

Automobil-Insight 2024

Ein Jahr voller Innovationen,
Trends aber auch großer
Herausforderungen

Elektroautos dominieren den Markt, autonomes Fahren rückt zunehmend in den Fokus, und die Industrie stand unter großem Druck. Hersteller und Zulieferer kämpften mit Lieferkettenproblemen, Standortnachteilen, neuen Regulierungen und drohenden Handelskonflikten. Unser Rückblick fasst die wichtigsten Entwicklungen zusammen.

Vorwort

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Leserinnen und Leser,

eine neue EU-Kommission, eine zweite Amtszeit von Donald Trump als US-Präsident und eine neue Bundesregierung – Deutschland wird aktuell mit umfassenden geo-, europa- und innenpolitischen Veränderungen konfrontiert. Damit einher geht die Aufgabe, unserem Land klare, zukunftsfeste Rahmenbedingungen zu geben.

Während sich der internationale Standortwettbewerb zunehmend verschärft und der geopolitische Druck weiter zunimmt, erodiert die Wettbewerbsfähigkeit des deutschen, aber auch des europäischen Standorts. Diese Entwicklung ist politisch viel zu lange folgenlos geblieben.

Der Koalitionsvertrag setzt erste wichtige und richtige Akzente. Das klare Bekenntnis zur Industrie, zum Mittelstand und zur Zukunft der Automobilindustrie sendet ein wichtiges Signal: Die Zeiten einer Politik der einseitigen Belastung der Wirtschaft sollen vorbei sein. Alles, was Wachstum schaffen kann, muss in den Blick genommen werden. Das ist eine wichtige Erkenntnis, die sich im Grundsatz auch im Koalitionsvertrag wiederfindet.

Deshalb müssen auf Worte nun auch entschlossene Taten folgen. Allerdings bleibt der Koalitionsvertrag in einigen Bereichen noch hinter den dringenden Notwendigkeiten zurück und enthält viele Finanzierungsvorbehalte. Viele der angekündigten Vorhaben, insbesondere in den Bereichen Steuerreform, Bürokratieabbau und Förderung von Plug-In-Hybrid-Technologie, bleiben vage und bedürfen einer zügigen Ausgestaltung. Statt nur auf einzelne Maßnahmen zu blicken, braucht es jetzt eine gemeinsame wirtschaftspolitische Überschrift: Wettbewerbsfähigkeit muss Leitmotiv sein – denn sie entscheidet über Investitionen, Arbeitsplätze und Wohlstand.



Auch angesichts der sich rapide wandelnden Weltlage und vielfältiger globaler Herausforderungen muss die Politik in Berlin all das in den Fokus nehmen, was die internationale Wettbewerbsfähigkeit unseres Standortes stärkt. Denn wirtschaftliche Stärke ist Grundlage und Basis, um die vielfältigen globalen Herausforderungen zu bewältigen und langfristig bestehen zu können. Dazu kommt, dass auch die internationale Zusammenarbeit Europas mit anderen Regionen bisher nicht konsequent weiterentwickelt wurde. Wir brauchen Freihandelsabkommen sowie Rohstoff- und Energiepartnerschaften - und neue Allianzen in allen Bereichen. Nur so wird es gelingen, bei wichtigen Zukunftsfragen auch in Zukunft handlungsfähig zu sein. Das wäre nicht nur ein zentraler Beitrag für Sicherheit, Wachstum, Wohlstand und Arbeitsplätze in Europa, sondern auch für den internationalen Klimaschutz.

Gerade in Deutschland zeigt sich, wie eng wirtschaftliche Stärke, gesellschaftliche Stabilität und internationale Wettbewerbsfähigkeit miteinander verwoben sind. Die Automobilindustrie leistet dazu einen maßgeblichen Beitrag: Allein bei unseren Mitgliedsunternehmen sind rund 770.000 Menschen beschäftigt. In über 50 Regionen in Deutschland sichern diese Arbeitsplätze Perspektiven und Wohlstand – oft seit Generationen.

Die wirtschaftliche Bedeutung ist eng mit offenen Märkten verknüpft: Rund 70 Prozent der Arbeitsplätze und mehr als zwei Drittel des Branchenumsatzes sind mit unserer Exportstärke verbunden. Bei E-Autos sind wir weltweit der zweitgrößte Produktionsstandort und der Exportanteil liegt sogar schon bei 78 Prozent – Tendenz steigend. Für uns ist klar: Wer Wettbewerbsfähigkeit sichern will, muss globale Märkte offenhalten und auf internationale Zusammenarbeit setzen.

Die deutsche Automobilindustrie steht bereit: für klimaneutrale Mobilität, für zukunftsweisende Technologien und digitale Lösungen, für nachhaltige Wertschöpfung und Beschäftigung. Unsere Unternehmen investieren mit Nachdruck – in neue Produkte, Digitalisierung, Elektrifizierung und Kreislaufwirtschaft.

In den nächsten vier Jahren investieren unsere Mitglieder global rund 320 Milliarden Euro in Forschung, Entwicklung und Digitalisierung. 220 Milliarden Euro fließen in Sachinvestitionen, darunter den Umbau der Werke. Das heißt: Wir sind weiter vorne mit dabei, wenn es um die stetige Weiterentwicklung der Mobilität geht.

Auch deshalb ist es Zeit für eine Standortagenda, die Wachstum wieder zum politischen Ziel erklärt. Für eine europäische Handelspolitik, die auf Augenhöhe Partnerschaften schließt. Und für eine Innovationskultur, die Freiraum und Anreize für Investitionen am Standort schafft.

Während Deutschland innenpolitisch den Neustart vorbereitet, verschärft sich das globale Umfeld. Die Wiederwahl von US-Präsident Donald Trump ist ein Weckruf, wirtschaftliche und geopolitische Interessen künftig entschlossener zusammenzudenken. Das wurde nicht erst mit der Ankündigung von Zöllen für Pkw, leichte Nutzfahrzeuge und Teile klar, hinzu kam die Ankündigung reziproker Strafzölle auf weite Teile der Welt. Diese neuen Zölle bedeuten einen fundamentalen Einschnitt. Sie sind die Abkehr der USA von der regelbasierten Welthandelsordnung. Das ist kein „America first“ mehr, sondern ein „America alone“. Für die global verflochtene Automobilindustrie bedeuten solche Zölle eine massive Belastung. Die Folgen für die eng ineinandergreifenden Lieferketten sind zwar noch schwer abzuschätzen, doch schon jetzt ist klar, dass erhebliche Einbußen bei Wachstum und Arbeitsplätzen genauso wie erhebliche Belastungen der Verbraucherinnen und Verbraucher drohen.

Gerade die deutsche Automobilbranche mit über 2.000 Standorten und rund 138.000 Beschäftigten in den USA ist tief in die amerikanische Wirtschaft integriert – ein lebendiger Gegenbeweis zur Annahme, Wohlstand lasse sich im Alleingang maximieren.

Der deutschen Automobilindustrie ist klar: Handelskonflikte und protektionistische Maßnahmen gefährden nicht nur einzelne Unternehmen, sondern die gesamte europäische Wettbewerbsfähigkeit. Die Antwort darauf kann nicht Abschottung sein. Die Antwort muss eine strategische Industriepolitik sein, die globale Märkte sichert und faire Wettbewerbsbedingungen schafft. Für Europa gilt in der aktuellen Zeit in besonderem Maße, dass wir geschlossen und selbstbewusst auftreten müssen. Die EU-Kommission ist jetzt gefordert, den Investitions- und Innovationsstandort Europa zukunftsfest zu machen. Das gilt gerade auch für die Rahmenbedingungen für die Automobilindustrie.

Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen hat das Thema zur Chefsache gemacht und einen strategischen Dialog angestoßen. Daraus folgte bereits der sogenannte „Action Plan for the Automotive Industry“. Dabei handelt es sich um erste richtige Impulse – der zwingend notwendige Politikwechsel bleibt jedoch weiterhin aus. Und: Eine Gesamtstrategie lässt weiter auf sich warten. Dabei wäre es gerade das, was unsere Industrie – und damit die Automobilhersteller, die unzähligen und vielfältigen Zulieferer sowie die Hersteller von Nutzfahrzeugen, Anhängern, Aufbauten und Bussen – in dieser herausfordernden Zeit bräuchten.

Die Maßnahmen der EU-Kommission sind vielmehr eine erste, notwendige Konsequenz aus den geopolitischen Entwicklungen der vergangenen Monate. Fakt ist: Es geht um die dringend notwendige Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit und die Anerkennung, dass für einen erfolgreichen Hochlauf der Elektromobilität auch die passenden Rahmenbedingungen nötig sind. Jetzt ist ein pragmatischerer Ansatz notwendig, um die gesetzten Ziele zu erreichen. Dazu gehört auch ein konsequentes Monitoring, der wichtigen Erfolgsfaktoren für den Hochlauf der Elektromobilität, wie z. B. beim Ausbau der Ladeinfrastruktur, aber auch bei der Strompreisentwicklung, den Stromnetzen, der Rohstoffversorgung, der Halbleiterversorgung und der Batterieproduktion.

Auch muss das große Potenzial eines technologieoffenen Ansatzes bei den Planungen für die Mobilität der Zukunft ausreichend berücksichtigt werden. Dazu gehört der Ausbau der Wasserstofftankinfrastruktur oder erneuerbarer Kraftstoffe. Hinzu kommt, dass man in Brüssel die Stimme des automobilen Mittelstands nicht konsequent in die Gespräche über die Zukunft unserer Industrie einbezieht. Insgesamt besteht also noch Nachholbedarf bei den politischen Weichenstellungen.

Der Action Plan reiht sich ein in eine Serie von kürzlich vorgestellten europäischen Konzepten – das gilt beispielsweise auch für den Clean Industrial Deal und die Omnibus-Initiative zur Vereinfachung von Berichtspflichten –, die alle eines gemeinsam haben: Sie sprechen wichtige Themen an, doch sie sind bisher nicht der große Wurf. Angesichts der vielen Herausforderungen, vor denen nicht nur unsere Industrie, sondern der gesamte europäische Kontinent steht, müssten sie aber eigentlich genau das sein.

Um es in aller Deutlichkeit zu sagen: Standortattraktivität und Wettbewerbsfähigkeit bleiben offene Flanken. Brüssel verabschiedet sich auch mit den ersten umfangreicheren Maßnahmen der neuen EU-Kommission nicht in aller Konsequenz von dem Prinzip der Überregulierung. Bürokratie in Zukunft zu vermeiden – das ist kein Bürokratieabbau. Die EU-Kommission sollte sich noch einmal den Report von Mario Draghi ins Gedächtnis rufen. Er hat den Finger in die Wunde gelegt und dringenden Reformbedarf in Europa angemahnt.

Deutschland und Europa befinden sich an einem einschneidenden Punkt: Jetzt entscheidet sich, wer in den kommenden Jahren in der Welt ein relevanter Akteur sein wird. Deshalb kommt es darauf an, dass Deutschland und Europa mit Blick auf die Herausforderungen unserer Zeit wieder agieren und nicht nur reagieren. Es müssen die Weichen dafür gestellt werden, dass unser Land und unser Kontinent weiter für Beschäftigung, Wachstum, Wohlstand und Innovation stehen.

Dafür braucht es eine starke EU, die sich gemeinsam den Herausforderungen stellt, und eine starke Industrie, die von den passenden politischen Rahmenbedingungen flankiert wird. Dafür setzen wir uns als VDA gemeinsam mit unseren Mitgliedsunternehmen ein und leisten unseren Beitrag.

Davon können Sie sich auch in diesem Jahresbericht überzeugen, der die gesamte Themenbandbreite abdeckt, mit der sich die deutsche Automobilindustrie beschäftigt.

Ich wünsche Ihnen eine interessante und erkenntnisreiche Lektüre!

Ihre

Hildegard Müller



Inhalt

1. Die großen Herausforderungen unserer Zeit	9
Industriestandort Deutschland in der Krise	10
Was jetzt zu tun ist	15
Wohlstandsmotor Mittelstand: Welche Maßnahmen für das Rückgrat unserer Wirtschaft jetzt notwendig sind	19
Wettbewerbsfähigkeit der Europäischen Union - was nun entscheidend ist	23
Globalisierung unter Druck: Warum Freihandelsabkommen und Partnerschaften jetzt entscheidend sind	27
China: Partner und Wettbewerber	37
USA: Transatlantische Partnerschaft und ihre Herausforderungen	39
So gelingt klimaneutrale Mobilität – Erfolgsgeschichte für Wirtschaft, Klima und Menschen	41
Elektromobilität – Wie kann der Hochlauf jetzt gelingen? Herausforderungen und Maßnahmen	45
Digitale Innovationen und Technologien im Fahrzeug	49
Die europäische KI-Verordnung: Zeitplan und Übergangsfristen im Überblick	52
Die Digitale Transformation meistern: Herausforderungen an Sicherheit und Vernetzung	53
Verkehrsprognose 2024	59
Plattform Urbane Mobilität	62
2. Das Automobiljahr 2024	63
Deutschland	65
Nutzfahrzeugmarkt Deutschland	66
Anhänger und Busse	68
PKW-Märkte in Asien	69
Europa	72
Schwerer Nutzfahrzeugmarkt Europa	75
Light-Vehicle-Märkte in Amerika	76
US-Nutzfahrzeugmarkt	79
Elektromobilität im internationalen Vergleich	80
Deutsche Pkw-Produktion im internationalen Vergleich	81
Arbeitskosten in der internationalen Automobilindustrie	87
3. Investitionen in Forschung und Entwicklung für die Mobilität von morgen	82
Auswahl realisierter Projekte aus dem Jahr 2024	94
Normung und Regelwerke der Automobilindustrie in 2024	93

4. VDA-Veranstaltungen 2024: Austausch, Innovation und Zukunft der Mobilität im Fokus	95
Jubiläum: 25 Jahre Technischer Kongress	96
VDA-Mittelstandstag in Bonn	97
Internationaler Presseworkshop zur IAA TRANSPORTATION 2024	98
Forum Automobillogistik in Würth am Rhein	99
VDA-Neujahrsempfang	100
VDA auf Parteitagen	101
VDA-Mitgliederversammlung 2024	102
5. Erfolg in Hannover: IAA TRANSPORTATION 2024	103
6. Qualitätsmanagement	107
Qualifizierung für höchste Standards - Weiterbildung im Qualitätsmanagement der Automobilindustrie	109
Gründung des VDA-Expertinnen-Netzwerks	111
7. Lobbyregistereintrag des VDA nach Gesetzesnovelle erheblich erweitert	113



Die großen Herausforderungen unserer Zeit

Kapitel 1



Industriestandort Deutschland in der Krise

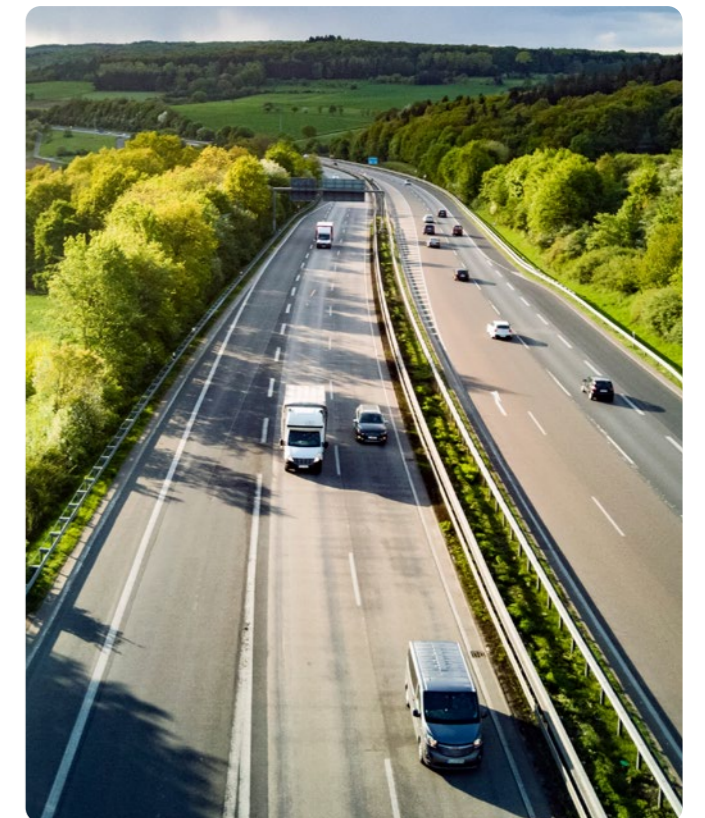
Die deutsche Wirtschaft befindet sich in einer ernsten Krise. Das BIP ist 2023 und 2024 um 0,3 Prozent bzw. 0,2 Prozent geschrumpft. Alle Prognosen gehen davon aus, dass das BIP auch im Jahr 2025 stagnieren oder bestenfalls nur marginal wachsen wird. Dies wäre die längste Stagnationsphase in der Geschichte der Bundesrepublik. Es ist das verarbeitende Gewerbe, das die BIP-Entwicklung nach unten zieht, denn dessen Bruttowertschöpfung ist zwischen Anfang 2023 und Ende 2024 um 5 Prozent gesunken. Der Dienstleistungssektor, traditionell eher ortsgebunden, damit nur wenig bis gar nicht dem internationalen Wettbewerb ausgesetzt, konnte im gleichen Zeitraum hingegen geringfügig wachsen. Da eine Standortverlagerung hier kaum eine Rolle spielt, ist dieser Sektor weniger stark betroffen. Wie der Sachverständigenrat für Wirtschaft in seinem Ende 2024 vorgelegten Jahresgutachten 2024/2025 feststellt, handelt es sich bei der aktuellen Stagnationsphase nicht um ein konjunkturelles, sondern vielmehr um ein strukturelles Problem und „ist auf deutschland-spezifische Faktoren zurückzuführen“.

Einen Grund dafür sieht er in der hohen wirtschaftspolitischen Unsicherheit. So hat sich der entsprechende Index bis 2022 zwischen Deutschland, Europa und der Welt in etwa im Gleichlauf bewegt. Seit Beginn des Angriffskrieges gegen die Ukraine ist er in Deutschland jedoch deutlich stärker angestiegen. Auffällig ist, dass er nach dem Rückgang der Energiepreise im Jahr 2023 wieder steil nach oben geht, während der Index für Europa und die Welt seither weitgehend konstant geblieben ist. Das IfW Kiel hält es daher in seiner Ende 2024 vorgelegten Konjunkturprognose für möglich, dass dabei auch der „offenbar nicht mehr einvernehmliche wirtschaftspolitische Kurs der Bundesregierung zur hohen wirtschaftspolitischen Unsicherheit beigetragen“ haben könnte.

