starken Trend hin zu effizienten Kompakt-SUV. Die Produktion neuer Modelle in diesem Bereich wurde von den deutschen OEM zuletzt vor allem im europäischen Ausland angesiedelt. Zu guter Letzt sinkt schon seit vielen Jahren die Produktion von Kleinwagen in Deutschland. Hierfür sind vor allem die sehr hohen Arbeitskosten verantwortlich.

Im globalen Länderranking kann Deutschland trotzdem den vierten Platz vor Mexiko und hinter China, den USA und Japan

verteidigen. In Europa bleibt Deutschland mit deutlichem Abstand das wichtigste Produktionsland.

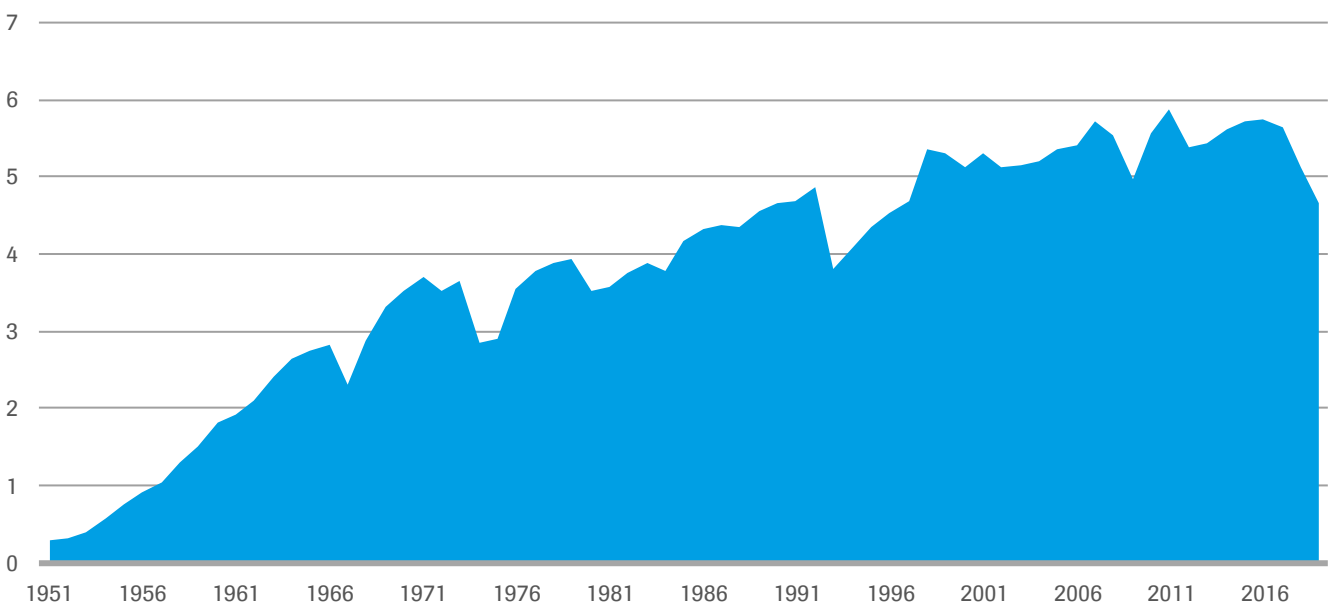
Um die anspruchsvollen Treibhausgasziele zu erreichen, wird die Elektrifizierung des Antriebsstrangs in den nächsten Jahren eine zunehmende Rolle spielen. Dass die deutschen Hersteller hier schon heute sehr gut aufgestellt sind, unterstreichen die Produktionszahlen von 2019. Es rollten 194.000 Pkw mit Elektromotor (inkl. Plug-Ins) von den einheimischen Montagebändern, das entsprach einem Zuwachs des Elektroanteils an der Gesamtproduktion von 3,5 Prozent auf 4,2 Prozent. Die Inlandsfertigung von rein elektrisch angetriebenen Pkw stieg sogar um 30 Prozent auf 82.000 Fahrzeuge.

Der Trend zum Downsizing bei der Hubraumgröße setzte sich fort. In den letzten drei Jahren hat sich der Anteil von Pkw mit einem Hubraum von unter 1 Liter von 5 Prozent auf 10 Prozent verdoppelt. Gleichzeitig entfielen zuletzt nur noch 14 Prozent auf Fahrzeuge mit mehr als zwei Litern; 2016 waren es noch 17 Prozent. Gegenüber 2016 unverändert fällt mit 77 Prozent der Löwenanteil der Produktion weiter in die mittlere Klasse zwischen ein und zwei Litern.

## Pkw-Produktion in Deutschland

Langfristige Betrachtung

Millionen



Quelle: VDA

# Pkw-Exporte aus Deutschland

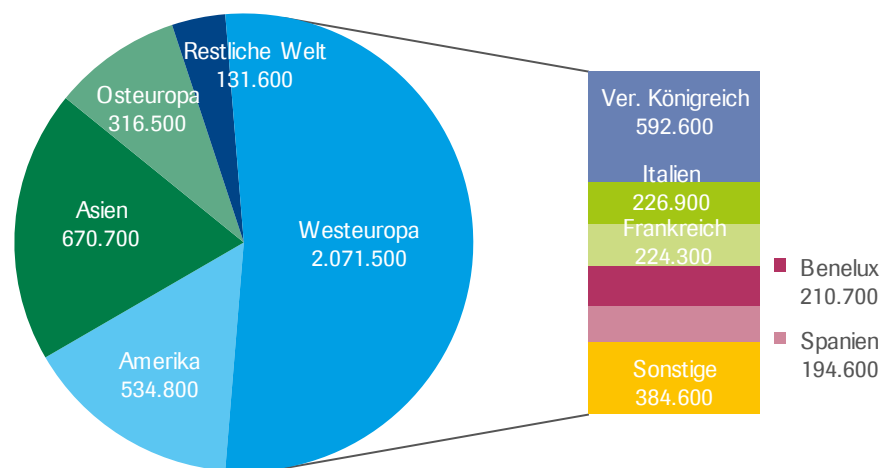
Drei von vier in Deutschland gefertigten Pkw werden im Ausland abgesetzt

Der Hauptgrund für die im letzten Jahr abbröckelnde Inlandsproduktion waren die Exporte, die sogar um 13 Prozent auf 3,5 Mio. Pkw – das ist nahezu das Niveau der Finanzkrise von 2009 – nachgaben. Damit ist die traditionell sehr hohe Exportquote von 78 Prozent auf 75 Prozent zurückgegangen. Zum einen ist die Exportschwäche im Kontext zu dem um 4 Prozent rückläufigen Weltmarkt zu sehen, zum anderen ist auch aufgrund des Handelskonflikts mit den USA eine noch stärkere Tendenz zur Vor-Ort-Produktion zu erkennen. Dies ist auch ein Grund für die auf Kosten der Exporte steigende Auslandsproduktion.

Die seit 2016 zu beobachtende Tendenz bei den Antriebsarten hin zu Otto- und Elektromotoren hat sich auch 2019 fortgesetzt. Mit 30,0 Prozent (Vorjahr 33,4 Prozent) fiel der Dieselanteil auf den tiefsten Wert seit zwanzig Jahren während Benziner inzwischen 65,3 Prozent (62,5 Prozent) der Ausfuhren ausmachen. Der Elektroanteil stieg auf 4,2 Prozent (Vorjahr 3,8 Prozent) und liegt damit über dem Anteil im europäischen Neuzulassungsmarkt von 3,2 Prozent. Besonders dynamisch haben sich hier die Exporte von reinen Batterieautos entwickelt, die um 37 Prozent zulegen konnten und nun schon 42 Prozent aller Elektro-Pkw (inkl. PHEVs) ausmachen.

Ein wichtiger Faktor für den Erfolg von Autos Made in Germany im Ausland ist die hohe Qualität, für die auch adäquate Preise gezahlt werden. Der langjährige Trend hin zu Premiummodellen setzt sich fort, 2019 machten sie bereits zwei Drittel aller Pkw-Exporte aus, im Vorjahr waren es 64 Prozent gewesen, 2015 noch 59 Prozent. Dabei sind die Anteile stark abhängig vom Markt. Die Pkw-Exporte nach Europa sind zu 52 Prozent Premium, nach Asien sind es 92 Prozent und nach Amerika 96 Prozent.

