

Analysen zur Automobilkonjunktur 2020

Berlin, März 2021





Editorial

Die weltweite Automobilindustrie war im Jahr 2020 im dritten Jahr in Folge rückläufig. Nachdem man in der Rückschau auf das Jahr 2019 noch sehr genau hinschauen musste, ob der damalige Rückgang des Pkw-Weltmarkts der größte war, den es bislang gegeben hatte (absolut gesehen ja, relativ betrachtet nein), ist die Antwort für das Jahr 2020 leichter. Die Corona-Pandemie, die Ende des Jahres 2019 begann und sich dann im Jahresverlauf 2020 weltweit ausbreitete, war das bestimmende Moment des Jahres 2020 - nicht nur auf den Automobilmärkten, sondern in Wirtschaft, Gesellschaft und in unser aller Leben. Um die Ausbreitung des Virus einzudämmen, wurden verschiedenste gesundheitspolitische Maßnahmen ergriffen. Dazu gehören u.a. Kontaktverbote sowie die Schließung von Einzelhandel, Hotels und Gaststätten. Der internationale Güter- und Reiseverkehr wurde massiv eingeschränkt, was zu einem hohen Anspannungsgrad in den Lieferketten führte. In einigen Ländern war alles nicht-lebensnotwendige geschlossen. Diese Maßnahmen waren notwendig, um die Gesundheitssysteme in den einzelnen Ländern nicht zu überlasten. Leider hat dies nicht überall funktioniert. Die Pandemie hatte immense Auswirkungen auf die wirtschaftliche Entwicklung. Viele Volkswirtschaften sind im Jahr 2020 in eine tiefe Rezession gerutscht. Im Unterschied zu früheren Rezessionen lagen hier jedoch keine wirtschaftlichen Fehlentwicklungen zu Grunde. Vielmehr hat die pandemische Lage wirtschaftliche Aktivitäten, wie wir sie kennen, nicht zugelassen. In der Folge ging der Pkw-Weltmarkt um 15 Prozent zurück.

Ein genauerer Blick auf die Automobilmärkte: Zunächst wirkte sich die Pandemie und die damit verbundenen Maßnahmen auf den chinesischen Markt aus. Dieser brach im Februar 2020 um etwa 80 Prozent ein. In Europa und den Vereinigten Staaten ging es dann im März deutlich nach unten. Im April wurden in einigen europäischen Ländern so gut wie keine Pkw neu zugelassen. Im zweiten Quartal kam es aufgrund dieses weltweiten simultanen Nachfrageeinbruchs in Kombination mit dem hohen Anspannungsgrad in den Lieferketten zu wochenlangen

Produktionsstillständen in den Automobilwerken fast überall auf der Welt.

In der zweiten Jahreshälfte erholten sich die Märkte, in China wurde auf Monatsbasis bereits wieder das Vorjahresniveau übertroffen. In Europa und den Vereinigten Staaten vollzog sich die Aufwärtsbewegung etwas langsamer. Die Regierungen haben weltweit verschiedene Konjunkturprogramme aufgelegt, um die Volkswirtschaften zu stützen. Insgesamt hat sich die Stimmung gegen Ende des Jahres mit immer höheren Kapazitätsauslastungen und einer anziehenden Nachfrage deutlich gebessert. Dies konnte zunächst auch durch die aufkommende „zweite Welle“ der Pandemie nicht gedrosselt werden. Zum Jahresende ging es dann in einigen europäischen Ländern erneut in den Lockdown. Die Zulassung von Impfstoffen verbreitete jedoch Hoffnung. Insgesamt wirkte der neuerliche Lockdown weniger einschränkend auf die wirtschaftliche Aktivität.

In unserem Jahresrückblick finden Sie alle relevanten Zahlen und Entwicklungen, die man über das Automobiljahr 2020 wissen muss: Auf den Nutzfahrzeugmärkten in Europa und den Vereinigten Staaten gab es ebenfalls kräftige Rücksetzer, in China hingegen ging es bergauf. Die Elektromobilität schaffte den Durchbruch in Europa und setzte den europäischen Markt an die internationale Spitze. Und schließlich sank die Pkw-Produktion in Deutschland auf den niedrigsten Stand seit 1975. Alles in allem ein Jahr der Superlative mit vielen Ereignissen, die man sich nicht hatte vorstellen können. Zurück bleibt die Erkenntnis, dass vor allem die deutsche Automobilindustrie solche Krisen meistern kann und zügig wieder auf den Erholungspfad einschwenkt. Auf das die Pandemie im Jahr 2021 ihr Ende findet.

Viel Spaß bei der Lektüre

Ihr EIV-Team



Neuzulassungen von Kfz weltweit nach Ländern und Regionen

Anzahl in 1.000	Personenkraftwagen ¹⁾			Nutzfahrzeuge ²⁾		
	2019	2020	±% 20/19	2019	2020	±% 20/19
Deutschland	3.607	2.918	-19	410	349	-15
Ver. Königreich	2.311	1.631	-29	432	336	-22
Frankreich	2.214	1.650	-25	541	450	-17
Italien	1.917	1.382	-28	216	183	-15
Spanien	1.258	851	-32	62	38	-39
Sonstige	2.996	2.372	-21	723	574	-21
Westeuropa (EU14, EFTA & UK)	14.304	10.804	-24	2.384	1.930	-19
Neue EU-Länder (EU12)	1.502	1.157	-23	260	201	-23
EU27, EFTA & UK	15.806	11.961	-24	2.644	2.131	-19
Türkei	387	610	58	105	186	78
Russland	1.760	1.599	-9	198	177	-11
Sonstige	88	85	-3	14	14	-4
Europa	18.041	14.255	-21	2.961	2.507	-15
China	21.073	19.794	-6	4.724	5.521	17
Südkorea	1.531	1.650	8	245	237	-3
Japan	4.301	3.810	-11	894	789	-12
Indien	2.962	2.408	-19	855	505	-41
Sonstige	2.309	1.605	-30	1.517	1.158	-24
Asien	32.176	29.268	-9	8.235	8.210	0
USA	16.953	14.462	-15	527	410	-22
Mexiko	1.316	948	-28	40	26	-34
Kanada	1.924	1.543	-20	52	45	-14
NAFTA	20.193	16.952	-16	619	481	-22
Brasilien	2.666	1.955	-27	122	104	-15
Argentinien *)	372	313	-16	10	9	-10
Sonstige	931	651	-30	57	49	-15
Südamerika	3.969	2.919	-26	190	162	-15
Sonstige *)	5.059	4.292	-15	685	888	30
Welt *)	79.438	67.686	-15	12.691	12.248	-3

*) 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	45
Pkw-Auslandsproduktion	48
Umsätze	50
Beschäftigung	52
Arbeitskosten	54
Statistischer Anhang	55
Impressum	68

Pkw International

Europa: Automobilmärkte im Griff des Virus – China kommt mit Schwung aus dem Corona-Tief – USA erweisen sich robuster als Europa – Europa größter Elektro-Pkw-Markt der Welt – Pandemie lässt Weltproduktion einbrechen





PERSONS
SHOULD BE
LIFE

Europa

EU27, EFTA & UK

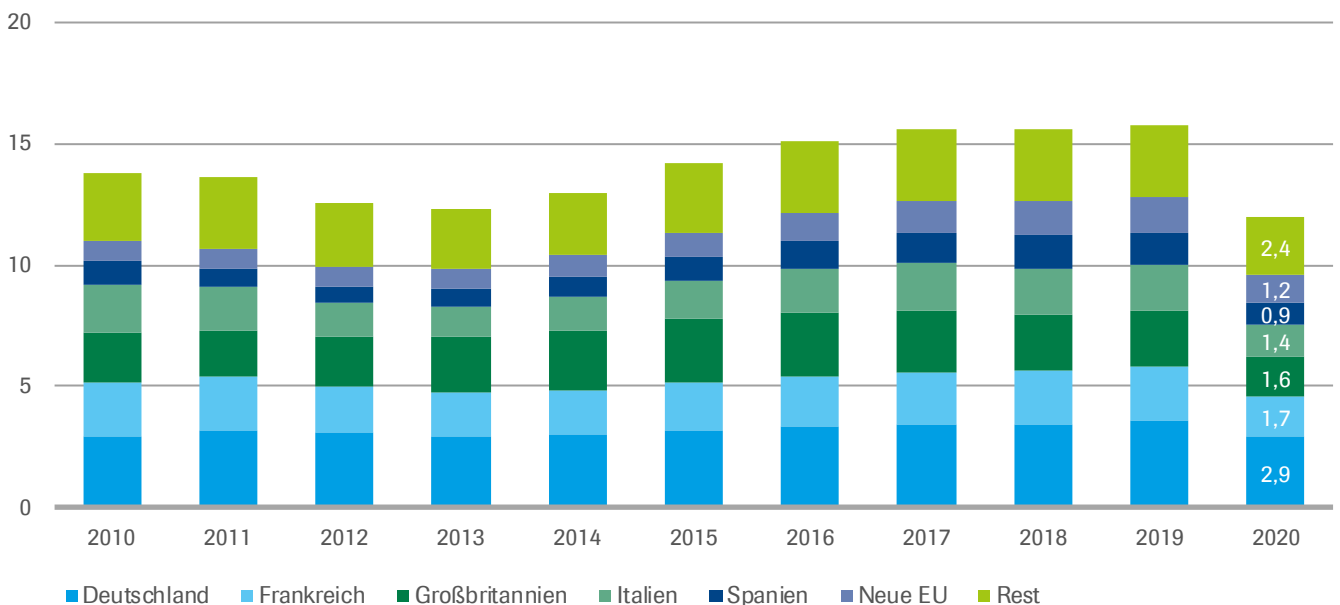
Der europäische Neuwagenmarkt wurde im Jahr 2020 maßgeblich durch die Corona-Pandemie und den damit verbundenen Maßnahmen zur Bekämpfung des Virus bestimmt. Spätestens seit März waren europaweite Lockdowns, Infektionswerte und Eindämmungsmaßnahmen die bestimmenden Themen der Automobilmärkte. Angesichts geschlossener Autohäuser und Zulassungsstellen kam der europäische Pkw-Markt im Frühjahr 2020 quasi zum Erliegen. Im März reduzierten sich die Neuanmeldungen bereits um mehr als die Hälfte (-52 Prozent). Im April – dem ersten „vollen“ Lockdownmonat – brach der europäische Markt dann um mehr als drei Viertel ein (-78 Prozent). In einzelnen Ländern lagen die Rückgänge sogar jenseits der 90-Prozent-Marke. Erst das rückläufige Infektionsgeschehen ab Mai, verbunden mit weitreichenden Lockerungen, ließ die Rückgänge über die Sommermonate kleiner werden. Es dauerte jedoch noch bis September, bis der europäische Automobilmarkt den ersten Wachstumsmonat vermelden konnte. Es blieb auch der Einzige, denn auf das neuerliche Aufflammen der Infektionszahlen im Herbst folgten erneute Shutdowns in zahlreichen Ländern. Die Erfahrungen der ersten Lockdownphase sowie erweiterte Onlinebestellungen und -anmeldungen verhinderten teilweise einen erneuten Einbruch: Im vierten Quartal 2020 gaben die Neuzulassungen um „nur“ 8 Prozent nach. Insgesamt wurden in Europa im Jahr 2020 12,0 Mio. Neufahrzeuge angemeldet – knapp ein Viertel (-24 Prozent) weniger als im Vorjahr und das geringste Absatzvolumen seit Beginn der Datenerfassung im Jahr 2003. Alle Länder, die zum europäischen Markt zählen, mussten das Jahr 2020 mit einer negativen Bilanz abschließen. Die fünf größten Märkte gaben allesamt zweistellig nach.

Der europäische Pkw-Markt brach 2020 um mehr als ein Viertel ein

Pkw-Neuzulassungen in Europa (EU27, EFTA & UK)

Ausgewählte Länder und Regionen

Millionen



Quelle: ACEA

Im Vereinigten Königreich brach der Pkw-Absatz um nahezu ein Drittel ein

Die Kauflaune der **Briten** im zweitgrößten europäischen Automarkt hat sich 2020 stark eingetrübt: 1,6 Mio. Neuzulassungen waren fast ein Drittel weniger als im Vorjahr und markieren den tiefsten Stand seit 1992. Nur zweimal sank in den vergangenen 20 Jahren die Neuzulassungsstatistik unter die Zwei-Millionen-Marke - 2009 und 2011. Hatte das politische Hin und Her rund um den Ausstieg aus der Europäischen Union die Kaufbereitschaft bereits seit 2017 schwinden lassen, so versetzte die Corona-Pandemie dem Automobilmarkt einen weiteren Schlag. Der erste Lockdown im Frühjahr 2020 brachte den Autohandel zum Erliegen; nach einem kurzen Hoch im September brachen die Zahlen nach dem neuerlichen Aufflammen der Infektionszahlen erneut ein.

Der **französische** Pkw-Markt ist im Jahr 2020 um mehr als ein Viertel zurückgegangen, da auch hier die Maßnahmen zur Bekämpfung der Corona-Pandemie zu massiven Schwankungen führten. Im Laufe des Jahres ist das Zulassungsvolumen auf 1,6 Mio. Einheiten gesunken und damit auf den niedrigsten Stand seit 1975. Im Zuge der Pandemiebekämpfung wurden die Autohäuser im März und April geschlossen. Um den daraus entstandenen Verwerfungen zu trotzen, führte die französische Regierung Ende Mai eine Reihe von Unterstützungsmaßnahmen ein. Diese konzentrierten sich darauf, die Elektrifizierung des französischen Pkw-Bestands voranzutreiben, aber auch einkommensschwächere Haushalte beim Erwerb eines emissionsarmen Fahrzeugs zu unterstützen. Dadurch konnte sich der Markt über die Sommermonate etwas erholen. Während dem zweiten Lockdown ab November wurden die Autohäuser erneut geschlossen. Die Auslieferung von bereits vorbestellten Fahrzeugen an Kunden war jedoch möglich, wodurch ein erneuter Einbruch verhindert wurde.

Der italienische Pkw-Markt fiel auf das niedrigste Absatzvolumen seit 2014

In **Italien** sind die Pkw-Neuzulassungen im Vergleich zum Vorjahr um 28 Prozent gesunken. Mit 1,4 Mio. Einheiten wurden so wenig Autos neu angemeldet wie zuletzt im Jahr 2014. Der Absatzrückgang zeichnete sich bereits im Frühjahr ab, da der Markt im März und April aufgrund des landesweiten harten Lockdowns effektiv mehr als einen Handelsmonat verloren hat. Nach dem Einbruch im ersten Halbjahr kamen dem italienischen Markt ab August Abwrack- und Kaufprämien zugute. Die Förderung galt in Abhängigkeit der CO₂-Emissionen pro Kilometer des Neufahrzeugs und wurde bei Verschrottung eines Altfahrzeugs erhöht. Die Töpfe der Fördermittel waren teils in Windeseile geleert, und der Pkw-Markt konnte sich über die Sommermonate stabilisieren. Die strengeren Maßnahmen in den letzten Monaten des Jahres verhinderten dann eine Fortsetzung der Erholungstendenzen.

Der **spanische** Markt zählte im vergangenen Jahr insgesamt 851.200 neuzugelassene Pkw und damit nahezu ein Drittel (-32 Prozent) weniger als noch 2019. Damit brachte das Pandemiejahr 2020 die schlechtesten Verkaufszahlen seit sechs Jahren. Ähnlich wie die anderen europäischen Märkte verlor auch der spanische Markt aufgrund der Pandemiemaßnahmen im Frühjahr mehr als einen Verkaufsmonat. Allerdings führte die spanische Regierung Mitte Juni einige Unterstützungsmaßnahmen ein, die zur Erholung der Nachfrage beitragen sollten, darunter der „Plan Renove“, der sich auf die Bestandserneuerung fokussierte, und „MOVES2“, das den Übergang zu Fahrzeugen mit alternativen Antrieben unterstützte. Die Schubwirkung auf den Automobilmarkt blieb jedoch äußerst übersichtlich, mit einem einzigen Wachstumsmonat im Juli, gefolgt von einer Rückkehr zu Minusraten in den Folgemonaten.

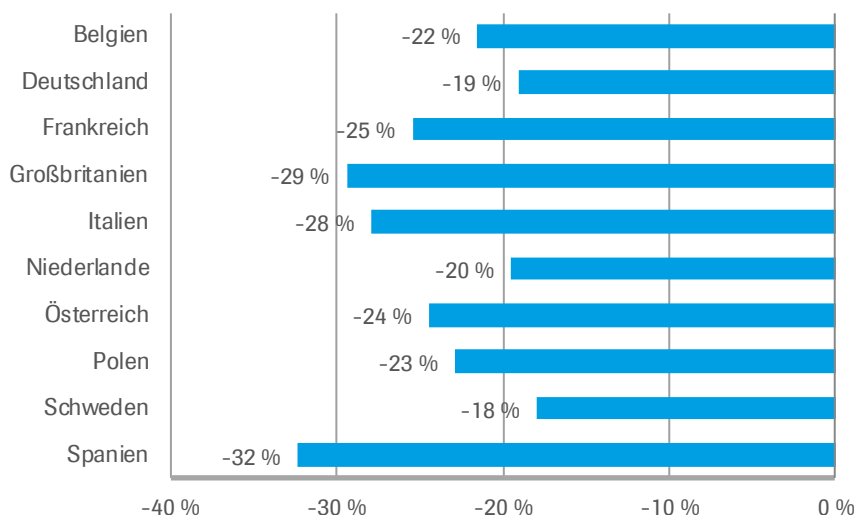
In den **osteuropäischen Ländern** haben sich die Automobilmärkte im Pandemiejahr 2020 ausnahmslos negativ entwickelt. In den zwölf Ländern, die seit 2004 der Europäischen Union angehören, haben sich die Neuzulassungen im vergangenen Jahr insgesamt um fast ein Viertel (-23 Prozent) reduziert. Erstmals seit 2016 wurde die Marke von 1,2 Millionen Neufahrzeugen verfehlt. Damit fand ein sechs Jahre anhaltender Wachstumstrend ein jähes Ende.

Der Pkw-Absatz in den osteuropäischen EU-Ländern hat erstmals seit 2016 die Marke von 1,2 Millionen Neufahrzeugen verfehlt

Als größter Einzelmarkt der osteuropäischen Länder musste Polen mit 428.300 Neuzulassungen ein Minus von 23 Prozent verbuchen. In der Tschechischen Republik musste der Absatz zum dritten Mal in Folge einen Rückgang hinnehmen. Es wurden 203.000 Pkw neu angemeldet, 19 Prozent weniger als im Vorjahr. Die osteuropäischen Märkte bergen noch gutes Wachstumspotenzial für die kommenden Jahre. Im Schnitt kommen hier 507 Pkw auf 1.000 Einwohner. Zum Vergleich: In den EU15 Ländern beläuft sich die Pkw-Dichte auf 551 Fahrzeuge pro 1.000 Einwohner.

Pkw-Neuzulassungen in Europa

Ausgewählte Länder | Veränderung 2020/2019



Quelle: ACEA

Als einer der wenigen Märkte konnte der türkische Pkw-Markt im Pandemiejahr 2020 zulegen

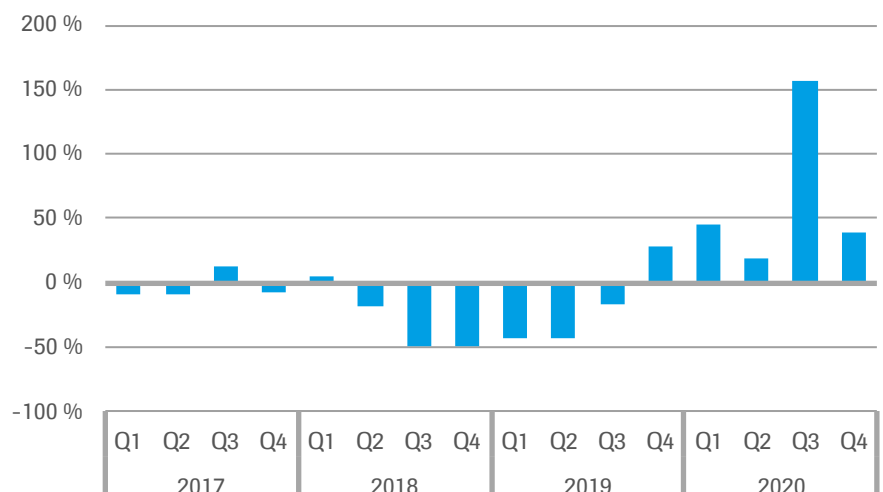
Türkei

Der türkische Pkw-Markt ist 2020 kräftig gewachsen. Mit 610.000 Neufahrzeugen lag der Absatz 58 Prozent höher als im Vorjahr. Der Ausbruch der Corona-Pandemie sorgte nur kurzzeitig für Schwierigkeiten. In neun von zwölf Monaten wurden zweistellige Wachstumsraten realisiert. Die hohe Dynamik fußte vor allem auf dem niedrigen Absatz im Jahr 2019, dem verkaufsschwächsten Jahr seit 2009. In den Jahren 2018 und 2019 hatte die Wirtschafts- und Währungskrise deutliche Bremsspuren hinterlassen. Im vergangenen Jahr entlud sich nun ein Teil der in diesem Zeitraum aufgestauten Nachfrage.

Die wirtschaftliche Lage in der Türkei ist zwar weiterhin schwierig, der Kauf eines Neufahrzeugs ist für Verbraucher aber aufgrund von günstigen Finanzierungsbedingungen und dem pandemiebedingten Trend zu individueller Mobilität attraktiv. Merklichen Einfluss auf die Pkw-Verkäufe in der Türkei hatte im Sommer zudem die Reform einer Sondersteuer auf bestimmte Konsumgüter, die zu einer Preiserhöhung für viele Fahrzeuge führte. Daher kam es zu einem Vorzugseffekt und einer abgeschwächten Wachstumsdynamik im vierten Quartal.

Pkw-Absatz in der Türkei

Veränderung ggü. Vorjahr | Quartale



Russland

In Russland ist der Light-Vehicle-Markt im vergangenen Jahr um 9 Prozent zurückgegangen. Damit wurde ein Marktvolumen von 1,6 Mio. Neufahrzeugen erreicht. Infolge des landesweiten Lockdowns, der vom 30. März bis zum 11. Mai andauerte, konnte sich der Fahrzeugabsatz schnell wieder erholen. Lediglich in den Monaten April bis Juni ging der Absatz deutlich zurück. Anschließend bewegte sich das Absatzniveau meist auf oder leicht über Vorjahresniveau. In der zweiten Jahreshälfte wuchs das Volumen abschließend gar um 3 Prozent.