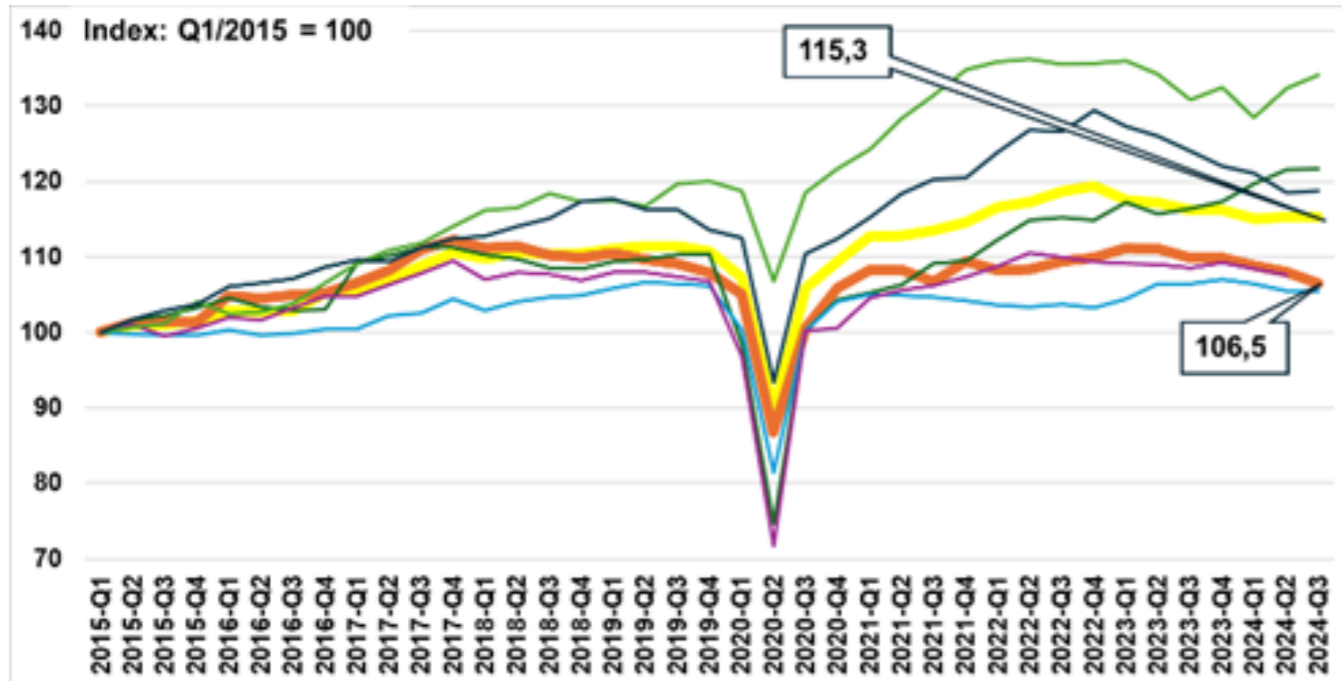
Einen weiteren Grund für die Krise des verarbeitenden Gewerbes sieht der Sachverständigenrat in den im internationalen Vergleich hohen Strom- und Erdgaspreisen sowie in den gestiegenen Lohnstückkosten.

Diese haben sich in den letzten beiden Jahren gegenüber wichtigen Wettbewerbsländern wie Frankreich, Italien und insbesondere den USA, verschlechtert. Entsprechend hat sich in diesem Zeitraum auch die preisliche Wettbewerbsfähigkeit am Weltmarkt, vor allem gegenüber China und den USA, weiter verschlechtert.

Die schwache Entwicklung des verarbeitenden Gewerbes Deutschlands ist allerdings nicht erst seit Anfang 2023 zu beobachten. Bereits seit Anfang 2019 fällt es erkennbar gegenüber dem EU-Durchschnitt zurück, wobei der Abstand nach dem Coroneinbruch immer größer geworden ist. Auch dies zeigt, dass die aktuelle Krise der Industrie kein konjunkturelles, sondern ein strukturelles Problem darstellt. Berücksichtigt man in der Abbildung auf Seite 11, dass die Datenlinie für Deutschland mit einem Gewicht von über 24 Prozent in der EU-Datenlinie enthalten ist und sich die Europäische Union ohne Einbeziehung der deutschen Werte insofern noch deutlich besser entwickelt hätte, wird das Ausmaß dieser Entwicklung umso deutlicher.



Bruttowertschöpfung des Verarbeitenden Gewerbes – Deutschland fällt seit 2018 erkennbar ab



Quelle: Eurostat, Saison- und kalenderbereinigt, preisbereinigt/verkettete Volumen

Diese seit 2018 zu beobachtende Industrieschwäche ist letztlich Ausdruck einer zunehmend schlechter werdenden Standortqualität. Dies zeigt sich auch in den entsprechenden einschlägigen Standortrankings und Expertenbefragungen:

- Im „World Competitiveness Ranking“ des International Institute for Management Development ist Deutschland im Vergleich mit 66 anderen Volkswirtschaften seit 2022 von Platz 15 auf Platz 24 (2024) zurückgefallen.
- Beim ZEW-Länderindex ist Deutschland seit 2018 im Vergleich mit den 20 anderen wichtigsten Industrienationen von Platz 15 auf Platz 17 weiter abgerutscht.
- Auch über 70 Prozent der deutschen Experten, die das ifo-Institut im Oktober 2023 im Rahmen des „Economic Experts Survey“ zur Standortqualität befragt hat, gaben an, dass sich der Standort Deutschland in den letzten zehn Jahren verschlechtert habe. Die Standortattraktivität bewerteten sie für nationale Unternehmen mit nur 60 bis 70 von 100 möglichen Punkten, die für internationale Unternehmen sogar nur mit 40 bis 50 Punkten.

Die größten Schwächen des Standorts Deutschland werden in all diesen Bewertungen ähnlich gesehen: Vor allem Bürokratie und Regulierung, hohe Steuerlast, sowie Arbeitskosten und Fachkräftemangel gelten als problematisch. Hinzu kommen Herausforderungen in den Bereichen Energie und Ressourcen sowie Digitalisierung.

Diese Einschätzung teilen auch die mittelständischen Unternehmen der Automobilindustrie, die vom VDA regelmäßig zu ihrer wirtschaftlichen Lage befragt werden. Als politisch bedingte Hauptbelastungen werden wiederholt Bürokratie, Steuern und Abgaben, sowie hohe Strompreise genannt. In der Umfrage von Februar 2025 gaben 90 Prozent, 75 Prozent bzw. 62 Prozent der Unternehmen an, dass diese Faktoren ihre Geschäftstätigkeit erheblich belasten.

Investitionskrise zeigt: Dem Standort wird keine echte Wende mehr zugetraut

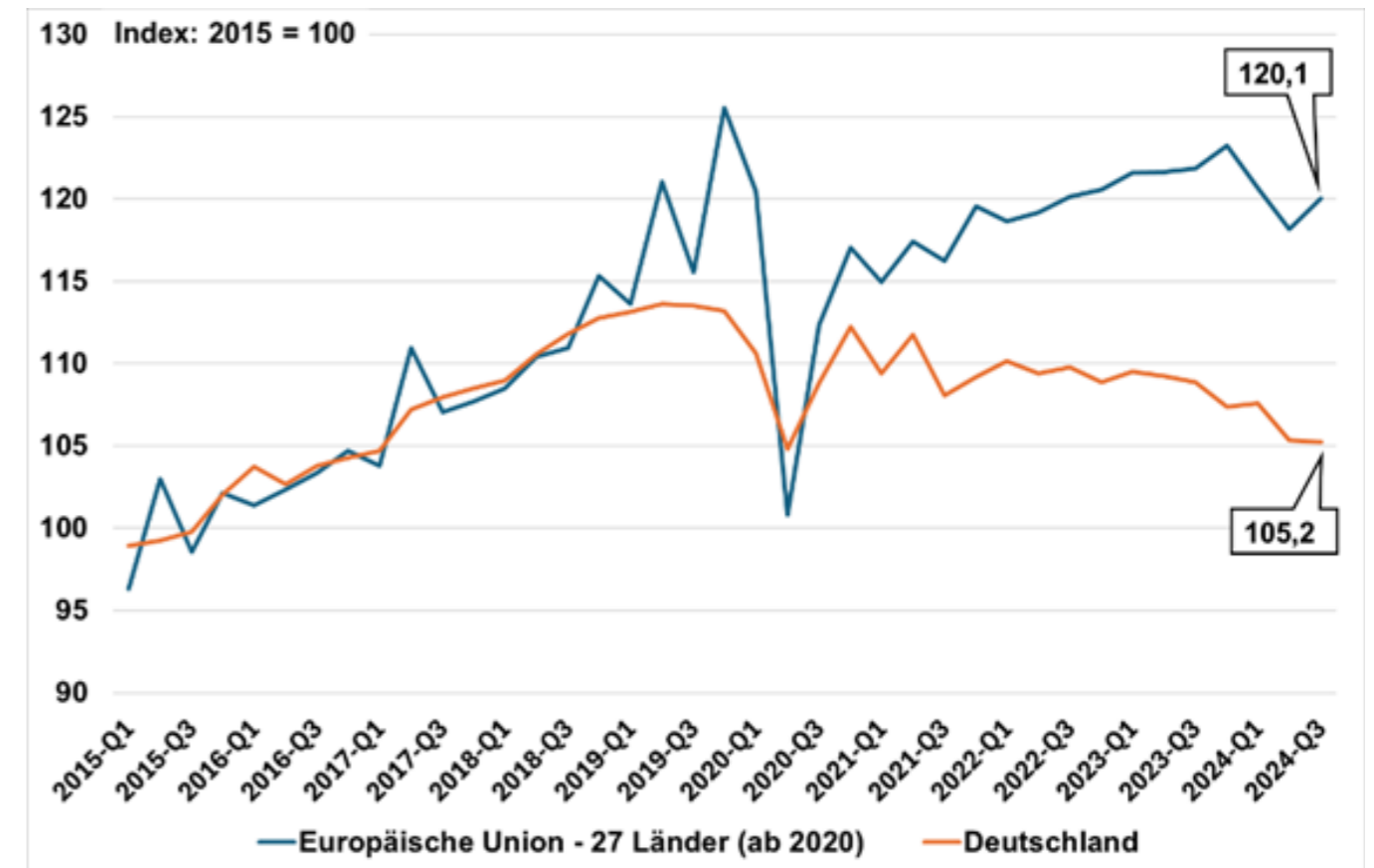
Rund die Hälfte der Experten, die im Rahmen des „Economic Experts Survey“ des ifo-Instituts zur Standortqualität befragt wurden, gehen außerdem davon aus, dass der Wirtschaftsstandort Deutschland in den nächsten zehn Jahren an Attraktivität verlieren wird. Nur 15 Prozent erwarten, dass Deutschland als Standort wieder attraktiver wird.

Auch bei den Unternehmen scheint das Vertrauen zu schwinden, dass sich zumindest langfristig die Bedingungen am Standort verbessern könnten. Ein Indiz dafür ist, dass nicht nur der Auslastungsgrad der Produktionskapazität niedrig ist (was für ein rein konjunkturbedingtes Problem sprechen würde), sondern dass die Unternehmen des verarbeitenden Gewerbes in den letzten Jahren offenbar auch die Produktionskapazität selbst abgebaut haben – nach Schätzungen des IfW seit 2019 um – 6 Prozent.

Dieser Befund korrespondiert mit dem immer stärkeren Rückgang der Bruttoanlageinvestitionen in Deutschland. Diese umfassen Ausrüstungen (Maschinen und Geräte), Bauten (Wohn- und Nichtwohnbauten) sowie sonstige Anlagen (größtenteils Forschung und Entwicklung, Software und Datenbanken). Rund 86 Prozent dieser Investitionen werden in Deutschland von Unternehmen geleistet, 14 Prozent vom Staat. Seit ihrem Höchststand im zweiten Quartal 2019 sind diese Bruttoanlageinvestitionen um rund 7 Prozent zurückgegangen. Deutschland fällt damit im Vergleich zum EU-Durchschnitt immer weiter zurück.

Das mangelnde Vertrauen in die Zukunftsfähigkeit des Standorts könnte zu einer selbst erfüllenden Prophezeiung werden. Wenn bestehende Produktionsanlagen nach Ablauf ihrer Nutzungszeit nicht mehr in Deutschland, sondern an einem Standort im Ausland ersetzt werden, verlagert sich mit ihnen auch die Produktion dorthin – und die Abwärtsspirale für den Standort Deutschland beschleunigt sich.

Bruttoanlageinvestitionen in Deutschland fallen gegenüber EU-27 immer weiter zurück



Quelle: Eurostat, Saison- und kalenderbereinigt, preisbereinigt/verkettete Volumen

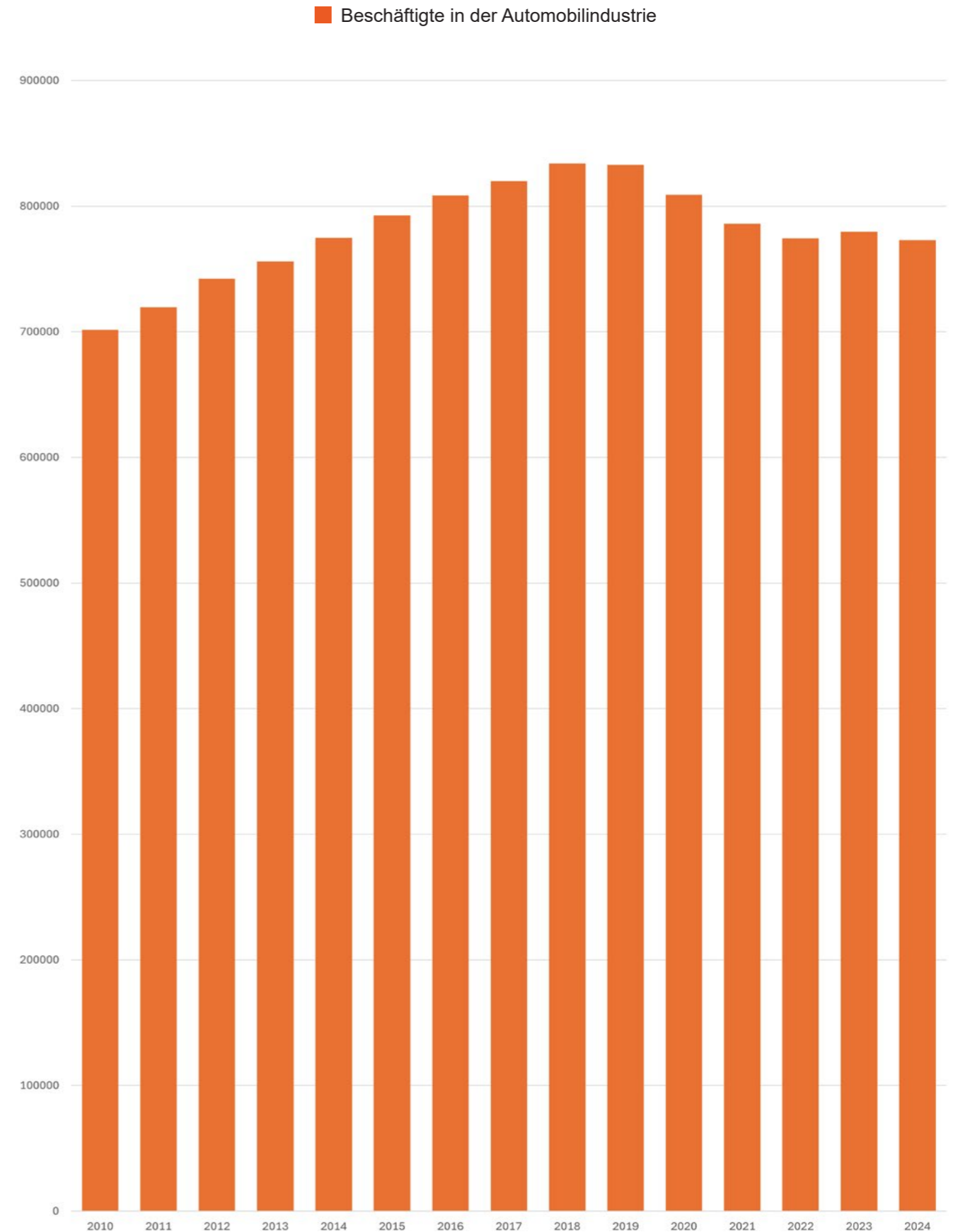
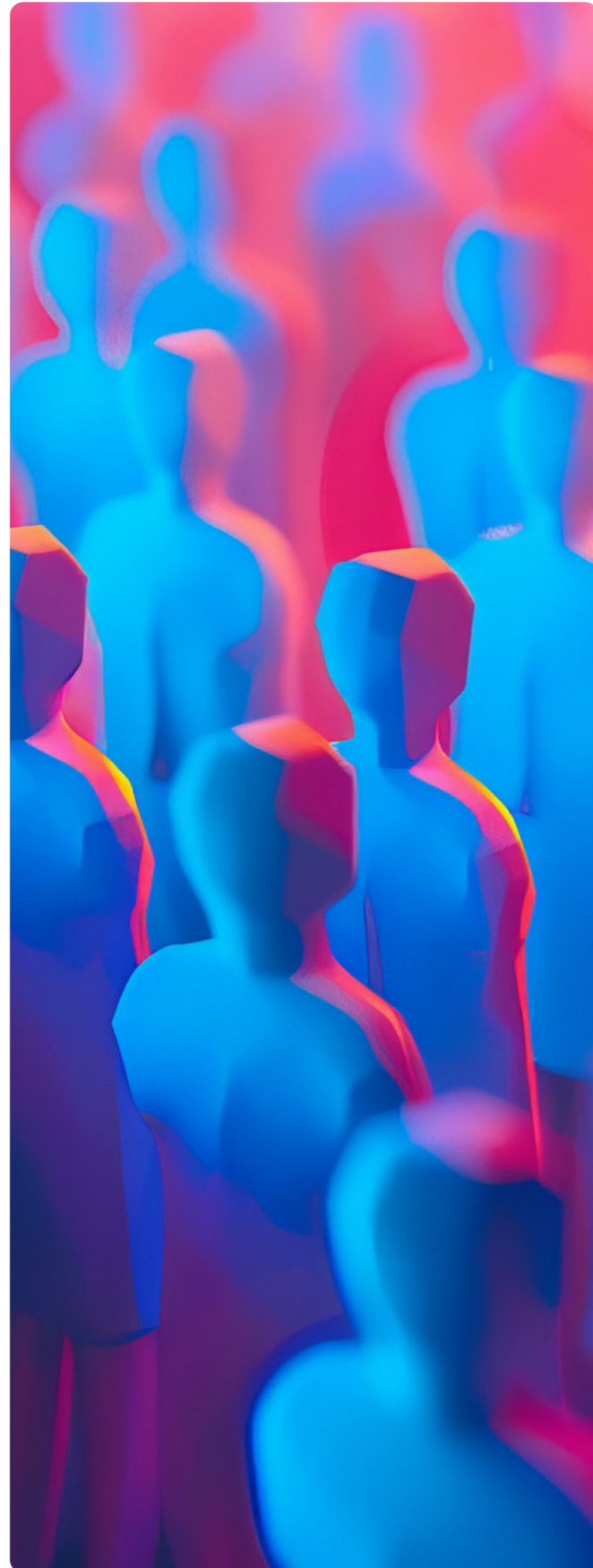
Dabei erfordert die ökologische und digitale Transformation höhere Investitionen als je zuvor. Denn Produktionssysteme sollen nicht nur, wie bisher, eine wachsende Gütermenge erzeugen (Ersatz- und Erweiterungsinvestitionen in Produktionsanlagen), sondern dies künftig auch CO₂-ärmer tun. Unternehmen müssen daher gleichzeitig in zwei Ziele investieren.