Exporte von Pkw nach Bestimmungsländern 2019

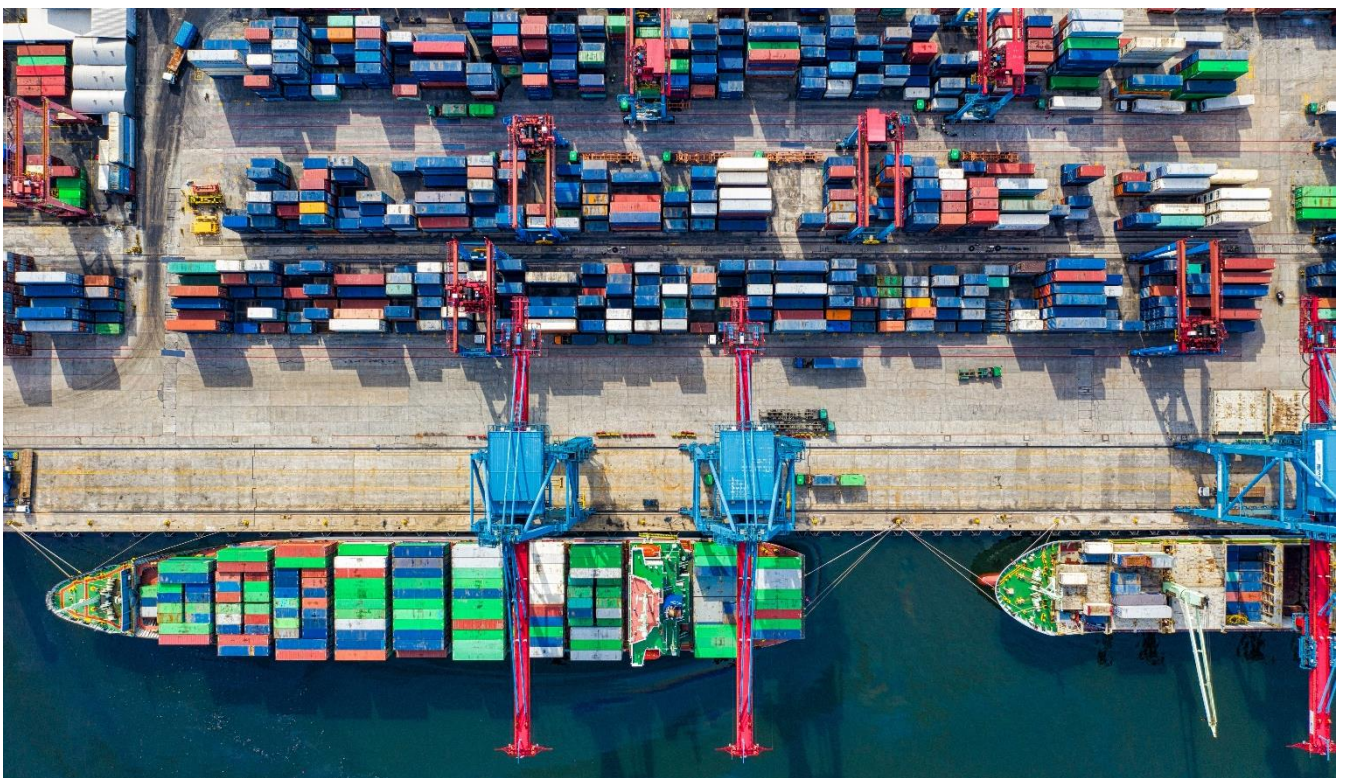


Die Pkw-Exporte nach Europa konnten mit einem Rückgang um 13 Prozent auf 2,1 Mio. Einheiten den allgemeinen Trend nicht aufhalten. Die Exporte in alle wichtigen europäischen Länder waren durchweg rückläufig. Großbritannien importierte im Vorfeld des Brexits nur noch 593.000 Pkw (-11 Prozent) aus Deutschland. Damit sind die deutschen Ausfuhren ins Vereinigte Königreich seit dem Referendum 2016 um über 200.000 Einheiten gefallen. In Italien betrug der Rückgang 2019 sogar 14 Prozent bei 227.000 Einheiten. An dritter Stelle des Rankings der deutschen Export-Destinationen in Europa lag Frankreich mit 224.000 Stück (-11 Prozent). Nach Spanien wurden 194.000 Pkw (-8 Prozent) exportiert.

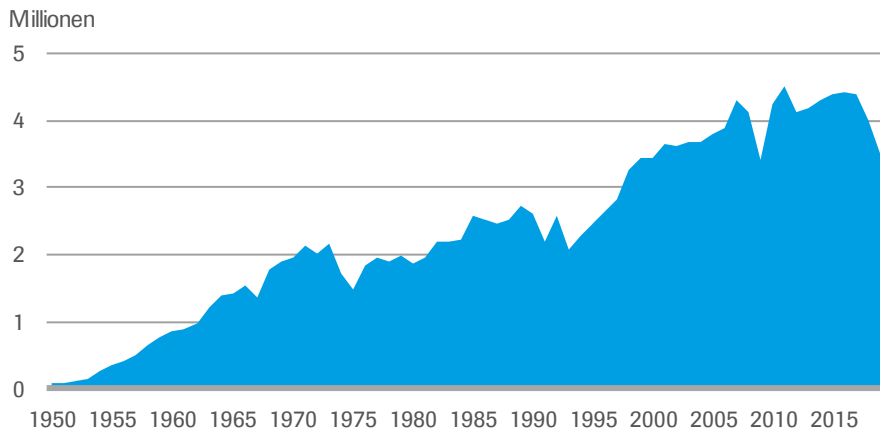
Auch Asien konnte die negative Tendenz bei den Pkw-Ausfuhren nicht stoppen. Mit 671.000 Einheiten wurde das

Vorjahresergebnis um 11 Prozent verfehlt. Die wichtigsten asiatischen Ausfuhrpartner waren China (-7 Prozent auf 268.000 Stück) und Südkorea (-10 Prozent auf 121.000 Stück). Nach Japan sanken die Exporte sogar um 15 Prozent auf 125.000 Fahrzeuge.

Die Ausfuhren der deutschen Pkw-Hersteller nach Amerika waren zum dritten Mal in Folge rückläufig. Nach Amerika reduzierten sie ihre Exporte um 12 Prozent auf 535.000 Einheiten. Wichtigster Partner in Amerika waren die Vereinigten Staaten mit 418.000 Fahrzeugen (-11 Prozent). Damit sind die US-Exporte seit dem Höchststand 2013 um 238.000 Einheiten zurückgegangen. Diese Entwicklung erklärt sich dadurch, dass die deutschen OEMs immer mehr dazu übergehen, Fahrzeuge für den US-Markt direkt im NAFTA-Raum zu fertigen.