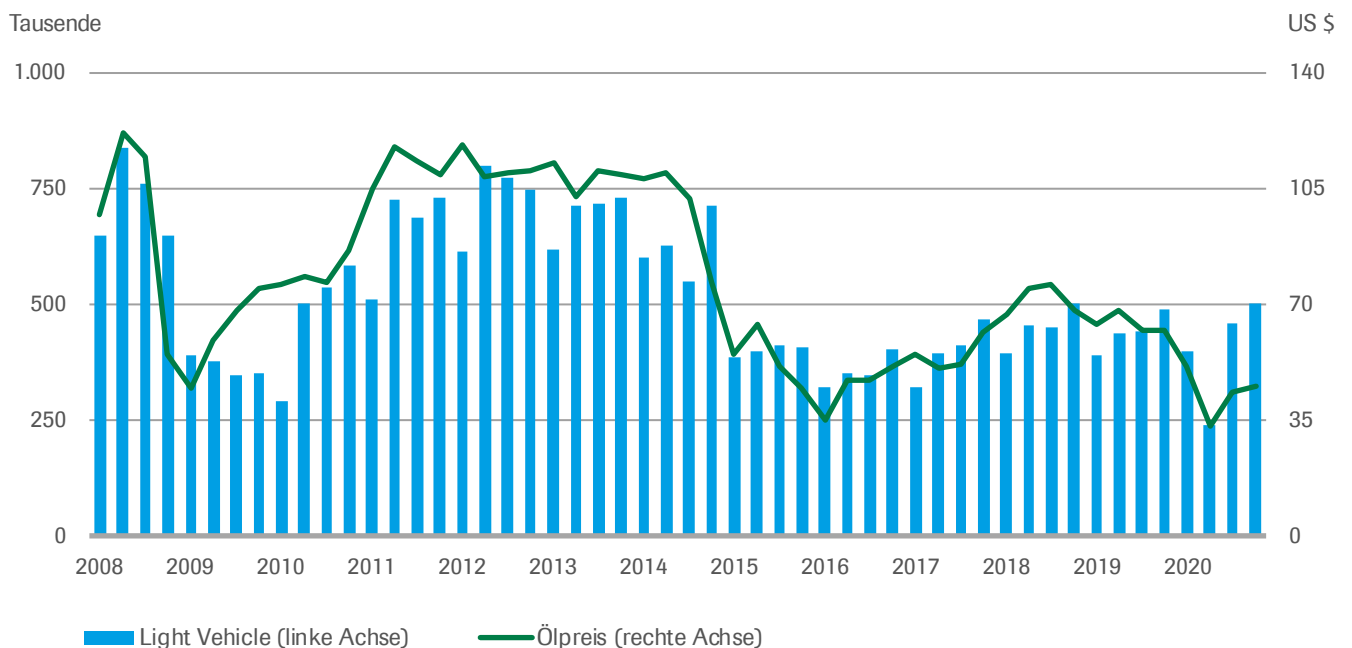
Der russische Light-Vehicle-Absatz konnte sich nach dem landesweiten Lockdown rasch erholen

Gestützt wurde der Markt durch zwei Förderprogramme, die im Zuge der Hilfsmaßnahmen gegen die wirtschaftlichen Auswirkungen der Corona-Pandemie beschlossen wurden. So wurden unter anderem Mittel in Höhe von 7 Mrd. Rubel für die Förderprogramme „Erstes Auto“ und „Familienauto“ bereitgestellt.

Das Premiumsegment entwickelte sich 2020 robuster als der Gesamtmarkt. Einkommensverluste und gestiegene Preise auf Neufahrzeuge spielen in diesem Segment eine geringere Rolle. Deutsche Hersteller konnten ihre Marktposition daher leicht stärken. Zwar ging auch ihr Absatz um 6 Prozent zurück, ihr Marktanteil stieg jedoch von 19,4 auf 20,1 Prozent.

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

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



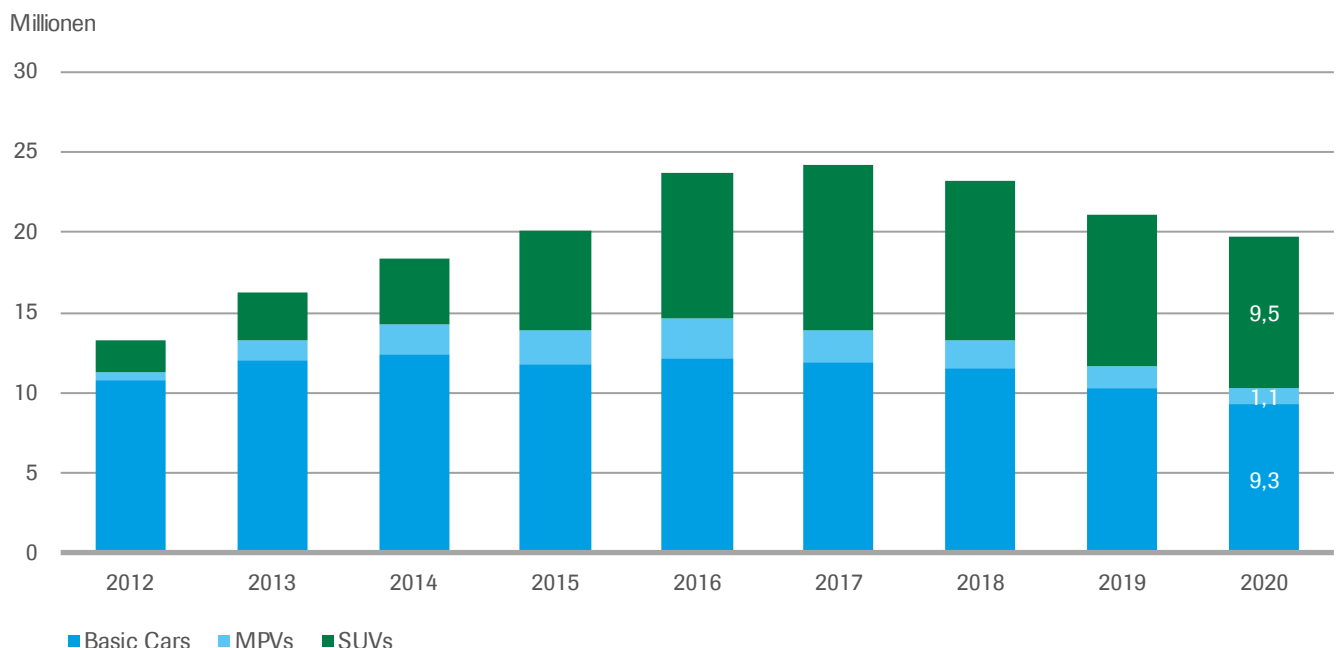
Asien

China

Der chinesische Pkw-Markt ist der weltweit größte Automobilmarkt und macht knapp ein Drittel der globalen Autoverkäufe aus. Von 2010 bis 2017 stieg der Pkw-Absatz um durchschnittlich 12 Prozent pro Jahr. Im Jahr 2018 setzte dann die Trendwende ein – es kam zum ersten Rückgang seit mehr als zwei Jahrzehnten. In 2019 folgte ein weiteres Minus. Im Jahr 2020 schrumpfte der Markt dann bereits zum dritten Mal in Folge. Vor allem im Frühjahr hatte der Ausbruch der Covid-19-Pandemie und die damit verbundenen Eindämmungsmaßnahmen das Wirtschaftsleben und somit die Autonachfrage im Land nahezu lahmgelegt. So lagen im ersten Quartal die Neuwagenverkäufe um 45 Prozent unter dem Vorjahresniveau. Danach waren die Industrie und der Konsum im Land über die Sommermonate zügig wieder auf die Beine gekommen. Das starke Verkaufswachstum im zweiten Halbjahr (+9 Prozent) konnte jedoch die Rückgänge nicht ausgleichen. Insgesamt fiel der Automobilabsatz im Jahr 2020 um 6 Prozent auf 19,8 Mio. Neufahrzeuge.

Nach dem Corona-Einbruch im Frühjahr kurbelte die chinesische Regierung den Markt an. Anders als noch im Jahr 2015, als die Regierung den schwächelnden Markt mit einer breit angelegten, landesweiten Senkung der Mehrwertsteuer unterstützte, fanden die Fördermaßnahmen diesmal hauptsächlich auf lokaler Ebene statt. So hatten mehr als 20 Provinzen, darunter Peking, Shanghai und Guangdong, verschiedene Richtlinien erlassen, die die Autoverkäufe anregen sollten. Der Distrikt Hangzhou lockerte zum Beispiel seine stark beschränkte Ausgabe von Nummernschildern für konventionelle Autos kurzfristig um 20.000 Einheiten. Die Stadt Ningbo andererseits subventionierte den Kauf von vor Ort gefertigten Fahrzeugen mit 5.000 RMB pro Fahrzeug. Viele Regionen haben die ansonsten strengen Einfahrtsbeschränkungen für Pkw und speziell Kleinlaster in die Städte komplett aufgehoben. Zudem ist es aktuell möglich, seinen Gebrauchtwagen auch überregional zu verkaufen, was sonst weitgehend untersagt ist.

Pkw-Absatz in China
Segmentstruktur



Viele der Fördermaßnahmen spielten sich im Bereich der Elektromobilität ab. So gab es beispielsweise neben einfachen Prämien beim Kauf eines elektrisch angetriebenen Pkws vielerorts Zuschüsse zu den anfallenden Ladegebühren. Die Incentivierungen gaben der Elektromobilität im zweiten Halbjahr Rückenwind: zwischen Anfang Juli und Ende Dezember stiegen die Verkäufe von Elektrofahrzeugen um satte 50 Prozent. Insgesamt wurden 2020 in China 1,2 Mio. Elektrofahrzeuge verkauft, 15 Prozent mehr als noch im Vorjahr. Damit waren im vergangenen Jahr bereits 6,3 Prozent des chinesischen Automobilmarktes elektrifiziert.

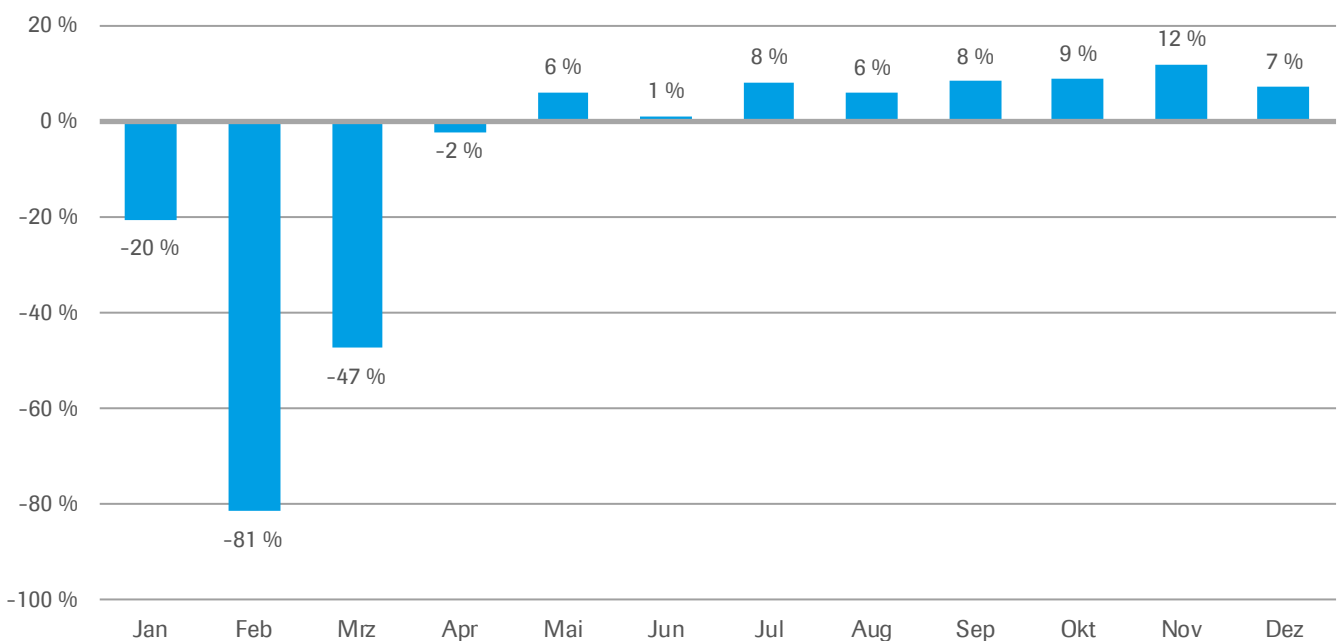
Bei der Segmentstruktur kam es im Jahr 2020 zu einem Führungswechsel. Der Absatz von SUV, die in den letzten Jahren deutlich in der Gunst der Kunden stiegen, wuchs um 1 Prozent auf 9,5 Mio. Einheiten. Mit einem Anteil von 48 Prozent ist es nun das beliebteste Fahrzeugsegment auf dem

chinesischen Automobilmarkt. Mit einem Minus von 10 Prozent auf 9,3 Mio. Einheiten gingen die Verkäufe von Basic Cars nahezu im Gleichschritt zum Gesamtmarkt zurück. Das Minivan-Segment musste einen deutlichen Rückgang um 24 Prozent auf 1,1 Mio. Einheiten hinnehmen.

Die deutschen Konzernmarken konnten von der Markterholung im zweiten Halbjahr nicht vollumfänglich profitieren. Zwar konnten sie über die Sommermonate Zuwächse verbuchen, im Schlussquartal mussten sie jedoch einen Absatzrückgang um 5 Prozent hinnehmen, während der chinesische Gesamtmarkt in diesem Zeitraum um 9 Prozent zulegen konnte. Insgesamt konnten die deutschen OEMs vor Ort 4,8 Mio. Neufahrzeuge ausliefern, ein Rückgang um 7 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Ihr Marktanteil sank damit minimal, von dem Rekordwert in Höhe von 24,6 Prozent im Jahr 2019, auf 24,4 Prozent im Jahr 2020.

Pkw-Absatz in China

Veränderung ggü. Vorjahr



Japan

Japans Automobilmarkt hatte 2020 ebenfalls mit der Corona-Pandemie zu kämpfen. Als die erste Infektionswelle ab April über das Land rollte, traf die Regierung strikte Eindämmungsmaßnahmen. Folglich lag der japanische Pkw-Markt nach den ersten sechs Monaten mit 20 Prozent im Minus. In der zweiten Jahreshälfte konnte er dann etwas Boden gut machen und profitierte auch von einem günstigen Vorjahresvergleich im Schlussquartal aufgrund der Verwerfungen durch die Erhöhung der Mehrwertsteuer im Herbst 2019. Insgesamt wurden in Japan im vergangenen Jahr 3,8 Mio. Neufahrzeuge angemeldet, 11 Prozent weniger als im Vorjahr.

Die Verkäufe von sogenannten „Kei-Cars“, Kleinstwagen mit weniger als 660 ccm Hubraum, maximal 3,4 Metern Länge und 1,5 Metern Breite, entwickelten sich mit einem Minus von 10 Prozent nahezu im Gleichschritt zum Gesamtmarkt. Mit 1,3 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.

Südkorea

Der koreanische Pkw-Markt stellt im Jahr 2020 eine internationale Ausnahme dar, auf dem die Verkäufe entgegen dem allgemeinen Trend deutlich anzogen. Auf einen Einbruch zum Jahresstart -bedingt durch einen landesweiten Lockdown - folgten ab einschließlich März insgesamt acht Wachstumsmonate, sechs davon mit zweistelligen Zuwachsraten. In Summe wurden 2020 über 1,6 Mio. Neufahrzeuge angemeldet, 8 Prozent mehr als im Vorjahr und so viele wie nie zuvor.

Möglich machte dieses Ergebnis sowohl eine effiziente Pandemiebekämpfung als auch die Reduzierung der Verbrauchsteuer beim Autokauf. Diese war von regulär 5 Prozent im ersten Halbjahr auf 1,5 Prozent und im zweiten Halbjahr auf 3,5 Prozent herabgesetzt. Dies führte in einer Zeit, in der die Menschen pandemiebedingt das eigene Auto den öffentlichen Verkehrsmitteln vorziehen, zu einem neuen Absatzrekord.



Indien

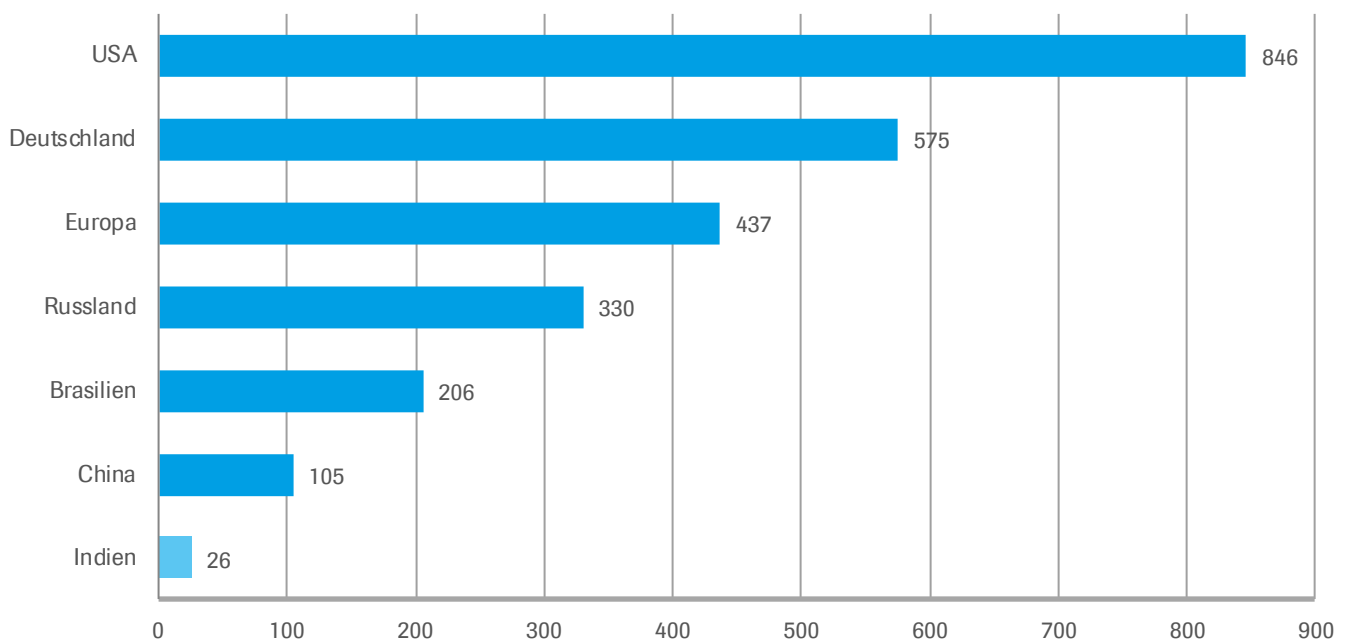
Der indische Pkw-Markt ist 2020 um 18 Prozent auf 2,4 Mio. Fahrzeuge geschrumpft. Bereits im Jahr 2019 sorgte eine Krise im Schattenbankensektor, der einen großen Teil der Automobilkredite in Indien bereitstellt, für eine negative Absatzdynamik. Diese wurde durch die Corona-Pandemie nochmals verstärkt. Der landesweite Lockdown, der in seiner sehr strikten Form vom 24. März bis zum 3. Mai galt und anschließend Stück für Stück zurückgefahren wurde, sorgte zwischendurch für einen nahezu vollständigen Stillstand des öffentlichen Lebens. Fabrikneue Autos wurden in Indien im April beispielsweise nicht verkauft.

Im April kam der Automobilhandel in Indien vollständig zum Erliegen

In der zweiten Jahreshälfte entspannte sich die Situation jedoch merklich. Während der Markt von Januar bis Juni noch 47 Prozent unter dem Vorjahresergebnis blieb, wurde in den sechs Folgemonaten ein Wachstum von 14 Prozent realisiert. Von zentraler Bedeutung war dabei das erfolgreiche Geschäft zum Diwali-Fest 2020. Im Zuge dieser Festlichkeiten führen Automobilhändler in Indien traditionell neue Modelle ein und kurbeln den Verkauf durch Angebote an. Auch weil die Festtagssaison 2019 eher schwach verlief konnten 2020 deutliche Zugewinne erzielt werden. Die Nachfrage, die sich im ersten Halbjahr aufgestaut hatte, entlud sich vor allem im Zeitraum von August bis Oktober. Aber auch zum Jahresende hin blieb die Dynamik positiv.

Pkw-Dichte in ausgewählten Ländern / Regionen

Anzahl Pkw pro 1.000 Einwohner



Quelle: VDA

Amerika

USA

Der Light Vehicle-Absatz in den USA ist im vergangenen Jahr um 15 Prozent auf 14,5 Mio. Einheiten gesunken – in absoluten Zahlen ein Minus von knapp 2,5 Mio. Fahrzeugen gegenüber 2019. Der Rückgang fiel somit weniger stark aus als etwa in Europa. Dies lag zum einen daran, dass die gesundheitspolitischen Antworten auf die Pandemie in den USA regional stark ausdifferenziert waren – Lockdowns gab es beispielsweise nicht in allen Bundesstaaten. Zudem wurde der Onlinehandel merklich gestärkt und die Nachfrage über günstige Kredite und Rabattaktionen gestärkt. Daher entwickelte sich der Markt robuster als angesichts des Infektionsgeschehens zu befürchten war.

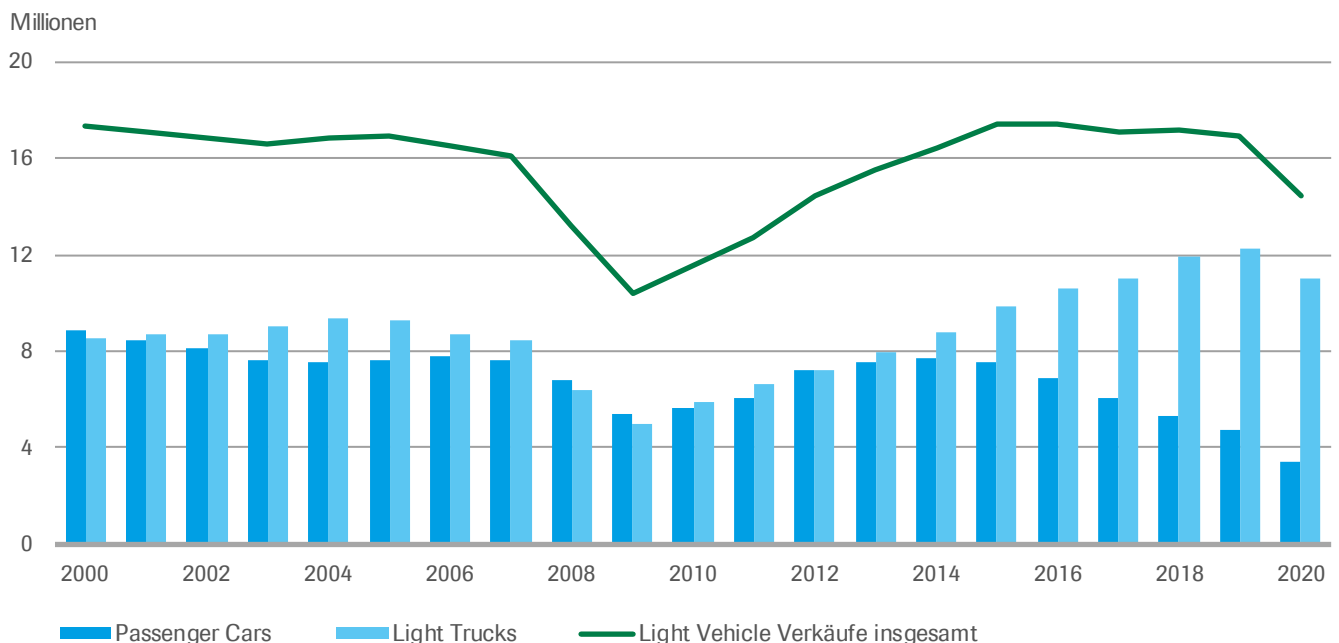
Auch im Corona-Jahr 2020 setzte sich auf dem US Light Vehicle Markt der in den letzten Jahren (weltweit) zu beobachtende Trend zu den Light Trucks fort. Die Light-Truck-Verkäufe sanken um knapp 10 Prozent auf mehr als 11,1 Mio. Einheiten, während die Verkäufe von Basic Cars um 28 Prozent 3,4 Mio. Fahrzeuge nachgaben. Damit zählten im vergangenen Jahr 76,5

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 schrumpften 2020 um 10 Prozent auf rund 6,3 Mio. Einheiten. Damit erreichten sie einen Marktanteil von gut 43 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 knapp 9 Prozent. Ihre Verkäufe sanken um 9 Prozent auf knapp 1,3 Mio. Einheiten. Der Absatz von Pickup-Trucks erreichte ein Volumen von 2,9 Mio. Fahrzeugen (-6 Prozent) und einen Marktanteil von 20 Prozent. Schließlich wurden in den USA 0,7 Mio. Vans als letztes Teilsegment unter den Light Trucks verkauft (-24 Prozent; Marktanteil: 5 Prozent).