Dass inzwischen andernorts mehr investiert wird, gilt auch für die Automobilindustrie: Hersteller und Zulieferer stellen sich den Herausforderungen der Transformation und investieren in den nächsten fünf Jahren weltweit 320 Milliarden Euro in Forschung und Entwicklung sowie 220 Milliarden Euro in Sachinvestitionen, insbesondere in ihre Werke. Alarmierend ist jedoch, dass inzwischen über die Hälfte dieser Investitionen auf Engagements der deutschen Unternehmen im Ausland zurückzuführen ist.

Wirtschaftskrise erreicht Arbeitsmarkt

Die seit 2018 zu beobachtende Schwäche des verarbeitenden Gewerbes wirkt sich auch auf die Beschäftigung aus. Der kontinuierliche Beschäftigungsaufbau, der seit 2010 zu verzeichnen war, fand 2019 ein jähes Ende. Seither hat das verarbeitende Gewerbe sein Beschäftigungsvolumen von 5,7 Millionen auf 5,5 Millionen Beschäftigte reduziert (2024).

In der Automobilindustrie ist der Beschäftigungsrückgang deutlich gravierender. Seit der Beschäftigungsspitze im Jahr 2018 mit 834.000 Beschäftigten ist das Volumen auf 773.000 Beschäftigte um über 7 Prozent gesunken. Ein wesentlicher Grund dafür ist, dass die Automobilindustrie nicht nur unter den schlechten Standortbedingungen leidet, sondern auch stärker als viele andere Industriebranchen von der ökologischen Transformation betroffen ist. Im Vergleich zu Verbrennungsmotoren, die aus bis zu 1.400 Teilen bestehen, sind Elektromotoren mit etwa 200 Bauteilen weniger komplex. Dies reduziert den Arbeitsaufwand im Antriebsstrang von Elektrofahrzeugen im Vergleich zu Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor um rund ein Drittel – ein weiterer Faktor für den Rückgang der Beschäftigung in der Automobilindustrie. Laut der Studie „Beschäftigungsperspektiven in der Automobilindustrie“, die die PROGNOSE AG im Oktober 2024 im Auftrag des VDA vorgelegt hat, wird der noch bis zum Jahr 2035 ausstehende Beschäftigungsrückgang auf über 140.000 Beschäftigte beziffert.



Was jetzt zu tun ist

Bürokratiedickicht lichten

Inzwischen herrscht Konsens darüber, dass die bürokratische Belastung der Unternehmen längst ausgeföhrt ist. Der Normenkontrollrat schätzt den Zeitaufwand und die direkten Kosten, die den Unternehmen durch die Befolgung gesetzlicher Vorgaben entstehen, auf 7,3 Milliarden Euro pro Jahr. Insbesondere in den Jahren 2023 und 2024 ist deren Bürokratiebelastung sprunghaft angestiegen. Die gesamten volkswirtschaftlichen Kosten der Bürokratie sind laut ifo-Institut jedoch noch weit höher als die vom Normenkontrollrat ermittelten. Zur Berechnung der gesamten volkswirtschaftlichen Kosten müssen nämlich auch weitere Faktoren berücksichtigt werden wie z. B. Investitionsverlagerungen ins Ausland, eine geringere Dynamik bei Unternehmensgründungen oder bürokratiebedingte Insolvenzen. Allein im Jahr 2022 sind laut ifo-Institut demzufolge mehr als 200 Milliarden Euro an volkswirtschaftlichen Kosten in Deutschland durch unnötige Bürokratie entstanden.

Der Politik ist das Problem zwar bekannt und sie bemüht sich um eine Reduzierung des Bürokratiedickichts. Ende 2024 wurde dazu das vierte Bürokratieentlastungsgesetz beschlossen. Leider bleibt es hinter den Erfordernissen zurück. Auch die Wirtschaft hatte mehrere Hundert konkrete Maßnahmen zum Bürokratieabbau vorgeschlagen. Zwar wurden im Gesetzgebungsprozess Vorschläge – auch vom VDA berücksichtigt, doch das Gesetz erfüllt die Erwartungen nicht.“

Weitere Schritte seitens der Politik sind daher dringend erforderlich: Melde-, Informations- und Berichtspflichten müssen reduziert und Verwaltungsverfahren, nicht zuletzt durch Digitalisierung, vereinfacht werden. Vielversprechende Instrumente zum Bürokratieabbau sind Praxis- und Digitalchecks, die das Bundeswirtschaftsministerium (BMWK) seit 2023 anwendet. Damit wurde eine von der Wirtschaft seit vielen Jahren vorgetragene Anregung aufgegriffen. Diese Checks sollten auf weitere Ressorts der Bundesregierung ausgeweitet werden.

Unternehmensbesteuerung: Investitionen anschieben statt abwürgen

Deutschland liegt bei der Höhe der Unternehmenssteuerbelastung im internationalen Vergleich an der Spitze. Der durchschnittliche nominale Steuersatz für Kapitalgesellschaften liegt mit rund 30 Prozent deutlich über dem EU-Durchschnitt von 21,1 Prozent (Stand 2023). Einschließlich der Besteuerung auf Anteilseignerebene wird in Deutschland häufig eine Gesamtbelastung der unternehmerischen Tätigkeit von rund 50 Prozent erreicht.

Diese hohe Steuerbelastung ist ein Handicap im internationalen Standortwettbewerb und fördert die Produktionsverlagerung an attraktivere Standorte im Ausland. Zudem wird durch die Reduzierung der Gewinne der Finanzierungsspielraum für Investitionen verringert. Investitionen sind jedoch wichtiger denn je – insbesondere für die Automobilindustrie. Sie ist durch die digitale und grüne Transformation so stark herausgefordert wie kaum eine andere Branche. Um wettbewerbsfähig zu bleiben, müssen Forschung und Entwicklung, intensiviert, Werke umgerüstet und auch völlig neue Wertschöpfungsbereiche am Standort Deutschland aufgebaut sowie ins automobiler Produktionssystem integriert werden. Dazu gehören unter anderem Batterietechnologien, Brennstoffzellen, Halbleiter sowie Software für datenbasierte Geschäftsmodelle. Die Transformation erfordert in einem vergleichsweise kurzen Zeitraum Investitionen in bisher nie dagewesener Höhe. Das Steuersystem sollte daher konsequent darauf ausgerichtet werden, Investitionen am Standort anzuregen und zu unterstützen. Dazu bedarf es mehrerer Maßnahmen:

Vor allem sollte die Steuerbelastung von Unternehmen im Rahmen eines stringenten Gesamtkonzepts auf ein international konkurrenzfähiges Niveau von maximal 25 Prozent gesenkt werden. Um die in der Transformation dringend benötigte Liquidität der Unternehmen weiter zu verbessern, bedarf es darüber hinaus einer Flexibilisierung der steuerlichen Verlustverrechnung.

Zudem sind gezielte Anreize für Investitionen erforderlich – zum einen in Forschung und Entwicklung, zum anderen in die Modernisierung und Transformation der technischen Produktionsanlagen.

Für Ersteres sollte die bestehende Forschungszulage ausgebaut werden, indem das Fördervolumen substantiell erhöht und der Fördersatz auf ein international vergleichbares Niveau von mindestens 30 Prozent für alle Unternehmen angehoben wird. Zentrales Instrument zur Anregung von Investitionen in Produktionsanlagen wäre analog dazu eine breit angelegte Investitionsprämie, wie sie die Koalition ursprünglich für Investitionen in Klimaschutz und digitale Wirtschaftsgüter vorgesehen hatte, jedoch letztlich nicht umgesetzt hat. Unabhängig davon sollten Abschreibungsmöglichkeiten langfristiger planbar und attraktiver gestaltet werden – beispielsweise durch die dauerhafte Einführung einer degressiven Abschreibung für Abnutzung (AfA).

Nicht zuletzt gilt es auch, die Steuerbürokratie abzubauen, beispielsweise durch einen konsequenten Abbau überbordender Erklärungspflichten, insbesondere im Rahmen der Hinzurechnungsbesteuerung, sowie durch die Vereinfachung nicht aufeinander abgestimmter Regelungen. Ebenso erforderlich sind die Digitalisierung und Beschleunigung von Verwaltungsverfahren, verbesserte Sofort- und Sammelabschreibungen sowie die Vereinfachung des Antragsverfahrens bei der Forschungszulage.

Deutschland hat keine Zeit mehr zu verlieren und sollte zur Kenntnis nehmen, dass Wettbewerbsländer wie Frankreich oder Belgien in jüngster Zeit verschiedene der genannten Maßnahmen umgesetzt haben, während in Deutschland jahrelang steuerpolitisch kaum etwas unternommen wurde, um Unternehmen und den Standort zu stärken.



Energiekosten auf wettbewerbsfähiges Niveau absenken

Der Strompreis für industrielle Verbraucher in Deutschland ist aktuell fast dreimal so hoch wie in den USA oder China. Das ist ein massiver Wettbewerbsnachteil. Zwar haben die Finanzierung der EEG-Umlage über den Bundeshaushalt und die vorerst bis einschließlich 2025 befristete Absenkung der Stromsteuer für das verarbeitende Gewerbe auf EU-Mindestniveau die Situation verbessert. Haupttreiber des Strompreises in Deutschland ist aber der für die Energiewende notwendige Netzum- und -ausbau, den die Verbraucher über die Stromübertragungsnetzentgelte finanzieren. Die Streichung des Zuschusses zu den Netzentgelten im Rahmen der Haushaltsverhandlungen für das Jahr 2024 war daher kontraproduktiv. Hier sollte eine neue Lösung gefunden werden: Wir brauchen eine über 2025 hinausgehende, dauerhafte Senkung der Stromsteuer auf das europäische Mindestmaß und eine Beschränkung der Netzentgelte.

Die von BCG und IW für den BDI erarbeitete „Transformationspfade-Studie“ prognostiziert, dass deutsche Unternehmen auch künftig höhere Mehrkosten als ausländische Wettbewerber zu tragen haben werden und dass sich der Wettbewerbsnachteil für Verbrauchergruppen, zu der auch die klassische Automobilindustrie gehört, bis 2030 nicht nur nicht verringern, sondern noch deutlich vergrößern dürfte.

Hinzu kommt, dass das künftige Wirtschaftswachstum am Standort Deutschland maßgeblich davon abhängen wird, wie erfolgreich es gelingt, neue transformationsbedingte Wertschöpfungsbereiche hierzulande aufzubauen. Dazu gehören beispielsweise die Produktion von Batteriezellen oder Halbleitern – Branchen, die äußerst stromkostenintensiv sind. Daher bedarf es, über die dauerhafte Senkung der Stromsteuer und die Begrenzung der Netzentgelte hinaus einer Ausweitung bestehender und wirksamer Entlastungsmaßnahmen wie der Strompreiskompensation auch auf diese neuen Wertschöpfungsbereiche.



Rohstoffversorgung für die Transformation sicherstellen – Investitionen des Rohstofffonds müssen schnellstmöglich starten

Die sichere Versorgung mit strategischen Rohstoffen ist eine grundlegende Voraussetzung für die grüne und digitale Transformation. Auch für den Hochlauf der Elektromobilität sind strategische Rohstoffe essenziell – darunter Batterierohstoffe wie Lithium, Nickel, Kobalt, Magnesium und Graphit oder die Seltenen Erden für die Permanentmagnete im elektrischen Traktionsmotor.

Eine nachhaltige Rohstoffversorgung basiert auf drei Säulen: dem heimischen Bergbau, dem Import von Rohstoffen und der Kreislaufwirtschaft. Um die europäische Wirtschaft in der Rohstoffversorgung besser aufzustellen, hat die EU-Kommission den „Critical Raw Materials Act“ (CRMA) verabschiedet. Darin definiert sie mehrere Benchmarks zur Selbstversorgung entlang der gesamten Rohstoff-Wertschöpfungskette. Es wird deutlich, dass Europa seine eigenen Potenziale in der Rohstoffgewinnung nutzen muss, gleichzeitig aber auf absehbare Zeit weiterhin auf den Import von strategischen Rohstoffen angewiesen sein wird.

Die EU-Kommission hat dies erkannt und sich mit der Schaffung des MSP-Forums sowie dem Abschluss mehrerer Rohstoffpartnerschaften rohstoffpolitisch auf der internationalen Bühne positioniert. Der VDA begrüßt diese Aktivitäten ausdrücklich, sieht sie jedoch angesichts der globalen Entwicklungen als unzureichend an. Die Anzahl von Exportrestriktionen für Rohstoffe hat sich laut OECD von 2009 bis 2022 mehr als verfünffacht – ein Trend, der sich bis heute fortsetzt. So hat China für die strategischen Rohstoffe Germanium, Gallium und Antimon ein striktes Exportverbot in die USA verhängt und Exportrestriktionen für weitere Rohstoffe eingeführt.

Vor diesem Hintergrund hat die Bundesregierung einen Vorschlag der deutschen Automobilindustrie sowie weiterer Industrien aufgegriffen und den deutschen Rohstofffonds geschaffen. Dieser hat das Potenzial einen entscheidenden Beitrag zur sicheren Rohstoffversorgung der deutschen Wirtschaft zu leisten. Eine europäische Zusammenarbeit mit dem französischen und dem italienischen Rohstofffonds wäre wünschenswert, um ein koordiniertes Vorgehen in der EU zu gewährleisten. Dies ist umso wichtiger, da internationale Wettbewerber ebenfalls mit Nachdruck eigene Maßnahmen zur Rohstoffsicherung vorantreiben – so haben die USA und auch Saudi-Arabien Investitionen angekündigt, um die eigenen Bergbausektoren zu fördern und sich die Versorgung mit Rohstoffen aus dem Ausland zu sichern. Daher fordert der VDA die Politik auf, die ersten Investitionen des Rohstofffonds so schnell wie möglich umzusetzen.

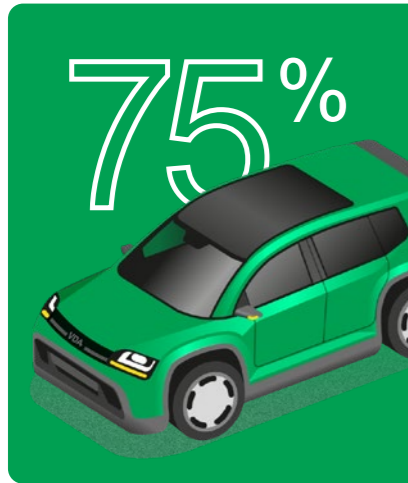
Dem Fachkräftemangel entgegenwirken

Dass auch die Automobilindustrie einen Fachkräftemangel beklagt, obwohl sie in den nächsten zehn Jahren im Zuge der Transformation massiv Arbeitsplätze abbauen wird, ist kein Widerspruch – denn ihre Nachfrage nach Fachkräften sinkt nicht gleichmäßig in allen Berufsgruppen. Durch die Elektrifizierung des Antriebsstrangs gewinnen einige Berufsgruppen an Bedeutung, während andere an Relevanz verlieren. Gleichzeitig sinkt das Angebot an Fachkräften in bestimmten Berufsgruppen stärker als in anderen. Die Entwicklung dieses Angebots bis 2035 lässt sich anhand der Altersstruktur der aktuell in der Automobilindustrie Beschäftigten je Berufsgruppen ableiten. Die PROGNOSE-Studie „Beschäftigungsperspektiven in der Automobilindustrie“ (siehe Grafik S. 14) hat einen entsprechenden Abgleich von Angebot und Nachfrage vorgenommen.

Demnach wird sich in den nächsten zehn Jahren ein Fachkräftemangel vor allem in jenen Berufsgruppen manifestieren, deren Bedeutung für die Automobilindustrie zunimmt und in denen das Arbeitsangebot infolge altersbedingter Fluktuation besonders stark zurückgehen wird. Beispiele hierfür sind Maschinenbau und Betriebstechnik, Technisches Zeichnen, Konstruktion und Modellbau oder IT-Netzwerktechnik, -koordination, -administration und -organisation. Es handelt sich also nicht nur um einen Beschäftigungsabbau, sondern – im Hinblick auf das Qualifikationsprofil – auch um einen strukturellen Umbau, aus dem zugleich neue Tätigkeitsfelder entstehen. Diese Entwicklung ist bereits in vollem Gange: Dem Rückgang der Beschäftigung seit 2019 von 75.000 Beschäftigten (u. a. in der Metallbearbeitung) steht ein Zuwachs von 29.000 in anderen Bereichen (u. a. der Kraftfahrzeugtechnik) gegenüber.

Daher müssen alle Hebel in Bewegung gesetzt werden, um den Fachkräftemangel in diesen Berufsgruppen zu reduzieren. Dies umfasst die Aktivierung bislang ungenutzter inländischer Arbeitsressourcen, die Steigerung der qualifizierten Zuwanderung sowie die Förderung der innerbetrieblichen Fort- und Weiterbildung. Durch diese Maßnahmen werden Beschäftigte, deren Tätigkeiten von der Transformation betroffen sind, dabei unterstützt, die für neu entstehende Stellen erforderlichen Qualifikationen zu erwerben.