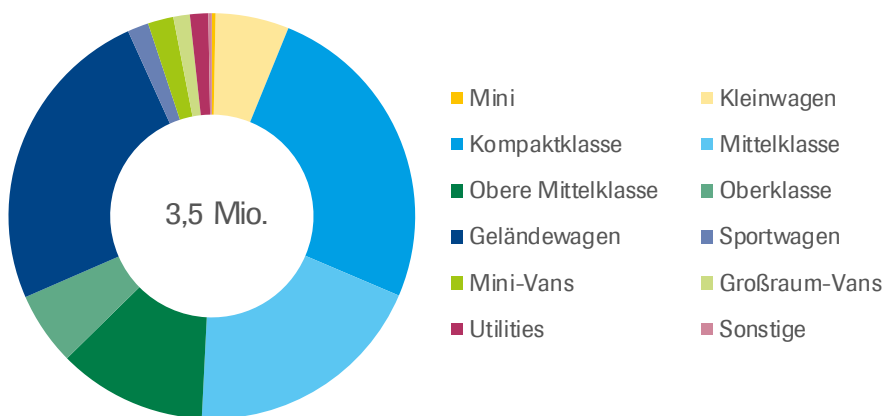


Pkw-Exporte aus Deutschland  
Langfristige Betrachtung



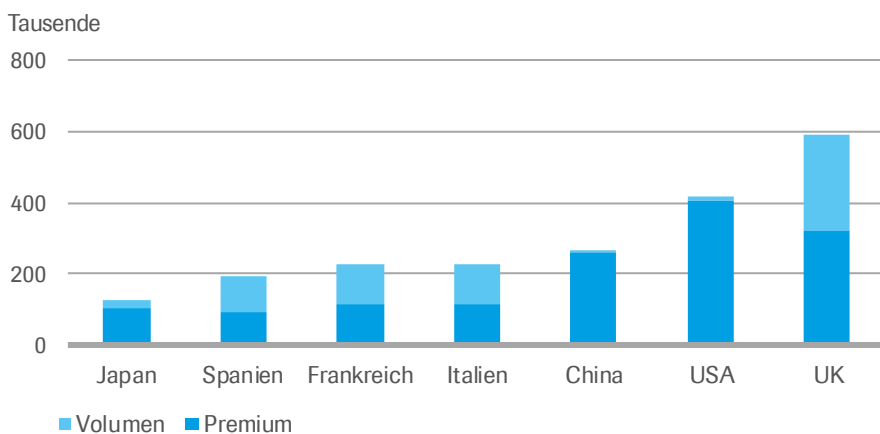
Quelle: VDA

Pkw-Exporte nach Segmenten  
2019



Quelle: VDA

Pkw-Exporte aus Deutschland – Volumen und Premium  
2019



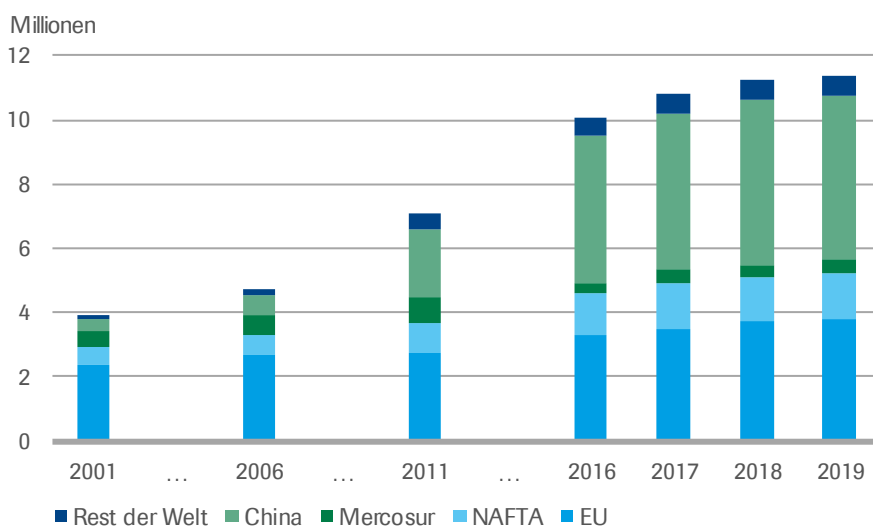
Quelle: VDA

# Pkw-Auslandsproduktion

Gegen den Trend einer um 5 Prozent sinkenden Weltproduktion verfolgten die deutschen Automobilhersteller auch 2019 weiter ihre globale Ausrichtung und steigerten ihre Fertigung außerhalb Deutschlands um 1 Prozent auf 11,4 Millionen Pkw. Dabei kam die Wachstumsdynamik vor allem aus Amerika, wo die Produktion sogar um 8 Prozent ausgebaut werden konnte. Weltweit trug mehr als jeder fünfte Neuwagen das Firmenlogo einer deutschen Konzernmarke.

Die Pkw-Auslandsproduktion der deutschen OEM in Europa ist 2019 um 1 Prozent auf die Rekordmarke von 4,0 Millionen Einheiten angestiegen während der europäische Markt 2019 stagnierte. Die EU-Auslandsstandorte haben neben der Zollfreiheit im Binnenmarkt den Vorteil von im Verhältnis zu Deutschland niedrigeren Arbeitskosten. 2019 konnte sich Spanien mit 911.000 Einheiten (+8 Prozent) vor die Tschechische Republik mit 908.000 Pkw (+2 Prozent) an die Spitze der Produktionsländer setzen. An dritter Stelle rangierte mit großem Abstand die Slowakei mit 377.000 Fahrzeugen (-8 Prozent). Attraktive neue Modelle im Kompakt-SUV Bereich sorgten für Produktionszuwächse von 20 Prozent auf 352.000 Pkw in Ungarn und von 16 Prozent auf 257.000 Stück in Portugal, das Großbritannien (-3 Prozent auf 240.000 Fahrzeuge) von der fünften Position verdrängte. Auf Rang sieben folgte Russland, das seine Fertigung um 6 Prozent auf 213.000 Einheiten ausbaute.

Pkw-Auslandsproduktion deutscher Konzernmarken  
Regionen



Quelle: VDA

Letztes Jahr konnte China seine Stellung als wichtigster Auslandsstandort halten. Mit 5,1 Millionen Pkw hatten die deutschen OEM zwar einen leichten Rückgang von knapp 1 Prozent zu verzeichnen, gleichzeitig fiel die Pkw-Produktion insgesamt im Reich der Mitte jedoch um 9 Prozent. Auch hier galt somit, dass die deutschen Hersteller sich in einem schwierigen Umfeld gut behauptet haben.

Die NAFTA-Produktion der deutschen Hersteller erreichte 2019 mit 1,5 Millionen Pkw (+8 Prozent) einen neuen Höchststand. Hierfür war vor allem Mexiko mit einem Plus von 12 Prozent auf 689.000 Fahrzeuge verantwortlich. In den USA war das Wachstum mit 4 Prozent bei 775.000 Einheiten bescheidener. Brasilien konnte sich 2019 erholen: Die Produktion stieg um 14 Prozent auf 434.000 Fahrzeuge, liegt damit aber immer noch 44 Prozent unter dem Wert von 2012.

Die Auslandsproduktion ist von 2009 bis 2019 im Jahr durchschnittlich um 8 Prozent angestiegen, in den letzten fünf Jahren hat allerdings eine Abflachung eingesetzt. China, der größte Wachstumsmarkt der letzten zehn Jahre hat eine Verschnaufpause eingelegt. Die Fertigung außerhalb Deutschlands hat sich seit 2009 mehr als verdoppelt, 2010 hat sie die Inlandsproduktion überholt, inzwischen werden über 70 Prozent aller Pkw deutscher OEM im Ausland hergestellt. Ein wichtiger Erfolgsfaktor war die Ausrichtung auf Premiummodelle. Der Premiumanteil hat sich seit 2009 von 16 Prozent auf 39 Prozent mehr als verdoppelt. Die globale Aufstellung der deutschen OEM manifestiert sich auch darin, dass sie inzwischen mit knapp 4,5 Mio. Fahrzeugen etwa ein Drittel mehr Premium-Pkw im Ausland als am heimischen Standort fertigen.

#### Pkw-Weltproduktion der deutschen Hersteller

Veränderung ggü. Vorjahr und Anteil an der Weltproduktion

Hersteller	2019	± % 19/18	Anteil an Weltproduktion in %
Audi	1.802.073	-4	2,3
BMW	2.564.025	1	3,2
Daimler	2.536.032	0	3,2
Ford Deutschland	498.607	-10	0,6
Opel	212.482	-33	0,3
Porsche	274.115	-	0,3
Volkswagen	8.156.021	-1	10,3
<b>Insgesamt</b>	<b>16.043.355</b>	<b>-1</b>	<b>20,3</b>

Quelle: VDA

# Umsätze

Trotz heftigen Gegenwinds vermochte es die Automobilindustrie am Standort Deutschland, sich gut zu behaupten und kann auf ein erfolgreiches Jahr 2019 zurückblicken. Die Betriebe erlösten im abgelaufenen Kalenderjahr 435,3 Mrd. Euro und steigerten ihren Umsatz um ca. 9,1 Mrd. Euro bzw. 2 Prozent – ein neuer Höchststand. Dabei legten Inlands- und Auslandsumsatz gleichstark zu. Die Exporterlöse stiegen um 2 Prozent und erreichten einen Wert von 282,4 Mrd. Euro. Darunter übertraf der Umsatz mit Ländern außerhalb der Eurozone das Vorjahresniveau um 3 Prozent und belief sich auf 194,2 Mrd. Euro. Mit der Eurozone erlösten die Betriebe 88,2 Mrd. Euro und erreichten damit das Vorjahresniveau. Die Umsätze mit den inländischen Kunden legten um 2 Prozent zu und bezifferten sich auf 152,9 Mrd. Euro.