Langfristige Entwicklung der Light-Vehicle-Verkäufe in den USA

Segmentstruktur



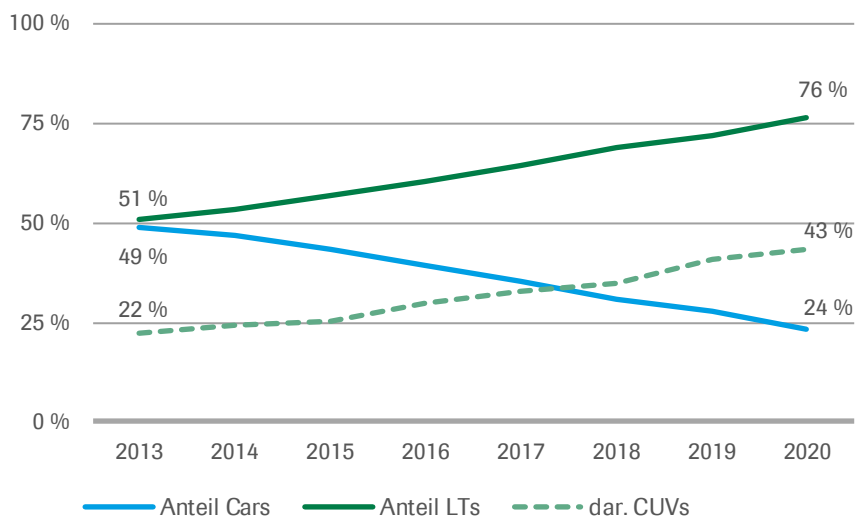
Die deutschen Marken entwickelten sich 2020 besser als der US-Gesamtmarkt

Die deutschen Hersteller konnten ihren Marktanteil in den USA im vergangenen Jahr in einem rückläufigen Marktumfeld leicht steigern. Sie verkauften knapp 1,2 Mio. Light Vehicles (-12 Prozent). Im Light-Truck-Segment sanken ihre Verkäufe mit -5 Prozent auf 0,8 Mio. Fahrzeuge nicht so deutlich wie im Gesamtmarkt. Im drastisch schrumpfenden Basic-Car-Segment gingen die Verkäufe mit 22 Prozent auf 0,4 Mio. Einheiten ebenfalls nicht ganz so stark zurück wie im Branchenvergleich (-28 Prozent). Folglich stieg ihr Marktanteil 2020 auf 8,3 Prozent (2019: 8,1 Prozent).

Im Jahr 2020 liefen in den Vereinigten Staaten 8,6 Mio. Light Vehicles von den Bändern – 19 Prozent weniger als 2019. Darunter waren gut 1,9 Mio. Basic Cars (-23 Prozent). Die Light-Truck-Produktion erreichte ein Volumen von 6,5 Mio. Einheiten (-17 Prozent). Damit wuchs der Light-Truck-Anteil an der gesamten US-Produktion 2020 auf 77,5 Prozent (2019: 76,1 Prozent).

US-Marktanteile: Cars vs. Light Trucks

Anteile in Prozent



Mexiko

Der mexikanische Light-Vehicle-Markt verbuchte im Jahr 2020 den stärksten Rückgang in Nordamerika. Die Fahrzeugverkäufe gingen im Vergleich zum Vorjahr um 28 Prozent zurück und verblieben damit erstmals seit 2012 unterhalb der Grenze einer Million Einheiten (947.700 Stück). Der Absatz im klassischen Basic-Car-Segment lag mit 527.600 Fahrzeugen 31 Prozent im Minus. Etwas besser entwickelten sich die Verkäufe im Light-Truck-Segment mit einer Verringerung um knapp ein Viertel (-24 Prozent). Es wurden 420.100 Light Trucks verkauft. Damit entfielen im abgelaufenen Jahr 44 Prozent aller Verkäufe auf das Light-Truck-Segment. Trotz des vierten Rückgangs in Folge besitzt der Light-Vehicle-Markt der aufstrebenden Wirtschaftsnation Mexiko in den kommenden Jahren Wachstumspotenzial. Ende 2019 entfielen auf 1.000 Einwohner lediglich 262 Fahrzeuge im Bestand. In den USA liegt dieser Wert bei 846 Light Vehicles je 1.000 Einwohnern.

Die Light-Vehicle-Produktion findet in Mexiko auf einem deutlich höheren Niveau statt – das Land ist mittlerweile eine bedeutende Automobilnation. Im vergangenen Jahr liefen in Mexiko trotz eines Rückgangs um 21 Prozent noch immer mehr als 3,0 Mio. Light Vehicles von den Bändern.

Kanada

Der Light-Vehicle-Markt in Kanada ist 2020 das dritte Jahr in Folge geschrumpft. Der Absatz sank um ein Fünftel (-20 Prozent) auf ein Niveau von 1,5 Mio. Einheiten. Dabei lagen die Verkäufe von Basic Cars mit 318.000 Pkw mehr als ein Drittel (-36 Prozent) unterhalb des Niveaus aus dem Jahr 2019. Der Light-Truck-Absatz sank gegenüber dem bisherigen Höchstwert aus dem Vorjahr um 14 Prozent auf 1,2 Mio. Fahrzeuge. Der Anteil von Light Trucks (CUVs, SUVs, Pickups und Vans) am Gesamtmarkt erreichte mit 79,3 Prozent einen höheren Wert als in den USA (76,5 Prozent) und Mexiko (44,3 Prozent).

Darüber hinaus verzeichnete der Produktionsstandort Kanada einen erneuten Rückgang. Die Light-Vehicle-Fertigung ging um 28 Prozent auf knapp 1,4 Mio. Einheiten zurück. Nicht zuletzt durch die kriselnde Nachfrage in Nordamerika musste die Produktion im Segment der Basic Cars einen weiteren erheblichen Dämpfer hinnehmen (-29 Prozent). Der Output von Light Trucks sank mit 28 Prozent jedoch ebenfalls deutlich. 2020 lag die Light-Vehicle-Produktion damit mehr als 40 Prozent unterhalb des Niveaus aus dem letzten Wachstumsjahr 2016.



Mercosur

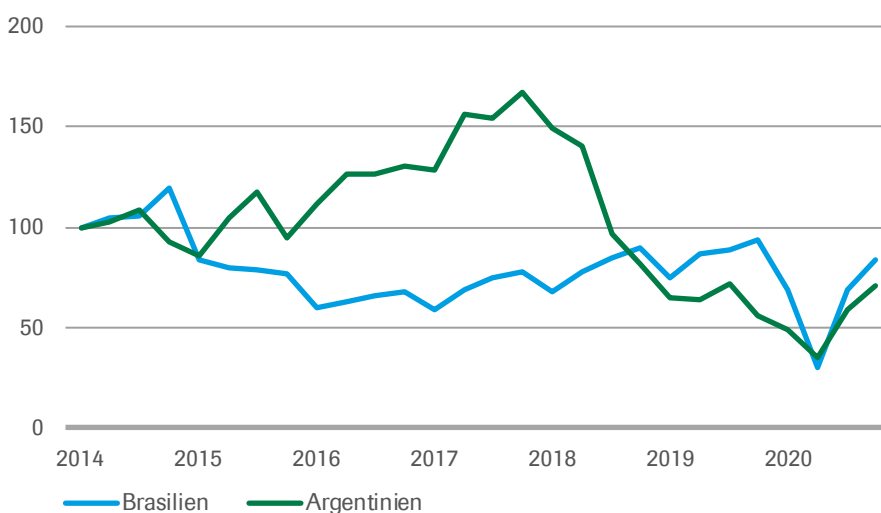
Der Light-Vehicle-Absatz im Mercosur ist 2020 um rund ein Viertel zurückgegangen. Wurden 2019 noch etwa 3,1 Mio. Light Vehicle verkauft, waren es im vergangenen Jahr nur noch 2,3 Mio. Neufahrzeuge. Die Corona-Pandemie schlug auf allen Märkten des Wirtschaftsraums mit großer Wucht ein, besonders stark war jedoch der brasilianische Light-Vehicle-Markt betroffen. Auf dem südamerikanischen Leitmarkt werden 85 Prozent des Light-Vehicle-Absatz im Mercosur realisiert. An zweiter Stelle folgt Argentinien, wo 14 Prozent des jährlichen Neufahrzeugholumens im Mercosur verkauft werden.

Das Marktvolumen auf dem **brasilianischen** Light-Vehicle-Markt sank auf knapp unter 2,0 Mio. Fahrzeuge und lag knapp unter dem Volumen des Krisenjahres 2016. Weniger Light Vehicle wurden in Brasilien zuletzt 2006 verkauft, damals allerdings im Kontext einer Wachstumsperiode. Brasilien wurde besonders stark von der Corona-Pandemie getroffen. Präsident Bolsonaros Regierung begegnete der Herausforderung mit, im internationalen Vergleich, sehr weichen Maßnahmen. Einen Lockdown oder Ausgangssperren, wie sie in vielen anderen Ländern als Maßnahme zur Senkung der Inzidenzen verabschiedet wurden, gab es in Brasilien nicht. Die Wirtschaft konnte von diesem pandemiepolitischen Ansatz nicht profitieren. Eine steigende Arbeitslosigkeit, sinkende Einkommen und ein geringes Verbrauchervertrauen sorgten für ein schwieriges Marktumfeld. Die durch günstige Kredite angetriebenen, im Vergleich der Vorjahre, relativ hohen Verkaufszahlen des Jahres 2019 sorgten zudem für einen hohen Basiswert, der sich ebenfalls in den schwachen Wachstumsraten des Jahres 2020 widerspiegelt. So wurde in lediglich einem Monat ein positives Wachstum erzielt, von März bis Oktober waren gar durchgängig zweistellige Rückgänge zu verzeichnen.

In Brasilien wurden 2020 knapp unter 2,0 Mio. Light Vehicles verkauft. Im Rekordjahr 2012 waren es 3,6 Mio.

Absatz von Light Vehicles in Brasilien und Argentinien

Index; 2014 = 100



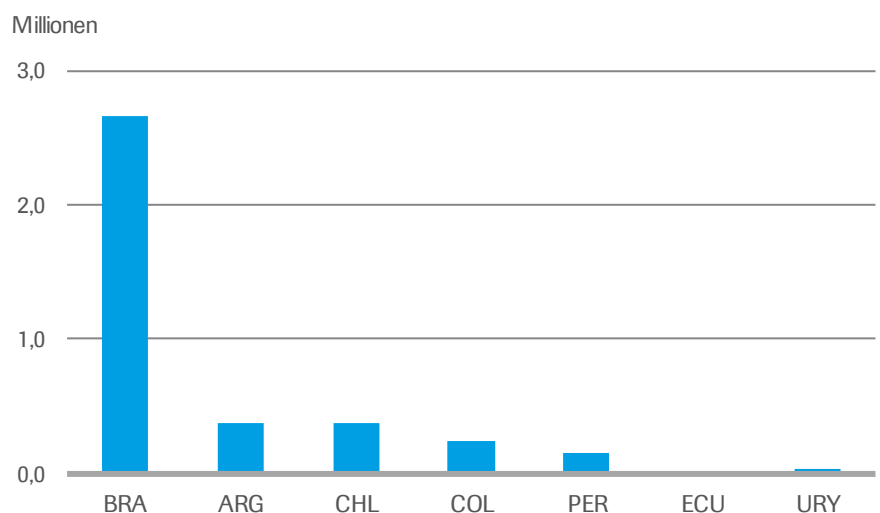
Quelle: ANFAVEA, ADEFA

In Argentinien fielen die Light-Vehicle-Verkäufe 2020 weniger stark. Dafür ging es 2019 bereits steil nach unten

Weniger stark ging der Absatz in **Argentinien** zurück, wo mit 312.800 Light Vehicle 16 Prozent weniger Neufahrzeuge abgesetzt wurden als im Vorjahr. Ein zentraler Grund für den geringeren Rückgang war die Wirtschaftskrise, die in den Vorjahren bereits heftig in Argentinien gewütet hatte. Das Vergleichsniveau von 2019 war schlicht schon sehr schwach, sodass die Auswirkungen der Corona-Pandemie sich nicht mehr so stark in den Zahlen zeigen.

Dennoch hatte die Pandemie deutlichen Einfluss auf das Automobilgeschäft. Einerseits war das öffentliche Leben durch einen Lockdown ab Ende März stark eingeschränkt. Dieser wurde ab Anfang Mai sukzessive aufgehoben. Gleichwohl wurde u.a. dadurch im April mit einem Rückgang von 74 Prozent der größte Verlust im vergangenen Jahr verzeichnet. Ab September wechselte dann die Dynamik auf dem Light-Vehicle-Markt. In diesem Zeitraum wurden monatliche Wachstumsraten von +22 bis +37 Prozent erreicht.

Absatz von Light-Vehicles in Südamerika
In Millionen



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

Elektromobilität

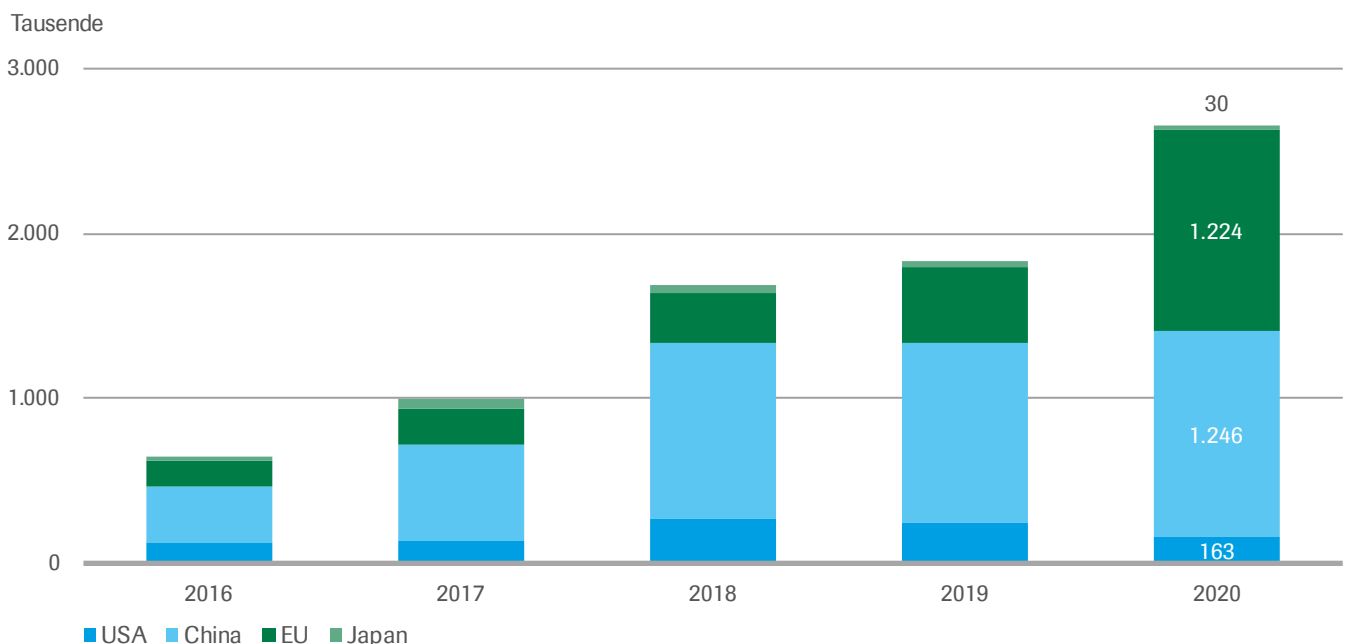
2020 hat die Elektromobilität in Europa (EU27, EFTA & UK) ihren Durchbruch erreicht. Die Neuzulassungen von Elektro-Pkw stiegen um 143 Prozent auf 1,4 Mio. Fahrzeuge. Das waren mehr E-Pkw als bis einschließlich 2018 insgesamt zugelassen worden waren. Damit hat Europa letztes Jahr China als größten E-Markt abgelöst. Dieser Elektroboom hat vor allem zwei Ursachen. Zum einen gilt 2020 in Europa das Phasing-In der CO₂-Grenzwertregulierung, das einen mittleren CO₂-Ausstoß von 95g / km von 95 Prozent der Herstellerflotten vorschreibt. Dieser sehr anspruchsvolle Grenzwert hat dafür gesorgt, dass der Elektroanteil in Europa sich auf 12,4 Prozent mehr als verdreifacht hat. Zum anderen gibt es in einer Mehrzahl der Länder ausgiebige Förderungen beim Kauf und der Haltung von E-Fahrzeugen.

2020 überholte Europa China als größten Markt für Elektromobilität

In China stiegen die Neuzulassungen von E-Autos 2020 um 15 Prozent auf 1,2 Mio. Pkw, was einem Elektroanteil von 6,3 Prozent entsprach. Die hohen Incentives der vorherigen Jahre sind Mitte 2019 in Abhängigkeit von der Batteriereichweite halbiert worden, werden seitdem allerdings nur behutsam abgeschmolzen. In den USA hat das pro Hersteller kontingentierte Förderregime zu einem Rückgang der Verkäufe von elektrischen Light Vehicles um 6 Prozent auf 303.000 Stück geführt, der Anteil an E-Fahrzeugen am Gesamtmarkt dümpelte bei 2,1 Prozent. Damit lag der USA-Elektroautomarkt hinter Deutschland mit 395.000 Einheiten (+263 Prozent). Hier hatte der im Juni staatlicherseits verdoppelte Umweltbonus für einen Boom in der zweiten Jahreshälfte gesorgt, der Elektroanteil erreichte im Gesamtjahr 13,5 Prozent.

Elektromobilität international

Absatz von Elektro-Pkw (BEV, PHEV, FC) in den bedeutendsten Märkten





Auch in Frankreich konnten die Neuzulassungen auf 186.000 Stück mehr als verdoppelt werden. Etwas schwächer war die Dynamik in Großbritannien (+143 Prozent auf 177.000 Fahrzeuge). Auf dem Pioniermarkt Norwegen erreicht der Elektroanteil bereits 75 Prozent an den Neuzulassungen, daher ist die Dynamik mit einem Plus von einem Drittel bei 105.000 E-Pkw im Vergleich eher verhalten. Andere europäische Märkte mit einer hohen Elektro-Marktpenetration sind vor allem im nordeuropäischen Raum zu finden: Island (45 Prozent), Schweden (32 Prozent), Niederlande (25 Prozent), Finnland (18 Prozent) und Dänemark (16 Prozent). Noch ausbaufähig ist die Elektromobilität in den meisten süd- und osteuropäischen Ländern, wo sie sich zwischen rund 5 Prozent (Spanien) und knapp 2 Prozent (Polen und Bulgarien) bewegt. Eine Ausnahme stellt Portugal mit 13,5 Prozent dar.

In den außereuropäischen Ländern dominieren meist die rein batterieelektrischen Fahrzeuge (BEV) gegenüber den Plug-In Hybriden. In China und den USA sind rund vier von fünf E-Autos BEV. In Kanada sind es drei Viertel, in Südkorea zwei Drittel, in Japan die Hälfte. In Europa sind 54 Prozent der E-Pkw BEV und 46 Prozent PHEV. Hier sticht vor allem das Flächenland Schweden mit einem BEV-Anteil von nur 30 Prozent hervor, auch in Deutschland sind mit 49 Prozent weniger als die Hälfte der Elektro-Pkw reine Batterieautos.

Sowohl BEV- als auch PHEV-Neuzulassungen konnten sich 2020 mehr als verdoppeln in Europa. Es gab jedoch zum Teil heterogene Entwicklungen in den einzelnen Ländern. In

Deutschland und Frankreich war das PHEV-Wachstum mit jeweils einer guten Vervielfachung deutlich höher als die BEV-Zuwachsraten mit einem Plus von 207 Prozent in Deutschland und einem Zuwachs um 159 Prozent in Frankreich. In Großbritannien war es umgekehrt, der Markt der reinen Elektroautos konnte um 186 Prozent ansteigen, während die PHEV sich mit +96 Prozent nicht ganz so dynamisch entwickelten. Hintergrund für diese disparaten Wachstumsverläufe sind die verschiedenen nationalen Förderregimes in den einzelnen Ländern.

Der einzige Markt, wo momentan die Brennstoffzelle eine nennenswerte Rolle spielt, ist Südkorea mit rund 5.800 Neuzulassungen im Gesamtjahr (+38 Prozent).

Die Marktanteile der deutschen Konzernmarken bei Elektro-Pkw konnten 2020 vor allem in Europa ausgebaut werden. Im Heimatkontinent erreichte der Anteil 49 Prozent, vor einem Jahr waren es noch 36 Prozent. Neue Modelle, insbesondere auch im Bereich der Plug-In Hybride, sorgten hier für Schub. In den USA trug jedes elfte Elektro-Light Vehicle das Kennzeichen einer deutschen Marke, das war ein Prozentpunkt weniger als vor Jahresfrist. In China und Japan ist der deutsche Marktanteil auf einem vergleichbaren Niveau, in Südkorea konnte er auf 21 Prozent nahezu verdoppelt werden.

Das Modellangebot in vielen Märkten wird von deutschen Konzernmarken entscheidend mitbestimmt. In Japan, Schweden und Deutschland entfielen sogar mehr als die Hälfte der Modelle auf deutsche Konzerne.

Produktion

Die Corona-Pandemie legte im Frühjahr 2020 die weltweite Automobilproduktion lahm

Die Corona-Epidemie hat im Frühjahr 2020 gleichzeitig zu einem Nachfrage- und zu einem Angebotsschock geführt. Während die Kunden aufgrund von vorübergehenden Schließungen vom Kfz-Handel und von Zulassungsstellen nur sehr eingeschränkt Neuwagen erwerben konnten, kam die Fahrzeugproduktion im April nahezu weltweit zum Stillstand. Dies geschah zum einen aus Sicherheitsgründen – es gab noch keine Hygienekonzepte – zum anderen, weil es aufgrund temporärer Grenzsicherungen zu Schwierigkeiten mit den Lieferketten gekommen ist. Der anschließende Wiederhochlauf zum normalen Produktionsniveau hat vor allem wegen der zunächst schwachen Nachfrage einige Zeit in Anspruch genommen.

Im Ergebnis ist die Pkw-Weltproduktion 2020 um 16 Prozent auf 66,1 Mio. Pkw deutlich gesunken. Dies war der dritte Rückgang in Folge, 2018 war die Fertigung um 1 Prozent abgebröckelt, 2019 betrug das Minus 5 Prozent. Vom Finanzkrisenjahr 2009 bis 2017 war die Pkw-Produktion um 5 Prozent pro Jahr gewachsen. Nun jedoch ist die Automobilindustrie mittendrin in der größten Transformation ihrer Geschichte, weg vom Verbrennungsmotor hin zum Elektroantrieb. Dies erfordert eine sukzessive, komplette Umstrukturierung der Produktionsabläufe.