Wohlstandsmotor Mittelstand: Welche Maßnahmen für das Rückgrat unserer Wirtschaft jetzt notwendig sind



Die Zulieferer in der Automobilindustrie, Entwicklungsdienstleister sowie zahlreiche Anbieter von Dienstleistungen entlang der automobilen Wertschöpfungskette und insbesondere die Unternehmen des automobilen Mittelstands sind eine wichtige Säule der deutschen Wirtschaft. Zulieferer zeichnen sich durch ihre Effizienz, Kreativität und Innovationskraft aus und sind für bis zu 75 Prozent der Wertschöpfung am Fahrzeug verantwortlich. Besonders die zahlreichen mittelständischen Unternehmen sind oftmals Spezialisten für ihrem Bereich der Produkt- bzw. Wertschöpfungskette und tragen als essenzielle Zulieferer der Hersteller maßgeblich zur globalen Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Automobilindustrie bei.

Der VDA stärkt das Rückgrat der Wirtschaft – bessere Standortbedingungen für die Automobilzulieferer

Die Automobilzulieferer zeigen, dass sie ihre Hausaufgaben erledigen und in die Transformation investieren. Jedoch braucht es ein ambitioniertes Standortprogramm, um Wachstum zu fördern und Beschäftigung in Deutschland zu halten. Deshalb hat der VDA gemeinsam mit dem Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) in einem strukturierten Dialog Handlungsfelder identifiziert, um insbesondere den automobilen Mittelstand bei der Transformation zu unterstützen. Um die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen am Standort Deutschland zu stärken, müssen Arbeits- und Energiekosten gesenkt und der Zugang zu Kapital für Investitionen in Transformationstechnologien erleichtert werden. Zudem müssen Bürokratie abgebaut sowie Planungs- und Genehmigungsverfahren beschleunigt werden.

Ein einheitliches europäisches Regelwerk muss für faire Wettbewerbsbedingungen sorgen und ökologische, soziale sowie unternehmerische Nachhaltigkeit sicherstellen. Die Arbeitsgruppen im VDA-Mittelstandsforum haben 2024 weitergehende konkrete Vorschläge, insbesondere im Bereich Bürokratieabbau und Qualifizierung von Arbeitskräften erarbeitet und vorgelegt. Die Ergebnisse wurden unter anderem in den Expertenkreis Transformation der Automobilwirtschaft beim BMWK sowie in die Strategieplattform Transformation der Automobil- und Mobilitätswirtschaft der Bundesregierung eingebracht. Darüber hinaus wurde in zahlreichen Formaten gegenüber der Politik dringender Handlungsbedarf für wettbewerbsfähige Standortbedingungen in Deutschland und Europa angemahnt. Welche Weichen für den Automobilstandort Deutschland gestellt werden müssen, war auch Diskussionsthema bei der Herstellergruppenversammlung der HG III. Diskutiert haben Arnd Franz, Vorsitzender der Konzern-Geschäftsführung MAHLE GmbH, Tilman Kuban MdB sowie Dr. Sandra Detzer MdB.





Automobilzulieferer unter Druck – Digitalisierung und Künstliche Intelligenz als Schlüssel zur Transformation

Die anhaltende Konjunkturschwäche in großen Teilen der Welt sowie schwierige strukturelle Rahmenbedingungen für den industriellen Mittelstand in Deutschland und Europa treffen die Automobilzulieferer hart: Unter den Erwartungen bleibende Stückzahlen, schwankende Abrufe der Kunden, überdurchschnittliche Kosten für Arbeit und Steuern sowie inflationäre Effekte verstärken die transformationsbedingten Herausforderungen der Zulieferer. Strategien für die fortschreitende Digitalisierung von Produktion und Verwaltung sowie der Einsatz von Künstlicher Intelligenz (KI) können wiederkehrende Aufgaben automatisieren, Prozessschritte beschleunigen und die Prozessqualität durch automatische Fehlererkennung verbessern. Daher stand der VDA-Mittelstandstag 2024 ganz im Zeichen der KI. Der Mittelstandstag, der jährlich im Frühjahr stattfindet, ist das wichtigste Forum der Zulieferer im VDA. Mitglieder tauschten ihre Erfahrungen aus, und Experten stellten die aktuellen Entwicklungen vor.

China-Geschäft im Wandel – Investitionen und Strategien gezielt weiterentwickeln

Zulieferer mit Stammsitz in Deutschland haben über 10.000 Produktionsstandorte weltweit – und auch künftig werden neue Produktionskapazitäten im Ausland aufgebaut. China bleibt für die meisten deutschen Zulieferer unverzichtbar – sowohl als Absatzmarkt als auch als Produktions- und Innovationsstandort. Hauptmotive für den Aufbau von Auslandsstandorten sind mittlerweile die Stärkung der Resilienz der Wertschöpfungskette, aber auch die zunehmende Erosion der Rahmenbedingungen für eine Produktion in Deutschland. Deutsche Unternehmen, die in China aktiv sind, stehen jedoch vor einer Reihe von Herausforderungen, darunter die wachsende Konkurrenz durch chinesische Unternehmen, rechtliche Unsicherheiten, die Anforderungen an eine stärkere Diversifizierung sowie wachsende geopolitische und handelspolitische Risiken. Diese Themen wurden in einer mehrteiligen China-Webinarreihe für VDA-Mitglieder im Jahr 2024 aufgegriffen, in der die Chancen und Herausforderungen für mittelständische Zulieferer in China diskutiert wurden.

Entwicklungsdienstleister: Schlüsselakteure in der Automobilindustrie auf dem Weg zu mehr Effizienz und Kooperation

Neben Herstellern und Zulieferern nehmen Entwicklungsdienstleister weiterhin eine bedeutende Rolle bei der Entwicklung und Validierung von Komponenten und Systemen ein. Teilweise entwickeln sie komplette Fahrzeuge oder Derivate. Insbesondere vor dem Hintergrund kürzerer Entwicklungszeiten und Produktlebenszyklen bei gleichzeitig hoher Modellvielfalt übernehmen diese hoch spezialisierten Unternehmen immer größere Entwicklungsumfänge. Entwicklungsdienstleister sind ständig auf der Suche nach Effizienzsteigerungen in der Entwicklung und Zusammenarbeit.

Auch hier bietet der Einsatz neuer Technologien und unternehmensübergreifender Kooperationen großes Potenzial. Im Arbeitskreis der Entwicklungsdienstleister im VDA diskutieren die Mitglieder Problemfelder und passende Lösungsansätze. Damit sich auch kleinere Entwicklungsdienstleister an großen Aufträgen beteiligen können, hat der VDA im Arbeitskreis der Entwicklungsdienstleister einen Leitfaden für Angebotskooperationen erarbeitet, der eine erste rechtliche Orientierung für eine Zusammenarbeit bietet.

VDA fördert den Dialog zwischen Politik und Wirtschaft in den Regionen

Mit den regelmäßigen VDA-Länderdialogen bietet der VDA den für die Industrie zuständigen Ministerien in den Bundesländern sowie den regionalen Automobilclustern ein Forum zum Austausch über Themen, die für länderspezifische Regulierung und Fördermaßnahmen der Bundesländer von hoher Relevanz sind. Diese Plattform stärkt den Dialog zwischen den VDA-Mitgliedern, den Bundesländern und den regionalen Automobilclustern. Die Teilnehmer nutzen die Möglichkeit, sich über Best Practices auszutauschen, die Automobilindustrie betreffende Themen zu erörtern und gemeinsame Initiativen zu koordinieren.

Mit dem Format „VDA vor Ort“ hat der VDA seine Mitglieder, interessierte Zulieferer sowie regionale Vertreter aus Politik, Gewerkschaften, Clustern und Wissenschaft zu einem Austausch über die spezifische Situation in der Region zuletzt im Herbst 2024 nach Würth am Rhein eingeladen. Ziel dieses Formats ist es, den Dialog mit den VDA-Mitgliedern vor Ort zu intensivieren und deren Ideen und Impulse direkt dort aufzunehmen, wo sie aktiv sind. Dabei wurden die individuellen Anliegen und Herausforderungen der Zulieferer diskutiert. Darüber hinaus stellt sich der VDA auf diese Weise seinen Ansprechpartnern für Fragen rund um den automobilen Mittelstand persönlich vor und ermöglicht einen vertieften Austausch.



Wettbewerbsfähigkeit der Europäischen Union – was nun entscheidend ist

Wettbewerbsfähigkeit, Sicherheit und Zusammenhalt auf dem Prüfstand

Die kommenden Jahre werden eine entscheidende Zeit für die Europäische Union. Ihre Werte und ihr wirtschaftliches Modell, geprägt von Offenheit, Fairness und Freiheit, stehen zunehmend unter Druck. Neben sicherheitspolitischen Krisen wie dem russischen Angriffskrieg in der Ukraine und einem Anstieg populistischer Kräfte, verschärft sich zunehmend der wirtschaftliche Wettbewerb auf der internationalen Bühne. Europa als Industriestandort sieht sich oft konkurrierenden Interessen ausgesetzt und hat zunehmend Schwierigkeiten, mit der Wettbewerbsfähigkeit der USA und Chinas mithalten zu können. Die kommenden politischen Entscheidungen werden richtungsweisend dafür sein, ob Europa ein Innovationsstandort bleibt, oder ob es im internationalen Standortwettbewerb weiter zurückfällt. Wird Europa weiterhin für gemeinsame Lösungen und Zusammenarbeit stehen? Wie wird das Wachstum der Zukunft ermöglicht? Bleibt unser Kontinent weltoffen?

Die politischen Akteure in Brüssel spielen eine Schlüsselrolle bei der Schaffung geeigneter Rahmenbedingungen zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Standorts. Diese Notwendigkeit wurde auch im Wahlkampf zu den Europawahlen 2024 deutlich.

Während 2019 Klima- und Umweltpolitik die Wahlkampfagenda bestimmten, haben die Themen Wettbewerbsfähigkeit, Verteidigung sowie die grüne und digitale Transformation die Europawahlen 2024 parteiübergreifend geprägt. Auch die Sitzverteilung im Europäischen Parlament hat sich verändert. Anders als in der vorherigen Legislaturperiode verfügen S&D, Grüne und Renew, die eine Vielzahl der Gesetzgebungen unter dem Green Deal getragen haben, nicht mehr über eine Mehrheit. Die Fraktionen der Europäischen Volkspartei (EVP), der Sozialdemokraten (S&D) und von Renew Europe bleiben aber nach wie vor mehrheitsfähig im Europäischen Parlament.

Neben dem Parlament ist die Vertretung der Mitgliederstaaten – der Rat der EU – gleichberechtigt an der europäischen Gesetzgebung beteiligt. Wahlen in den Mitgliedsstaaten haben entscheidenden Einfluss auf die Machtverhältnisse im Rat. Im Jahr 2024 fanden unter anderem in der Slowakei, Belgien, Österreich und Rumänien Wahlen statt. Insgesamt ist die Zusammensetzung des Rates zum Zeitpunkt der Europawahl stärker rechtskonservativ geprägt. Die Staats- und Regierungschefs der Mitgliedstaaten, vertreten im Europäischen Rat, wirken zudem maßgeblich bei der Besetzung des EU-Spitzenpersonals und der Kommissare mit.



Europas Wettbewerbsfähigkeit unter Druck: Draghi und Letta fordern tiefgreifende Reformen

Mario Draghi, der ehemalige Premierminister Italiens und frühere Präsident der Europäischen Zentralbank, nimmt in seinem Bericht eine schonungslose Bestandsaufnahme des Zustands der Wettbewerbsfähigkeit der EU sowie einzelner Wirtschaftssektoren vor. Er betont, dass Europa in kritischen Bereichen an globaler Wettbewerbsfähigkeit verliere, insbesondere gegenüber den USA und China. Am Beispiel der Automobilindustrie legt er dar, dass eine ambitionierte Klimapolitik mit einer ebenso ambitionierten Industriestrategie gepaart werden müsse, um erfolgreich zu sein. Hier habe die Europäische Union Nachholbedarf: Herausforderungen wie hohe Energiekosten, Fachkräftemangel, regulatorische Komplexität und eine unzureichende Infrastruktur erschweren derzeit den Übergang zu Elektromobilität und automatisierten Fahrzeugen. Draghi unterstreicht zudem, dass die EU ihre technologische Führungsrolle im Automobilsektor nur durch massive Investitionen in Innovationen, Batterietechnologie und Halbleiter sichern könne. Während Draghi einen besonderen Blick auf die Wettbewerbsfähigkeit der EU wirft, hebt Letta in seinem Bericht Maßnahmen zur Stärkung des Binnenmarktes hervor. Letta unterstreicht dabei die Bedeutung der Bereitstellung von Finanzmitteln für die Transformation und die Wettbewerbsfähigkeit sowie die Vertiefung der Kapitalmarktunion. Investitionen in die Straßeninfrastruktur und in alternative öffentliche Kraftstoffinfrastrukturen für schwere Nutzfahrzeuge seien notwendig, um die Dekarbonisierung gewerblicher Flotten zu gewährleisten. Hier müssten Industrie, Energieanbieter, Netzbetreiber und die Politik gemeinsam agieren, so Letta. Diese Ansätze sind zweifellos sinnvoll, jedoch nicht grundlegend neu.

Die grundlegenden Schlussfolgerungen beider Berichte werden zu einem großen Teil von der deutschen Automobilindustrie geteilt – insbesondere im Hinblick auf die Wettbewerbsfähigkeit, den Bürokratieabbau und eine umfassende Industriestrategie, die die ambitionierten Ziele der Transformation unterstützend begleitet. Ein genauer Blick auf die nun richtungsweisenden Pläne ist daher essenziell.

Von der Leyens zweite Amtszeit und die Weichenstellung für Europas Wettbewerbsfähigkeit

Diese veränderten politischen Mehrheiten spiegeln sich auch in der Zusammensetzung der neuen Europäischen Kommission wider, die am 01. Dezember 2024 ihr Amt unter der Führung von Ursula von der Leyen angetreten hat. Eine Mehrheit der Kommissionsmitglieder gehört der Parteienfamilie der EVP an. Außerdem zeigt die neue Struktur, dass die Zuständigkeiten der Kommissionsmitglieder von vielen – bewusst angelegten – Überschneidungen geprägt sind. So arbeiten an dem Automotive Industry Action Plan gleich mehrere Kommissarinnen und Kommissare mit. Dies deutet auf eine Machtzentrierung bei der Kommissionspräsidentin hin, die bei Unklarheiten die richtungsweisenden Entscheidungen treffen kann. Kritisch zu beobachten ist zudem, dass die Kommission von ihrer Zusage abgerückt ist, einen hochrangigen Vertreter für KMU zu ernennen. Einen besonderen Schwerpunkt legt die neue Kommission auf die Stärkung der europäischen Wettbewerbsfähigkeit, wobei sie dies explizit nicht als eine Abkehr vom European Green Deal verstehen will. Grundlage für die Zielsetzungen der Kommission waren unter anderem der Bericht von Mario Draghi zur Wettbewerbsfähigkeit der EU sowie der Bericht von Enrico Letta zum EU-Binnenmarkt, die im Auftrag der Kommission und des Europäischen Rates erstellt wurden.

Rahmenbedingungen für eine erfolgreiche Transformation und klimaneutrale Mobilität

Die Automobilindustrie leistet in Europa einen wichtigen Beitrag zu Beschäftigung, Wachstum und Wohlstand. Wie von Mario Draghi beschrieben, müssen die Klimaziele mit einer Industriepolitik unterstützt werden, um die Rahmenbedingungen für eine erfolgreiche Transformation zu schaffen. Der Action Plan für die europäische Automobilindustrie, welchen die Kommission am 05. März 2025 im Anschluss an die Strategiedialoge vorgelegt hat, setzt diesbezüglich richtige Impulse, insbesondere für den Ausbau der Ladeinfrastruktur. Jedoch bleibt eine Gesamtstrategie und ein notwendiger Politikwechsel aus. Die Abwendung von potentiellen Strafzahlungen durch einen Banking & Borrowing Mechanismus über einen Zeitraum von drei Jahren ist hilfreich, aber zu kurz. Eine schrittweise Einführung strengerer Grenzwerte, ein sogenanntes „Phase-In“, wäre effektiver.

Ein starker Binnenmarkt und wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen für Europas Zukunft

Für ein wettbewerbsfähiges Europa sind ein starker Binnenmarkt, international wettbewerbsfähige Standortfaktoren und eine moderne Infrastruktur unerlässlich. Auch Enrico Lettas Empfehlungen zur Vertiefung des Binnenmarktes und einer echten Kapitalmarktunion sind daher richtungsweisend. Die weitere Vertiefung und Vollendung des Binnenmarktes sind essenzielle Schritte für den Erhalt und die Stärkung der EU und ihrer Wirtschaft – insbesondere auch um auf internationaler Ebene Wettbewerbsvorteile zu sichern.

Standortfaktoren umfassen dabei unter anderem den Auf- und Ausbau der Halbleiter- und Batteriewertschöpfungskette in Europa, eine Vereinfachung der Gesetzgebung und einen Abbau der Bürokratie, die insbesondere auch mittelständische Unternehmen der Automobilindustrie stark belastet. Der Clean Industrial Deal der EU offenbart, dass die Kommission Handlungsbedarf bei der Standortattraktivität erkennt, eine Abkehr vom Konzept der überbordenden Regulierung bleibt jedoch aus. Daher ist es positiv, dass die Kommission diese Themen in ihrem Kompass für die Wettbewerbsfähigkeit und mit den Omnibus-Initiativen angehen möchte.

Eine schlanke und konsistente Regulatorik, ebenso wie praxisnahe Standards werden außerdem im Bereich der Digitalisierung benötigt, um unter anderem die Weichen für das autonome und vernetzte Fahren zu stellen. Hier bedarf es insbesondere einer Erweiterung des Rechtsrahmens für die Großserie, um Europa als attraktiven Markt zu positionieren. Darüber hinaus muss die EU faire und sichere Rahmenbedingungen für die Wertschöpfung aus fahrzeuggenerierten Daten schaffen, damit innovative datenbasierte Geschäftsmodelle florieren können. Mit dem VDA-ADAXO-Konzept und interoperablen Datenplattformen wie dem Mobility Data Space oder Catena-X bietet die Automobilindustrie bereits Konzepte, die einen fairen, sicheren und diskriminierungsfreien Zugriff ermöglichen.