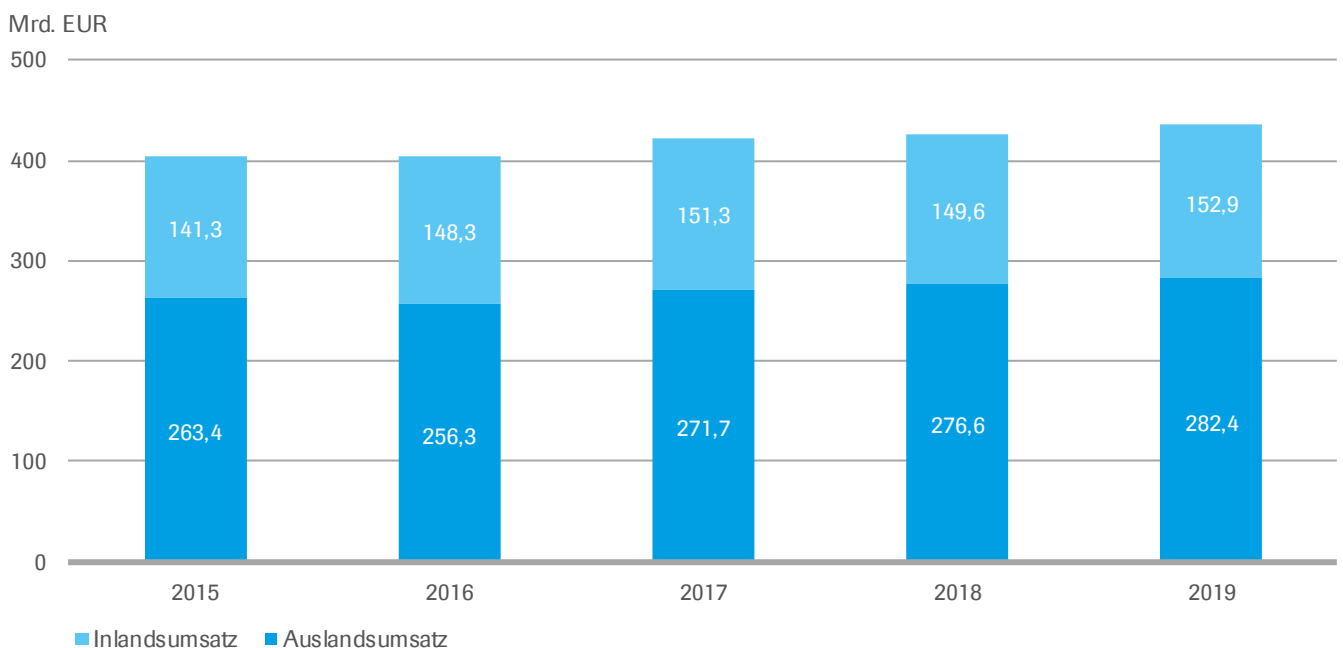
Der Umsatz der Automobilindustrie am Standort Deutschland stieg 2019 auf 435,3 Mrd. Euro – ein neuer Rekord

## Deutsche Automobilhersteller

Trotz eines geringeren Produktions- und Exportvolumens konnten die Hersteller von Kraftwagen und -motoren ihre Erlöse im vergangenen Jahr auf 343,4 Mrd. Euro steigern (+3 Prozent). Dabei setzten sie vor dem Hintergrund einer starken inländischen Marktentwicklung 100,2 Mrd. Euro in Deutschland um (+5 Prozent). Auch die Exporterlöse legten zu – um 3 Prozent auf 243,2 Mrd. Euro zu. Das Geschäft außerhalb des Euroraums wurde um knapp 4 Prozent auf 174,1 Mrd. Euro ausgeweitet. Mit der Eurozone setzten die Unternehmen der Herstellergruppe 69,1 Mrd. Euro um und erreichten damit das hohe Vorjahresniveau ( $\pm 0$  Prozent).

### Umsatzentwicklung in der deutschen Automobilindustrie

In- und Auslandsumsatz; alle Herstellergruppen



## Zulieferer

Im Jahr 2019 konnten die Automobilzulieferer ihren Umsatz nicht steigern. Sie erlösten 79,7 Mrd. Euro und erzielten damit den dritthöchsten Wert jemals. Dies entspricht einem Rückgang von 2 Prozent.

Dabei verblieb das Geschäft mit den ausländischen Kunden auf dem starken Vorjahresniveau ( $\pm 0$  Prozent). Die Exporterlöse beliefen sich auf 33,6 Mrd. Euro. Im Zusammenhang mit einer gesunkenen Pkw-Inlandsproduktion unterschritt der Inlandsumsatz den Wert des Jahres 2018 um 3 Prozent (46,1 Mrd. Euro). Unter den Zulieferern konnten die Hersteller von elektrischen und elektronischen Ausrüstungen für Kraftwagen den Umsatz aus dem Vorjahr mit 9,8 Mrd. Euro leicht steigern (+1 Prozent). Die Hersteller von sonstigen Teilen und sonstigem Zubehör für Kraftwagen erlösten mit 69,9 Mrd. den Löwenanteil der Kfz-Zulieferindustrie (-2 Prozent).

## Anhänger und Aufbauten

Nach vier aufeinanderfolgenden Rekordjahren mussten die deutschen Hersteller von Anhängern und Aufbauten 2019 erstmals einen Umsatzrückgang hinnehmen, erreichten aber dennoch das zweithöchste Niveau jemals. Die Betriebe erlösten 12,2 Mrd. Euro – ein Minus von 4 Prozent.

Im abgelaufenen Jahr entwickelte sich das Geschäft mit den inländischen Kunden hingegen positiv. Der Inlandsumsatz stieg um 3 Prozent auf 6,5 Mrd. Euro. Die Auslandserlöse gaben demgegenüber um 12 Prozent nach und beliefen sich auf 5,7 Mrd. Euro zu. Dabei sanken die Exporterlöse mit dem Euroraum mit 9 Prozent auf knapp 3,2 Mrd. Euro, während mit dem sonstigen Ausland Prozent 2,5 Mrd. Euro bzw. -16 Prozent umgesetzt wurden.



# Beschäftigung

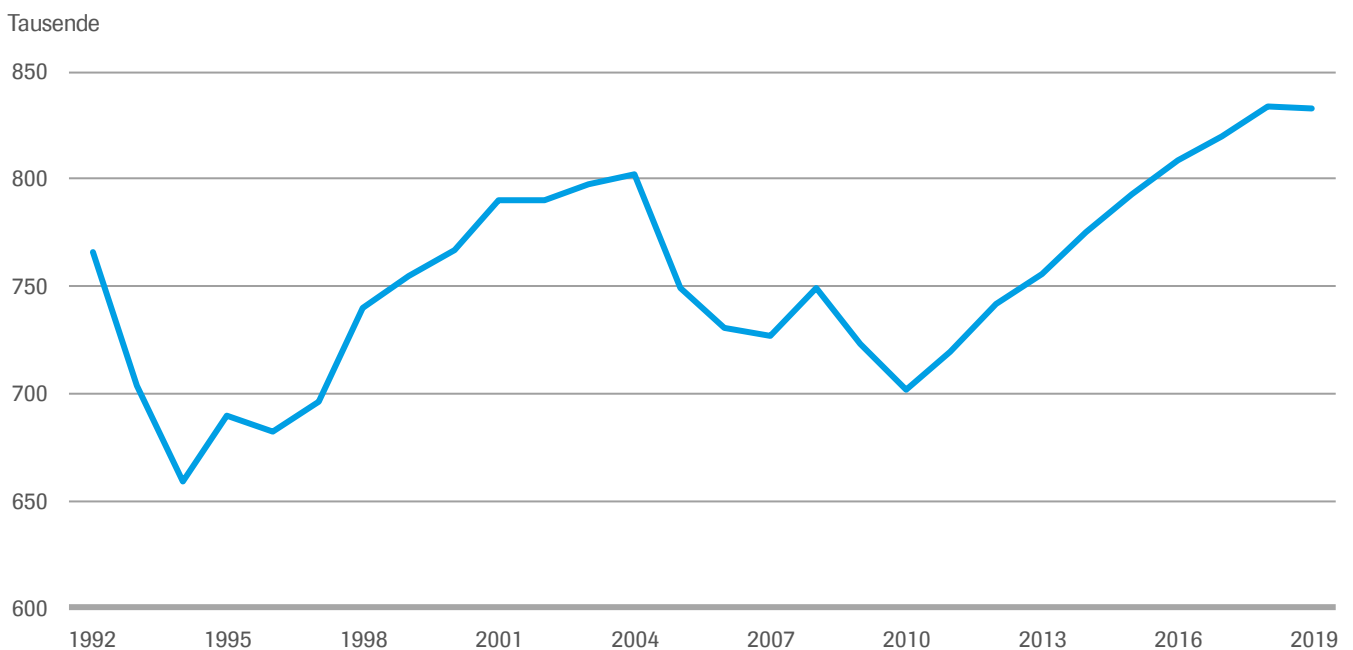
Nach acht Jahren steigender Beschäftigung hat die Automobilindustrie in Deutschland die Zahl der Beschäftigten in ihren Stammelegschaften im Jahr 2019 konstant gehalten und damit einen wichtigen Beitrag zur exzellenten Arbeitsmarktlage und zum Wohlstand in Deutschland geleistet. Im Jahresmittel waren 833.000 Personen in den Betrieben der Hersteller von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeugteilen beschäftigt ( $\pm 0$  Prozent). Dabei verbuchten die Betriebe in der ersten Jahreshälfte noch Zuwächse. Die Beschäftigung stieg im Durchschnitt der ersten sechs Monate 2019 um 1 Prozent. Ab Juli drehte sich dieser Trend jedoch um. Im zweiten Halbjahr sank die Beschäftigung leicht (-1 Prozent). Im Dezember 2019 lag das Beschäftigungsniveau mit 823.000 etwa 11.000 unterhalb des Vorjahresmonats.