Der größte Produktionsstandort der Welt, [China](#), hat sich 2020 mit einem Rückgang der Pkw-Fertigung um 7 Prozent auf 19,6 Mio. Einheiten noch am besten in der Pandemie behauptet. Ab September 2020 stieg die Produktion in China wieder, was einen größeren Rückgang im Jahresergebnis verhindert hat. Die drei anderen wichtigen asiatischen Automobilländer wurden stärker von der Krise getroffen. Am besten schlug sich [Südkorea](#) mit einem Rückgang von 11 Prozent auf 3,2 Mio. Stück, in [Japan](#) betrug das Minus 16 Prozent bei 7,0 Mio. Fahrzeugen, während [Indiens](#) Pkw-Produktion, die schon 2019 um 11 Prozent rückläufig war, mit einem Einbruch um 23 Prozent auf 2,8 Mio. den größten Rückschlag erlitt.

Nordamerika ist der SUV-Produktionshub der Welt

In den drei [USMCA-Staaten](#) knickte die Produktion letztes Jahr um 20 Prozent ein und blieb mit 12,9 Mio. Light Vehicles leicht unter dem Niveau von 2011. Differenziert man zwischen den Fahrzeugarten, so ist es erneut so, dass sich die Light Trucks (vor allem SUVs) mit einem Rückgang von 18 Prozent besser schlugen als die Pkw mit einem Einbruch von 26 Prozent. Inzwischen sind drei von vier hier gefertigte Light Vehicles Light Trucks. Die USMCA ist der SUV-Produktionshub der Welt.

Mit 31 Prozent noch dramatischer war der Produktionseinbruch in den Mercosur-Staaten, die 2020 nur noch 2,2 Mio. Light Vehicles herstellten. Während [Brasilien](#) seine Fertigung sogar um 32 Prozent auf 1,9 Mio. drastisch zurückfuhr, war der Rückgang in [Argentinien](#) mit 18 Prozent bei einem jedoch relativ niedrigen Niveau von 0,3 Mio. Light Vehicles schwächer.

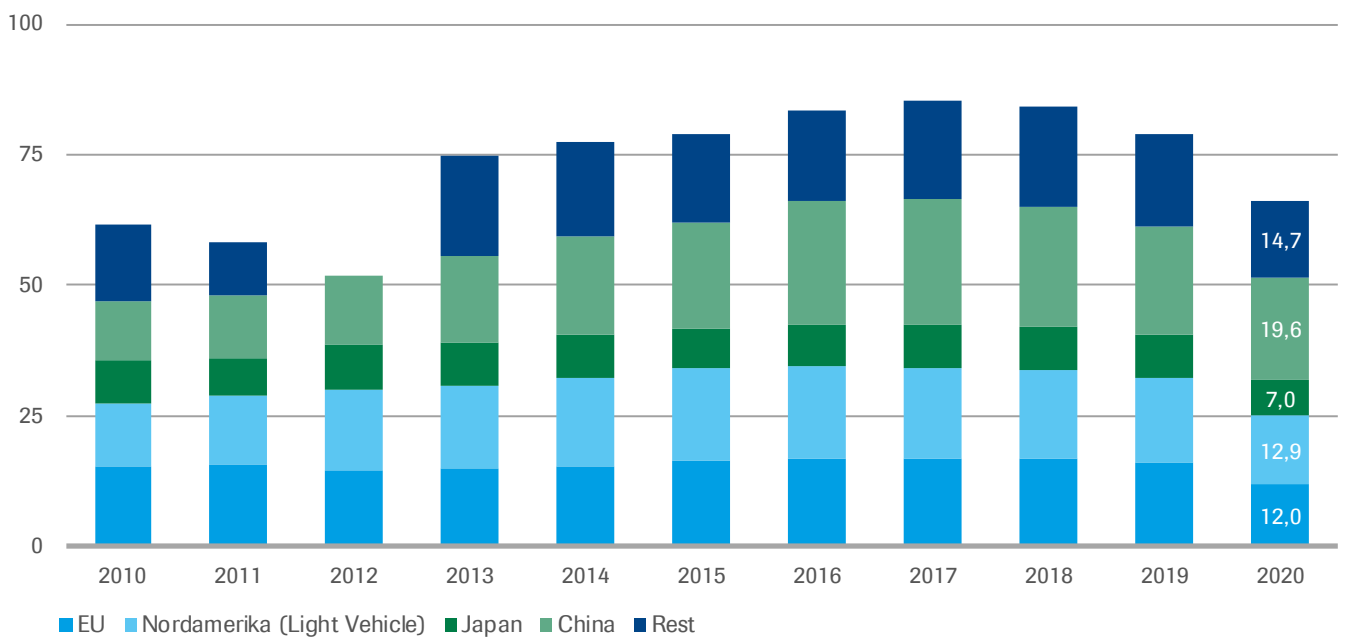
In Europa ging die Produktion 2020 um fast ein Viertel zurück

Auch [Europa](#) litt sehr stark unter der Krise. Die Pkw-Produktion musste um 23 Prozent auf 14,2 Mio. Einheiten zurückgefahren werden und liegt damit eine Million Einheiten unterhalb des Niveaus im Finanzkrisenjahr 2009. Hier deutet sich an, dass Europa gerade in dieser Transformationsphase vor großen Herausforderungen steht, um als Produktionsstandort erfolgreich zu bestehen.

In allen europäischen Ländern wurden Fertigungsrückgänge verzeichnet. Relativ gut durch die Krise kamen [Rumänien](#) und [Schweden](#) (jeweils -11 Prozent) sowie die [Slowakei](#) (-12 Prozent). Am stärksten betroffen waren [Frankreich](#) (-44 Prozent), [Polen](#) (-36 Prozent) und [Österreich](#) (-32 Prozent).



Weltweite Pkw-Produktion nach Regionen
Anzahl in Millionen



Quelle: VDA

Nfz International

US-Truckmarkt: Besser als befürchtet – China wächst entgegen dem Trend auf ein neues Rekordniveau – Westeuropa: Corona-Krise verstärkt zyklischen Abschwung





Schwere Nutzfahrzeuge

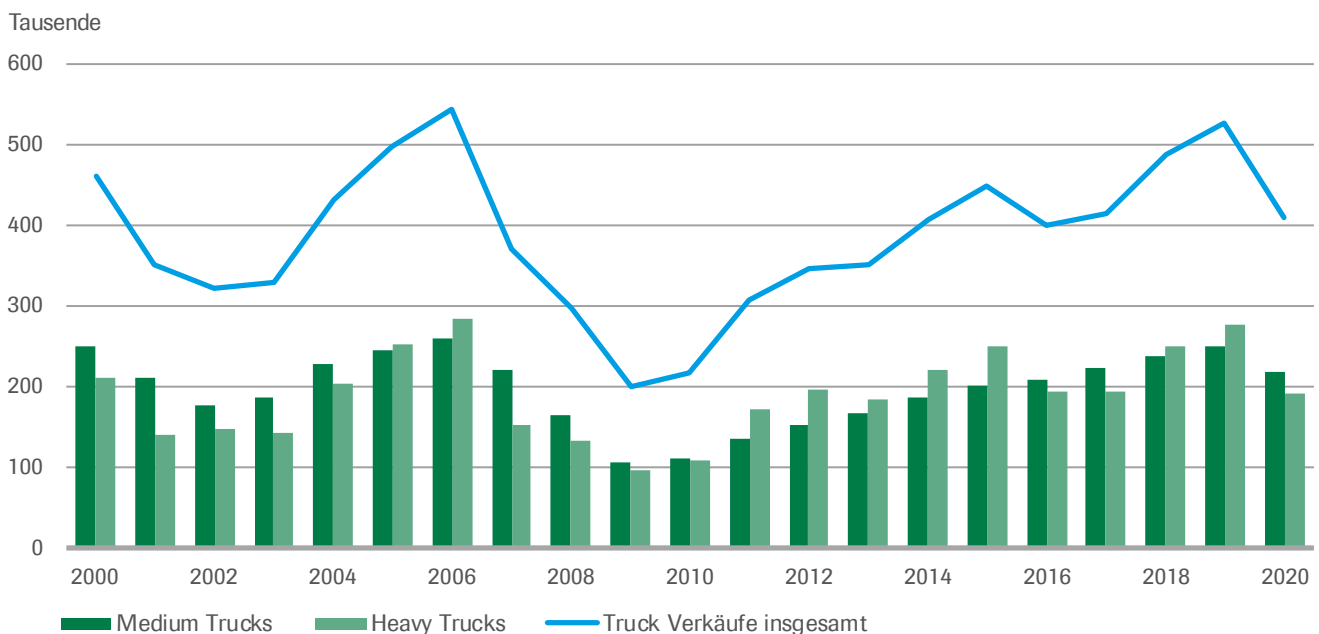
USA

Auf dem US-Truckmarkt setzte die Corona-Krise – ebenso wie in Europa – auf einen breit angelegten zyklischen Abschwung auf, der in den USA im vierten Quartal 2019 eingesetzt hat. Die Lkw-Verkäufe sanken um 22 Prozent auf 410.000 Einheiten – das geringste Niveau seit 2014. Dabei ist jedoch auch zu beachten, dass der US-Markt für schwere Nutzfahrzeuge im Jahr 2019 mit 527.100 Einheiten das höchste Niveau seit dem Jahr 2006 erreicht hatte und die Vergleichsbasis damit enorm hoch war. Zudem entwickelten sich die Verkäufe im Gesamtjahr 2020 deutlich robuster als noch im zweiten Quartal befürchtet. Im Jahresverlauf 2020 sank der Lkw-Absatz im zweiten Quartal mit -41 Prozent am stärksten, nach einem Minus von 17 Prozent im ersten Quartal. Im dritten Quartal wurde ein Absatzrückgang von einem Viertel (-25 Prozent) verzeichnet, bevor sich die Nachfrage im Schlussquartal wieder mehr oder weniger normalisierte (-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) schrumpfte mit 13 Prozent auf insgesamt 217.800 nicht so drastisch wie das Heavy-Duty-Segment (Klasse 8 / über 15 Tonnen). Der Medium-Duty-Anteil am lag damit bei 51 Prozent. Die Verkäufe im Heavy-Duty Segment über 15 Tonnen verbuchten im abgelaufenen Jahr einen starken Rückgang um 31 Prozent und erreichten ein Volumen von 191.900 Fahrzeugen. Das Level von 200.000 Heavy-Duty-Trucks wurde zuletzt im Jahr 2013 unterschritten. Damals wurden 184.800 Fahrzeuge über 15 Tonnen abgesetzt.

Schwere Nutzfahrzeuge in den USA

Absatz von Medium und Heavy Trucks



China

Das Lastwagengeschäft in China verzeichnete 2020 gegen den Trend im Rest der Welt eine enorm dynamische Entwicklung. Der Markt für schwere Nutzfahrzeuge legte um 35 Prozent zu und erreichte mit 1,8 Mio. Fahrzeugen ein neues Rekordniveau. Damit wurde weltweit gut jedes zweite Fahrzeug in China abgesetzt – der Weltmarktanteil Chinas lag bei 53 Prozent. Der Treiber dieser Dynamik war ein staatliches Flotten-erneuerungsprogramm im Zusammenhang mit der Blue-Sky-Initiative, das bis zum Ende des Jahres 2020 lief.

Gegliedert nach Segmenten legte das Heavy-Duty-Segment um 38 Prozent auf 1,6 Mio. Fahrzeuge zu, während die Verkäufe von mittelschweren Lkw um 14 Prozent auf 159.100 Einheiten stiegen. Der Heavy-Duty Anteil erreichte einen Wert von 91 Prozent – zum Vergleich: In den USA und Deutschland lagen die entsprechenden Werte im vergangenen Jahr bei 49 bzw. 74 Prozent.

Indien

Der Lkw-Markt in Indien hat im Jahr 2020 den stärksten Rückgang unter den großen Nutzfahrzeugmärkten weltweit verbucht. Nachdem die Absatzzahlen bereits im Jahr 2019 um 30 Prozent eingebrochen waren, schrumpften sie 2020 nochmals um mehr als die Hälfte (-51 Prozent) auf gerade einmal 126.300 Fahrzeuge. Damit erreichte der indische Lastwagenmarkt im vergangenen Jahr etwa ein Drittel (34 Prozent) des Volumens aus dem bisherigen Rekordjahr 2018 – in absoluten Zahlen ein Minus von mehr als 245.000 Fahrzeugen. Im Jahresverlauf sanken die Verkäufe im ersten Quartal bereits um 62 Prozent. Im zweiten Quartal, zu dessen Beginn die neue Abgasnorm Bharat VI verpflichtend wurde, kam der Markt mit einem Rückgang von 92 Prozent mehr oder weniger zum Erliegen. Nach einem Minus von 36 Prozent im dritten Jahresviertel stiegen die Lkw-Verkäufe im Schlussquartal mit 19 Prozent jedoch wieder zweistellig.



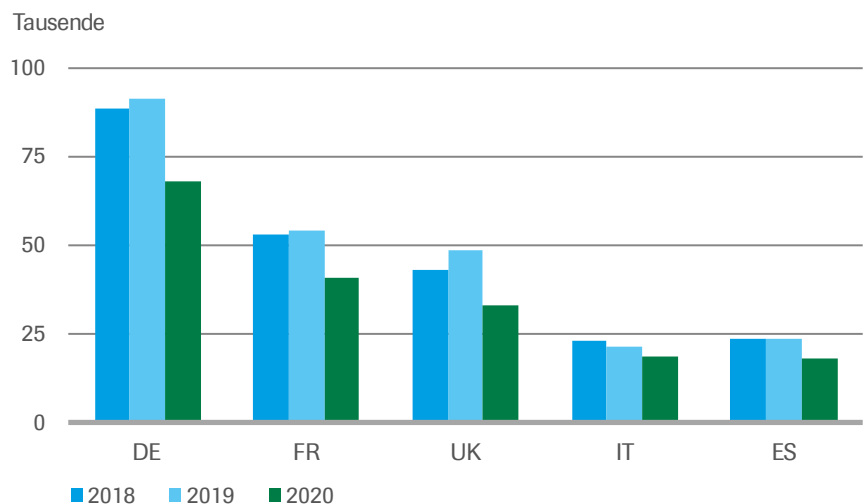
Der westeuropäische Markt für schwere Nutzfahrzeuge fiel 2020 auf das niedrigste Niveau seit dem Jahr 2014

Westeuropa

Auf dem westeuropäischen Markt für schwere Nutzfahrzeuge über 6 Tonnen setzte die Corona-Krise auf einen breit angelegten zyklischen Abschwung auf, der bereits im zweiten Halbjahr 2019 begann. Im Jahr 2020 sanken die Lkw-Neuzulassungen gegenüber 2019 um gut ein Viertel (-26 Prozent) auf 228.200 Einheiten. Damit erreichte der Markt das geringste Niveau seit dem Jahr 2014. Allerdings ist dabei zu berücksichtigen, dass der Markt im Jahr 2019 mit über 300.000 neu zugelassenen Fahrzeugen das höchste Niveau seit 2008 erreicht hatte. Der Rückgang im Gesamtjahr 2020 war insgesamt geringer, als noch im zweiten Quartal befürchtet. Das zweite Quartal 2020 war auch das Quartal, in dem der Lastkraftwagenabsatz um mehr als die Hälfte (-55 Prozent) einbrach. Lock- und Shutdowns, Produktionsstillstände sowie damit verbundene, den Güterverkehr beeinträchtigende Grenzsicherungen, taten ihr Übriges. In den kommenden Quartalen normalisierte sich die Nachfrage dann wieder (Q3 2020: -2 Prozent; Q4 2020: -5 Prozent).

Alle großen westeuropäischen Märkte verbuchten 2020 zweistellige Absatzzrückgänge. Das Vereinigte Königreich musste den deutlichsten Rückgang mit ca. einem Drittel (-32 Prozent) auf 32.900 Neuzulassungen hinnehmen. Die Märkte in Deutschland (-25 Prozent auf 68.200 Lkw), Frankreich (-24 Prozent auf 41.000 Fahrzeuge) sowie Spanien (-23 Prozent auf 18.400 Einheiten) schrumpften jeweils um etwa ein Viertel. In Italien sank der Absatz mit 12 Prozent auf 18.800 Fahrzeuge am wenigsten stark. Italien löste damit im vergangenen Jahr Spanien als viertgrößten Markt Westeuropas ab.

Lkw-Absatz über 6 t in Westeuropa
Neuzulassungen in ausgewählten Ländern



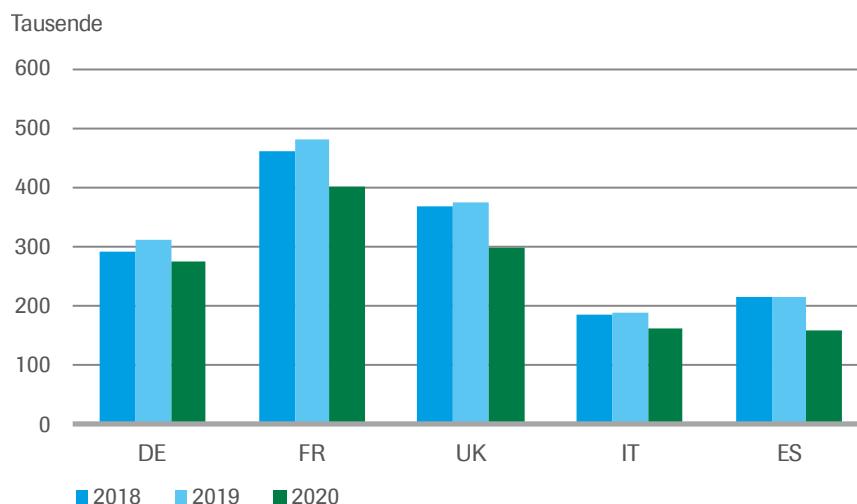
Leichte Nutzfahrzeuge Westeuropa

Nach sechs Wachstumsjahren in Folge gingen die Neuzulassungen von Nutzfahrzeugen bis 6 Tonnen in Westeuropa im Jahr 2020 um 18 Prozent zurück. Nachdem im Jahr 2019 mit mehr als 2 Mio. Einheiten das zweithöchste Volumen jemals erreicht worden war, wurden 2020 noch 1,7 Mio. Transporter abgesetzt. Im Vergleich zum Pkw- (-24 Prozent) oder Lkw-Markt (-26 Prozent) entwickelte sich der Absatz im leichten Segment vergleichsweise robust. Die wesentliche Stütze war die weiterhin positive Entwicklung des Online- und Versandhandels. Während die Geschäfte vielerorts zeitweise geschlossen waren, konnten die Haushalte weiterhin den Onlineversandhandel nutzen und sich die Waren liefern lassen. Da die Belieferung in der Regel mit dem Transporter erfolgt, wirkte sich das auch positiv auf die Nachfrage nach dieser Fahrzeugkategorie aus.

Der Boom beim Online- und Versandhandel stützte im Pandemiejahr den Transportermarkt

In Westeuropa verbuchten mit der Ausnahme Dänemarks (-6 Prozent) alle Einzelmärkte zweistellige Rückgänge. Unter den Volumenmärkten musste Spanien mit ca. einem Viertel (-26 Prozent) auf 159.000 Fahrzeuge die deutlichste Schrumpfung hinnehmen. Die Neuzulassungen im Vereinigten Königreich (-21 Prozent auf 299.000 Transporter), Frankreich (-16 Prozent auf 403.000 Einheiten) und Italien (-15 Prozent auf 161.000 Stück) sanken ebenfalls deutlich. Den mit 12 Prozent vergleichsweise geringsten Rückgang verzeichnete der deutsche Transportermarkt (274.000 Fahrzeuge).

Absatz von leichten Nfz (bis 6 t) in Westeuropa
Neuzulassungen in ausgewählten Ländern



Nationale Märkte

Pandemie schickt Pkw-Markt auf Talfahrt – Schwere
Nutzfahrzeuge mit Rückgang um ein Viertel –
Transporter: Onlineboom verhindert Schlimmeres





Pkw-Markt in Deutschland

2020 war ein turbulentes Jahr auf dem deutschen Pkw-Markt. In der Jahresbilanz steht ein Neuzulassungsniveau von 2,9 Mio. Neufahrzeugen zu Buche, 19 Prozent weniger als im Vorjahr. Dies war das niedrigste Neuzulassungsniveau im wiedervereinigten Deutschland. Das Jahr war geprägt durch den Einfluss der Corona-Pandemie. Während in der ersten Jahreshälfte ein Rückgang der Neuzulassungen von 35 Prozent hingenommen werden musste, lag der Rückgang in der zweiten Jahreshälfte bei lediglich 3 Prozent. Prägend für die Entwicklung war das staatliche Eingreifen zur Eindämmung der Corona-Pandemie. Im Zuge des ersten Lockdowns, der am 22. März begann und ab dem 6. Mai gelockert wurde, brachen die Neuzulassungen massiv ein. Das Minus von 61 Prozent im April markiert den größten Rückgang auf dem deutschen Pkw-Markt jemals. Erst mit Einsetzen des Konjunkturpaketes (u.a. verminderte Mehrwertsteuer, erhöhter Umweltbonus) fasste der Markt wieder Fuß. Erst im vierten Quartal wurde jedoch ein positives Ergebnis erzielt. Dieses wiederum lag 1 Prozent über dem bereits guten Ergebnis des Vorjahresschlussquartals. Der Dezember war mit 311.000 neuzugelassenen Pkw gar der stärkste Dezember auf dem deutschen Pkw-Markt aller Zeiten.

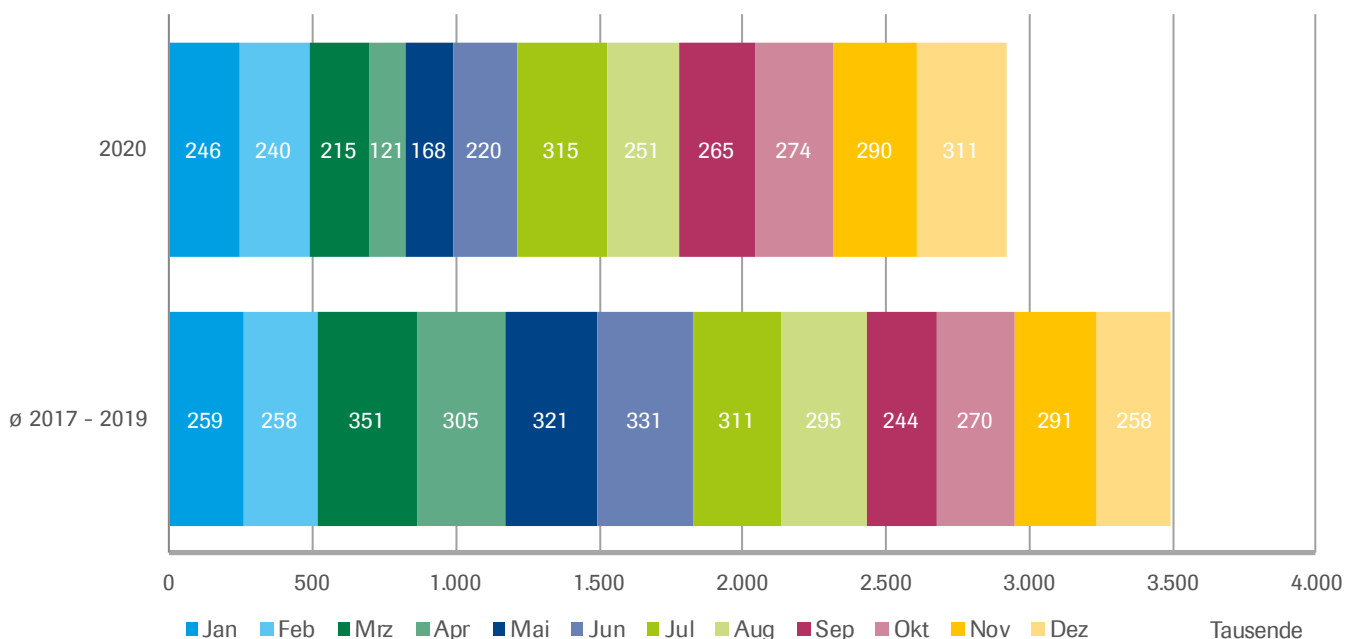
Der deutsche Pkw-Markt schließt 2020 mit dem niedrigsten Zulassungsvolumen im wiedervereinigten Deutschland ab

Haltergruppen

Insbesondere die verminderte Mehrwertsteuer in der zweiten Jahreshälfte wirkte sich massiv auf die Anteile der Haltergruppen in den Neuzulassungen aus. In der ersten Jahreshälfte verlief die Entwicklung von privaten und gewerblichen Neuzulassungen mit einem Minus von 36 bzw. 34 Prozent nahezu im Gleichschritt.