Wettbewerbsfähigkeit sichern: Freihandel, Standortstärke und industriepolitische Weichenstellungen für Europas Zukunft

Der Erfolg der grünen und digitalen Transformation in Europa hängt maßgeblich von der Exportstärke seiner Industrie ab. Die Wahrung des Freihandels und die Erschließung neuer Absatzmärkte sind insbesondere in geopolitisch instabilen Zeiten für das europäische Wirtschaftsmodell unerlässlich. Eine aktive Freihandelsagenda, die insbesondere eine Ratifizierung des Abkommens mit Mercosur sowie den Abschluss der Verhandlungen mit Indien und den ASEAN-Staaten vorantreibt, würde zudem zur Diversifizierung der Lieferketten und zur Sicherung der Energie- und Rohstoffversorgung beitragen. Als wichtige Handelspartner sind die USA und China von großer Relevanz. Differenzen sollten im Dialog gelöst werden, um die Eskalation eines Handelskonflikts zu vermeiden. Ebenso sollten Handelsschutzinstrumente nur dort angewendet werden, wo es notwendig ist, und stets erst nach Konsultation der Industrie. Protektionistische Maßnahmen sind grundsätzlich zu vermeiden, stattdessen sollten die Standortfaktoren gestärkt werden, um die Wettbewerbsfähigkeit zu stärken.

Auch im Dialog mit China sollte eine für beide Seiten akzeptable Lösung gefunden werden, um die eingeführten Zölle auf Elektrofahrzeuge wieder abzubauen.

Das Jahr 2024 hatte großen politischen und wirtschaftlichen Einfluss auf die Automobilindustrie in der EU. Die Herausforderungen für das Jahr 2025 nehmen nicht ab – insbesondere hinsichtlich des europäischen Industriestandorts sind weitere richtungsweisende Entscheidungen nun erforderlich. Dabei muss Deutschland als größter Mitgliedstaat und Herz der Automobilindustrie in Europa sein Gewicht auf EU-Ebene stärker einbringen. Europa braucht eine klare und verlässliche Stimme, um zentrale industriepolitische Themen zukunftsorientiert voranzutreiben. Die deutsche Automobilindustrie wird indes den Herausforderungen entgegentreten, wettbewerbsfähig agieren und auch in Zukunft der Antrieb für Europas Wirtschaftsstärke bleiben.

Globalisierung unter Druck: Warum Freihandelsabkommen und Partnerschaften jetzt entscheidend sind

Die deutsche Automobilindustrie steht für Erfolg auf Auslandsmärkten wie kein anderer Industriezweig:

- Mehr als 75 Prozent der Produktion in Deutschland gehen ins Ausland. Das gilt sowohl für Hersteller als auch für die Zulieferer.
- Von den Exporten gehen wiederum mehr als 50 Prozent in Länder außerhalb des Binnenmarktes der EU. Hier sind die exportierenden Unternehmen ganz besonders auf freien und fairen Marktzugang angewiesen.
- Die Auslandsproduktion der deutschen Pkw-Hersteller lag 2024 bei 9,7 Mio. Pkw, während in Deutschland 4,1 Mio. Pkw produziert wurden.
- Deutschland hat im Jahr 2024 im Wert von 58 Mrd. Euro Teile und Zubehör importiert – auch hier besteht eine enge Verzahnung mit internationalen Lieferketten.
- Zulieferer exportierten insgesamt Waren im Wert von 82,4 Mrd. Euro.

Somit sind die Unternehmen der deutschen Automobilindustrie nicht nur auf offene Märkte und fairen Marktzugang angewiesen, sondern generell auch auf ein regelbasiertes Handels- und Investitionsumfeld und stabile Rahmenbedingungen. Wie wichtig letztere sind, zeigen insbesondere die handelspolitischen Turbulenzen, die durch die jüngste US-Zollpolitik verursacht wurden.

Der **Erfolg der Globalisierung** wird durch zahlreiche Entwicklungen herausgefordert: geopolitische Konflikte, weltweite Krisen wie die Corona-Pandemie und die damit einhergehenden Lieferengpässe, einseitige Abhängigkeiten und nicht zuletzt militärische Auseinandersetzungen schränken die wirtschaftliche Effizienz internationaler Lieferketten zunehmend ein. Neben den wirtschaftlichen Aspekten der Globalisierung treten zunehmend auch Fragen der Wirtschaftssicherheit hinzu, beispielsweise hinsichtlich der individuellen Resilienz der globalen Wertschöpfungsketten oder der politischen Risikovorsorge. Der VDA und seine Mitglieder analysieren potentielle Risiken laufend und arbeiten aktiv daran, diese zu minimieren. Dabei begleitet der VDA die Überlegungen zur Wirtschaftssicherheit auf nationaler und europäischer Ebene – sei es mit Blick auf wirtschaftliche Resilienz oder in Bezug auf Investitions- und Exportkontrollen. Entscheidend hierbei ist zum einen, dass im Rahmen der Europäischen Strategie für Wirtschaftssicherheit die Säulen „Partnering“ und „Promoting“ gestärkt werden und nicht allein auf die Säule „Protect“ gesetzt wird. Zum anderen bedeutet wirtschaftliche Sicherheit vor allem die Sicherung der eigenen Wettbewerbsfähigkeit in Deutschland und Europa durch attraktive Standortbedingungen. Hier besteht erheblicher Nachholbedarf.

Aus der Perspektive der Globalisierung haben neben den Staaten auch supranationale Organisationen die wichtige Aufgabe, zu möglichst stabilen und effizienten Rahmenbedingungen beizutragen.

Aus Sicht des VDA sind hierbei von besonderer Bedeutung:

- die WTO als Hüterin einer regelbasierten Ordnung
- weitere multilaterale Formate wie G7/G20/B20 oder die OECD
- eine starke und resiliente EU – mit proaktiver Außenwirtschaftspolitik
- eine standortorientierte Politik der Bundesregierung

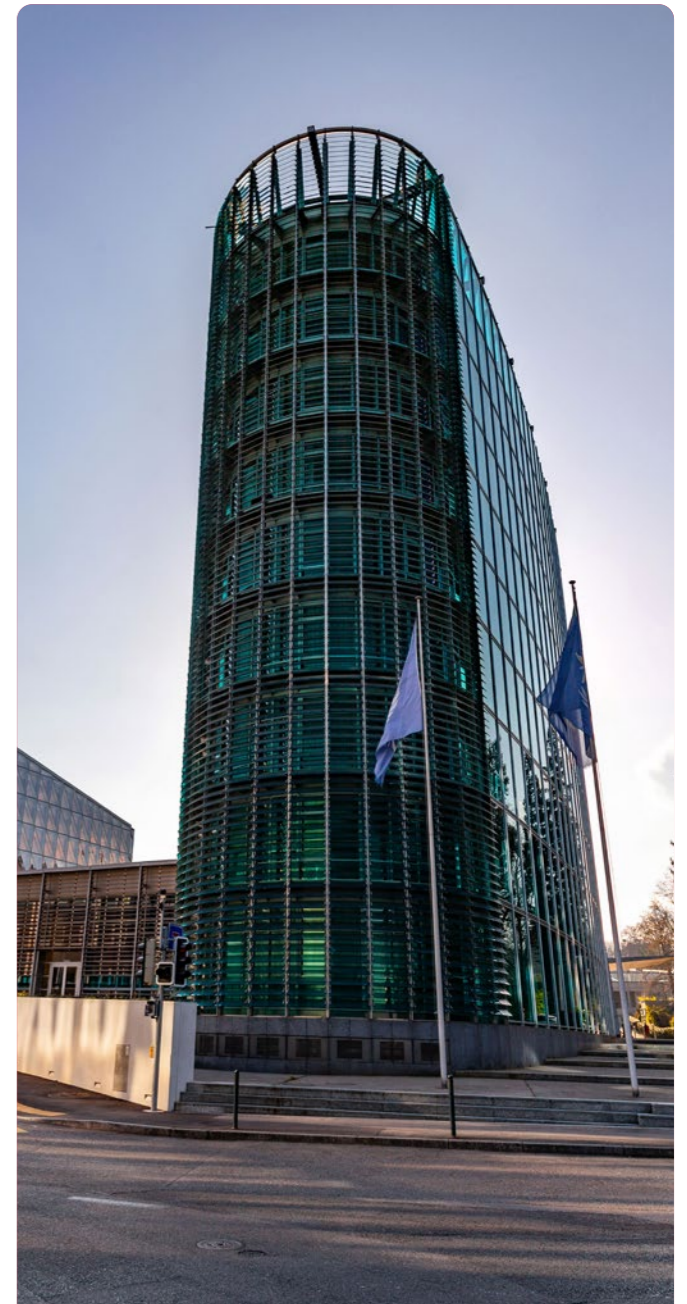
Protektionismus oder auch nur die Unsicherheit über zukünftige Maßnahmen führen zu einem Rückgang der Arbeitsteilung und vermehrter Produktion vor Ort, was die exportstarken Standorte wie Deutschland deutlich schwächen würde.

VDA unterstützt regelbasierte, multilaterale Handelsordnung: Reform der WTO bleibt weiterhin Priorität

Die Welthandelsorganisation (WTO, www.wto.org/) als Hüterin einer regelbasierten Ordnung hat mit ihren 166 Mitgliedern inzwischen zweifelsohne hohen Reformbedarf. Vor allem muss die Funktionsfähigkeit ihrer Schiedsgerichte wiederhergestellt werden. Gleichzeitig wurde aber noch nie so deutlich wie in den Wochen nach dem Amtsantritt der neuen US-Administration, wie wichtig ein verlässlicher, eben regelbasierter Handel für nahezu jedes Unternehmen der Automobilindustrie ist.

Hier steht der VDA ganz klar hinter der WTO und allen, die zu einer Reform beitragen, um die Funktionsfähigkeit zu erhalten. Kaum ein anderes Gremium steht so deutlich für internationale Kooperation und den Ausgleich von Interessen. Die Unternehmen brauchen berechenbare und stabile Rahmenbedingungen, insbesondere wenn sie exportieren oder auch im Ausland investieren. Für den Exportstandort Deutschland und Europa ist es unerlässlich, sich für diese Stabilität aktiv einzusetzen – insbesondere in Zeiten von geopolitischen Unsicherheiten. Die EU ist gefordert, eine Führungsrolle zur Stärkung des multilateralen Handelssystems zu übernehmen.

Zudem liefert die WTO wichtige Informationen zu Handel und Marktzugangshemmnissen, so z. B. in der neuen Datenbank zu Zöllen und Handelsdaten.



WTO als Informationsplattform:

Am 04. März 2025 wurde die WTO-Datenbank zu Zöllen und Handelsdaten gestartet. Die Online-Plattform bietet Zugang zu offiziellen Zoll- und Handelsdaten für über 150 Volkswirtschaften.

Link: <https://ttd.wto.org/en>

Freien und fairen Handel stärken: Die Wirtschaft braucht ein breites Netz von Freihandelsabkommen

Angesichts von weltweit protektionistischen Tendenzen muss sich die EU deutlich für offene Märkte und freien und fairen Handel, ein WTO-konformes LevelPlaying-Field und den Abbau von Handelsschranken einsetzen, um Europa als Produktionsstandort zu stärken und weiterhin die damit verbundenen Arbeitsplätze und den Wohlstand zu garantieren. Der VDA setzt sich insbesondere für den Abschluss und die Ratifizierung der Abkommen mit dem Mercosur, Mexiko, Indien und den ASEAN-Staaten ein. In diesen wichtigen Zukunftsmärkten liegen teilweise noch hohe Zölle vor, die einen Export aus Europa heraus kaum möglich machen. Auch ist die Weiterentwicklung der Beziehungen mit dem Vereinigten Königreich ein wichtiges Anliegen, insbesondere mit Blick auf das TCA (Trade and Cooperation Agreement). Die EU-Kommission verhandelt über 50 Abkommen und Partnerschaften – der VDA unterstützt diese Aktivitäten und setzt sich für eine offensive und pragmatischere Handelsagenda der EU ein: Die deutsche Automobilindustrie erwartet von der EU-Kommission mehr Flexibilität bei den Verhandlungen von Freihandels- und Investitionsabkommen, inklusive des Abschlusses von EU-only-Abkommen, um die Ratifizierung zu beschleunigen.

Die Abkommen dürfen zudem nicht mit anderen Themen überfrachtet werden. Auch die bestehenden Abkommen sollten effizient und wirksam umgesetzt werden, mit realistischen Ursprungsregeln und möglichst wenig Bürokratie an den Grenzen.

Der Einsatz von unilateralen Handelsschutzinstrumenten muss – wenn sie denn tatsächlich nötig sind – wohlbedacht sein und das Unionsinteresse berücksichtigen. Dies schließt insbesondere auch die vorherige Konsultation der relevanten Industrie sowie die Durchführung eines Impact-Assessments ein. Im Rahmen der Europäischen Strategie für Wirtschaftssicherheit muss die Säule „Partnering“ gestärkt und nicht allein auf die Säule „Protect“ gesetzt werden.

Partnerschaften auszubauen und neue Allianzen, Handels-, Rohstoff- und Energieabkommen zu entwickeln, sind für Deutschland und die EU essenziell. Ein ganz besonderes Augenmerk sollte insofern den Rohstoffpartnerschaften gewidmet werden. In unserer Nachbarschaft kann hier beispielsweise auch die Ukraine eine wichtige Rolle spielen, die bereits heute über ein Abkommen mit der EU verfügt: (Deep and Comprehensive Free Trade Area, DCFTA) vertiefte und umfassende Freihandelszone EU-Ukraine | Access2Markets.

Wichtige Freihandelsabkommen für den VDA

Wenig Fortschritt bei der Verbesserung des Marktzugangs - EU verhandelt aktuell ca. 50 Abkommen.

Freihandelsabkommen mit	Beginn	Aktueller Stand
1. MERCOSUR	1988	Nach Zusatzanforderungen der EU Einigung am 06.12.2024 mit Nachforderungen MERCOSUR bei BEVs (langsamerer Zollabbau zum Schutz der eigenen Industrie); Ratifizierung in EU schwierig
2. Indien	2007	Indien zurückhaltend bei Marktzugang, schwierige Verhandlungen
3. Update Mexico	2016	Texte fertig, Ratifizierung hakt weiterhin
4. ASEAN	2007	EU-ASEAN-Abkommen Prio für Automobilindustrie, nur „AGs“
5. Indonesien	2016	18. Runde Juli 2024
6. Thailand	2013	Relaunch 2023, 5. Runde März 2025
7. Australien (Luxussteuer!)	2018	Abschluss scheidet dramatisch in 10/2023, evtl. Neuanlauf 2025?

Durch diese Diversifizierungsmaßnahmen können Abhängigkeiten verringert und die Wertschöpfungsketten resilienter aufgestellt werden. Hierbei kommt auch neuen Partnern in Entwicklungs- und Schwellenländern eine hohe Bedeutung zu.

Der VDA trägt aktiv zu den Diversifizierungszielen seiner Mitglieder bei, indem er sich für freien und fairen Marktzugang in wichtigen Zukunftsmärkten einsetzt, aber auch die insbesondere für die Transformation erforderlichen Importe von Rohstoffen und verarbeiteten Produkten betrachtet und auf politischer Ebene begleitet. Dabei engagiert sich der VDA sowohl auf nationaler Ebene gegenüber der Bundesregierung und auf europäischer Ebene gegenüber der EU-Kommission sowie weiteren Stakeholdern, als auch in multilateralen Gremien wie der B20 (Business 20), dem offiziellen Dialogforum der G20 mit der globalen Geschäftswelt.

Bilaterale Kontakte des VDA zur Stärkung der Mitglieder

Zudem pflegt der VDA enge Beziehungen mit Partnerorganisationen weltweit, wie Schwesterverbänden der Automobilindustrie und anderen Wirtschaftsverbänden. Über Beteiligungen an Auslandsmessen und Delegationsreisen unterstützt der VDA seine Mitglieder bei ihren Auslandsaktivitäten.

Einen besonderen Schwerpunkt hat der VDA in den letzten Jahren auf die Beziehungen zu Afrika und Indien gelegt. Mit dem Instrument der „Verbändepartnerschaften“ kann eine besonders enge und nachhaltige Zusammenarbeit mit den Partnern der Automobilindustrie erreicht werden.

Zukunftsmärkte in Afrika / Kooperation mit dem panafrikanischen Automobilverband AAAM

Die Verbändepartnerschaft zwischen der African Association of Automotive Manufacturers (AAAM) und dem VDA hat das Ziel, den Aufbau des Partnerverbandes zu unterstützen und gemeinsam die Rahmenbedingungen für die Automobilindustrie auf dem afrikanischen Kontinent zu verbessern.

Das vom Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (BMZ) geförderte Projekt zwischen dem VDA und AAAM lief nach 3,5 erfolgreichen Jahren im Februar 2024 aus und konnte seit November 2024 um ein Folgeprojekt mit einer Laufzeit von 2,5 Jahren ergänzt werden.

VDA-Präsidentin Hildegard Müller hat im Oktober 2024 Ruanda und Tansania besucht und konnte dort Einblicke in die örtliche Automobil-, Zulieferer-, und Logistikindustrie gewinnen. Neben verschiedenen Delegationsreisen für VDA- und AAAM-Mitglieder gehörten zu den Themenfeldern im Jahr 2024 zudem die Begleitung von Initiativen zur Erleichterung des Handels und der Produktion in diversen afrikanischen Ländern, die Diversifizierung von Wertschöpfungsketten, Fragen der Verarbeitung von kritischen und strategischen Rohstoffen vor Ort und der Verbesserung von Kraftstoffqualitäten auf dem afrikanischen Kontinent. Die Relevanz Afrikas auch als Produktionsstandort wächst weiterhin: Nach Prognosen des Partnerverbandes AAAM soll die Zahl der produzierten Fahrzeuge von aktuell ca. 1,1 Mio. Fahrzeuge auf ca. 3,3 Mio. Neufahrzeuge bis 2035 ansteigen. Die Stärkung des afrikanischen Automobilsektors über eine starke Selbstverwaltung trägt somit zur Schaffung neuer Arbeitsplätze in afrikanischen Unternehmen des Sektors, zur Stärkung lokaler Wertschöpfung, zu mehr sozialer und ökologischer Nachhaltigkeit und zu einem verbesserten Geschäfts- und Investitionsklima bei. Damit unterstützt das Partnerschaftsprojekt unmittelbar die entwicklungs-politischen Ziele der Bundesregierung.