Die deutsche Automobilindustrie zählte 2019 im Schnitt 833.000 Beschäftigte

Dabei verzeichneten die einzelnen Herstellergruppen teils unterschiedliche Entwicklungen. Die – gemessen an der Beschäftigungszahl – größte Herstellergruppe, die Hersteller von Kraftwagen und -motoren bzw. die OEMs, hielten ihr Beschäftigungsvolumen mit 484.000 trotz eines rückläufigen Produktionsvolumens stabil. Die Zulieferer vereinten knapp 311.000 Personen in den Stammelegschaften ihrer Betriebe in Deutschland – ebenfalls ein konstanter Wert ( $\pm 0$  Prozent). Mit gut 38.000 Beschäftigten erreichten die Hersteller von Karosserien, Anhängern und Aufbauten den höchsten Stand seit dem Jahr 2004. Damit übertrafen sie das Niveau des Jahres 2018 um 4 Prozent bzw. 1.600 Beschäftigte.

## Beschäftigte in der deutschen Automobilindustrie

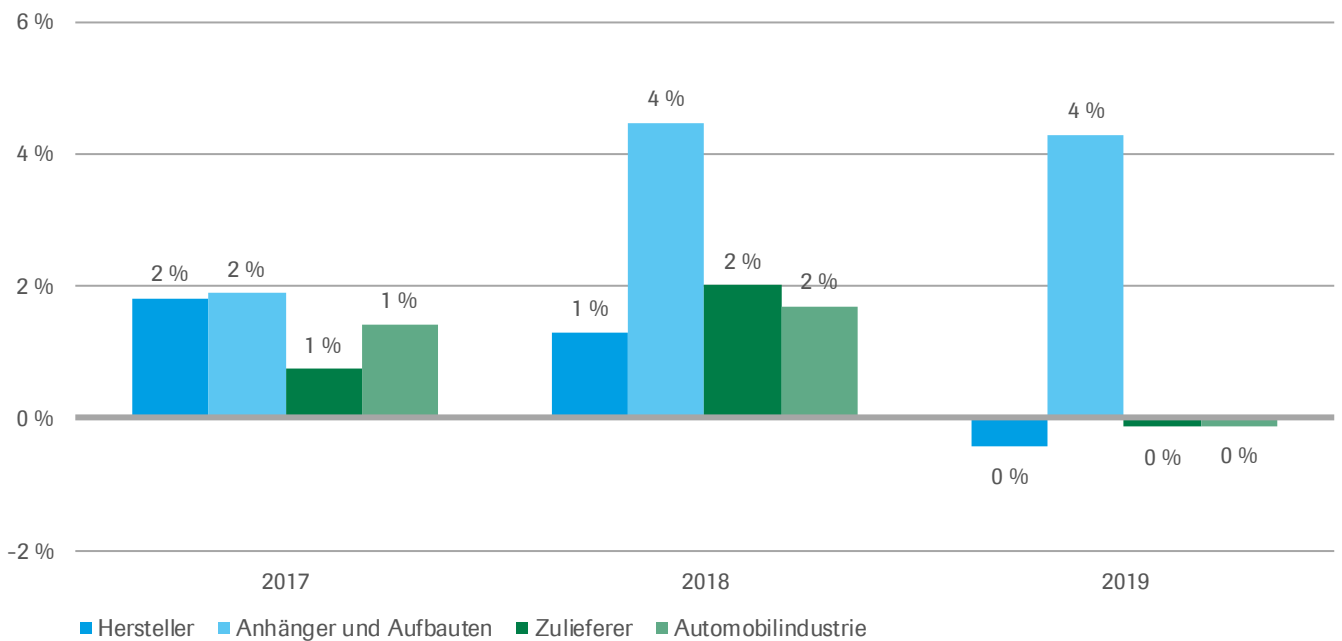
Jahresbasis



Quelle: Statistisches Bundesamt



Beschäftigte in der deutschen Automobilindustrie nach Herstellergruppen  
Veränderung zum Vorjahr in Prozent



Quelle: Statistisches Bundesamt

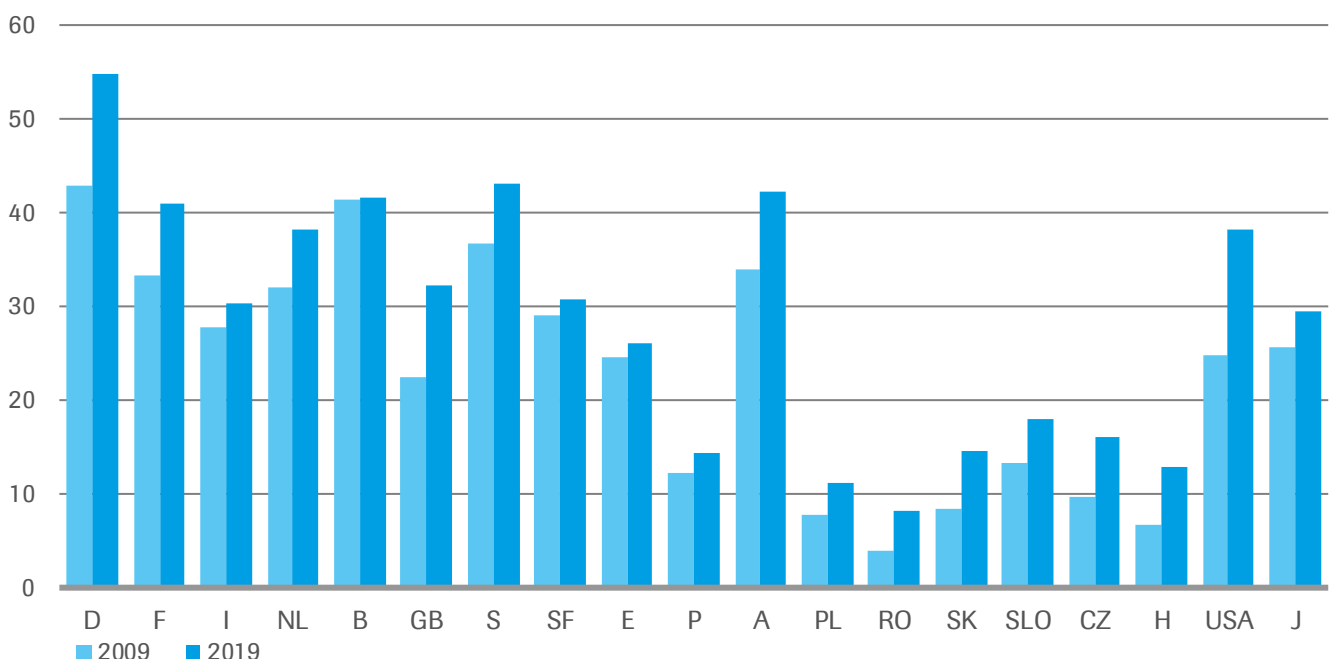
# Arbeitskosten

Die hohe Qualität und zunehmende Komplexität moderner in Deutschland hergestellter Pkw durch ausgefeilte Abgasbehandlungs- und Assistenzsysteme hat ihren Preis. Hinzu kommt die große Herausforderung für die nächsten Jahre: der Strukturwandel hin zur Elektromobilität. Um für die hart umkämpften Fachkräfte interessant zu bleiben, müssen die Automobilunternehmen in Deutschland eine attraktive Entlohnung bieten. Auch 2019 wies Deutschland daher mit knapp 55 Euro pro Stunde im internationalen Vergleich die höchsten Arbeitskosten in der internationalen Automobilindustrie auf.