Pkw-Absatz in Deutschland

Monatliche Neuzulassungen 2020 und Durchschnitt der Jahre 2017 bis 2019



Quelle: KBA

Ab Juli gingen die Dynamiken dann in unterschiedliche Richtungen. Während private Halter im dritten und vierten Quartal insgesamt 14 Prozent mehr Neufahrzeuge anmeldeten als im Vorjahr, ging das Volumen der gewerblichen Neuzulassungen um 11 Prozent zurück. Dies ist darauf zurückzuführen, dass private Halter stärker auf die Mehrwertsteuersenkung reagieren.

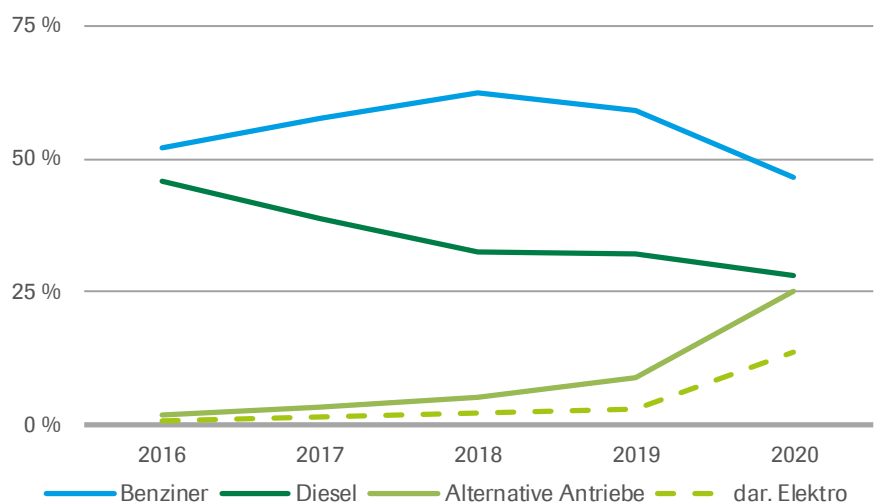
Antriebsarten

Einen besonderen Schub hat im vergangenen Jahr der Wandel unter den Antriebsarten im deutschen Pkw-Markt erfahren. Während die Zahl der abgesetzten Benziner und Diesel um eine Millionen Neufahrzeuge sank, stieg das Neuzulassungsvolumen von Pkw mit alternativen Antrieben um fast 420.000 Fahrzeuge.

Der Anteil der Fahrzeuge mit Elektroantrieb (BEV, PHEV und Fuel Cell) stieg 2020 auf 13,5 Prozent

Besonders stark war die Wachstumsdynamik bei rein elektrisch angetriebenen Pkw (BEV, +207 Prozent) und Plug-In Hybriden (PHEV, +342 Prozent). Besonderen Einfluss hatte der erhöhte Umweltbonus, der nach Verabschiedung des Konjunkturpakets ab der zweiten Jahreshälfte wirksam wurde. Während das Neuzulassungsvolumen von Elektro-Pkw (BEV, PHEV und Fuel Cells) in der ersten Jahreshälfte um 97 Prozent stieg, beschleunigte sich die Dynamik in der zweiten Jahreshälfte auf 392 Prozent. 2020 wirkte sich auch die CO₂-Regulierung stark aus, da die Hersteller in 95 Prozent ihrer zugelassenen Flotte einen durchschnittlichen CO₂-Ausstoß von rund 95 Gramm pro gefahrenen Kilometer nicht überschreiten durften.

Pkw-Neuzulassungen nach Antriebsarten
Marktanteile in Prozent



Herstellerländer

Die Fahrzeuge deutscher Konzernmarken stehen weiterhin hoch in der Gunst der Kunden. Im vergangenen Jahr lag ihr Marktanteil bei 69,1 Prozent. Absolut wurden 2,0 Mio. Neufahrzeuge mit „deutschem Logo“ angemeldet.

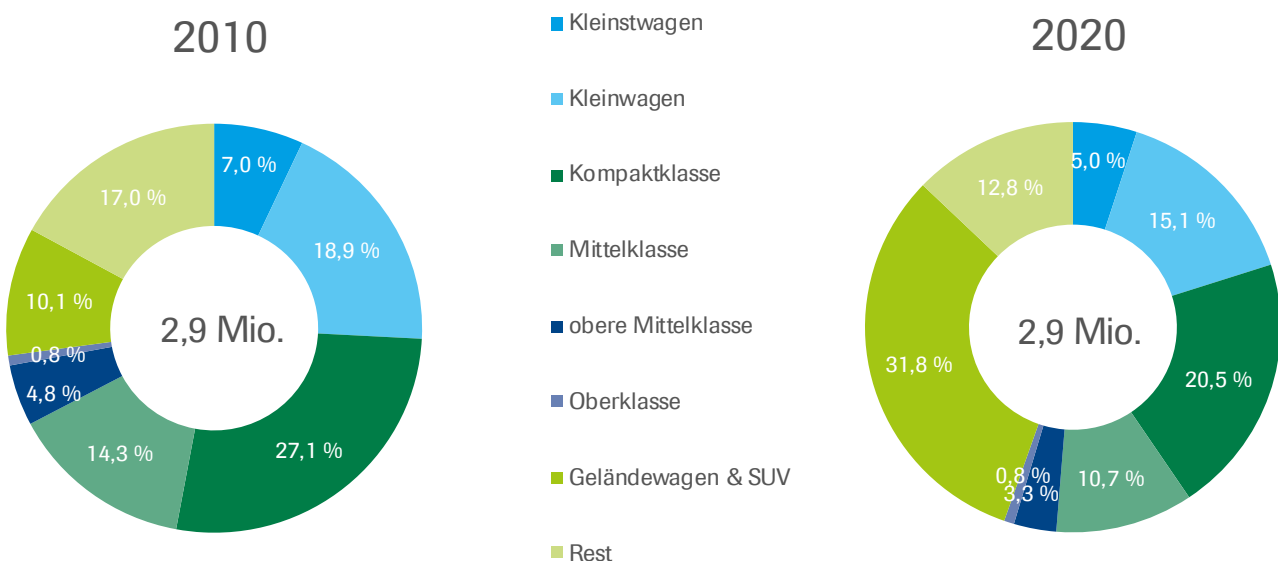
Mit 283.300 neuzugelassenen Neufahrzeugen stehen französische Hersteller unter den Importeuren weiter hoch im Kurs. Ihr Marktvolumen sank mit 18 Prozent etwa so stark wie der Gesamtmarkt. Ihr Marktanteil stieg geringfügig vom 9,6 auf 9,7 Prozent. Mit 244.400 Neufahrzeugen brachten japanische Hersteller etwas weniger Pkw an den Kunden. Ihr Absatz sank um 22 Prozent, sodass sich ihr Marktanteil auf 8,3 Prozent senkte (Vorjahr: 8,6 Prozent). Nachdem koreanische Hersteller im vergangenen Jahr erstmals mehr als 200.000 Neufahrzeuge in den Markt brachten, sank ihr Absatz 2020 wieder unter diese Marke. Mit 171.100 Pkw (-15 Prozent) lag ihr Volumen auf dem Niveau von 2016. Ihren Marktanteil konnten sie leicht von 5,6 auf 5,9 Prozent steigern. Robust zeigte sich der Absatz italienischer Marken. Mit 95.200 Pkw lag ihr Absatzniveau nur um 1 Prozent unter dem Vorjahreslevel. Ihren Marktanteil konnten sie dadurch von 2,7 auf 3,3 Prozent steigern.

Fahrzeugsegmente

Trotz des turbulenten Jahresverlaufs konnten die SUV bzw. Geländewagen ihre dominierende Stellung unter den Segmenten festigen. Ihr Neuzulassungsvolumen sank mit 18 Prozent etwas weniger stark als der Gesamtmarkt. Ihr Marktanteil stieg somit von 31,3 auf 31,8 Prozent.

Den größten Marktanteilssprung machten die Kleinwagen, deren Marktvolumen um nur 9 Prozent zurückging. Ihr Marktanteil stieg damit von 13,5 auf 15,1 Prozent.

Pkw-Neuzulassungen nach Segmenten
Segmentstruktur im 10-Jahresvergleich



Schwere Nutzfahrzeuge

In Deutschland wurden im Jahr 2020 insgesamt 68.200 schwere Nutzfahrzeuge über 6 Tonnen neu zugelassen. Der Markt schrumpfte damit im Vergleich zum Vorjahr um 25 Prozent bzw. 23.300 Einheiten. Dabei ist zu berücksichtigen, dass 2019 mit 91.400 schweren Lkw das höchste Absatzvolumen seit 2008 erreicht wurde. Allerdings war die Lkw-Nachfrage im ersten Halbjahr 2019 enorm stark und bereits im zweiten Halbjahr setzte ein Abschwung des Beschaffungszyklus ein. Dieses hohe Vorjahresniveau ist neben der Corona-Krise ein wichtiger Grund für die deutlichen Rückgänge von 24 Prozent und 52 Prozent in den ersten beiden Quartalen 2020. Zu Beginn der zweiten Jahreshälfte 2020 normalisierte sich der Markt mit einem einstelligen Minus von 9 Prozent einigermaßen. Im Schlussquartal des Kalenderjahres 2020 erreichte der deutsche Lkw-Markt dann bereits wieder knapp das Niveau der Vorjahresperiode (-1 Prozent).

Gegliedert nach Gewichtsklassen zeigten sich 2020 recht einheitliche Entwicklungen. Der Absatz im mittelschweren

Segment zwischen 6 und 16 Tonnen unterschritt mit 17.800 Einheiten das Niveau des Vorjahres um 24 Prozent.

Das Segment über 16 Tonnen verzeichnete einen Rückgang von 26 Prozent – es wurden 50.300 Fahrzeuge zugelassen. Damit hatte das Heavy-Duty-Segment über 16 Tonnen einen Anteil von 74 Prozent am deutschen Markt für schwere Nutzfahrzeuge über 6 Tonnen. Der Heavy-Duty-Anteil lag in Deutschland damit über dem entsprechenden Wert in den USA (48 Prozent) und deutlich unterhalb des Wertes in China (91 Prozent).

An den Zapfsäulen in Deutschland mussten die Transporteure im vergangenen Jahr weniger tief in die Tasche greifen. Im Jahresmittel kostete ein Liter Diesel mit 1,11 Euro gut 15 Cent bzw. 12 Prozent weniger als im Vorjahr. Unterjährig erreichte der Dieselpreis im Oktober mit durchschnittlich 1,04 Euro den geringsten Wert.



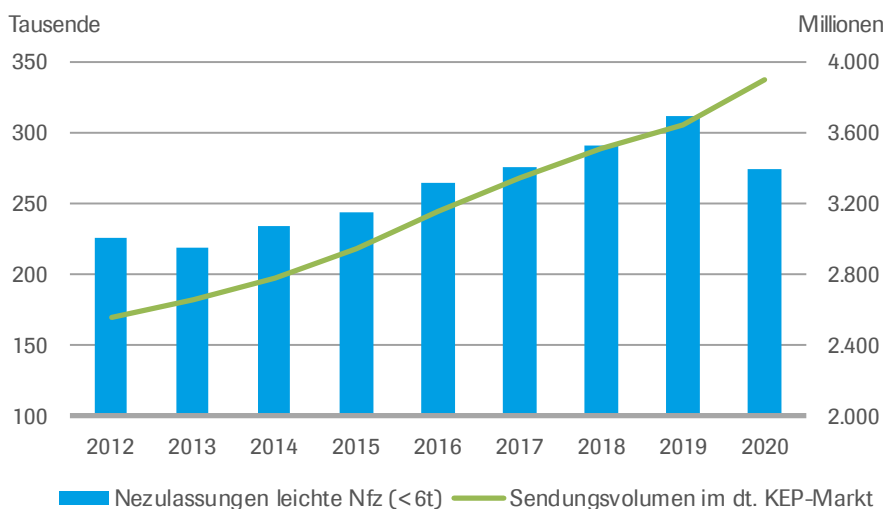
Leichte Nutzfahrzeuge

Der deutsche Markt für leichte Nutzfahrzeuge hat im Corona-Jahr 2020 einen vergleichsweise moderaten Rückgang verzeichnet. Während die Neuzulassungen von Pkw und schweren Lkw um 19 bzw. 25 Prozent zurückgingen, fiel das Minus beim Transporterabsatz mit 12 Prozent deutlich geringer aus. Es wurden 274.400 Einheiten zugelassen und damit etwa das Niveau des Jahres 2017 erreicht. Im Jahr 2019 hatte der deutsche Markt für leichte Nutzfahrzeuge erstmals die Marke von 300.000 Einheiten überschritten und zum sechsten Mal in Folge ein neues Rekordniveau erreicht.

Der Treiber dieser robusten Entwicklung im Jahr war erneut bzw. weiterhin das dynamische Wachstum des Online- und Versandhandels. Während des ersten Lockdowns im Frühjahr, aber auch im Weihnachtsgeschäft, blieb den Haushalten nur die Möglichkeit, ihre gewünschten Produkte zu bestellen und liefern zu lassen – davon machten sie auch Gebrauch. So vermeldete ein großer Kurier-, Express- und Paket (KEP)-Dienstleister bereits Ende November 2020, also noch vor dem Weihnachtsgeschäft, ein höheres Sendungsvolumen als im Gesamtjahr 2019. Da die Belieferung mit leichten Nutzfahrzeugen erfolgt, wirkt sich der Boom im Online- und Versandhandel auch positiv auf die Transporternachfrage aus.

Lockdowns und geschlossene Geschäfte ließen 2020 den Versandhandel boomem

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



Anhänger und Busse

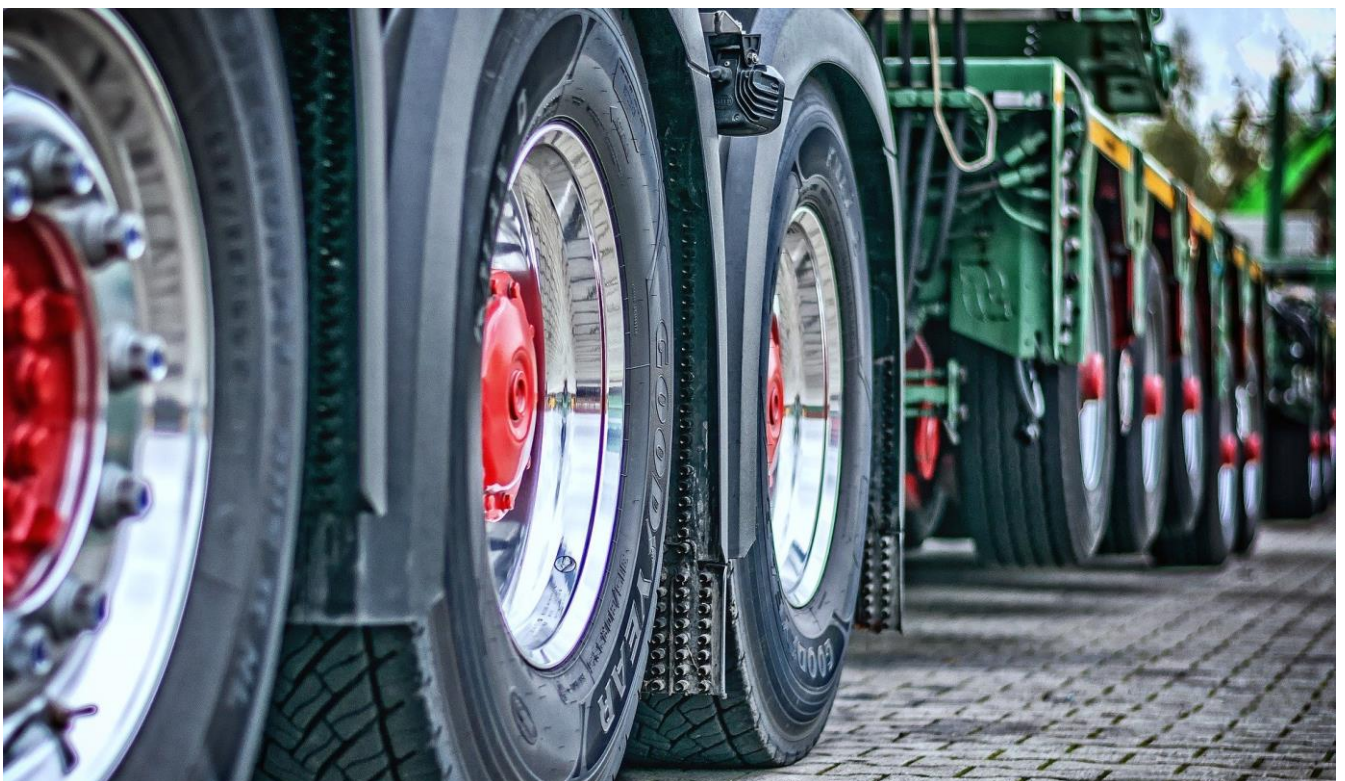
Busse

Letztes Jahr konnte mit 5.700 Neuzulassungen von Bussen über 8 Tonnen Gesamtgewicht das hohe Niveau des Vorjahres noch einmal um gut 1 Prozent übertroffen werden. Dies entsprach dem höchsten Wert seit 1993. Der Bus-Markt ist damit seit 2012 um ein Drittel gewachsen. Ein wichtiger Treiber hierbei war die Fernbusliberalisierung im Jahre 2013. 2020 hat sich die Corona-Pandemie vor allem im Reisebussektor sehr negativ ausgewirkt. Die Passagierzahlen sind im Fernverkehr im ersten Halbjahr um zwei Drittel eingebrochen. Im Nahverkehr belief sich der Rückgang auf 22 Prozent.

Um den Stadtverkehr umweltfreundlicher zu machen, wird im Rahmen des Konjunkturpakets vom Juni 2020 die Modernisierung von Bus- und Lkw-Flotten auf alternative Antriebe (insbes. auch E-Busse) sowie die Ladeinfrastruktur für E-Busse gefördert. Der Finanzbedarf für diese Maßnahme beträgt 1,2 Mrd. Euro bis Ende 2021.

Anhänger

Nachdem der deutsche Anhängermarkt im Jahr 2019 bereits ein neues Rekordniveau erreicht hatte, legten die Neuzulassungen von Anhängern trotz der Corona-Pandemie auch im Jahr 2020 zu und erreichten im zweiten aufeinanderfolgenden Jahr einen neuen Höchststand. Es wurden 335.300 gezogene Einheiten abgesetzt – ein recht deutlicher Zuwachs von gut 5 Prozent gegenüber dem bisherigen Top-Level aus dem Vorjahr. Darunter sanken die Neuzulassungen von Sattelanhängern hingegen zum zweiten Mal in Folge. Der Aufliegermarkt schrumpfte um mehr als ein Fünftel (-22 Prozent) auf 29.700 Einheiten. Erstmals seit 2013 wurde die Schwelle von 30.000 Sattelanhängern unterschritten.



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. Die Inflationsrate ist 2020 in vielen Ländern nur halb so hoch ausgefallen wie im Vorjahr. Manche Staaten verzeichneten sogar fallende Verbraucherpreise für Waren und Dienstleistungen. Ein maßgeblicher Grund war der Einbruch bei den Energie- und insbesondere Ölpreisen aufgrund der Corona-Pandemie.

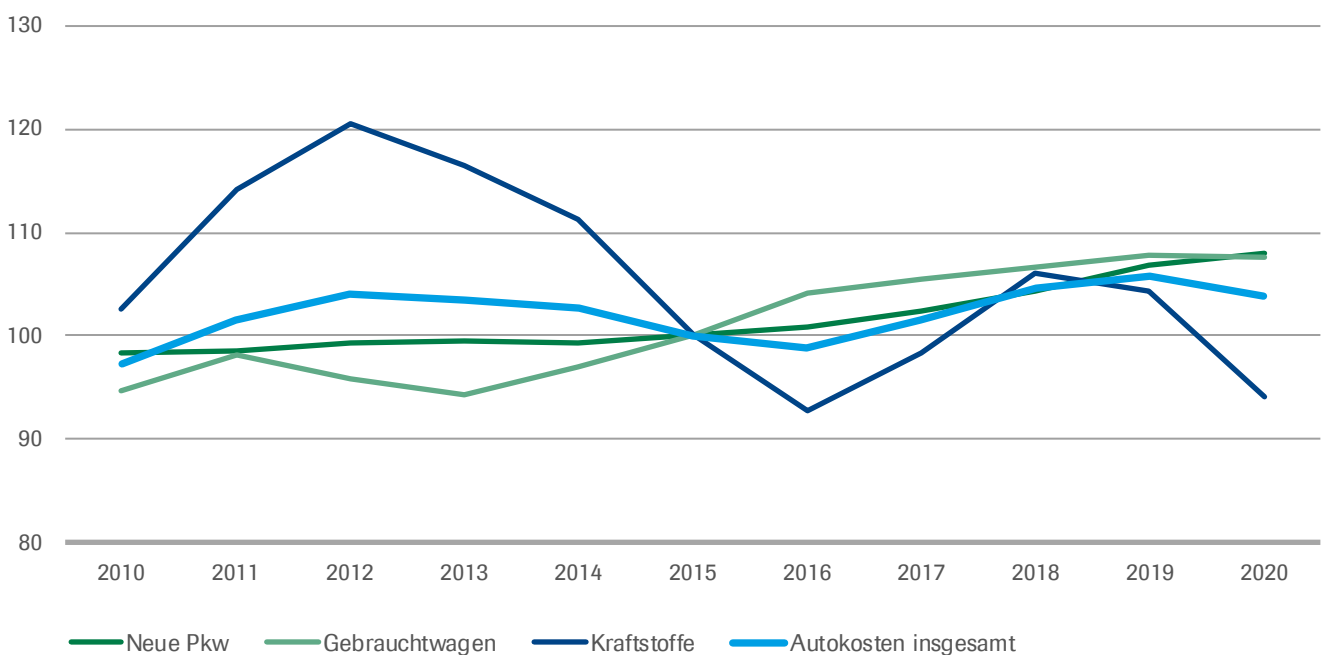
Diese Preisdynamik schlug sich auch in den Mobilitätskosten nieder. Der Autokostenindex misst die Preisentwicklung der unterschiedlichen Kostenkomponenten des Autofahrers. Enthalten sind darin neben den Anschaffungskosten eines Pkw auch die Kosten für Kraftstoff, Ersatzteile und Versicherung. Damit ist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

Nach Angaben des Statistischen Bundesamts ist der Autokostenindex im Jahresdurchschnitt 2020 gegenüber dem Vorjahr um knapp 2 Prozent gefallen. Damit ging der Index erstmals seit 2016 wieder zurück. Getrieben wurde diese Entwicklung vor allem durch deutlich sinkende Kraftstoffpreise: Im Durchschnitt verbilligte sich Benzin und Diesel im Vergleich zu 2019 um 10 Prozent. Wie eine ADAC Auswertung der Kraftstoffpreise an über 14.000 Tankstellen zeigt, kostete Super E10 im Mittel des vergangenen Jahres 1,255 Euro. Das war der niedrigste Wert seit der Einführung von Super E10 vor zehn Jahren.