Generell setzt sich der VDA für eine stärkere Verknüpfung der Entwicklungs- und Handelspolitik, insbesondere bei der strategischen Umsetzung von Investitionsprojekten ein. Hierzu gehört insbesondere auch, die Global-Gateway-Initiative der EU stärker mit konkreten Angeboten für internationale Partnerländer, gerade auf dem afrikanischen Kontinent, zu unterfüttern.

Der VDA verfügt über Ansprechpartner zu Afrikathemen in Berlin und Südafrika und unterstützt damit gerne seine Mitglieder z. B. durch Bereitstellung von Daten, Einschätzung zum Markt durch lokale Verbände und Partner sowie Kontaktherstellung zu lokalen Unternehmen und weiteren Stakeholdern.

Kooperation mit Indien

Indien ist für die deutsche Automobilindustrie ein wichtiger Partner und Zukunftsmarkt insbesondere mit Blick auf das Ziel der Diversifizierung, den bilateralen Handel sowie die Zusammenarbeit im Bereich der Elektromobilität und Digitalisierung. Deutsche Hersteller und Zulieferer sind heute bereits mit mehr als 1.400 Standorten und Produktionsstätten in Indien vertreten. Im Jahr 2024 hat sich der positive Trend auf dem indischen Pkw-Markt fortgesetzt: Der indische Markt boomt weiterhin, 2024 wurden auf dem indischen Pkw-Markt mehr als vier Millionen Pkw abgesetzt. Damit konnte Indien seine Position als weltweit drittgrößter Einzelmarkt für Pkw verteidigen.

Der VDA unterstützt daher die Kooperation mit Indien über die „Indo-German Working Group on Automotive“ mit den Co-Chairs aus der deutschen und indischen Regierung sowie eine enge Kooperation mit den indischen Partnerverbänden ACMA (Zulieferer) und SIAM (OEMs). Im Jahr 2024 konnte die Partnerschaft über die Ausrichtung des inzwischen 15. „IAA India Days“, die Arbeit in der Indo-German Working Group on Automotive, die Begleitung der Verhandlungen um das EU-Indien-Freihandelsabkommen, die Unterstützung der VDA-Mitgliedsunternehmen beim Marktzugang (z. B. bei Verordnungen der Qualitätskontrolle), sowie Konferenzen und Workshops zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit indischer Zuliefererunternehmen Akzente setzen. VDA-Mitgliedsfirmen profitieren von Informationsangeboten, Delegationsreisen und Kontaktvermittlungen zu relevanten Stakeholdern in Indien. Der Abschluss eines für beide Seiten vorteilhaften Freihandelsabkommens der EU mit Indien ist ein wichtiges Anliegen der deutschen Automobilindustrie – neben dem Abbau von Marktzugangshemmnissen auf beiden Seiten. Nach dem Besuch des gesamten Kollegiums der EU-Kommission in Indien Ende Februar 2025 wird der Abschluss des Abkommens bis Jahresende avisiert.

China: Partner und Wettbewerber

Auch inmitten eines volatilen geopolitischen Umfeldes und zunehmenden Differenzen im Handelsbereich zwischen der EU und China tritt der VDA für Stabilität in den Beziehungen zu China sowie eine umsichtige und kohärente Ausrichtung der Zusammenarbeit ein. Im Rahmen seiner zweiten Reise nach China als Bundeskanzler im April 2024 hat Olaf Scholz die Bedeutung Chinas als Handels- und Wirtschaftspartner unterstrichen. Der deutschen Automobilindustrie mit ihrem umfassenden Engagement in China kommt hier eine besonders wichtige Rolle zu. Für die deutsche Automobilindustrie ist China nicht nur ein wichtiger Absatz- und Bezugsmarkt, sondern auch ein zunehmend bedeutender Innovationsstandort. Die Einrichtung neuer bilateralen Kooperationsformate zum automatisierten und vernetzten Fahren sowie zum grenzüberschreitenden Datenverkehr zeigt, dass Deutschland und China auch in Zeiten wachsenden Wettbewerbs auf Kooperation setzen.



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

Im Frühjahr 2024 haben sich Deutschland und China auf eine Neuauflage der Absichtserklärung über den Dialog und die Zusammenarbeit im Bereich des automatisierten und vernetzten Fahrens geeinigt. Der VDA hat die Neuauflage der gemeinsamen Vereinbarung, die 2023 ausgelaufen war, aktiv begleitet. Die Arbeitsgruppen des Dialoges befassen sich unter anderem mit der Harmonisierung von Regulierungen und Normen zum automatisierten Fahren, Marktzugangsregeln und der Nutzung von Daten, die beim automatisierten Fahren anfallen. Von der Wiederauflage des Abkommens geht ein wichtiges Signal für die deutsche Automobilindustrie aus, die gemeinsam mit chinesischen Partnern Pionierarbeit bei der Entwicklung hin zum automatisierten und vernetzten Fahren leistet.

Auch beim grenzüberschreitenden Datenverkehr haben Deutschland und China im Juni 2024 eine Absichtserklärung für ein Dialogformat unterzeichnet. Zusammen mit den im März 2024 erlassenen Liberalisierungen durch die chinesische Cyberspace-Verwaltung („CAC“) hat die Absichtserklärung das Potenzial, für beide Seiten einen fairen und sicheren Datenaustausch zu ermöglichen. Dies ist insbesondere für in China tätige Automobilhersteller und Zulieferer von großer Relevanz, da sie regelmäßig große Datenmengen von Deutschland nach China und umgekehrt transferieren.



EU-Zölle auf E-Pkw chinesischer Produktion gefährden europäische Wettbewerbsfähigkeit

Dialog statt Abschottung: Unter dieser Maßgabe hat der VDA die Antisubventionsuntersuchung der EU-Kommission gegen E-Pkw chinesischer Produktion begleitet. Die Ende Oktober 2024 erlassenen EU-Ausgleichszölle jedoch sind weder im Interesse der europäischen noch der deutschen Automobilindustrie. Tatsächlich sind in China tätige deutsche Automobilhersteller bzw. deren Joint Ventures überproportional von den Ausgleichszöllen betroffen. Nicht zu vernachlässigen sind darüber hinaus negative Auswirkungen der Ausgleichszölle auf den Hochlauf der Elektromobilität in Europa – und damit auf die Klimaziele im Verkehrssektor – sowie erhöhte Preise für Verbraucher, die einen E-Pkw erwerben möchten.

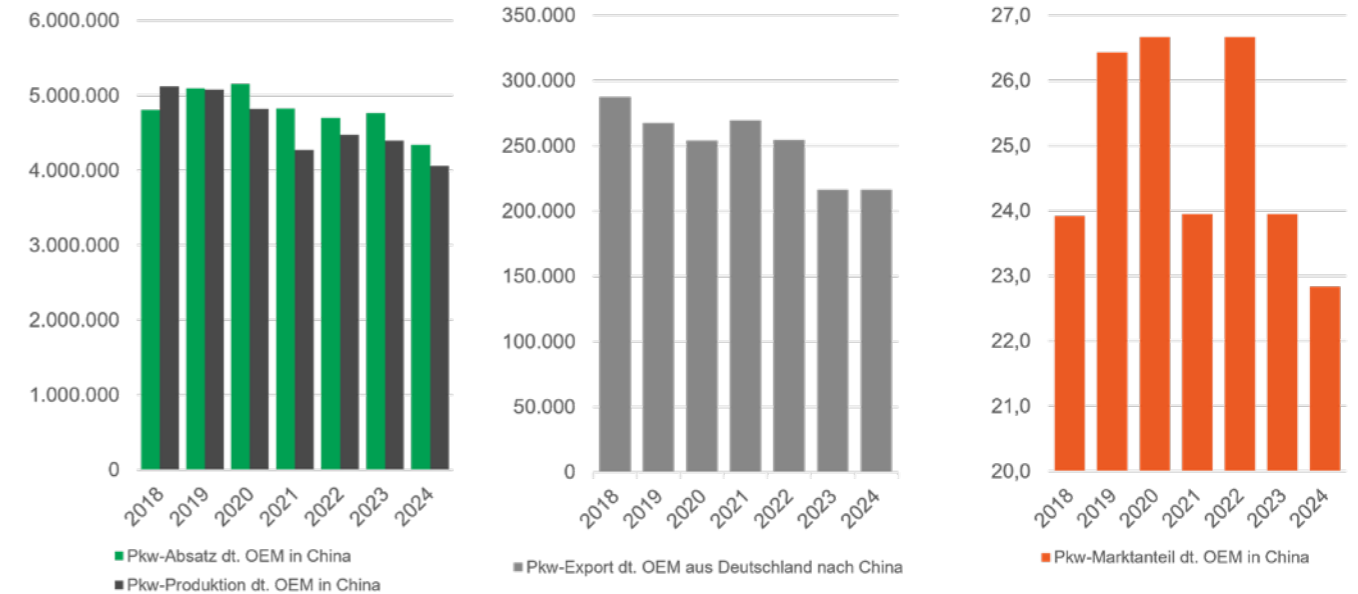
Empfehlungen für die Bundesregierung und die EU-Kommission: Kooperation mit China wo möglich, Differenzen wo notwendig offen ansprechen

Auch die neue Bundesregierung ist aufgerufen, Differenzen mit China, wo nötig, offen anzusprechen und dort Kooperationen einzugehen, wo diese möglich sind. Dies ist insbesondere im Hinblick auf die deutsch-chinesischen Regierungskonsultationen, die 2025 turnusgemäß in Peking stattfinden sollen, geboten. Eine Intensivierung der bilateralen Kooperation ist insbesondere bei der klimapolitischen Koordinierung, der Zusammenarbeit im Bereich der Elektro- und Wasserstoffmobilität sowie der Standardisierung und Normung wünschenswert. Die Diversifizierung der Rohstofflieferketten hingegen – eine Forderung der im Juli 2023 verabschiedeten China-Strategie der Bundesregierung – kann nur gelingen, wenn neue Quellen (bspw. in Afrika, Südamerika und der Pazifikregion) erschlossen werden. Um die Diversifizierungsbemühungen der Unternehmen bestmöglich zu unterstützen, muss die EU-Kommission den Abschluss neuer Handelsabkommen, etwa mit Indien, Thailand, Indonesien, Malaysia, Australien und den Philippinen – forcieren bzw. die Abkommen mit dem Mercosur und Mexiko zügig finalisieren.

Die übergeordnete Priorität auf der Agenda der neuen Bundesregierung muss die Wettbewerbsfähigkeit des Industriestandorts Europa und Deutschland einnehmen. International wettbewerbsfähige Standortbedingungen sind die beste Versicherung gegen wachsenden Wettbewerb, fördern die Resilienz und sichern die globalen Einfluss- und Gestaltungsmöglichkeiten nicht nur Deutschlands, sondern auch Europas insgesamt. Die Debatte über China ist wichtig, darf aber nicht über die zentralen Aufgaben vor Ort hinwegtäuschen: Die Bundesregierung muss die Energiepreise senken, ein wettbewerbsfähiges Steuer- und Abgabensystem schaffen, den Fach- und Arbeitskräftemangel lindern, Bürokratie abbauen und die Digitalisierung konsequent vorantreiben.

Zehn Jahre VDA China: Aktivitäten und Angebote vor Ort

Im Jahr 2025 jährt sich die Aufnahme diplomatischer Beziehungen zwischen der EU und China zum 50. Mal. Und auch im VDA gab es im Jahr 2024 ein Jubiläum: So hat der VDA auch im vergangenen Jahr die Aktivitäten seiner Mitglieder in China begleitet und unterstützt. Das VDA China-Team ist seit nunmehr zehn Jahren in Peking Auge, Ohr und Stimme der deutschen Automobilindustrie in China. Das Team vor Ort organisiert in enger Abstimmung mit dem Kollegium in Berlin den zwei Mal jährlich stattfindenden VDA-CEO Zulieferer Round Table China, das wichtigste Branchentreffen deutscher Zuliefererunternehmen in China. Gleichzeitig hat der VDA im Rahmen einer umfassenden Webinarreihe seine Mitglieder, insbesondere kleine- und mittelständische Zulieferer, über Chancen und Herausforderungen des chinesischen Marktes informiert. Auf der Hersteller- und Zuliefermesse Auto Shanghai 2025 hat der VDA erneut einen deutschen Gemeinschaftsstand initiiert und unterstützt damit gezielt den deutschen Mittelstand vor Ort.



USA: Transatlantische Partnerschaft und ihre Herausforderungen

Die enge Bindung Deutschlands und der EU zu den USA ist elementarer und unabdingbarer Bestandteil der hiesigen Außen-, Sicherheits- und Wirtschaftspolitik. Dies wird auch mit Blick auf die Automobilindustrie deutlich: Im Jahr 2024 waren die USA, der zweitgrößte Automobilmarkt der Welt, der wichtigste Handelspartner Deutschlands im gesamten automobilen Handel. Der Ausbau und die Vertiefung der transatlantischen Partnerschaft müssen höchste Priorität haben. Es bedarf einer selbstbewussten und europäisch abgestimmten strategischen Zusammenarbeit mit den USA. Dies gilt umso mehr, als gleichzeitig die bilateralen Herausforderungen zunehmen: Zunehmend protektionistische Bestrebungen, Forderungen nach lokaler Produktion sowie verschiedene gegen einzelne Länder gerichtete Maßnahmen setzen Lieferketten unter Druck. Die fortschreitende technologische Fragmentierung führt ferner dazu, dass Entwicklungsausgaben steigen und sich Innovationen verlangsamen.

VDA setzt sich für freien und fairen Handel zwischen der EU und den USA ein

Der VDA setzt sich grundsätzlich für freien, fairen und für alle Seiten vorteilhaften Handel ein. Die internationale Arbeitsteilung und der dazugehörige Handel sind kein Nullsummenspiel, sondern bringen Vorteile und Chancen für alle Beteiligten. In diesem Sinne setzt sich der VDA für den Abbau von Zöllen und nichttarifärer Handelshemmnisse ein. Der VDA hat sowohl die EU-Kommission als auch die Trump-Administration zur Besonnenheit aufgerufen, um die Gefahr eines Handelskonfliktes zu minimieren. Gleiches gilt für die Vertragspartner des US-MCA-Abkommens (United States-Mexico-Canada Agreement). Zusätzliche Zölle hätten erhebliche Auswirkungen auf die globalen Liefer- und Produktionsnetzwerke der Automobilindustrie – ebenso höhere Kosten für die Verbraucherinnen und Verbraucher sowie einen Verlust von Wachstum, Wohlstand und Arbeitsplätzen auf beiden Seiten des Atlantiks.

Der VDA unterstützt eine Fortführung des institutionalisierten transatlantischen Dialogs, wie er sich bislang etwa im Rahmen des EU-US Trade and Technology Council (TTC) bewährt hat. Auch unter der neuen US-Administration bedarf es eines derartigen über den TTC hinaus weiterentwickelten Dialogforums. Es sollte als Plattform genutzt werden, gemeinsame Interessen zwischen den USA und der EU auszuloten und eine positive Agenda voranzutreiben.

US-Vorgehen gegen Technik aus bestimmten Ländern beim vernetzten Fahren

Die Biden-Administration hat im Jahr 2024 eine Regulierung initiiert, die bestimmte Komponenten, die für das vernetzte und automatisierte Fahren benötigt und unter Beteiligung der Volksrepublik China sowie Russlands hergestellt werden, auf dem amerikanischen Markt verbietet. Der VDA hat im Rahmen der Konsultationen Stellung bezogen und konnte dazu beitragen, engere Definitionen, klarere Anforderungen und spezifischere Übergangsregelungen in der Final Rule zu erwirken. Der VDA wird weitere legislative Initiativen in diesem Bereich sowie eine mögliche Ausweitung auf weitere Produktgruppen aktiv begleiten.

Empfehlungen für die Bundesregierung und die EU-Kommission

Der VDA setzt sich in Berlin und Brüssel für ein proaktives Zugehen auf die US-Regierung ein, um einen groß angelegten Handelskonflikt zu vermeiden. Die Bundesregierung sowie die Europäische Union sollten geschlossen und selbstbewusst im Sinne ihrer Interessen agieren und den Schulterchluss mit der deutschen sowie europäischen Industrie suchen. Verhandlungen sind auf jeden Fall Konflikten vorzuziehen. Der Rückblick auf die erste Amtszeit von US-Präsident Trump zeigt, dass ein Verhandlungsansatz durchaus eine erfolgversprechende Option darstellen kann.