Mit einem Anstieg von 2,2 Prozent im letzten Jahr hat sich der Abstand zu Schweden, dessen Arbeitskosten wegen der schwachen schwedischen Krone um 1,2 Prozent auf 43 Euro zurückgingen, weiter vergrößert. Betrachtet man die Entwicklung der letzten 5 Jahre, so fällt auf, dass im west- und mitteleuropäischen Raum nur Österreich (+13 Prozent) höhere Arbeitskostenzuwächse als Deutschland (+12 Prozent) hatte. Der Druck auf die Inlandsproduktion, die seit 2016 um nahezu ein Fünftel zurückgegangen ist, während gleichzeitig die Fertigung der deutschen OEMs im europäischen Ausland um 15 Prozent gestiegen ist, erhöht sich weiter. Auf Platz 3 des

Rankings folgt Österreich vor Belgien mit jeweils 42 Euro. Belgien ist das einzige Euroland, in dem die Arbeitskosten seit 2012 gesunken sind (-7 Prozent). An fünfter Stelle rangiert Frankreich mit 41 Euro (+2,7 Prozent). In Frankreich zogen die von 2012 bis 2016 nahezu konstanten Arbeitskosten seitdem wieder um über 6 Prozent an. Die dort geplante Rentenreform ist ins Stocken geraten. Die Niederlande lagen mit 38 Euro gleichauf mit den USA. Großbritannien kam auf 32 Euro. Das immer noch relativ niedrige Level erklärt sich auch aus der Pfundabwertung nach dem Brexit Referendum. In Italien stiegen die Arbeitskosten 2019 um 3,1 Prozent auf über 30 Euro und lagen damit nur leicht über dem Wert von 2012. Die schwierige wirtschaftliche Situation der letzten Jahre hat einen hohen Druck auf die Löhne ausgeübt, inzwischen ist die Lohnzurückhaltung jedoch wieder gewichen. Am unteren Ende der Personalkostentabelle rangieren osteuropäische Länder mit Arbeitskosten zwischen 8 Euro (Rumänien) und 18 Euro (Slowenien). Diese aufstrebenden Automobilnationen haben seit 2012 hohe Zuwächse zwischen 30 Prozent (Slowenien) und 69 Prozent (Rumänien) zu verzeichnen gehabt, so dass sich das Arbeitskostenniveau sukzessive an die anderen EU-Länder angleicht. Neben der Tschechischen Republik (16 Euro) hat jetzt auch die Slowakei (15 Euro) Portugal (14 Euro) überholt.

Arbeitskosten in der Automobilindustrie  
Euro/Stunde



Quelle: Eurostat, nationale Ämter und eigene Berechnungen

# Statistischer Anhang





## Pkw und Nfz International – Weltautomobilproduktion (I)

Anzahl in 1.000	Personenkraftwagen <sup>2)</sup>			Nutzfahrzeuge <sup>3)</sup>			Insgesamt		
	2018	2019	±% 19/18	2018	2019	±% 19/18	2018	2019	±% 19/18
Belgien *)	266	244	-8	n.v.	n.v.	-	n.v.	n.v.	-
Deutschland	5.120	4.664	-9	n.v.	n.v.	-	n.v.	n.v.	-
Finnland	112	115	2	n.v.	n.v.	-	n.v.	n.v.	-
Frankreich *)	1.736	1.583	-9	n.v.	n.v.	-	n.v.	n.v.	-
Italien	673	542	-19	389	373	-4	1.062	915	-14
Niederlande	214	176	-18	n.v.	n.v.	-	n.v.	n.v.	-
Österreich	160	169	5	n.v.	n.v.	-	n.v.	n.v.	-
Portugal	234	282	20	58	61	5	292	343	17
Schweden *)	292	274	-6	n.v.	n.v.	-	n.v.	n.v.	-
Spanien	2.271	2.248	-1	552	574	4	2.823	2.823	0
Ver. Königreich	1.519	1.303	-14	83	76	-9	1.603	1.379	-14
EU-15 *)	12.598	11.601	-8	n.v.	n.v.	-	n.v.	n.v.	-
Tsch. Rep.	1.437	1.428	-1	5	5	-5	1.443	1.433	-1
Slowak. Rep.	1.039	1.067	3	n.v.	n.v.	-	n.v.	n.v.	-
Polen	452	435	-4	202	208	3	654	643	-2
Rumänien	477	491	3	n.v.	n.v.	-	n.v.	n.v.	-
Slowenien	209	198	-5	n.v.	n.v.	-	n.v.	n.v.	-
Ungarn	465	529	14	n.v.	n.v.	-	n.v.	n.v.	-
Neue EU-Länder	4.078	4.147	2	n.v.	n.v.	-	n.v.	n.v.	-
EU *)	16.677	15.748	-6	n.v.	n.v.	-	n.v.	n.v.	-
Russ. Föderat.	1.564	1.524	-3	205	197	-4	1.769	1.720	-3
Türkei	1.027	983	-4	524	479	-9	1.550	1.461	-6
Osteuropa *)	2.590	2.506	-3	729	-	-	3.319	-	-
Europa *)	19.267	18.254	-5	n.v.	n.v.	-	n.v.	n.v.	-

\*) z.T. vorläufig oder geschätzt

Quelle: VDA

1) Ohne Montage

2) In Nord-, Südamerika und Australien Light Vehicles

3) In Nord-, Südamerika und Australien Medium/Heavy-Trucks und Busse

## Pkw und Nfz International – Weltautomobilproduktion (II)

Anzahl in 1.000	Personenkraftwagen <sup>2)</sup>			Nutzfahrzeuge <sup>3)</sup>			Insgesamt		
	2018	2019	±% 18/17	2018	2019	±% 19/18	2018	2019	±% 19/18
USA	10.970	10.539	-4	328	349	6	11.298	10.888	-4
Kanada	2.005	1.899	-5	21	24	14	2.026	1.922	-5
Mexiko	3.906	3.769	-4	195	215	11	4.101	3.985	-3
NAFTA	16.881	16.208	-4	543	588	8	17.424	16.795	-4
Argentinien	467	315	-33	n.v.	n.v.	-	n.v.	n.v.	-
Brasilien	2.746	2.804	2	134	141	5	2.880	2.945	2
Mercosur	3.212	3.119	-3	n.v.	n.v.	-	n.v.	n.v.	-
Amerika	20.093	19.326	-4	n.v.	n.v.	-	n.v.	n.v.	-
China	23.109	20.958	-9	4.700	4.762	1	27.809	25.721	-8
Indien	4.068	3.624	-11	1.110	893	-20	5.178	4.516	-13
Japan	8.358	8.329	0	1.370	1.356	-1	9.729	9.684	0
Südkorea	3.662	3.613	-1	367	338	-8	4.029	3.951	-2
Malaysia	380	387	2	184	185	0	565	572	1
Taiwan	190	190	0	63	62	-2	253	251	-1
Thailand	877	806	-8	1.283	1.233	-4	2.160	2.039	-6
Indonesien	1.056	1.046	-1	287	241	-16	1.343	1.287	-4
Asien	41.700	38.951	-7	9.365	9.069	-3	51.065	48.021	-6
Südafrika *)	365	357	-2	187	181	-3	552	538	-3
sonstige *)	2.566	2.088	-19	n.v.	n.v.	-	n.v.	n.v.	-
<b>Insgesamt *)</b>	<b>83.992</b>	<b>78.976</b>	<b>-6</b>	<b>n.v.</b>	<b>n.v.</b>	<b>-</b>	<b>n.v.</b>	<b>n.v.</b>	<b>-</b>

\*) z.T. vorläufig oder geschätzt

Quelle: VDA

1) Ohne Montage

2) In Nord-, Südamerika und Australien Light Vehicles

3) In Nord-, Südamerika und Australien Medium/Heavy-Trucks und Busse

## Pkw und Nfz International – Arbeitskosten in der Automobilindustrie\*

Land	Euro / Stunde										
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Deutschland	42,88	43,24	45,47	46,73	47,76	48,92	50,40	51,58	52,58	53,79	54,93
Frankreich	33,33	34,48	36,70	38,07	38,19	38,31	38,44	38,56	39,26	40,04	41,05
Italien	27,80	28,12	28,96	29,99	27,53	26,52	26,66	28,93	29,07	29,61	30,38
Niederlande	32,12	30,44	31,73	33,30	33,65	34,91	34,95	35,65	36,29	37,34	38,19
Belgien	41,38	42,63	43,66	44,89	42,15	40,23	39,91	39,62	40,02	40,70	41,66
Großbritannien	22,53	24,31	24,38	27,11	24,94	29,69	38,84	32,69	31,11	32,12	32,31
Schweden	31,04	36,03	39,58	43,48	45,32	43,15	43,17	45,34	45,05	43,65	43,10
Finnland	28,95	28,60	29,32	30,76	30,75	30,74	30,73	30,72	30,10	30,41	30,66
Spanien	24,59	24,72	24,98	25,39	25,09	24,95	25,07	24,99	25,14	25,48	26,00
Portugal	12,14	12,51	12,90	13,29	13,31	13,33	13,25	13,22	13,56	13,92	14,28
Österreich	34,01	33,62	34,24	35,30	36,33	37,28	38,12	38,84	39,41	40,89	42,23
Polen	7,65	7,78	7,93	8,07	8,29	8,67	8,98	8,91	9,56	10,30	11,10
Rumänien	3,86	4,36	4,75	4,86	5,13	5,32	5,61	6,00	6,78	7,37	8,21
Slowakei	8,33	8,36	8,96	9,54	10,15	10,67	11,19	11,68	12,52	13,71	14,57
Slowenien	13,13	13,37	13,51	13,74	13,90	14,93	15,06	15,48	16,64	17,27	17,85
Tsch. Republik	9,72	10,39	11,28	11,37	11,16	10,81	11,43	12,18	13,40	14,96	16,08
Ungarn	7,06	7,47	8,55	9,41	9,49	9,44	9,74	10,16	11,11	11,76	12,76
USA	27,32	28,16	27,23	29,06	28,33	28,98	35,51	36,37	35,56	35,58	38,16
Japan	25,63	28,10	30,43	32,44	26,22	24,60	25,77	29,00	27,87	27,41	29,51