Die Anschaffungskosten blieben im Jahr 2020 hingegen nahezu unverändert. Die Preise für Neufahrzeuge stiegen leicht an (+1 Prozent), während die Gebrauchtwagenpreise stabil blieben. Die Preise für Reparaturen und Inspektionen verteuerten sich hingegen (+3 Prozent). Tiefer in die Tasche musste auch für die Kfz-Versicherung gegriffen werden: der entsprechende Index erhöhte sich um knapp 1 Prozent.

Entwicklung der Mobilitätskosten

Autokostenindex; 2015 = 100



Deutsche Automobilindustrie

Pandemie lässt Inlandsproduktion einbrechen – Auslandsproduktion kann sich Corona-Krise nicht entziehen – Exporte mit Rückschlag – Umsätze brechen im Lockdown ein





Pkw-Inlandsproduktion

Die Ausbreitung der Corona-Pandemie in Europa im ersten Quartal 2020 hat auch in Deutschland zu Fertigungsstopps geführt. Im April stand nahezu die gesamte Pkw-Produktion still. Der Grund hierfür war neben der Sicherheit der Mitarbeiter (zu diesem Zeitpunkt gab es noch keine Hygienekonzepte) die weltweite Verzahnung der Lieferketten. Nahezu weltweit standen die Montagebänder. Der anschließende Wiederhochlauf verlief schleppend, die plötzlich weggebrochene Nachfrage hat sich hier negativ ausgewirkt.

Ein wichtiges Instrument, um die Arbeitsplätze zu erhalten, war die Kurzarbeit, die vor allem im April nahezu die gesamte Branche betraf. Außerdem hat das Konjunkturpaket aus dem Juni mit der temporären Mehrwertsteuersenkung bis zum Jahresende sowie der Erhöhung des staatlichen Anteils am Umweltbonus die Transformation hin zu elektrischen Antrieben weiter beschleunigt.

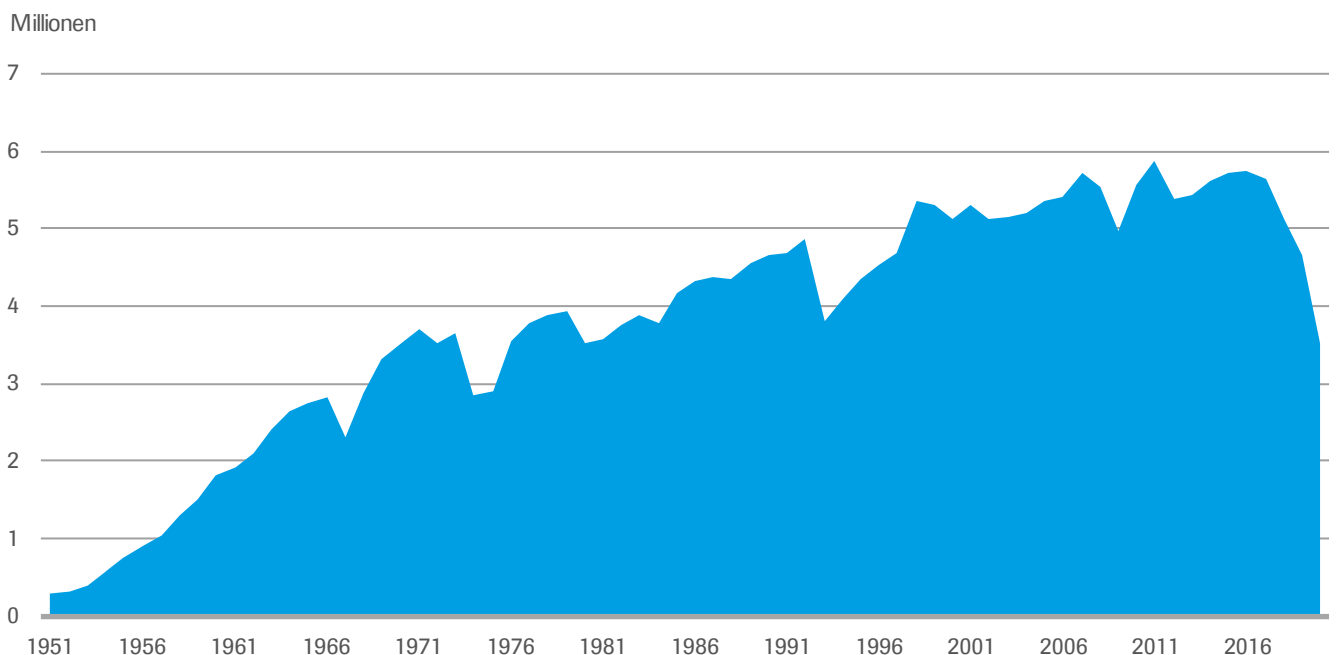
Im Ergebnis ist die Inlandsproduktion 2020 um 25 Prozent auf 3,5 Mio. Pkw gesunken, das war der niedrigste Stand seit 1975.

Allein in den letzten vier Jahren ist die heimische Fertigung um 2,2 Mio. zurückgefahren worden. Auf die Pandemie entfällt hierbei etwa die Hälfte. Der restliche Produktionsabbau hat mit strukturellen Faktoren wie der Transformation hin zum Elektro-Antrieb, einem ungünstigen Segmentmix, Standortbedingungen sowie zunehmender Vor-Ort-Fertigung zu tun.

Die Faktoren im Einzelnen.

Der Aufschwung der Elektromobilität, die 2020 ihren Durchbruch in Europa erlebt hat, geht einher mit einer Abkehr von den Verbrennungsmotoren. Sowohl Benzin- als auch Dieselmotor, verzeichnen 2020 mit 31 Prozent einen mehr als überproportionalen Produktionsrückgang in Deutschland. Das trifft die deutschen Hersteller besonders stark, da sie vor allem bei den Dieselfahrzeugen eine besondere starke Position innehaben. Der Erfolg im Bereich Elektromobilität (s.u.) kann die volumenmäßig deutlich höheren Rückgänge bei den Verbrennern momentan noch nicht wettmachen.

Pkw-Produktion in Deutschland
Langfristige Produktionsentwicklung



Quelle: VDA

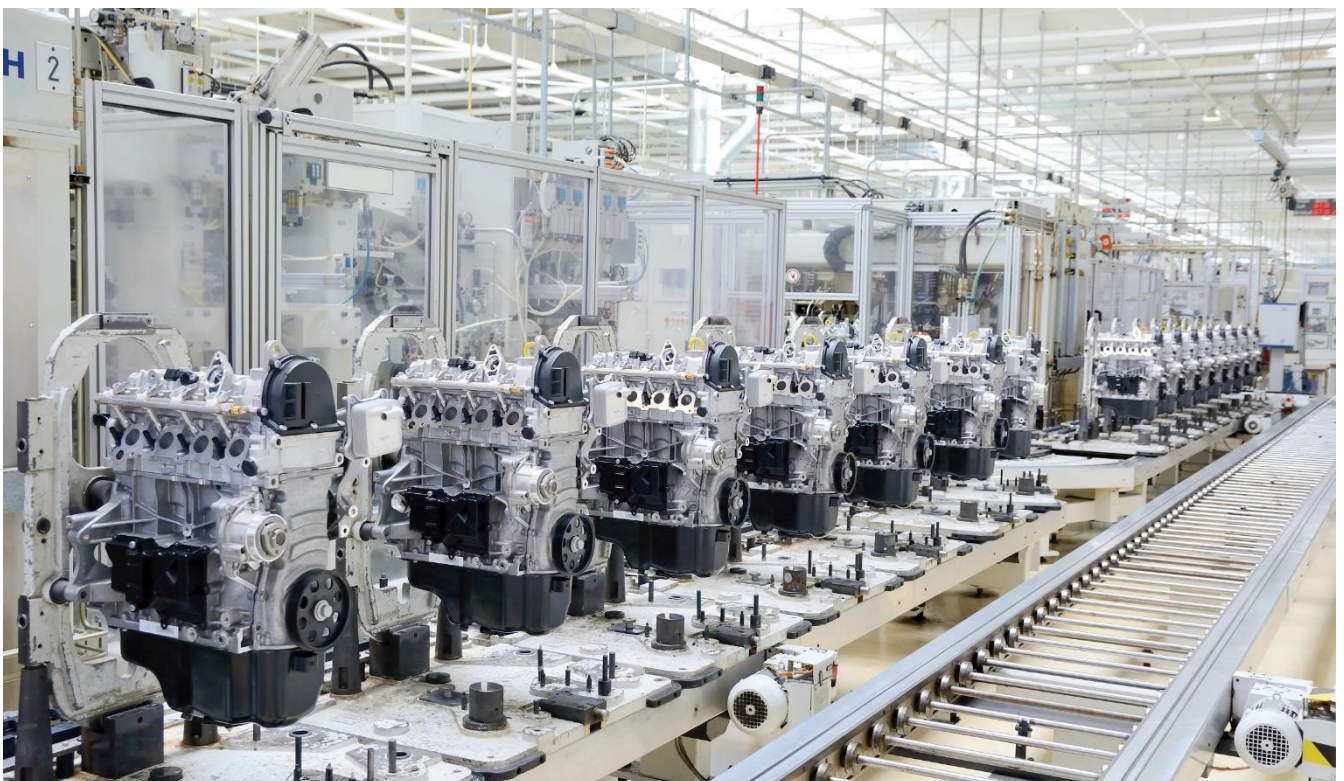
Zusätzlich gibt es seit vielen Jahren einen starken Trend hin zu effizienten Kompakt-SUV. Die Produktion neuer Modelle in diesem Bereich wurde von den deutschen OEM zuletzt vor allem im europäischen Ausland angesiedelt.

Schon seit vielen Jahren sinkt die Produktion von Klein- und Kompaktwagen in Deutschland. Hierfür sind vor allem die sehr hohen Arbeitskosten, die ja zu einem großen Teil von den erheblichen Lohnzusatzkosten herrühren, verantwortlich.

Von der soliden Marktentwicklung in China 2020 kann der Standort Deutschland nicht profitieren, weil nur 5 Prozent der dort von den deutschen Herstellern abgesetzten Fahrzeuge aus deutscher Produktion stammen, der Rest wird direkt in China gefertigt.

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.

2020 hat den europaweiten Durchbruch der Elektromobilität auch aufgrund anspruchsvoller CO₂-Ziele und staatlicher Förderung gebracht. Hier sind die deutschen Hersteller bereits sehr gut aufgestellt, das unterstreichen die Produktionszahlen von 2020, die sich zum Vorjahr mehr als verdoppelt haben. Es rollten 428.400 Pkw mit Elektromotor (inkl. Plug-Ins) von den einheimischen Montagebändern, das entsprach nahezu einer Verdreifung des Elektroanteils an der Gesamtproduktion von 4,2 Prozent auf 12,2 Prozent. Die Inlandsfertigung von rein elektrisch angetriebenen Pkw stieg um 111 Prozent auf 173.500 Fahrzeuge.



Pkw-Exporte aus Deutschland

Drei von vier in Deutschland gefertigten Pkw werden im Ausland abgesetzt

Es verwundert nicht, dass die Pkw-Ausfuhren in einem Jahr mit vorübergehenden Grenzkontrollen und starken protektionistischen Tendenzen mit 24 Prozent bei 2,6 Mio. Einheiten deutlich rückläufig sind. Gleichzeitig muss konzediert werden, dass die deutsche Automobilindustrie weiterhin ganz entscheidend vom Export abhängt, wie schon im Vorjahr werden drei von vier in Deutschland hergestellte Pkw außerhalb Deutschlands abgesetzt.

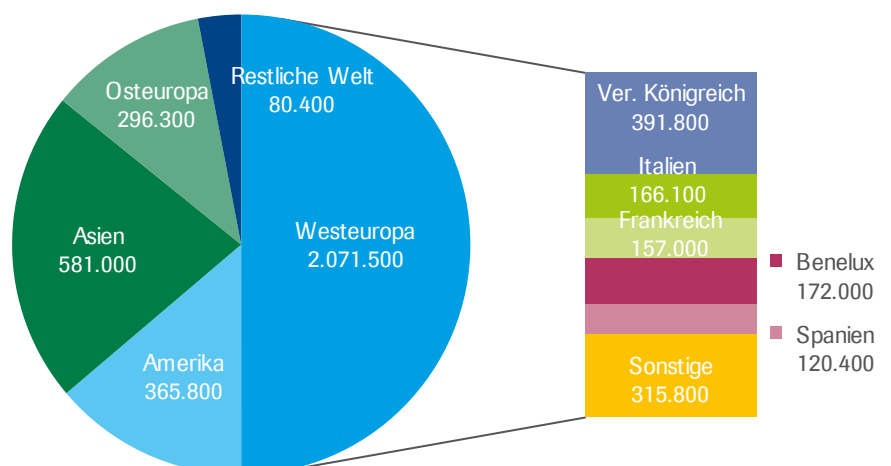
Die Tendenz hin zur Vor-Ort-Produktion hat jedoch auch 2020 nicht nachgelassen, der Rückgang der Auslandsproduktion der deutschen Hersteller war 2020 mit 14 Prozent im Vergleich zu den Exporten deutlich niedriger.

Ein zunehmend wichtiger Faktor für den Erfolg von Autos Made in Germany im Ausland ist weiterhin die hohe Qualität, für die auch adäquate Preise gezahlt werden. Der langjährige Trend hin zu Premiummodellen verstärkt sich 2020 weiter. Sie machen bereits 70 Prozent aller Pkw-Exporte aus, im Vorjahr waren es 66 Prozent gewesen, 2015 noch 59 Prozent. Dabei sind die Anteile stark abhängig vom Markt. Die Pkw-Exporte nach Europa sind zu 55 Prozent Premium, nach Asien sind es 95 Prozent und nach Amerika sogar 99 Prozent.

2020 ist das Jahr, in dem sich die Transformation vom Verbrennungs- zum Elektromotor auch bei den Exporten niedergeschlagen hat. Mit 27,4 Prozent (Vorjahr 30,1 Prozent) fiel der Dieselanteil (inkl. Mild-Hybride) auf den tiefsten Wert seit 23 Jahren. Auch die Benziner haben letztes Jahr erstmals seit 2015 an Anteil eingebüßt, sie kommen jetzt auf 62,4 Prozent (Vorjahr 65,3 Prozent). Vom Rückgang bei den Verbrennern konnten die Elektrofahrzeuge jedoch profitieren. Ihr Anteil war mit 10,0 Prozent (Vorjahr 4,2 Prozent) erstmals zweistellig. Besonders dynamisch haben sich hier die Exporte von reinen Batterieautos entwickelt, die um 93 Prozent zulegen konnten und nun schon 44 Prozent aller Elektro-Pkw (inkl. Plug-Ins) ausmachen.

Pkw-Exporte aus Deutschland

Pkw-Exporte aus Deutschland nach Bestimmungsländern bzw. -regionen | 2020



Die Pkw-Exporte nach Europa konnten mit einem Rückgang um 25 Prozent auf 1,6 Mio. Einheiten den allgemeinen Trend nicht aufhalten. Die Exporte in die wichtigen europäischen Länder waren durchweg zweistellig rückläufig. Großbritannien importierte im letzten Jahr vor dem Brexit nur noch 391.800 Pkw (-34 Prozent) aus Deutschland. Damit haben sich die deutschen Ausfuhren ins Vereinigte Königreich seit dem Referendum 2016 halbiert bzw. sind um über 400.000 Einheiten gefallen. In Italien betrug der Rückgang letztes Jahr 27 Prozent bei 166.100 Einheiten. An dritter Stelle des Rankings der deutschen Export-Destinationen in Europa lag Frankreich mit 157.000 Stück (-30 Prozent). Nach Spanien wurden 120.400 Pkw (-38 Prozent) ausgeführt. In die Türkei konnten die Pkw-Exporte auf 114.600 Stück mehr als verdoppelt werden (+107 Prozent).

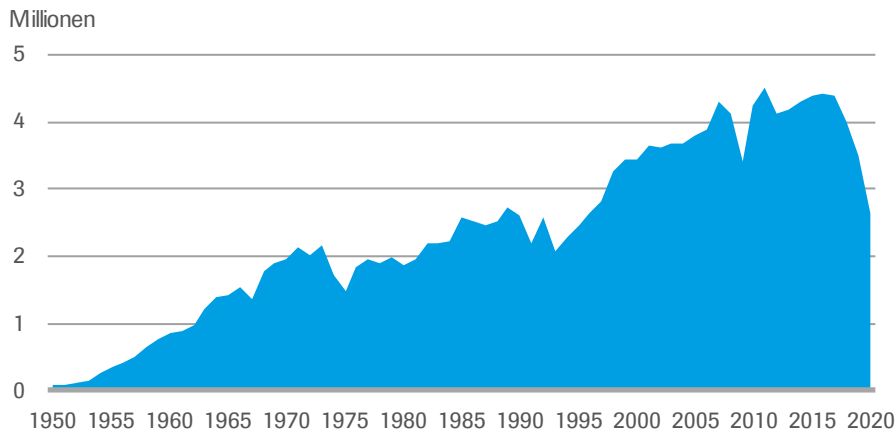
Auch Asien konnte die deutlich negative Tendenz bei den Pkw-Exporten nur etwas abmildern, aber nicht stoppen. Mit 581.000

Einheiten wurde das Vorjahresergebnis um 13 Prozent verfehlt. Die wichtigsten asiatischen Ausfuhrpartner waren China, das mit -5 Prozent bei 253.900 Stück und Südkorea, das als einzige wichtige asiatische Exportdestination mit 18 Prozent und 142.400 Stück ein deutliches Plus verzeichnete. Nach Japan brachen die Exporte um 44 Prozent auf 70.000 Fahrzeuge ein.

Die Ausfuhren der deutschen Pkw-Hersteller nach Amerika waren im letzten Jahr der alten US-Administration zum vierten Mal in Folge rückläufig. Nach Amerika reduzierten sie ihre Exporte um 32 Prozent auf 365.800 Einheiten. Wichtigster Partner in Amerika waren die Vereinigten Staaten mit 302.400 Fahrzeugen (-28 Prozent). Damit haben sich die US-Exporte seit 2015 mehr als halbiert. Diese Entwicklung erklärt sich dadurch, dass die deutschen OEMs immer mehr dazu übergehen, Fahrzeuge für den US-Markt direkt im NAFTA-Raum zu fertigen.

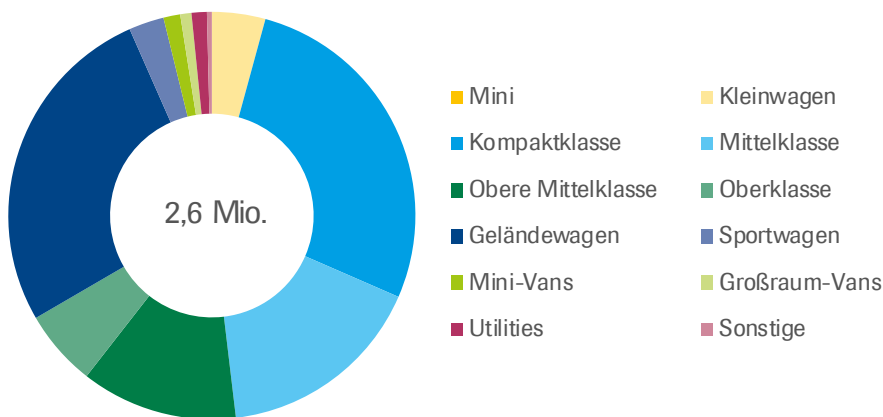


Pkw-Exporte aus Deutschland
Langfristige Exportentwicklung



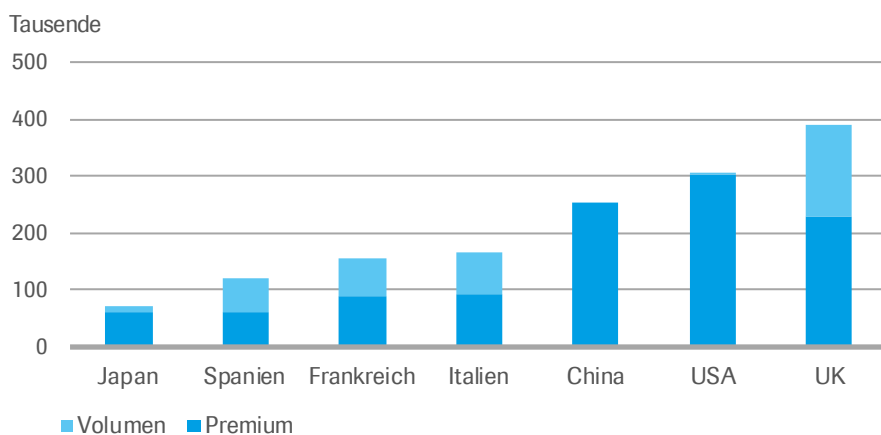
Quelle: VDA

Pkw-Exporte aus Deutschland
Segmentstruktur | 2020



Quelle: VDA

Pkw-Exporte aus Deutschland
Volumen und Premium | 2020



Quelle: VDA

Pkw-Auslandsproduktion

Erstmals seit der Finanzkrise 2009 muss die deutsche Pkw-Auslandsproduktion 2020 mit einer Abnahme um 14 Prozent auf 9,8 Mio. Einheiten einen Rückschlag verzeichnen. Hierzu hat vor allem der nahezu globale Produktionsstillstand aufgrund der Corona-Pandemie im April und der anschließende langsame Wiederhochlauf beigetragen. In den letzten beiden Quartalen lag die Auslandsfertigung wieder auf dem Niveau von 2019, wodurch der Rückgang auf Jahresbasis gebremst werden konnte. Gleichzeitig ist die Weltproduktion um 16 Prozent rückläufig gewesen, die deutschen Auslandsstandorte haben sich somit im internationalen Vergleich gut behauptet. Weltweit trug wie schon im Jahr zuvor jeder fünfte Neuwagen das Firmenlogo einer deutschen Konzernmarke.