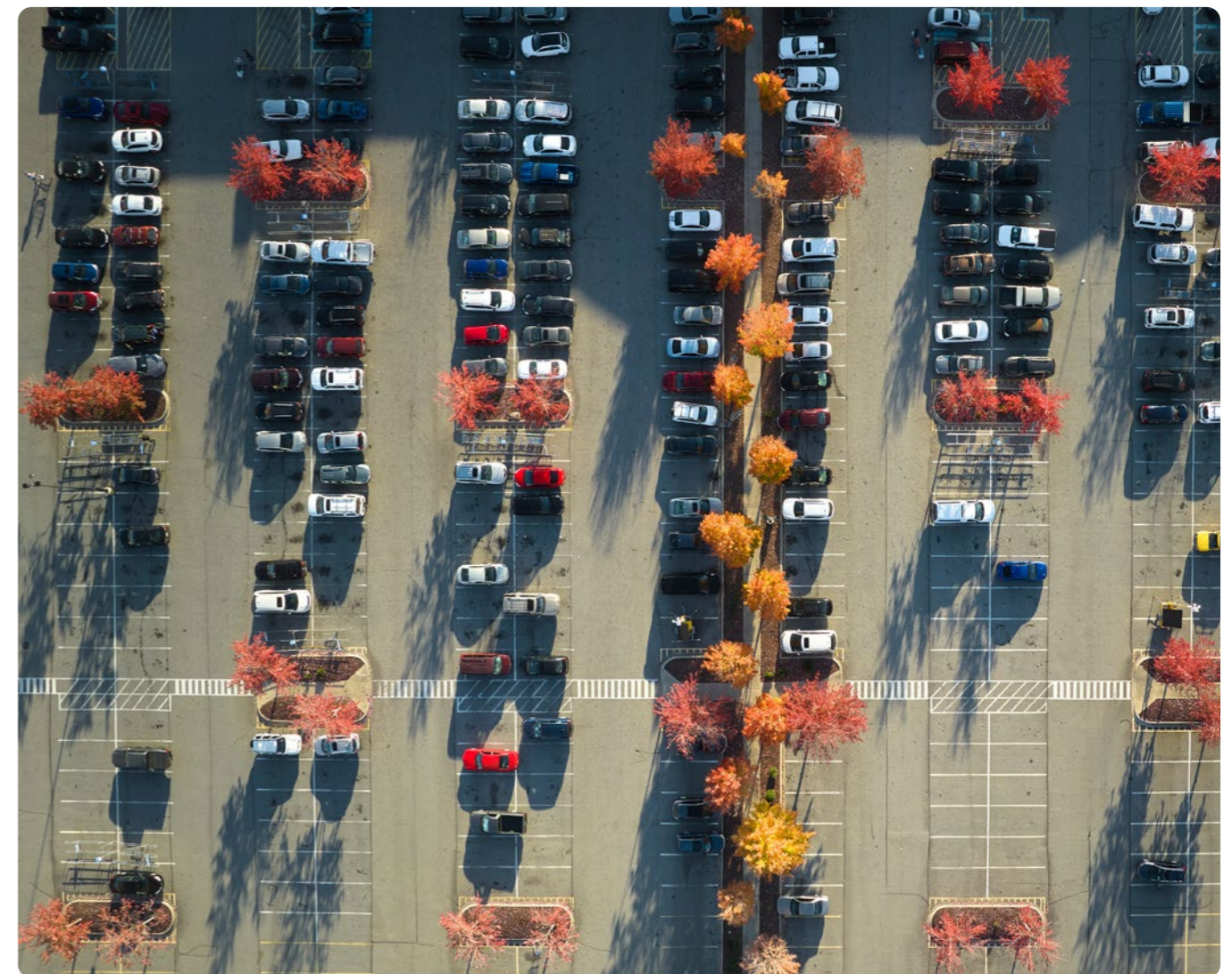
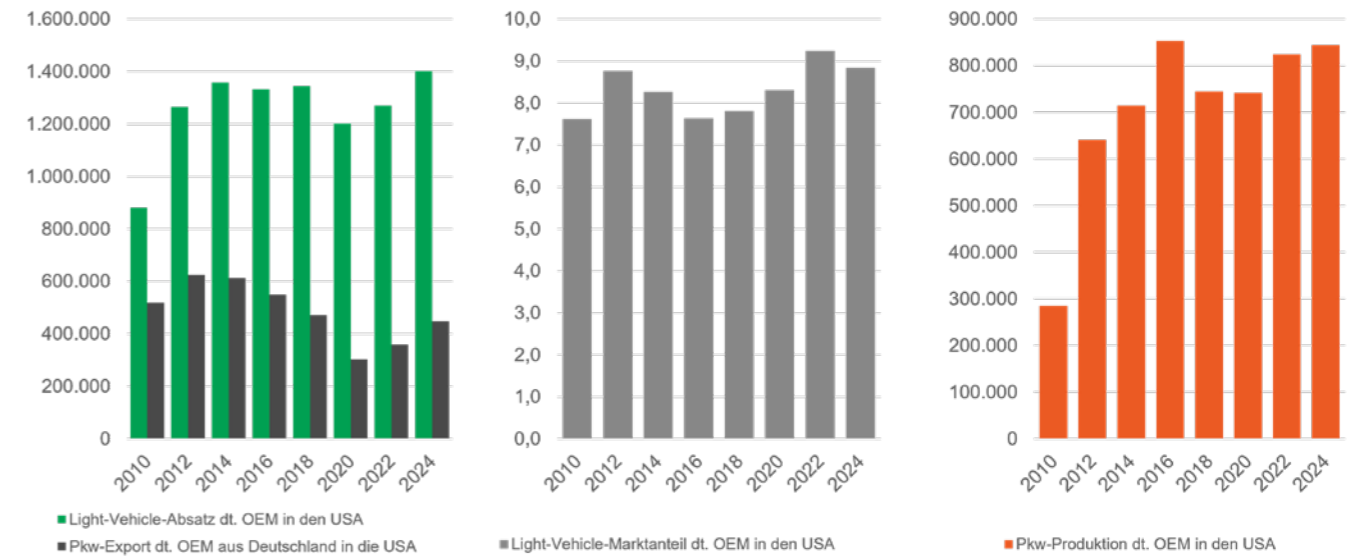
Ein bilaterales Abkommen, wie es zwischen der EU und den USA bereits in der ersten Amtsperiodenzeit von Präsident Trump angedacht war, könnte einen Abbau von Handelshemmnissen auf beiden Seiten ermöglichen und sowohl Zölle als auch regulatorische Kooperation umfassen und für beide Partner vorteilhaft sein.

Die in den vergangenen Jahren ausgebauten Handelschutzinstrumente der EU sollten jedoch nur als Ultima Ratio und unter engen Voraussetzungen genutzt werden, um Kollateralschäden für die deutsche und europäische Industrie zu vermeiden.

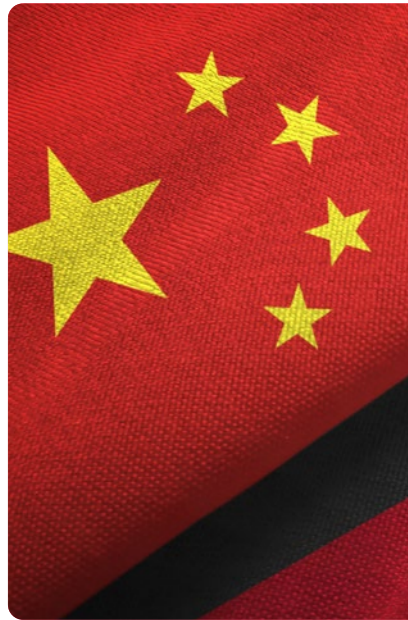
Deutsche Automobilindustrie sorgt in den USA für Wohlstand, Beschäftigung und Wertschöpfung

Deutsche Automobilhersteller haben ihre Produktion in den USA in den vergangenen Jahren deutlich hochgefahren und nach dem Rekordjahr 2023 auf hohem Niveau stabilisiert (2024: 844.000 Pkw). Rund jedes elfte in den USA gefertigte Light Vehicle trägt das Logo einer deutschen Konzernmarke. Die deutsche Automobilindustrie beschäftigt insgesamt rund 138.000 Menschen in den USA – davon über 90.000 bei deutschen Zulieferern. Deutsche Hersteller nehmen zudem eine führende Rolle beim Hochlauf der E-Produktion in den USA ein und haben bereits Milliardeninvestitionen in Produktionskapazitäten angekündigt.

Damit ist klar: Die Unternehmen der deutschen Automobilindustrie sind ein integraler Bestandteil der US-Wirtschaft und der lokalen Gemeinden, in denen ihre Mitarbeiter zu Hause sind. Sie sorgen in den USA für Wohlstand, Beschäftigung und Wertschöpfung.



China: Partner und Wettbewerber



Auch inmitten eines volatilen geopolitischen Umfeldes und zunehmender Differenzen im Handelsbereich zwischen der EU und China tritt der VDA für Stabilität in den Beziehungen zu China sowie eine umsichtige und kohärente Ausrichtung der Zusammenarbeit ein. Im Rahmen seiner zweiten Reise nach China als Bundeskanzler im April 2024 hat Olaf Scholz die Bedeutung Chinas als Handels- und Wirtschaftspartner unterstrichen. Der deutschen Automobilindustrie mit ihrem umfassenden Engagement in China kommt hier eine besonders wichtige Rolle zu. Für die deutsche Automobilindustrie ist China nicht nur ein wichtiger Absatz- und Bezugsmarkt, sondern auch ein zunehmend bedeutender Innovationsstandort. Die Einrichtung neuer bilateraler Kooperationsformate zum automatisierten und vernetzten Fahren sowie zum grenzüberschreitenden Datenverkehr zeigt, dass Deutschland und China auch in Zeiten wachsenden Wettbewerbs auf Kooperation setzen.

EU-Zölle auf E-Pkw chinesischer Produktion gefährden europäische Wettbewerbsfähigkeit

Dialog statt Abschottung: Unter dieser Maßgabe hat der VDA die Antisubventionsuntersuchung der EU-Kommission gegen E-Pkw chinesischer Produktion begleitet. Die Ende Oktober 2024 erlassenen EU-Ausgleichszölle jedoch sind weder im Interesse der europäischen noch der deutschen Automobilindustrie. Tatsächlich sind in China tätige deutsche Automobilhersteller bzw. deren Joint Ventures überproportional von den Ausgleichszöllen betroffen. Nicht zu vernachlässigen sind darüber hinaus negative Auswirkungen der Ausgleichszölle auf den Hochlauf der Elektromobilität in Europa – und damit auf die Klimaziele im Verkehrssektor – sowie erhöhte Preise für Verbraucher, die einen E-Pkw erwerben möchten.



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

Im Frühjahr 2024 haben sich Deutschland und China auf eine Neuauflage der Absichtserklärung über den Dialog und die Zusammenarbeit im Bereich des automatisierten und vernetzten Fahrens geeinigt. Der VDA hat die Neuauflage der gemeinsamen Vereinbarung, die 2023 ausgelaufen war, aktiv begleitet. Die Arbeitsgruppen des Dialoges befassen sich unter anderem mit der Harmonisierung von Regulierungen und Normen zum automatisierten Fahren, Marktzugangsregeln und der Nutzung von Daten, die beim automatisierten Fahren anfallen. Von der Wiederauflage des Abkommens geht ein wichtiges Signal für die deutsche Automobilindustrie aus, die gemeinsam mit chinesischen Partnern Pionierarbeit bei der Entwicklung hin zum automatisierten und vernetzten Fahren leistet.

Auch beim grenzüberschreitenden Datenverkehr haben Deutschland und China im Juni 2024 eine Absichtserklärung für ein Dialogformat unterzeichnet. Zusammen mit den im März 2024 erlassenen Liberalisierungen durch die chinesische Cyberspace-Verwaltung („CAC“) hat die Absichtserklärung das Potenzial, für beide Seiten einen fairen und sicheren Datenaustausch zu ermöglichen. Dies ist insbesondere für in China tätige Automobilhersteller und Zulieferer, die regelmäßig große Datenmengen von Deutschland nach China und umgekehrt transferieren, von großer Relevanz.

Empfehlungen für die Bundesregierung und die EU-Kommission: Kooperation mit China wo möglich, Differenzen wo notwendig offen ansprechen

Auch die neue Bundesregierung ist aufgerufen, Differenzen mit China, wo nötig, offen anzusprechen und dort Kooperationen einzugehen, wo dies möglich ist. Dies ist insbesondere im Hinblick auf die deutsch-chinesischen Regierungskonsultationen, die 2025 turnusgemäß in Peking stattfinden sollen, geboten. Eine Intensivierung der bilateralen Kooperation ist insbesondere bei der klimapolitischen Koordinierung, der Zusammenarbeit im Bereich der Elektro- und Wasserstoffmobilität sowie der Standardisierung und Normung wünschenswert.

Die Diversifizierung der Rohstofflieferketten hingegen – eine Forderung der im Juli 2023 verabschiedeten China-Strategie der Bundesregierung – kann nur gelingen, wenn neue Quellen (bspw. in Afrika, Südamerika und der Pazifikregion) erschlossen werden. Um die Diversifizierungsbemühungen der Unternehmen bestmöglich zu unterstützen, muss die EU-Kommission den Abschluss neuer Handelsabkommen, etwa mit Indien, Thailand, Indonesien, Malaysia, Australien und den Philippinen forcieren bzw. die Abkommen mit dem Mercosur und Mexiko zügig finalisieren.

Die übergeordnete Priorität auf der Agenda der neuen Bundesregierung muss die Wettbewerbsfähigkeit des Industriestandorts Europa und Deutschland einnehmen. International wettbewerbsfähige Standortbedingungen sind die beste Versicherung gegen wachsenden Wettbewerb, fördern die Resilienz und sichern die globalen Einfluss- und Gestaltungsmöglichkeiten nicht nur Deutschlands, sondern auch Europas insgesamt. Die Debatte über China ist wichtig, darf aber nicht über die zentralen Aufgaben vor Ort hinwegtäuschen: Die Bundesregierung muss die Energiepreise senken, ein wettbewerbsfähiges Steuer- und Abgabensystem schaffen, den Fach- und Arbeitskräftemangel lindern, Bürokratie abbauen und die Digitalisierung konsequent vorantreiben.

Zehn Jahre VDA China: Aktivitäten und Angebote vor Ort

Im Jahr 2025 jährt sich die Aufnahme diplomatischer Beziehungen zwischen der EU und China zum 50. Mal. Auch im VDA gab es 2024 ein Jubiläum: So hat der VDA auch im vergangenen Jahr die Aktivitäten seiner Mitglieder in China begleitet und unterstützt. Das VDA China-Team ist seit nunmehr zehn Jahren in Peking Auge, Ohr und Stimme der deutschen Automobilindustrie in China. Das Team vor Ort organisiert in enger Abstimmung mit dem Kollegium in Berlin den zweimal jährlich stattfindenden VDA CEO Zulieferer Round Table China, das wichtigste Branchentreffen deutscher Zuliefererunternehmen in China. Gleichzeitig hat der VDA im Rahmen einer umfassenden Webinarreihe seine Mitglieder, insbesondere kleine und mittelständische Zulieferer, über Chancen und Herausforderungen des chinesischen Marktes informiert. Auf der Hersteller- und Zuliefermesse Auto Shanghai 2025 hat der VDA erneut einen deutschen Gemeinschaftsstand initiiert und unterstützt damit gezielt den deutschen Mittelstand vor Ort.

USA: Transatlantische Partnerschaft und ihre Herausforderungen



Die enge Bindung Deutschlands und der EU zu den USA ist elementarer und unabdingbarer Bestandteil der hiesigen Außen-, Sicherheits- und Wirtschaftspolitik. Dies wird auch mit Blick auf die Automobilindustrie deutlich: Im Jahr 2024 waren die USA, der zweitgrößte Automobilmarkt der Welt, der wichtigste Handelspartner Deutschlands im gesamten automobilen Handel. Der Ausbau und die Vertiefung der transatlantischen Partnerschaft müssen höchste Priorität haben. Es bedarf einer selbstbewussten und europäisch abgestimmten strategischen Zusammenarbeit mit den USA. Dies gilt umso mehr, da die bilateralen Herausforderungen gleichzeitig zunehmen: Zunehmend protektionistische Bestrebungen, Forderungen nach lokaler Produktion sowie verschiedene gegen einzelne Länder gerichtete Maßnahmen setzen Lieferketten unter Druck. Die fortschreitende technologische Fragmentierung führt ferner dazu, dass Entwicklungsausgaben steigen und sich Innovationen verlangsamen.

VDA setzt sich für freien und fairen Handel zwischen der EU und den USA ein

Der VDA setzt sich grundsätzlich für freien, fairen und für alle Seiten vorteilhaften Handel ein. Die internationale Arbeitsteilung und der dazugehörige Handel sind kein Nullsummenspiel, sondern bringen Vorteile und Chancen für alle Beteiligten. In diesem Sinne setzt sich der VDA für den Abbau von Zöllen und nichttarifärer Handelshemmnisse ein. Der VDA hat sowohl die EU-Kommission als auch die Trump-Administration zur Besonnenheit aufgerufen, um die Gefahr eines Handelskonfliktes zu minimieren. Gleiches gilt für die Vertragspartner des US-MCA-Abkommens (United States-Mexico-Canada Agreement). Zusätzliche Zölle hätten erhebliche Auswirkungen auf die globalen Liefer- und Produktionsnetzwerke der Automobilindustrie – ebenso höhere Kosten für die Verbraucherinnen und Verbraucher sowie einen Verlust von Wachstum, Wohlstand und Arbeitsplätzen auf beiden Seiten des Atlantiks.

Der VDA unterstützt eine Fortführung des institutionalisierten transatlantischen Dialogs, wie er sich bislang etwa im Rahmen des EU-US Trade and Technology Council (TTC) bewährt hat. Auch unter der neuen US-Administration braucht es eines derartigen, über den TTC hinaus weiterentwickelten Dialogforums. Es sollte als Plattform genutzt werden, gemeinsame Interessen zwischen den USA und der EU auszuloten und eine positive Agenda voranzutreiben.

US-Vorgehen gegen Technik aus bestimmten Ländern beim vernetzten Fahren

Die Biden-Administration hat im Jahr 2024 eine Regulierung initiiert, bestimmte Komponenten, die für das vernetzte und automatisierte Fahren benötigt und unter Beteiligung der Volksrepublik China sowie Russlands hergestellt werden, auf dem amerikanischen Markt zu verbieten. Der VDA hat im Rahmen der Konsultationen Stellung bezogen und konnte dazu beitragen, engere Definitionen, klarere Anforderungen und spezifischere Übergangsregelungen in der Final Rule zu erwirken. Der VDA wird weitere legislative Initiativen in diesem Bereich sowie eine mögliche Ausweitung auf weitere Produktgruppen aktiv begleiten.

Handel statt Konfrontation: Warum ein neuer transatlantischer Dialog jetzt entscheidend ist

Der VDA regt in Berlin und Brüssel ein proaktives Zugehen auf die US-Regierung an, um Handelskonflikte bestmöglich zu vermeiden. Die Bundesregierung und die Europäische Union sollten geschlossen und selbstbewusst im Sinne ihrer Interessen agieren und den Schulterschluss mit der deutschen sowie europäischen Industrie suchen. Verhandlungen sind auf jeden Fall Konflikten vorzuziehen. Der Rückblick auf die erste Amtszeit von US-Präsident Trump zeigt, dass ein Verhandlungsansatz durchaus eine erfolversprechende Option darstellen kann.

Ein bilaterales Abkommen, wie es zwischen der EU und den USA bereits in der ersten Amtszeit von Präsident Trump angedacht war, könnte einen Abbau von Handelshemmnissen auf beiden Seiten ermöglichen und sowohl Zölle als idealerweise auch regulatorische Kooperationen umfassen und für beide Partner vorteilhaft sein.

Die in den vergangenen Jahren ausgebauten Handelschutzinstrumente der EU sollten jedoch nur als Ultima Ratio und unter engen Voraussetzungen genutzt werden, um Kollateralschäden für die deutsche und europäische Industrie zu vermeiden.