\*) Bezogen auf Arbeiter und Angestellte. Personalzusatzkosten inklusive. EU: Unternehmen mit 10 oder mehr Beschäftigten

Stand: Februar 2019

Quelle: Eurostat, nationale Ämter und eigene Berechnungen

## Nationale Märkte

Übersicht	2018	2019	± % 19/18
<b>Neuzulassungen in Deutschland</b>			
Personenkraftwagen	3.435.778	3.607.258	5
darunter mit Dieselmotor	1.111.130	1.152.733	4
davon:			
private Halter	1.249.011	1.244.002	0
Kfz-Handel	683.538	703.181	3
Vermieter	375.868	410.457	9
Kfz-Bau	308.474	311.303	1
Sonstiges Gewerbe	818.887	938.315	15
Nutzfahrzeuge (ohne Busse)	379.595	403.364	6
davon:			
bis 6 t zul. Ges.-Gew.	291.134	311.944	7
über 6 t. zul. Ges.-Gew.	88.461	91.420	3
Busse	6.687	6.437	-4
Kraftwagen zusammen	3.822.060	4.017.059	5
Kfz-Anhänger	307.085	317.945	4
darunter:			
Sattelanhänger	40.577	38.271	-6
Wohnwagen	23.968	26.496	11
<b>Bestand*)</b>			
Personenkraftwagen	47.095.784	47.715.977	1
Nutzfahrzeuge	3.751.843	3.889.521	4
Kraftwagen zusammen	50.847.627	51.605.498	1
<b>Kraftwagendichte <sup>*)</sup></b>			
Anzahl je 1.000 Einwohner			
Personenkraftwagen	567	574	1
Nutzfahrzeuge	45	47	3
Kraftwagen zusammen	612	620	1
<b>Besitzumschreibungen</b>			
Personenkraftwagen	7.192.411	7.195.437	0
Nutzfahrzeuge (ohne Busse)	389.578	419.211	8
Busse	6.168	6.002	-3
Kraftwagen zusammen	7.588.157	7.620.650	0

\*) jeweils zum 1.1. des folgenden Jahres

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt, Statistisches Bundesamt

\*\*) 2019: vorläufige Ergebnisse

## Nationale Märkte

Übersicht	2018	2019	± % 19/18
<b>Kraftstoffverbrauch (in 1.000 t) <sup>*)</sup></b>			
Ottokraftstoff	17.837.098	18.013.601	1
Diesel	37.475.008	37.776.915	1
<b>Kraftstoffpreise (im Dezember) <sup>*)</sup></b>			
Superbenzin	146,9	140,8	-4
Diesel	134,1	126,5	-6
<b>Autokostenindex insgesamt</b>			
Jahresdurchschnitt (2010=100)	108	110	1

1) Angaben für Betriebe

Quelle: Statistisches Bundesamt, BAFA

\*) 2019: Vorläufige Ergebnisse

## Nationale Märkte

Pkw-Neuzulassungen nach Marken	2016	2017	2018	2019	± % 19/18
<b>Deutsche Konzernmarken</b>	2.404.653	2.419.042	2.412.278	2.535.089	5
dav.: Audi	289.617	283.196	255.300	267.195	5
Bentley	909	1.329	821	739	-10
Lamborghini	253	294	468	671	43
Porsche	30.203	29.276	28.695	31.433	10
Seat	97.585	108.203	121.724	138.670	14
Skoda	186.172	194.230	196.968	208.171	6
Volkswagen	656.025	634.270	643.518	667.518	4
BMW	262.083	261.864	265.051	279.243	5
Mini	44.010	46.706	50.494	50.019	-1
Mercedes	311.286	326.188	319.163	339.185	6
Smart	37.299	36.723	41.094	49.138	20
Rolls-Royce	202	186	147	229	56
Ford	239.766	246.589	252.323	279.719	11
Opel	243.792	243.715	227.967	215.864	-5
Sonstige deutsche Marken	5.451	6.273	8.545	7.295	-15
<b>Französische Marken</b>	284.287	325.133	329.977	345.892	5
dav.: Citroën	48.726	52.760	55.223	58.840	7
DS	4.377	3.309	3.732	2.846	-24
Peugeot	56.760	70.930	68.237	72.709	7
Renault	125.300	135.456	131.039	131.138	0
Alpine	-	-	-	324	-
Dacia	49.124	62.678	71.746	80.035	12
<b>Japanische Marken</b>	313.186	329.770	319.539	313.786	-2
dav.: Honda	25.331	20.199	18.710	15.676	-16
Infiniti	2.197	1.230	762	263	-65
Lexus	2.456	3.002	2.766	3.587	30
Mazda	63.310	67.262	67.387	71.630	6
Mitsubishi	37.228	43.367	50.803	52.148	3
Nissan	72.547	68.019	50.366	39.500	-22
Subaru	6.963	7.440	7.285	5.868	-19
Suzuki	31.371	38.165	37.530	40.616	8
Toyota	71.783	81.086	83.930	84.498	1
<b>Koreanische Marken</b>	171.147	175.818	183.111	201.986	10
dav.: Hyundai	107.228	108.518	114.878	129.508	13
Kia	60.522	64.068	65.797	69.608	6
Ssangyong	3.397	3.232	2.436	2.870	18

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt

## Nationale Märkte

Pkw-Neuzulassungen nach Marken	2016	2017	2018	2019	± % 19/18
<b>Italienische Marken</b>	84.693	93.764	90.267	96.044	6
dav.: Fiat	77.336	84.324	81.460	89.005	9
Alfa Romeo	4.293	6.096	5.436	4.146	-24
Ferrari	709	714	978	987	1
Maserati	1.654	1.838	1.536	939	-39
<b>Sonstige Marken</b>	93.641	97.735	100.606	114.461	14
dav.: Jaguar	8.713	8.987	9.500	8.703	-8
Jeep	14.782	13.390	17.121	16.563	-3
Land Rover	22.799	23.656	18.141	17.348	-4
Tesla	1.908	3.332	1.905	10.711	462
Volvo	39.923	40.857	45.405	53.357	18
Ausl. Marken ohne dt. Konzerne	946.954	1.022.220	1.023.500	1.072.169	5
<b>Zulassungen insgesamt</b>	3.351.607	3.441.262	3.435.778	3.607.258	5
Anteil dt. Konzernmarken in %	71,7	70,3	70,2	70,3	

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt

Pkw-Neuzulassungen nach Segmenten	2018 Einheiten	2019 Einheiten	2018 Anteil in %	2019 Anteil in %	± % 19/18
Kleinstwagen	240.349	230.495	7,0	6,4	-4
Kleinwagen	498.532	485.891	14,5	13,5	-3
Kompaktklasse	755.498	737.985	22,0	20,5	-2
Mittelklasse	374.611	371.300	10,9	10,3	-1
Obere Mittelklasse	131.583	131.286	3,8	3,6	0
Oberklasse	32.392	28.378	0,9	0,8	-12
Geländewagen/SUV	933.504	1.127.611	27,2	31,3	21
dav.: Geländewagen	303.499	365.121	8,8	10,1	20
SUV	630.005	762.490	18,3	21,1	21
Sportwagen	40.468	43.712	1,2	1,2	8
Mini-Vans	77.820	83.887	2,3	2,3	8
Großraum-Vans	125.351	120.727	3,6	3,3	-4
Utilities	161.611	177.889	4,7	4,9	10
Wohnmobile	46.859	53.920	1,4	1,5	15
Sonstige	17.200	14.177	0,5	0,4	-18
<b>Zusammen</b>	3.435.778	3.607.258			