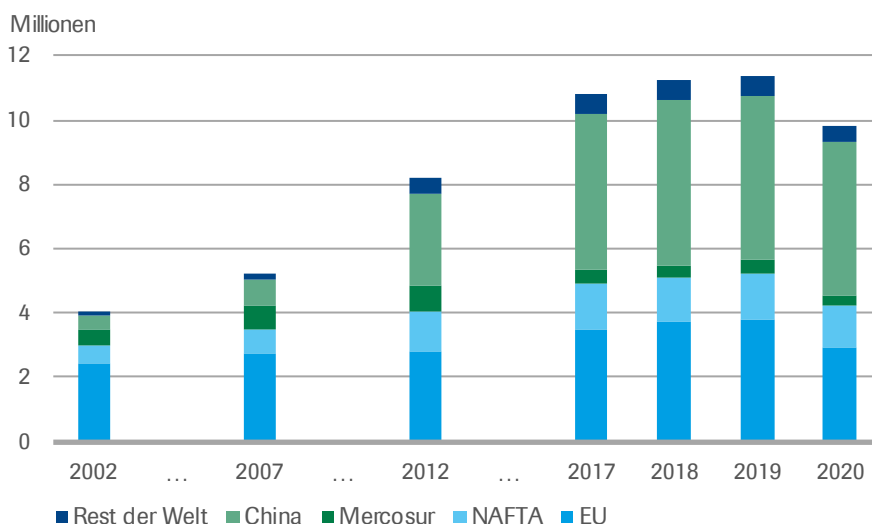
Weltweit trägt jeder fünfte Neuwagen das Logo einer deutschen Konzernmarke

Eine Betrachtung der verschiedenen Kontinente ergibt, dass letztes Jahr zwar überall die Produktion heruntergefahren wurde, die verschiedenen Regionen jedoch durchaus verschieden stark tangiert waren.

Am stärksten betroffen war Europa, wo die Pkw-Auslandsproduktion der deutschen OEMs 2020 um 22 Prozent auf 3,1 Millionen Einheiten einbrach. Der entscheidende Grund hierfür war die Schwäche des europäischen Marktes (-24 Prozent) wegen der Corona-Pandemie, die in Europa neben dem Produktionsstillstand zu scharfen Gegenmaßnahmen wie z.T. geschlossenem Autohandel und vorübergehend geschlossenen Grenzen geführt hatte. Im Ranking der EU-Auslandsstandorte konnte sich die Tschechische Republik mit 750.000 Pkw (-17 Prozent) vor Spanien mit 658.000 Einheiten (-28 Prozent) an die Spitze der Produktionsländer setzen. Ungarn schob sich mit 321.000 Pkw (-9 Prozent) dank attraktiver relativ neuer Modelle im Kompakt-SUV-Segment vor die Slowakei mit 309.000 Fahrzeugen (-18 Prozent). Es folgte Portugal mit 192.000 Einheiten (-25 Prozent) knapp vor Großbritannien 190.000 Stück (-21 Prozent). Auf Rang sieben stand Russland, das seine Fertigung um 14 Prozent auf 182.000 Einheiten zurückfuhr.

Pkw-Auslandsproduktion deutscher Konzernmarken

Produktion nach Ländern bzw. Regionen



Quelle: VDA

In Amerika liefen 1,6 Mio. Pkw (-15 Prozent) von den Montagebändern der deutschen Hersteller. Wichtigstes Produktionsland waren hier die USA, die ihr Fertigungsvolumen mit 742.000 Fahrzeugen (-4 Prozent) nahezu halten konnten. In Mexiko ging die Produktion um 17 Prozent auf 571.000 Stück zurück, im besonders stark von der Coronakrise betroffenen Brasilien war sogar ein Einbruch um 30 Prozent auf 306.000 Einheiten zu verzeichnen.

Asien war mit einem Rückgang der Auslandsproduktion um 6 Prozent auf 4,9 Mio. Stück am wenigsten von der Krise berührt. Hier ist zuallererst China zu nennen, welches seine Stellung als wichtigster Auslandsstandort weiter ausbauen konnte. Mit 4,8 Millionen Pkw hatten die deutschen OEM einen verhältnismäßig leichten Rückgang von 5 Prozent zu verzeichnen, gleichzeitig fiel die Pkw-Produktion insgesamt im Reich der Mitte jedoch um 7 Prozent. Auch hier galt somit, dass die deutschen Hersteller in einem schwierigen Umfeld gut bestehen konnten.

Die Fertigung außerhalb Deutschlands hat sich seit 2009 mehr als verdoppelt, 2010 hat sie die Inlandsproduktion überholt. Die Coronakrise hat dazu geführt, dass inzwischen 74 Prozent aller Pkw deutscher OEM im Ausland hergestellt werden. Ein wichtiger Erfolgsfaktor war die Ausrichtung auf Premiummodelle. Der Premiumanteil hat sich seit 2009 von 16 Prozent auf 44 Prozent deutlich erhöht. Die globale Aufstellung der deutschen OEM manifestiert sich auch darin, dass sie inzwischen mit 4,3 Millionen Fahrzeugen etwa ein eine Million mehr Premium-Pkw im Ausland als am heimischen Standort fertigen.

Pkw-Weltproduktion der deutschen Hersteller

Veränderung ggü. Vorjahr und Anteil an der Weltproduktion

Hersteller	2020	± % 20/19	Anteil an Weltproduktion in %
Audi	1.664.265	-8	2,5
BMW	2.255.637	-12	3,4
Daimler	2.171.003	-14	3,3
Ford Deutschland	316.645	-36	0,5
Opel	121.652	-43	0,2
Porsche	263.206	-4	0,4
Volkswagen	6.533.928	-20	9,9
Insgesamt	13.326.336	-17	20,2

Quelle: VDA

Umsätze

Im Kontext eines beispiellosen Einbruchs von Produktion und Export der Automobilindustrie am Standort Deutschland gingen auch die Umsätze der inländischen Betriebe deutlich zurück. Gegenüber dem bisherigen Höchststand aus dem Jahr 2019 sanken die Erlöse um 13 Prozent auf 379,3 Mrd. Euro – das geringste Niveau seit dem Jahr 2014. Der deutlichste Einbruch wurde im zweiten Quartal mit -46 Prozent verzeichnet. Allerdings erlösten die Betriebe im vierten Quartal wieder ein Plus von 9 Prozent. Insgesamt bezifferte sich der Umsatz mit den inländischen Kunden auf 136,4 Mrd. Euro und ging mit 11 Prozent etwas weniger stark zurück als die Exporterlöse. Diese sanken um 14 Prozent und erreichten einen Wert von 242,9 Mrd. Euro.

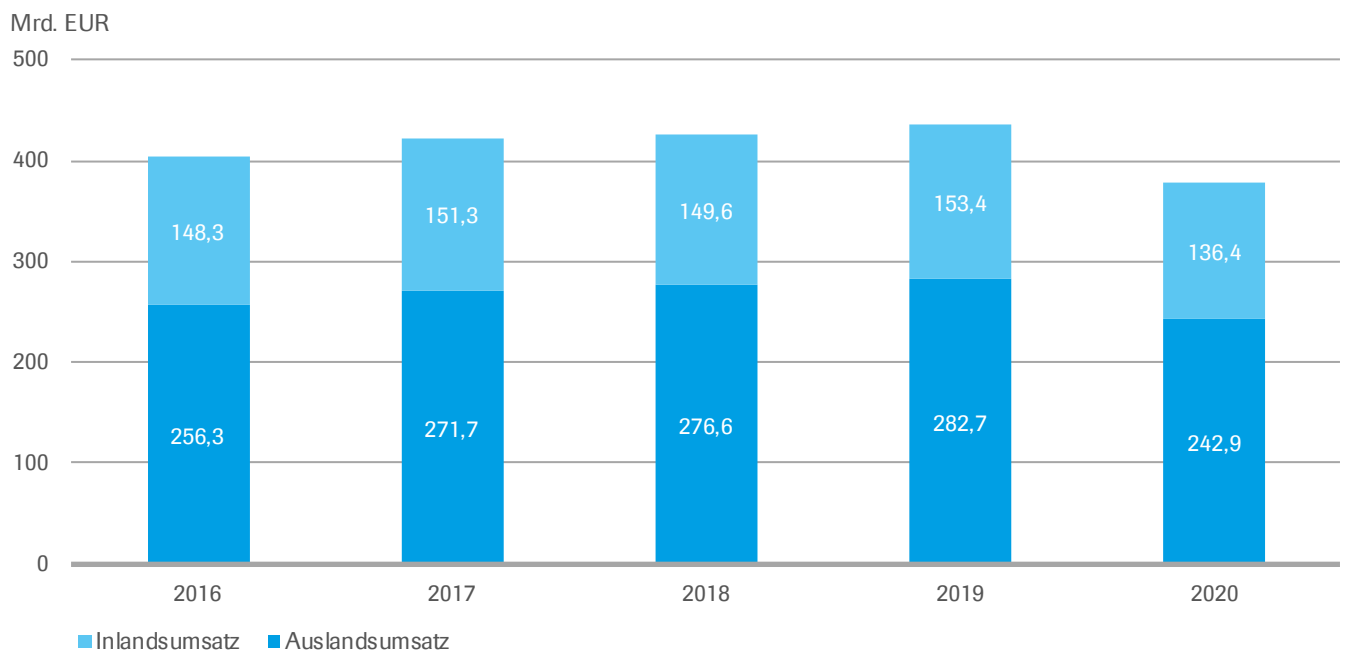
Der Umsatz der Automobilindustrie am Standort Deutschland sank 2020 vor allem während der ersten Lockdown-Phase

Deutsche Automobilhersteller

Aufgrund des geringeren Produktions- und Exportvolumens sowie der Rückgänge am inländischen Pkw- und Nutzfahrzeugmarkt konnten die Hersteller von Kraftwagen und -motoren ihre Erlöse im vergangenen Jahr nicht steigern. Sie erlösten 297,4 Mrd. Euro (-14 Prozent) und unterschritten damit erstmals seit 2014 die Schwelle von 300 Mrd. Euro. Dabei setzten sie vor dem Hintergrund der rückläufigen inländischen Marktentwicklung 89,7 Mrd. Euro in Deutschland um (-11 Prozent). Die Exporterlöse sanken mit 15 Prozent auf 207,7 Mrd. Euro deutlicher als der Inlandsumsatz. Das Geschäft außerhalb des Euroraums schrumpfte um 12 Prozent auf 152,8 Mrd. Euro. Mit der Eurozone setzten die Unternehmen der Herstellergruppe 54,9 Mrd. Euro und damit etwa ein Fünftel (-21 Prozent) weniger um als 2019.

Umsatzentwicklung in der deutschen Automobilindustrie

Umsätze mit dem In- und Ausland



Zulieferer

Im Jahr 2020 verbuchten die Automobilzulieferer zum zweiten Mal in Folge einen Umsatzrückgang. Sie erlösten 70,9 Mrd. Euro und erzielten damit den niedrigsten Wert seit 2013. Dies entspricht einem Rückgang von 11 Prozent. Dabei verblieb das Geschäft mit den ausländischen Kunden 10 Prozent unterhalb des starken Vorjahresniveaus. Die Exporterlöse beliefen sich auf 30,3 Mrd. Euro. Im Zusammenhang mit einer gesunkenen Pkw-Inlandsproduktion unterschritt der Inlandsumsatz den Wert des Jahres 2019 um 12 Prozent (40,6 Mrd. Euro).

Unter den Zulieferern erreichten die Hersteller von elektrischen und elektronischen Ausrüstungen für Kraftwagen 2020 ein Umsatzvolumen in Höhe von 8,2 Mrd. Euro (-15 Prozent). Die Hersteller von sonstigen Teilen und sonstigem Zubehör für Kraftwagen erlösten mit 62,6 Mrd. den Löwenanteil der Kfz-Zulieferindustrie (-11 Prozent).

Anhänger und Aufbauten

Nach dem Minus im Vorjahr mussten die deutschen Hersteller von Anhängern und Aufbauten 2020 erneut einen Umsatzrückgang hinnehmen. Sie erreichten das geringste Niveau seit 2014. Die Betriebe erlösten 11,0 Mrd. Euro – ein Minus von 9 Prozent. Allerdings stieg der Umsatz im vierten Quartal bereits wieder um 9 Prozent.

Im abgelaufenen Jahr entwickelte sich das Geschäft mit den inländischen Kunden deutlich besser als die Exporterlöse. Der Inlandsumsatz sank um 6 Prozent auf 6,1 Mrd. Euro. Die Auslandsumsätze gaben mit 13 Prozent deutlich stärker nach und beliefen sich auf 4,9 Mrd. Euro zu. Dabei sanken die Exporterlöse mit dem Euroraum um 16 Prozent auf knapp 2,7 Mrd. Euro, während mit dem sonstigen Ausland Prozent rund 2,3 Mrd. Euro bzw. -10 Prozent umgesetzt wurden.



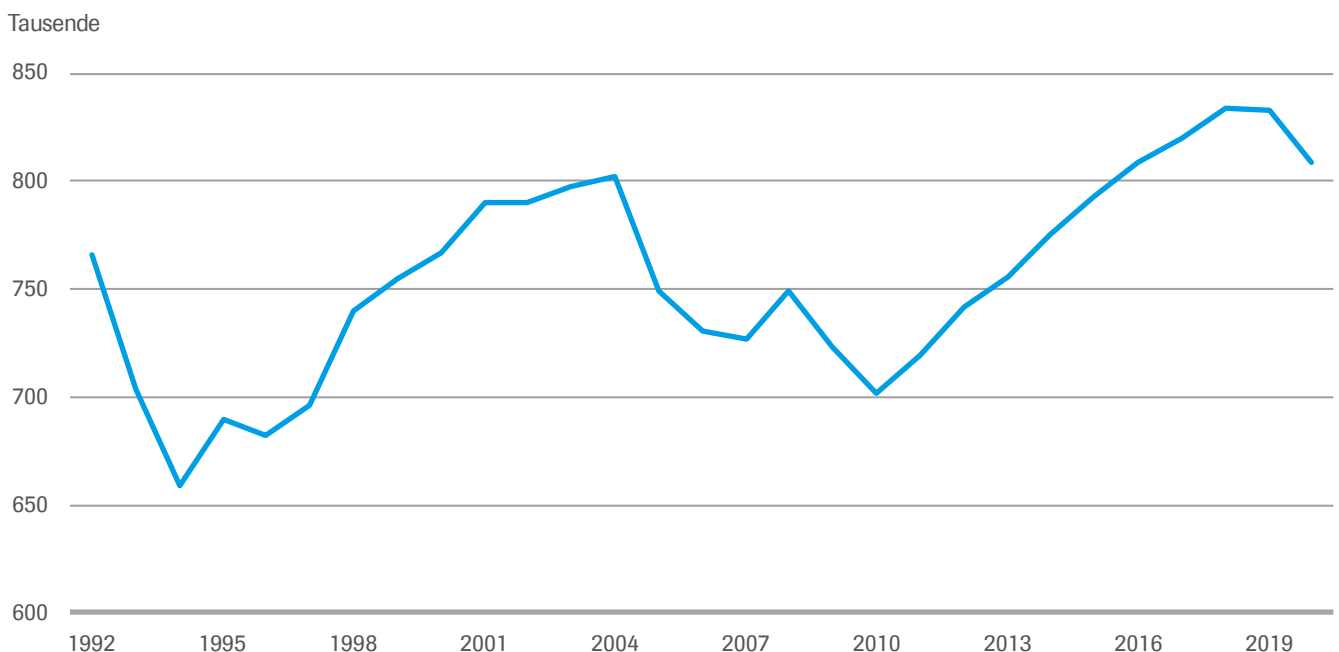
Beschäftigung

Im Jahr 2020 ist die Anzahl der Beschäftigten in den Stammelegschaften der Automobilindustrie am Standort Deutschland gesunken. Im Mittel des vergangenen Jahres waren 809.000 Personen in den Betrieben der Hersteller von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeugteilen beschäftigt. Das entspricht einem Rückgang von 3 Prozent bzw. 23.800 Beschäftigten im Vergleich zum Vorjahr. Nach einer achtjährigen Wachstumsperiode mit einem Beschäftigungsrekord in der Hochkonjunktur im Jahr 2018 hatte die Beschäftigung bereits 2019 ein Plateau erreicht und begann in der zweiten Jahreshälfte zu sinken. Dieser Trend wurde durch die Corona-Krise 2020 beschleunigt. Im Dezember 2020 lag das Beschäftigungsniveau erstmals seit Dezember 2015 unterhalb von 800.000.

Die deutsche Automobilindustrie zählte 2020 im Schnitt 809.000 Beschäftigte

Dabei verzeichneten alle Herstellergruppen der Automobilindustrie Rückgänge, wenngleich mit unterschiedlicher Intensität. Die – gemessen an der Beschäftigungszahl – größte Herstellergruppe, die Hersteller von Kraftwagen und -motoren bzw. die OEMs, hatten im Mittel des Jahres 2020 ein Beschäftigungsvolumen von 470.000 (-3 Prozent bzw. -14.000 Beschäftigte). Die Zulieferer hielten das Niveau ihrer Stammelegschaften ihrer Betriebe in Deutschland knapp oberhalb der Grenze von 300.000 Personen – ein Rückgang von 3 Prozent bzw. 9.500 auf 301.000 Beschäftigte. Mit gut 38.000 Beschäftigten erreichten die Hersteller von Karosserien, Anhängern und Aufbauten 2020 knapp den Stand des Vorjahres (-1 Prozent) – in absoluten Zahlen ca. 300 Beschäftigte weniger als 2019.

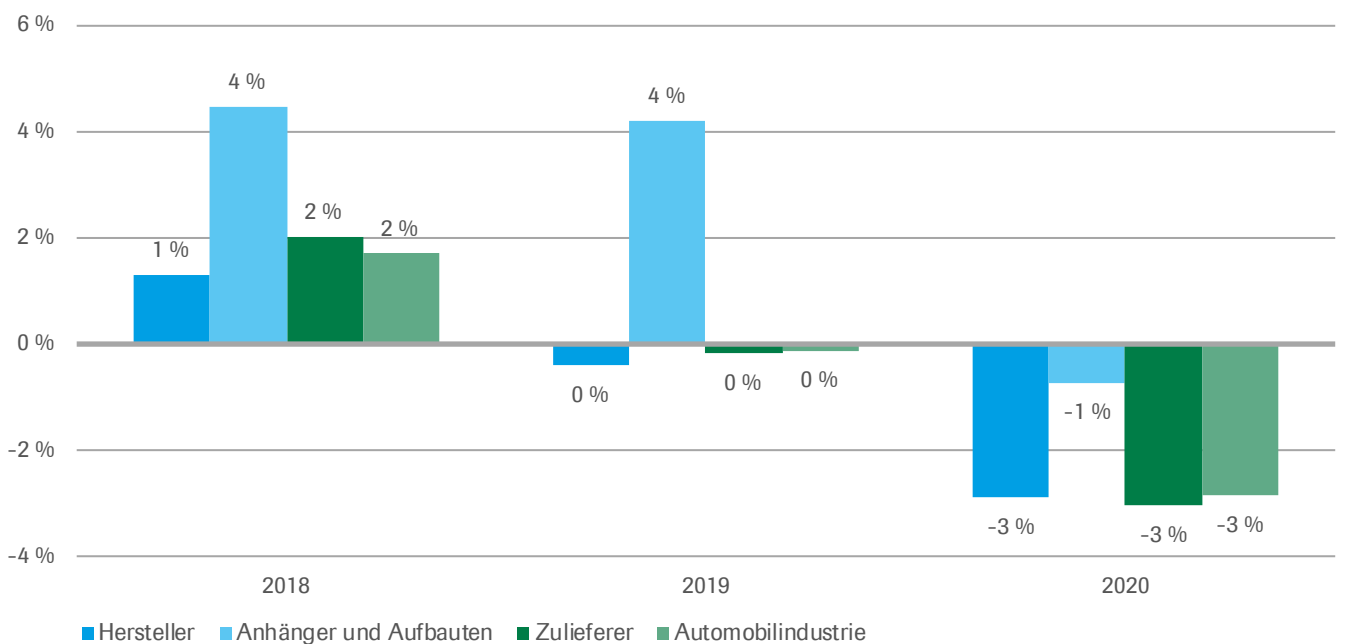
Beschäftigte in der deutschen Automobilindustrie
Durchschnittliche Beschäftigung pro Jahr



Quelle: Statistisches Bundesamt



Beschäftigte in der deutschen Automobilindustrie
 Nach Herstellergruppen | Veränderung zum Vorjahr in Prozent



Quelle: Statistisches Bundesamt

Arbeitskosten

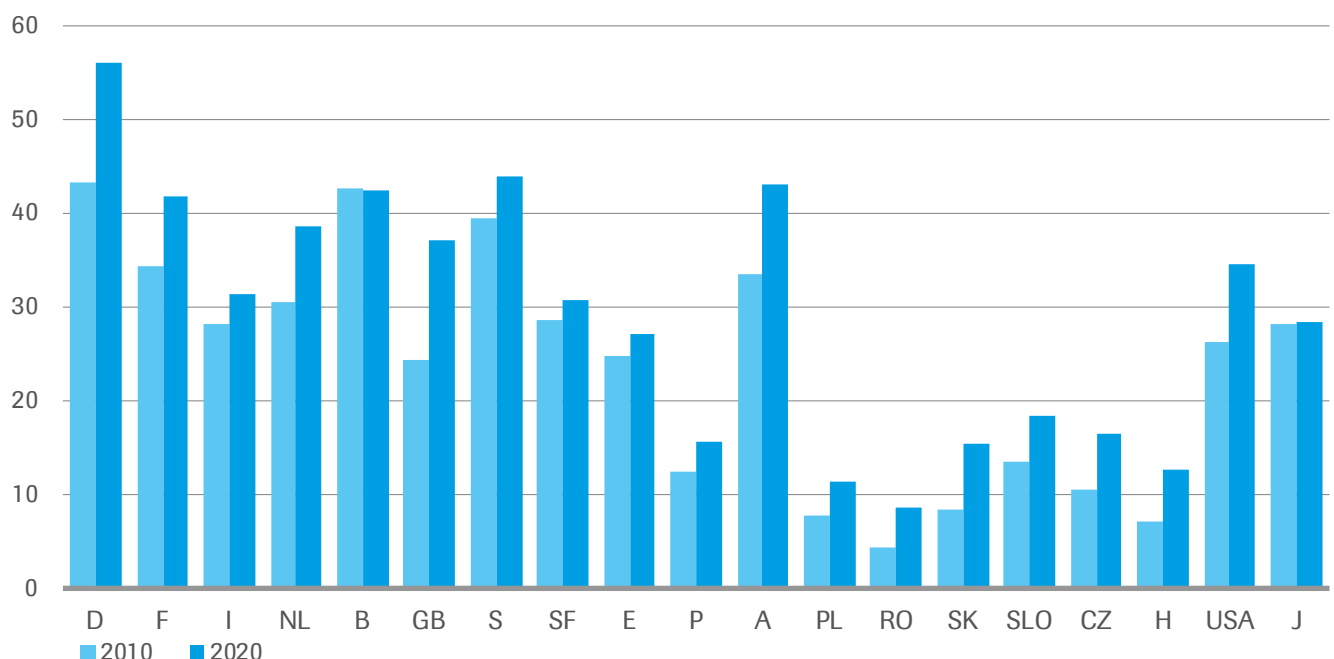
Die hohe Qualität und zunehmende Komplexität moderner in Deutschland hergestellter Pkw durch ausgefeilte Abgasbehandlungs- und Assistenzsysteme hat ihren Preis. Hinzu kommt der Strukturwandel hin zur Elektromobilität, der in vollem Gange ist. Um für die hart umkämpften Fachkräfte in Deutschland eine attraktive Entlohnung bieten. Auch 2020 wies Deutschland daher mit 56 Euro pro Stunde im internationalen Vergleich die höchsten Arbeitskosten in der Automobilindustrie auf. Mit einem Anstieg von 2 Prozent im letzten Jahr hat sich der Abstand zu Schweden, dessen Arbeitskosten nur um 1 Prozent auf 44 Euro zunahmen, weiter vergrößert.