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt

## Nationale Märkte

Nfz-Neuzulassungen nach Größenklassen	2016	2017	2018	2019	± % 19/18
Kraftomnibusse einschl. O-Busse	6.683	6.697	6.687	6.437	-4
<b>Lastkraftwagen</b>					
mit Normal- u. Spezialaufbau (Zul. Gesamtmasse)					
Lkw bis 6 t	256.229	267.497	282.031	301.739	7
Lkw bis 2 t	18.029	18.466	18.987	19.182	1
Lkw über 2 t bis 6 t	238.200	249.031	263.044	282.557	7
Lkw über 6 t	39.531	39.112	39.935	41.969	5
Lkw über 6 t bis 16 t	18.175	17.460	17.634	18.549	5
Lkw über 16 t	21.356	21.652	22.301	23.420	5
Lkw zusammen	295.760	306.609	321.966	343.708	7
Sattelzugmaschinen	36.967	37.606	38.727	38.620	0
Übrige Kraftfahrzeuge	17.850	18.234	18.902	21.036	11
<b>Zusammen</b>	<b>357.260</b>	<b>369.146</b>	<b>386.282</b>	<b>409.801</b>	<b>6</b>

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt, Verband der Automobilindustrie

## Deutsche Automobilindustrie

Übersicht	2018	2019	± % 19/18
<b>Beschäftigte (Jahresdurchschnitt) <sup>1)*)</sup></b>			
Automobilindustrie	833.937	832.991	0
Kraftwagen und Motoren	486.109	484.013	0
Anhänger und Aufbauten	36.760	38.338	4
Kfz-Teile und Zubehör	311.068	310.640	0
<b>Umsatz in Mio. Euro <sup>1)*)</sup></b>			
Kraftwagen und Motoren	332.076	343.379	3
Inlandsumsatz	95.545	100.216	5
Auslandsumsatz	236.531	243.163	3
Anhänger und Aufbauten	12.747	12.178	-4
Inlandsumsatz	6.308	6.505	3
Auslandsumsatz	6.439	5.672	-12
Kfz-Teile und Zubehör	81.389	79.715	-2
Inlandsumsatz	47.746	46.159	-3
Auslandsumsatz	33.643	33.556	0
Automobilindustrie	426.212	435.271	2
Inlandsumsatz	149.600	152.880	2
Auslandsumsatz	276.612	282.392	2
<b>Brutto-Anlageinvestitionen <sup>*)</sup></b>			
Automobilindustrie (in Mio. Euro)	17.220	18.600	8

1) Angaben für Betriebe

Quelle: Statistisches Bundesamt

\*) 2019: Vorläufige Ergebnisse

## Deutsche Automobilindustrie

Produktion und Export	2018		2019		± %
	Einheiten		Einheiten		19/18
<b>Inlandsproduktion</b>					
Personenkraftwagen	5.120.409		4.663.749		-9
darunter mit Dieselmotor	1.812.408		1.572.100		-13
Nutzfahrzeuge bis 6t	281.694		283.567		1
<b>Export (fabrikneuer Fahrzeuge)</b>					
Personenkraftwagen	3.992.724		3.487.321		-13
darunter mit Dieselmotor	1.335.291		1.048.866		-21
Exportquote	78,0%		74,8%		-4
davon in:	Anteil in %		Anteil in %		
EU	2.188.136	54,8	1.932.111	55,4	-12
Großbritannien	665.573	16,7	592.566	17,0	-11
Euro-Zone	1.186.524	29,7	1.043.121	29,9	-12
darunter: Belgien/Luxemburg	146.080	3,7	131.465	3,8	-10
Frankreich	252.697	6,3	224.300	6,4	-11
Italien	264.354	6,6	226.942	6,5	-14
Spanien	212.300	5,3	194.610	5,6	-8
Niederlande	83.109	2,1	79.233	2,3	-5
Übriges Europa	269.171	6,7	218.130	6,3	-19
darunter: Russland	48.513	1,2	49.889	1,4	3
Türkei	89.370	2,2	55.333	1,6	-38
<b>Europa</b>	<b>2.457.307</b>	<b>61,5</b>	<b>2.150.241</b>	<b>61,7</b>	<b>-12</b>
<b>Afrika</b>	<b>75.433</b>	<b>1,9</b>	<b>61.627</b>	<b>1,8</b>	<b>-18</b>
<b>Amerika</b>	<b>606.189</b>	<b>15,2</b>	<b>534.828</b>	<b>15,3</b>	<b>-12</b>
darunter: USA	470.474	11,8	417.525	12,0	-11
Kanada	63.107	1,6	51.440	1,5	-18
Mexiko	30.846	0,8	27.515	0,8	-11
Brasilien	14.945	0,4	16.778	0,5	12
<b>Asien</b>	<b>761.657</b>	<b>19,1</b>	<b>670.693</b>	<b>19,2</b>	<b>-12</b>
darunter: China	287.324	7,2	267.537	7,7	-7
Indien	23.327	0,6	14.435	0,4	-38
Japan	146.725	3,7	124.899	3,6	-15
Südkorea	134.037	3,4	120.608	3,5	-10
<b>Australien/Ozeanien</b>	<b>91.402</b>	<b>2,3</b>	<b>67.367</b>	<b>1,9</b>	<b>-26</b>
nicht ausgewiesene Länder	736	0,0	2.565	0,1	249
<b>Insgesamt</b>	<b>3.992.724</b>	<b>100,0</b>	<b>3.487.321</b>	<b>100,0</b>	<b>-13</b>
Nutzfahrzeuge bis 6t	219.381		211.739		-3
Exportquote	77,9%		74,7%		-4

Quelle: VDA

## Deutsche Automobilindustrie

Produktion und Export von Personenkraftwagen nach Herstellern	2018	2019	± % 19/18
<b>Produktion im Inland <sup>1)</sup></b>			
Audi	677.458	618.817	-9
BMW	1.085.313	1.012.844	-7
Daimler	1.106.816	1.053.596	-5
Ford	554.082	498.607	-10
Opel	208.360	119.972	-42
Porsche	189.287	178.944	-5
Volkswagen	1.299.093	1.180.969	-9
Insgesamt	5.120.409	4.663.749	-9
<b>Export (fabrikneuer Fahrzeuge) aus inländischer Produktion <sup>1)</sup></b>			
Audi	498.358	449.817	-10
BMW	1.000.152	863.484	-14
Daimler	864.755	811.022	-6
Ford	437.590	378.593	-13
Opel	137.063	71.939	-48
Porsche	165.475	156.717	-5
Volkswagen	889.331	755.749	-15
Insgesamt	3.992.724	3.487.321	-13
<b>Produktion im Ausland <sup>2)</sup></b>			
Audi	1.193.928	1.183.256	-1
BMW	1.456.221	1.551.181	7
Daimler	1.434.186	1.482.436	3
Opel	106.456	92.510	-13
Porsche	78.829	95.171	21
Volkswagen	6.965.803	6.975.052	0
Insgesamt	11.235.423	11.379.606	1

1) einschließlich CKD-Fertigung 2) inkl. Konzernmarken; Opel nur Opel Polska

Quelle: VDA

## Impressum

Herausgeber	Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA) Behrenstraße 35, 10117 Berlin <a href="http://www.vda.de">www.vda.de</a>
Copyright	Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)
Redaktion	Dr. Manuel Kallweit ( <a href="mailto:Manuel.Kallweit@vda.de">Manuel.Kallweit@vda.de</a> ) Leiter Abteilung Economic Intelligence & Statistik (EIS)  Alexander Fritz ( <a href="mailto:Alexander.Fritz@vda.de">Alexander.Fritz@vda.de</a> ) Statistiken Produktion, Export sowie Strukturanalysen und Emissionen  Benjamin Wiest ( <a href="mailto:Benjamin.Wiest@vda.de">Benjamin.Wiest@vda.de</a> ) Automobilkonjunktur, Automobilprognosen, Statistiken und Analysen Ausland  Jan Cholewa ( <a href="mailto:Jan.Cholewa@vda.de">Jan.Cholewa@vda.de</a> ) Automobilkonjunktur, Automobilprognosen, Statistiken und Analysen Ausland  Petra Müller ( <a href="mailto:Petra.Müller@vda.de">Petra.Müller@vda.de</a> ) Statistiken Inland  Tim Stappen ( <a href="mailto:Tim.Stappen@vda.de">Tim.Stappen@vda.de</a> ) Internationale Nutzfahrzeugkonjunktur, US Light Vehicle Markt, amtliche Statistik
Bestellung	Janine Meyer ( <a href="mailto:Janine.Meyer@vda.de">Janine.Meyer@vda.de</a> )
Stand	März 2020

Die Abonnenten/Käufer sind verpflichtet, sich an alle anwendbaren Urheberrechtsgesetze zu halten. Unabhängig von der Anwendbarkeit der entsprechenden Urheberrechtsgesetze darf ohne ausdrückliche schriftliche Erlaubnis des Verbandes der Automobilindustrie (VDA) kein Teil dieses Dokuments für irgendwelche Zwecke vervielfältigt oder an Dritte weitergegeben werden.