Betrachtet man die Entwicklung der letzten 10 Jahre, so fällt auf, dass im Euroraum nur die Slowakei (+85 Prozent) höhere Arbeitskostenzuwächse als Deutschland (+30 Prozent) hatte. Allerdings liegen die Arbeitskosten in der Slowakei bei weniger als 30 Prozent vom deutschen Niveau. Der Druck auf die Inlandsproduktion, die von 2016 bis 2019 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 mit 43 Euro vor Belgien mit 42 Euro. Belgien ist das

einzige Euroland, in dem die Arbeitskosten seit 2010 konstant geblieben sind. An fünfter Stelle rangiert Frankreich mit 42 Euro (+2 Prozent). Danach folgten die Niederlande mit 39 Euro. In Großbritannien sind die Arbeitskosten 2020 wegen sinkender Arbeitsstunden aufgrund der Corona-Epidemie um 14 Prozent auf 37 Euro angestiegen. Die Arbeitskosten liegen allerdings immer noch unterhalb des Wertes von 2015. Das Brexit-Referendum hatte 2016/2017 zu einer deutlichen Pfundabwertung geführt. In Italien stiegen die Arbeitskosten 2020 um gut 3 Prozent auf 31 Euro. Das war der zweite Anstieg um mehr als drei Prozent in Folge. Ähnlich ist die Lage in Spanien mit 27 Euro (+5 Prozent).

Am unteren Ende der Personalkostentabelle rangieren osteuropäische Länder mit Arbeitskosten zwischen 9 Euro (Rumänien) und 18 Euro (Slowenien). Diese aufstrebenden Automobilnationen haben seit 2010 hohe Zuwächse zwischen 36 Prozent (Slowenien) und 95 Prozent (Rumänien) zu verzeichnen gehabt, so dass sich das Arbeitskostenniveau sukzessive an die anderen EU-Länder angleicht. In Portugal sind die Arbeitskosten 2020 um 9 Prozent auf 16 Euro gestiegen und liegen jetzt wieder zwischen der Slowakei (15 Euro) und der Tschechischen Republik (17 Euro).

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 ²⁾			Nutzfahrzeuge ³⁾			Insgesamt		
	2019	2020	±% 20/19	2019	2020	±% 20/19	2019	2020	±% 20/19
Belgien *)	244	242	-1	n.v.	n.v.	-	n.v.	n.v.	-
Deutschland	4.664	3.515	-25	n.v.	n.v.	-	n.v.	n.v.	-
Finnland	115	86	-25	n.v.	n.v.	-	n.v.	n.v.	-
Frankreich *)	1.666	928	-44	n.v.	n.v.	-	n.v.	n.v.	-
Italien	542	452	-17	373	325	-13	915	777	-15
Niederlande	176	127	-28	n.v.	n.v.	-	n.v.	n.v.	-
Österreich	168	115	-32	n.v.	n.v.	-	n.v.	n.v.	-
Portugal	282	211	-25	61	51	-16	343	263	-23
Schweden *)	279	249	-11	n.v.	n.v.	-	n.v.	n.v.	-
Spanien	2.248	1.803	-20	574	468	-19	2.822	2.270	-20
Ver. Königreich	1.303	921	-29	76	65	-14	1.379	986	-29
EU14 & UK *)	11.687	8.648	-26	n.v.	n.v.	-	n.v.	n.v.	-
Tsch. Rep.	1.428	1.153	-19	5	5	-3	1.433	1.158	-19
Slowak. Rep. *)	1.073	946	-12	n.v.	n.v.	-	n.v.	n.v.	-
Polen	435	279	-36	208	166	-20	643	445	-31
Rumänien	490	438	-11	n.v.	n.v.	-	n.v.	n.v.	-
Slowenien *)	199	141	-29	n.v.	n.v.	-	n.v.	n.v.	-
Ungarn *)	530	437	-18	n.v.	n.v.	-	n.v.	n.v.	-
Neue EU-Länder	4.154	3.393	-18	n.v.	n.v.	-	n.v.	n.v.	-
EU27 & UK *)	15.841	12.042	-24	n.v.	n.v.	-	n.v.	n.v.	-
Russ. Föderat.	1.524	1.261	-17	197	175	-11	1.720	1.436	-17
Türkei	983	855	-13	479	443	-7	1.461	1.298	-11
Osteuropa	2.506	2.116	-16	675	-	-	3.182	-	-
Europa *)	18.348	14.157	-23	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 ²⁾			Nutzfahrzeuge ³⁾			Insgesamt		
	2019	2020	±% 20/19	2019	2020	±% 20/19	2019	2020	±% 20/19
USA	10.527	8.574	-19	345	231	-33	10.872	8.805	-19
Kanada	1.893	1.362	-28	23	15	-34	1.917	1.377	-28
Mexiko	3.775	3.001	-21	214	145	-32	3.989	3.145	-21
NAFTA	16.196	12.937	-20	582	391	-33	16.778	13.328	-21
Argentinien	315	257	-18	n.v.	n.v.	-	n.v.	n.v.	-
Brasilien	2.804	1.905	-32	141	109	-23	2.945	2.014	-32
Mercosur	3.119	2.162	-31	n.v.	n.v.	-	n.v.	n.v.	-
Amerika	19.314	15.099	-22	n.v.	n.v.	-	n.v.	n.v.	-
China	20.988	19.605	-7	4.763	5.630	18	25.751	25.235	-2
Indien	3.629	2.810	-23	895	543	-39	4.524	3.353	-26
Japan	8.329	6.960	-16	1.356	1.108	-18	9.684	8.068	-17
Südkorea	3.613	3.212	-11	338	295	-13	3.951	3.507	-11
Malaysia	391	342	-12	181	143	-21	572	485	-15
Taiwan	190	181	-5	62	65	5	251	246	-2
Thailand	796	538	-32	1.217	890	-27	2.014	1.428	-29
Indonesien	1.046	551	-47	241	139	-42	1.287	690	-46
Asien	38.981	34.200	-12	9.053	8.812	-3	48.034	43.012	-10
Südafrika *)	355	247	-31	181	134	-26	537	381	-29
sonstige *)	2.099	2.380	13	n.v.	n.v.	-	n.v.	n.v.	-
Insgesamt *)	79.097	66.083	-16	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 – Arbeitskosten in der Automobilindustrie*

Land	Euro / Stunde										
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Deutschland	43,26	45,44	46,73	47,72	48,88	50,30	51,58	52,48	53,78	55,05	56,15
Frankreich	34,48	36,70	38,07	38,18	38,29	38,42	38,56	39,09	39,97	41,05	41,78
Italien	28,11	28,94	29,99	28,39	27,76	27,80	28,93	28,86	29,45	30,40	31,36
Niederlande	30,45	31,92	33,30	33,65	35,01	34,92	35,65	36,36	37,24	38,22	38,59
Belgien	42,63	43,68	44,89	42,04	40,10	39,79	39,62	40,11	40,79	41,65	42,44
Großbritannien	24,32	24,38	27,11	24,84	29,84	39,47	32,69	31,34	31,88	32,43	37,13
Schweden	39,47	41,37	43,48	45,72	43,05	43,15	45,34	45,05	43,63	43,80	44,06
Finnland	28,62	29,33	30,76	30,75	30,74	30,73	30,72	30,14	30,47	30,64	30,72
Spanien	24,72	24,98	25,39	25,10	24,96	25,07	24,99	25,16	25,45	25,95	27,15
Portugal	12,51	12,90	13,29	13,32	13,34	13,25	13,22	13,51	14,10	14,27	15,58
Österreich	33,63	34,25	35,30	36,34	37,31	38,15	38,84	39,39	40,78	42,19	43,08
Polen	7,78	7,93	8,07	8,28	8,63	8,92	8,91	9,72	10,48	11,10	11,39
Rumänien	4,37	4,75	4,86	5,13	5,33	5,61	6,00	6,74	7,47	8,23	8,52
Slowakei	8,30	8,95	9,54	10,12	10,69	11,13	11,68	12,56	13,61	14,55	15,36
Slowenien	13,48	13,57	13,74	13,91	14,73	14,98	15,48	16,51	17,11	17,77	18,38
Tsch. Republik	10,42	11,32	11,37	11,20	10,85	11,46	12,18	13,51	15,08	16,12	16,50
Ungarn	7,00	8,36	9,41	9,48	9,43	9,72	10,16	11,05	11,68	12,70	12,69
USA	26,27	25,43	27,83	27,69	28,66	36,26	38,02	37,77	35,76	35,19	34,50
Japan	28,10	30,43	32,44	26,22	24,60	25,77	29,00	27,87	27,45	29,48	28,49

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

Stand: März 2021

Quelle: Eurostat, nationale Ämter und eigene Berechnungen

Nationale Märkte

Übersicht	2019	2020	± % 20/19
Neuzulassungen in Deutschland			
Personenkraftwagen	3.607.258	2.917.678	-19
darunter:			
Benzin	2.136.891	1.361.723	-36
Diesel	1.152.733	819.896	-29
Elektro	108.839	394.943	263
darunter: BEV	63.281	194.163	207
Plug-In-Hybrid	45.348	200.469	342
Hybrid (ohne Plug-In-Hybrid)	193.902	327.395	69
davon:			
private Halter	1.244.002	1.082.899	-13
Kfz-Handel	703.181	503.120	-28
Vermieter	410.457	286.697	-30
Kfz-Bau	311.303	222.973	-28
Sonstiges Gewerbe	938.315	821.989	-12
Nutzfahrzeuge	409.801	349.071	-15
davon:			
Busse	6.437	6.460	0
Lastkraftwagen	343.708	295.166	-14
davon:			
bis 6 t zGG	301.739	263.843	-13
bis 2 t zGG	19.182	12.960	-32
über 2 t bis 6 t zGG	282.557	250.883	-11
über 6 t zGG	41.969	31.323	-25
über 6 t bis 16 t zGG	18.549	13.320	-28
über 16 t zGG	23.420	18.003	-23
Sattelzugmaschinen	38.620	25.946	-33
Übrige Kraftfahrzeuge	21.036	21.499	2
darunter:			
Nutzfahrzeuge ohne Busse	403.364	342.611	-15
davon:			
bis 6 t zGG	311.944	274.447	-12
über 6 t zGG	91.420	68.164	-25
Kraftwagen zusammen	4.017.059	3.266.749	-19
Kfz-Anhänger	317.945	335.296	5
darunter:			
Sattelanhänger	38.271	29.736	-22
Wohnwagen	26.496	28.685	8

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt

Nationale Märkte

Übersicht	2019	2020	± % 20/19
Besitzumschreibungen			
Personenkraftwagen	7.195.437	7.021.204	-2
Nutzfahrzeuge	425.213	436.280	3
davon:			
Busse	6.002	5.330	-11
Lastkraftwagen	384.139	397.751	4
Sattelzugmaschinen	18.864	16.261	-14
Übrige Kraftfahrzeuge	16.208	16.938	5
Kraftwagen zusammen	7.620.650	7.457.484	-2
Kfz-Anhänger	403.541	412.579	2
darunter:			
Sattelanhänger	19.233	18.977	-1
Wohnwagen	78.866	79.660	1
Bestand*)			
Personenkraftwagen	47.715.977	48.248.584	1
Nutzfahrzeuge	3.889.521	4.027.249	4
davon:			
Busse	81.364	75.548	-7
Lastkraftwagen	3.276.093	3.410.280	4
Sattelzugmaschinen	219.149	218.469	0
Übrige Kraftfahrzeuge	312.915	322.952	3
Kraftwagen zusammen	51.605.498	52.275.833	1
Kfz-Anhänger	7.652.232	7.867.929	3
darunter:			
Sattelanhänger	365.396	370.499	1
Wohnwagen	698.596	722.516	3
Kraftwagendichte **)			
Anzahl je 1.000 Einwohner			
Personenkraftwagen	574	580	1
Nutzfahrzeuge	47	48	3
Kraftwagen zusammen	621	628	1

*) jeweils zum 1.1. des Folgejahres

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt, Statistisches Bundesamt

**) 2020: vorläufige Ergebnisse

Nationale Märkte

Übersicht	2019	2020	± % 20/19
Kraftstoffverbrauch (in 1.000 t) ^{*)}			
Ottokraftstoff	17.965.914	16.217.893	-10
Diesel	37.848.172	35.164.761	-7
Kraftstoffpreise (im Dezember) ^{*)}			
Superbenzin	140,8	126,5	-10
Diesel	126,5	110,7	-12
Autokostenindex insgesamt			
Jahresdurchschnitt (2015=100)	105,8	103,9	-2

*) 2020: Vorläufige Ergebnisse

Quelle: Statistisches Bundesamt, BAFA, MWW

Nationale Märkte

Pkw-Neuzulassungen nach Marken	2017	2018	2019	2020	± % 20/19
Deutsche Konzernmarken	2.419.042	2.412.278	2.535.089	2.017.541	-20
dav.: Audi	283.196	255.300	267.195	213.934	-20
Bentley	1.329	821	739	681	-8
Lamborghini	294	468	671	729	9
MAN	-	-	-	370	-
Porsche	29.276	28.695	31.433	26.319	-16
Seat	108.203	121.724	138.670	116.360	-16
Skoda	194.230	196.968	208.171	181.198	-13
Volkswagen	634.270	643.518	667.518	525.612	-21
BMW	261.864	265.051	279.243	240.968	-14
Mini	46.706	50.494	50.019	44.152	-12
Rolls-Royce	186	147	229	152	-34
Mercedes	326.188	319.163	339.185	303.185	-11
Smart	36.723	41.094	49.138	16.051	-67
Ford	246.589	252.323	279.719	194.250	-31
Opel	243.715	227.967	215.864	146.219	-32
Sonstige deutsche Marken	6.273	8.545	7.295	7.361	1
Französische Marken	325.133	329.977	345.892	283.312	-18
dav.: Citroën	52.760	55.223	58.840	48.950	-17
DS	3.309	3.732	2.846	2.773	-3
Peugeot	70.930	68.237	72.709	55.401	-24
Renault	135.456	131.039	131.138	125.318	-4
Alpine	-	-	324	166	-49
Dacia	62.678	71.746	80.035	50.704	-37
Japanische Marken	329.770	319.539	313.786	244.401	-22
dav.: Honda	20.199	18.710	15.676	11.696	-25
Infiniti	1.230	762	263	81	-69
Lexus	3.002	2.766	3.587	3.530	-2
Mazda	67.262	67.387	71.630	44.346	-38
Mitsubishi	43.367	50.803	52.148	44.985	-14
Nissan	68.019	50.366	39.500	34.765	-12
Subaru	7.440	7.285	5.868	5.407	-8
Suzuki	38.165	37.530	40.616	22.415	-45
Toyota	81.086	83.930	84.498	77.176	-9
Koreanische Marken	175.818	183.111	201.986	171.062	-15
dav.: Hyundai	108.518	114.878	129.508	105.051	-19
Kia	64.068	65.797	69.608	64.296	-8
Ssangyong	3.232	2.436	2.870	1.715	-40

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt

Nationale Märkte

Pkw-Neuzulassungen nach Marken	2017	2018	2019	2020	± % 20/19
Italienische Marken	93.764	90.267	96.044	95.222	-1
dav.: Fiat	84.324	81.460	89.005	89.150	0
Alfa Romeo	6.096	5.436	4.146	3.246	-22
Ferrari	714	978	987	1.223	24
Iveco	785	857	967	970	0
Maserati	1.838	1.536	939	633	-33
Sonstige Marken	97.735	100.606	114.461	106.140	-7
dav.: Jaguar	8.987	9.500	8.703	6.993	-20
Jeep	13.390	17.121	16.563	15.687	-5
Land Rover	23.656	18.141	17.348	12.984	-25
Polestar	-	-	-	1.039	-
Tesla	3.332	1.905	10.711	16.694	56
Volvo	40.857	45.405	53.357	47.194	-12
Ausl. Marken ohne dt. Konzerne	1.022.220	1.023.500	1.072.169	900.137	-16
Zulassungen insgesamt	3.441.262	3.435.778	3.607.258	2.917.678	-19
Anteil dt. Konzernmarken in %	70,3	70,2	70,3	69,1	

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt

Pkw-Neuzulassungen nach Segmenten	2019 Einheiten	2020 Einheiten	2019 Anteil in %	2020 Anteil in %	± % 20/19
Kleinstwagen	230.495	145.027	6,4	5,0	-37
Kleinwagen	485.891	440.434	13,5	15,1	-9
Kompaktklasse	737.985	597.797	20,5	20,5	-19
Mittelklasse	371.300	313.012	10,3	10,7	-16
Obere Mittelklasse	131.286	96.209	3,6	3,3	-27
Oberklasse	28.378	22.893	0,8	0,8	-19
Geländewagen/SUV	1.127.611	927.843	31,3	31,8	-18
dav.: Geländewagen	365.121	307.016	10,1	10,5	-16
SUV	762.490	620.827	21,1	21,3	-19
Sportwagen	43.712	33.542	1,2	1,1	-23
Mini-Vans	83.887	38.131	2,3	1,3	-55
Großraum-Vans	120.727	72.089	3,3	2,5	-40
Utilities	177.889	142.185	4,9	4,9	-20
Wohnmobile	53.920	76.225	1,5	2,6	41
Sonstige	14.177	12.291	0,4	0,4	-13
Zusammen	3.607.258	2.917.678			

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt

Deutsche Automobilindustrie

Übersicht	2019	2020	± % 20/19
Beschäftigte (Jahresdurchschnitt) ^{1)*)}			
Automobilindustrie	832.841	809.014	-3
Kraftwagen und Motoren	484.061	470.024	-3
Anhänger und Aufbauten	38.306	38.020	-1
Kfz-Teile und Zubehör	310.473	300.970	-3
Umsatz in Mio. Euro ^{1)*)}			
Kraftwagen und Motoren	343.949	297.401	-14
Inlandsumsatz	100.629	89.744	-11
Auslandsumsatz	243.320	207.656	-15
Anhänger und Aufbauten	12.161	11.020	-9
Inlandsumsatz	6.475	6.077	-6
Auslandsumsatz	5.685	4.942	-13
Kfz-Teile und Zubehör	80.046	70.859	-11
Inlandsumsatz	46.320	40.575	-12
Auslandsumsatz	33.725	30.284	-10
Automobilindustrie	436.156	379.279	-13
Inlandsumsatz	153.425	136.397	-11
Auslandsumsatz	282.731	242.882	-14
Brutto-Anlageinvestitionen ^{*)}			
Automobilindustrie (in Mio. Euro)	15.600	16.600	6

1) Angaben für Betriebe

Quelle: Statistisches Bundesamt

*) 2020: Vorläufige Ergebnisse

Deutsche Automobilindustrie

Produktion und Export	2019		2020		± %
	Einheiten		Einheiten		20/19
Inlandsproduktion					
Personenkraftwagen	4.663.749		3.515.488		-25
darunter mit Dieselmotor	1.572.100		1.083.701		-31
Nutzfahrzeuge bis 6t ohne Busse	283.567		227.082		-20
Export (fabrikneuer Fahrzeuge)					
Personenkraftwagen	3.487.321		2.646.644		-24
darunter mit Dieselmotor	1.048.866		724.972		-31
Exportquote	74,8%		75,3%		1
davon in:	Anteil in %		Anteil in %		
EU	1.932.111	55,4	1.377.997	52,1	-29
Großbritannien	592.566	17,0	391.821	14,8	-34
Euro-Zone	1.043.121	29,9	755.418	28,5	-28
darunter: Belgien/Luxemburg	131.465	3,8	104.266	3,9	-21
Frankreich	224.300	6,4	157.003	5,9	-30
Italien	226.942	6,5	166.052	6,3	-27
Spanien	194.610	5,6	120.378	4,5	-38
Niederlande	79.233	2,3	67.771	2,6	-14
Übriges Europa	218.130	6,3	241.454	9,1	11
darunter: Russland	49.889	1,4	32.361	1,2	-35
Türkei	55.333	1,6	114.570	4,3	107
Europa	2.150.241	61,7	1.619.451	61,2	-25
Afrika	61.627	1,8	35.085	1,3	-43
Amerika	534.828	15,3	365.847	13,8	-32
darunter: USA	417.525	12,0	302.363	11,4	-28
Kanada	51.440	1,5	26.075	1,0	-49
Mexiko	27.515	0,8	12.172	0,5	-56
Brasilien	16.778	0,5	11.889	0,4	-29
Asien	670.693	19,2	581.038	22,0	-13
darunter: China	267.537	7,7	253.904	9,6	-5
Indien	14.435	0,4	10.423	0,4	-28
Japan	124.899	3,6	70.026	2,6	-44
Südkorea	120.608	3,5	142.429	5,4	18
Australien/Ozeanien	67.367	1,9	44.045	1,7	-35
nicht ausgewiesene Länder	2.565	0,1	1.178	0,0	-54
Insgesamt	3.487.321	100,0	2.646.644	100,0	-24
Nutzfahrzeuge bis 6t ohne Busse	211.739		164.880		-22
Exportquote	74,7%		72,6%		-3

Quelle: VDA

Deutsche Automobilindustrie

Produktion und Export von Personenkraftwagen nach Herstellern	2019	2020	± % 20/19
Produktion im Inland ¹⁾			
Audi	618.817	495.325	-20
BMW	1.012.844	794.603	-22
Daimler	1.053.596	782.764	-26
Ford	498.607	316.645	-36
Opel	119.972	75.240	-37
Porsche	178.944	181.069	1
Volkswagen	1.180.969	869.842	-26
Insgesamt	4.663.749	3.515.488	-25
Export (fabrikneuer Fahrzeuge) aus inländischer Produktion ¹⁾			
Audi	449.817	382.264	-15
BMW	863.484	662.994	-23
Daimler	811.022	594.037	-27
Ford	378.593	242.627	-36
Opel	71.939	55.996	-22
Porsche	156.717	159.788	2
Volkswagen	755.749	548.938	-27
Insgesamt	3.487.321	2.646.644	-24
Produktion im Ausland ²⁾			
Audi	1.183.256	1.168.940	-1
BMW	1.551.181	1.461.034	-6
Daimler	1.482.436	1.388.239	-6
Opel	92.510	46.412	-50
Porsche	95.171	82.137	-14
Volkswagen	6.975.052	5.664.086	-19
Insgesamt	11.379.606	9.810.848	-14

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 www.vda.de
Copyright	Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)
Redaktion	Dr. Manuel Kallweit (Manuel.Kallweit@vda.de) Leiter Abteilung Economic Intelligence & Volkswirtschaft (EIV) Alexander Fritz (Alexander.Fritz@vda.de) Statistiken Produktion, Export sowie Strukturanalysen und Emissionen Benjamin Wiest (Benjamin.Wiest@vda.de) Automobilkonjunktur, Automobilprognosen, Statistiken und Analysen Ausland Jan Cholewa (Jan.Cholewa@vda.de) Automobilkonjunktur, Automobilprognosen, Statistiken und Analysen Ausland Petra Müller (Petra.Müller@vda.de) Statistiken Inland Tim Stappen (Tim.Stappen@vda.de) Internationale Nutzfahrzeugkonjunktur, US Light Vehicle Markt, amtliche Statistik
Bestellung	Janine Meyer (Janine.Meyer@vda.de)
Stand	März 2021

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.