Deutsche Automobilindustrie sorgt in den USA für Wohlstand, Beschäftigung und Wertschöpfung

Deutsche Automobilhersteller haben ihre Produktion in den USA in den vergangenen Jahren deutlich hochgefahren und nach dem Rekordjahr 2023 auf hohem Niveau stabilisiert (2024: 844.000 Pkw). Rund jedes elfte in den USA gefertigte Light Vehicle trägt das Logo einer deutschen Konzernmarke. Die deutsche Automobilindustrie beschäftigt insgesamt rund 138.000 Menschen in den USA – davon über 90.000 bei deutschen Zulieferern. Deutsche Hersteller nehmen zudem eine führende Rolle beim Hochlauf der E-Produktion in den USA ein und haben bereits weitere Milliardeninvestitionen in Produktionskapazitäten angekündigt.

Damit ist klar: Die Unternehmen der deutschen Automobilindustrie sind ein integraler Bestandteil der US-Wirtschaft und der lokalen Gemeinden, in denen ihre Mitarbeiter zu Hause sind. Sie sorgen in den USA für Wohlstand, Beschäftigung und Wertschöpfung.

So gelingt klimaneutrale Mobilität – Erfolgsgeschichte für Wirtschaft, Klima und Menschen



Die deutsche Automobilindustrie steht zu den Pariser Klimazielen und einem EU-weit klimaneutralen Straßenverkehr bis spätestens 2050. Die deutschen Zulieferer und Hersteller investieren weltweit von 2025 bis 2029 insgesamt rund 320 Milliarden Euro in die Forschung und Entwicklung. Hinzu kommen im selben Zeitraum etwa 220 Milliarden Euro, die in Sachinvestitionen, vor allem den Aufbau neuer Fabriken sowie in den Umbau von Werken und deren Ausstattung fließen.



Deutschland ist der weltweit zweitgrößte Produktionsstandort für elektrische Pkw. Im vergangenen Jahr gab es einen Produktionsrekord bei E-Pkw. Rund jedes dritte in Deutschland gefertigte Auto war elektrisch. In diesem Jahr werden es voraussichtlich schon über 40 Prozent sein. Dank einer Modelloffensive der Hersteller erleichtert ein rasch wachsendes Angebot elektrischer Fahrzeuge den Umstieg: Aus 130 elektrischen Fahrzeugmodellen deutscher Konzernmarken können Verbraucherinnen und Verbraucher weltweit wählen. Technologisch sind die Fahrzeuge mittlerweile sehr ausgereift, bei Ladeleistung, Reichweite, Effizienz und Haltbarkeit führend. In Zukunft werden Elektroautos als mobile Energiespeicher sogar dazu beitragen, kurzfristige Schwankungen im Stromnetz auszugleichen und mehr erneuerbare Energien zu integrieren: Das sogenannte bidirektionale Laden steht vor der Markteinführung. Zugleich wurden die Produktionskapazitäten für einen stark beschleunigten Hochlauf ausgebaut.



Auch im Bereich der Nutzfahrzeuge sind klimafreundliche Antriebe serienreif: E-Lkw, die mit einer Batterieladung 500 Kilometer zurücklegen können und damit langstreckentauglich sind, werden ausgeliefert und von Spediteuren im Einsatz erprobt. Elektrische Stadtbusse bewähren sich bereits seit einigen Jahren im Alltagseinsatz. In den nächsten Jahren werden elektrische Nutzfahrzeuge sukzessive um brennstoffzellenelektrische Lkw ergänzt, sodass für alle Anwendungsfälle des Straßengüterverkehrs klimaneutrale Alternativen zur Verfügung stehen.

Die E-Mobilität ist und bleibt die zentrale Technologie für das Erreichen der Klimaziele.

Die deutsche Automobilindustrie ist und bleibt mit ihren Produkten auf den internationalen Märkten wettbewerbsfähig. Das Angebot an E-Fahrzeugen deckt mittlerweile sämtliche Kundenanforderungen und Fahrzeugkategorien einschließlich leichter und schwerer Nutzfahrzeuge ab. In welchen Märkten die E-Fahrzeuge abgesetzt und wo sie gebaut werden, hängt jedoch von den jeweiligen Rahmen- und Standortbedingungen ab. Vor allem in zwei Bereichen hat Deutschland Nachholbedarf: Zum einen steht und fällt der Erfolg der E-Mobilität mit dem Ausbau der Ladeinfrastruktur. Die Menschen brauchen die Gewissheit, überall und zu jeder Zeit unkompliziert laden zu können. Doch gerade hier bleibt einer Allensbach-Umfrage im Auftrag des VDA zufolge noch viel zu tun: Die Ladeinfrastruktur bleibt das größte Kaufhemmnis, das Verbraucherinnen und Verbraucher vom Umstieg auf ein Elektrofahrzeug abhält. Zum anderen muss die E-Mobilität nach dem vorzeitigen Ende der Kaufprämie wieder an finanzieller Attraktivität gewinnen. Dafür sind vor allem wettbewerbsfähige Strompreise erforderlich. Bei den staatlichen Strompreisbestandteilen und insbesondere den Netzentgelten bleibt angesichts der im Ländervergleich weiterhin extrem hohen Ladepreise noch viel zu tun.

Mit dem Wegfall der Kaufprämie und dem schleppenden Ausbau der Lade- sowie der H₂-Tankinfrastruktur ging bei den Verbraucherinnen und Verbrauchern zudem ein empfindlicher Vertrauensverlust in die E-Mobilität einher. Der Hochlauf der E-Mobilität als der wesentliche Beitrag zum Erreichen der Klimaziele im Verkehrssektor bleibt deshalb bislang in allen Fahrzeugkategorien – bei Pkw ebenso wie bei leichten und bei schweren Nutzfahrzeugen – hinter den Erwartungen zurück: Im Jahr 2024 ist der Absatz von BEV in Deutschland um fast 30 Prozent zurückgegangen, auch im europäischen Wirtschaftsraum insgesamt liegt der Absatz im Jahr 2024 unter dem Vorjahresniveau.

Vertrauensverlust in die E-Mobilität erschwert Erreichen der CO₂-Ziele

Neben einem schwachen Marktumfeld und der rückläufigen Nachfrage in Europa sorgen eine extrem hohe Wettbewerbsintensität auf dem chinesischen Markt und die von der EU-Kommission verhängten Zölle für europäische Unternehmen für eine Zusatzbelastung, die unmittelbar Finanzmittel aus den Unternehmen abzieht, die für die Marktaktivitäten in Europa fehlen. Hinzu kommen handelspolitische Herausforderungen, die ebenfalls für zusätzliche finanzielle Belastungen der Unternehmen sorgen.

Mit Blick auf die CO₂-Flottenziele kommt das zentrale Problem hinzu, dass die ambitionierten klimapolitischen Zielvorgaben nicht mit hinreichenden politischen Maßnahmen zur Unterstützung der Transformation unterlegt und somit derzeit nicht zu erreichen sind: Dazu zählt insbesondere ein EU-weit flächendeckender Ausbau der Lade- und H₂-Tankinfrastruktur, aber auch weitere zentrale Faktoren, wie eine Reduzierung der Ladestrompreise u. a. durch mehr Wettbewerb und die Senkung von Steuern und Abgaben, sowie die robuste Versorgung mit Rohstoffen und Vorprodukten inkl. entsprechender Abkommen und Partnerschaften.



Das Erreichen der CO₂-Ziele erfordert bessere Rahmenbedingungen und neue Flexibilitäten

Die CO₂-Flottenregulierung ist bislang nicht mit hinreichenden politischen Maßnahmen unterlegt und so nicht zu erfüllen. Damit Verbraucherinnen und Verbraucher so schnell wie möglich auf klimaneutrale Antriebe umsteigen können und auch wollen, wird eine schnelle Verbesserung der Rahmenbedingungen entscheidend sein. Gleichzeitig sind kurzfristige Maßnahmen erforderlich, um weiteren Schaden von der europäischen Automobilindustrie abzuwenden: Angesichts der akuten Herausforderungen sowie der mangelhaften Rahmenbedingungen müssen zusätzliche drohende Belastungen für die Automobilindustrie abgewendet werden. Etwaige Strafzahlungen würden zu einem Abfließen von – für weitere Investitionen dringend benötigten – Finanzmitteln führen und müssen daher unbedingt vermieden werden.

Vor dem Hintergrund der globalen Krise und der aktuell schleppenden E-Auto-Nachfrage sollten die Reviews für Pkw und Nutzfahrzeuge, mit Ausnahme von Anhängern, wo die Ergebnisse der Monitoringdaten abgewartet werden müssen, auf das Jahr 2025 vorgezogen und der Fortschritt regelmäßig politisch überprüft werden. Nur auf dieser Grundlage kann gewährleistet werden, dass die dringend notwendigen Anpassungen der Rahmenbedingungen erfolgen, ohne die ein Erreichen der Zielwerte nicht möglich ist.

Um in der aktuellen Krise zusätzliche Belastungen für die Industrie abzuwenden und die Investitionsmöglichkeiten der Unternehmen nicht weiter einzuschränken, muss die EU-Kommission somit kurzfristig tätig werden und ein klares Signal setzen, die bestehende Regulierung um notwendige Flexibilisierungspotenziale zu ergänzen. Dringender Handlungsbedarf herrscht vor dem Hintergrund der aktuellen Nachfragesituation mit Blick auf die neue Stufe der CO₂-Flottenziele im Jahr 2025. Konkret notwendig ist die Implementierung eines Phase-In der Grenzwerte, das sich bereits im Zuge der letztmaligen Verschärfung der Flottenregulierung 2020 bewährt hat. Dadurch würde den Herstellern ein machbarer Einstieg in ihre verschärften Flottenziele ermöglicht.



Technologieoffenheit als Voraussetzung für klimaneutrale Mobilität

Im Sinne der Technologieoffenheit sind zudem weitere Anpassungen der Regulierung notwendig. Konkret geht es dabei vor allem um eine stärkere Berücksichtigung der Rolle von Plug-in-Hybriden über 2035 hinaus und eine Berücksichtigung der durchschnittlichen CO₂-Minderungswirkung erneuerbarer Kraftstoffe in der Flottenregulierung. Dies kann auch ein möglicher Mechanismus für die schweren Nutzfahrzeuge sein. Im Zusammenhang mit erneuerbaren Kraftstoffen muss die EU-Kommission außerdem anknüpfend an den Erwägungsgrund 11 einen technisch und am Markt umsetzbaren Rahmen für Pkw entwickeln, damit sogenannte Carbon-Neutral-Fuels-Fahrzeuge als CO₂-frei eingestuft werden können. Außerdem sollte der H₂-Motor auch für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge als Null-emissionsfahrzeug anerkannt werden.

Die E-Mobilität ist und bleibt die zentrale Technologie, um die CO₂-Ziele zu erreichen. Klar ist aber auch: Ohne eine ganzheitliche Herangehensweise sind die Klimaziele nicht zu erreichen. Dazu gehört, auch die Bestandsflotte stärker in den Fokus zu rücken, die auch im Jahr 2030 noch aus deutlich über 30 Millionen konventionell betriebenen Fahrzeugen bestehen wird. Der Hochlauf von strombasierten Kraftstoffen, den sogenannten E-Fuels, und fortschrittlichen Biokraftstoffen, die aus nachhaltigen Quellen hergestellt werden, muss daher endlich mit Nachdruck vorangetrieben werden.

Ohne Kreislaufwirtschaft keine klimaneutrale Mobilität

Mit der Etablierung alternativer Antriebstechnologien und erneuerbarer Kraftstoffe bleiben CO₂-Hotspots im Lebenszyklus der Fahrzeuge bestehen. Während des Betriebs fällt zwar kaum noch CO₂ an, wohl aber noch bei der Gewinnung der erforderlichen Rohstoffe, deren Weiterverarbeitung, der Logistik und in der Komponenten- und Fahrzeugproduktion. Deshalb müssen Strategien zur CO₂-Reduktion auch über die Nutzungsphase der Fahrzeuge hinausgehen. Diese ganzheitliche Betrachtung aller Wertschöpfungsstufen und ihrer Umweltauswirkungen spiegelt sich in den „Design for Sustainability“-Strategien der Automobilindustrie wider. Sie umfassen Konzepte für die Gewinnung von Rohstoffen, der Produktion, Reparaturen, Remanufacturing bis hin zum Recycling und finden in der Debatte zur Weiterentwicklung der Kreislaufwirtschaft ihre Fortsetzung. Klar ist daher: Ohne eine Kreislaufwirtschaft werden wir das Ziel Klimaneutralität nicht erreichen.

Fahrzeuge ressourcenschonend herstellen, lange nutzen, reparieren, recyceln, wiederverwenden - die Prinzipien der Kreislaufwirtschaft sind in der Automobilindustrie fest verankert. Die Automobilindustrie ist stets bestrebt, diese Prinzipien der Kreislaufwirtschaft weiter zu stärken, beispielsweise indem der Einsatz von Sekundärmaterialien wie Kunststoffzyklen weiter erhöht und somit weniger Neumaterialien aus fossilen Quellen verwendet werden.

Kreislaufwirtschaft und Wirtschaftlichkeit müssen dabei zwingend zusammengedacht werden. Für eine wachsende Kreislaufwirtschaft bedarf es Rahmenbedingungen, die selbsttragende Geschäftsmodelle, Innovation und Offenheit fördern. So muss beispielsweise der Verwertungsnachweis gestärkt und digitalisiert werden, kleine- und mittelständische Demontagebetriebe müssen bei der Transformation zur Elektromobilität unterstützt und der Einsatz moderner Recyclingtechnologien wie das chemische Recycling oder fortschrittliche Post-Schredder-Technologien gefördert werden. Geeignete Instrumente sind erleichterte Genehmigungsverfahren sowie die Erhöhung von Gebühren für Deponierung und Verbrennung.

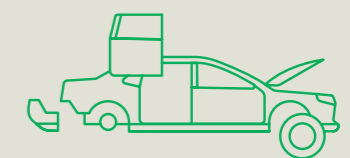
Und schließlich müssen marktwirtschaftliche Steuerungsinstrumente und entsprechende Preissignale den Wechsel zu klimafreundlichen Technologien und Energieträgern unterstützen. Mit einem einheitlichen CO₂-Preissignal werden alle Akteure in der Lieferkette – vom Rohstoff über den Kraftstoff bis hin zum Recycling – gleichermaßen in die Erreichung der Klimaziele eingebunden. Und nur mit einem solchen Emissionshandel lassen sich CO₂-Emissionen dort einsparen, wo dies am kostengünstigsten möglich ist. Und nur ein sektorübergreifender Emissionshandel mit CO₂-Deckel ist langfristig in der Lage, die Erreichung der klimapolitischen Ziele sicherzustellen.



1/3 besteht aus Sekundärrohstoffen



Lebensdauer von über 20 Jahren



85 % werden recycelt

Elektromobilität – Wie kann der Hochlauf jetzt gelingen? Herausforderungen und Maßnahmen

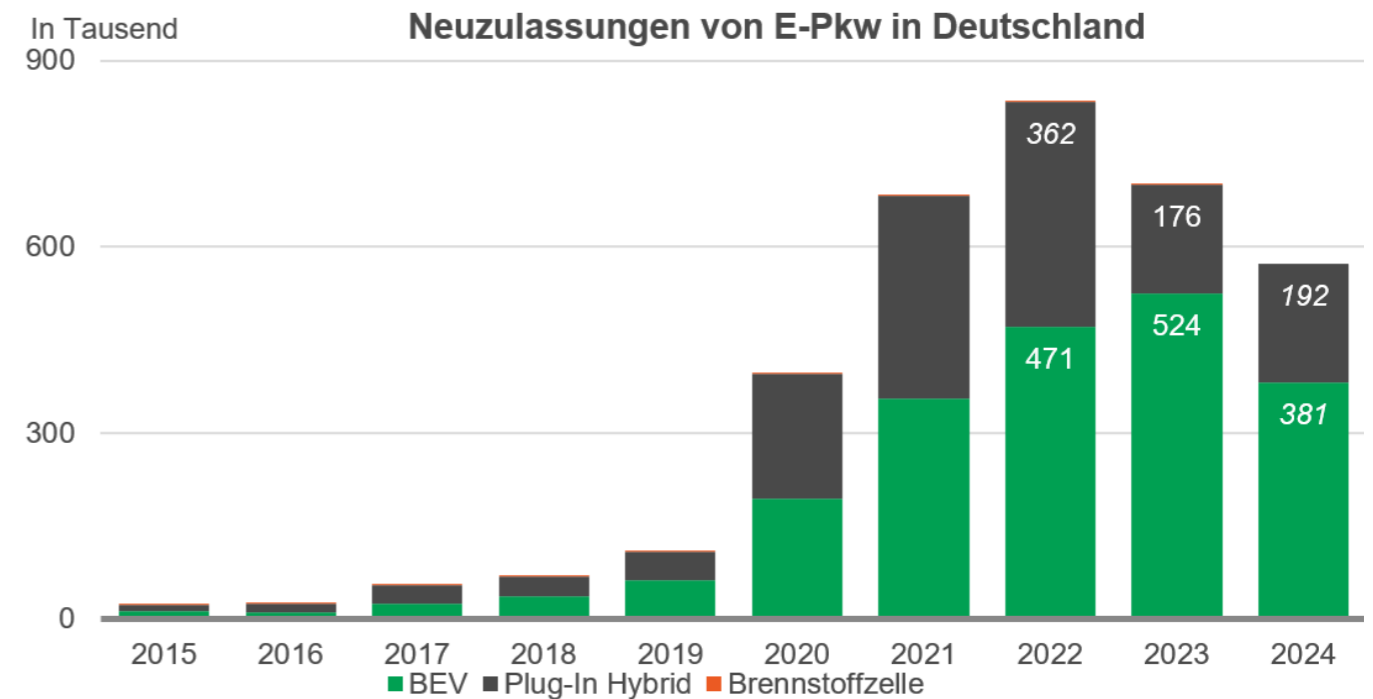


Die deutsche Automobilindustrie hat derzeit weltweit 140 Elektromodelle im Angebot und behauptet eine starke Position auf dem heimischen Markt: Sieben von zehn Elektroauto-Käufern in Deutschland wählen ein Modell eines deutschen Herstellers. In den kommenden Jahren wird zudem eine wachsende Modellvielfalt erwartet, die sämtliche Fahrzeugsegmente – einschließlich der Kleinwagen – abdeckt.

Hochlauf 2024 durch gestrichene Förderung ausgebremst

Die Neuzulassungen von rein elektrisch angetriebenen Pkw (BEV) sind 2024 gegenüber 2023 um 27 Prozent auf 380.609 eingebrochen. Ein wesentlicher Grund dafür ist das abrupte Auslaufen der Förderung. Plug-in-Hybridfahrzeuge (PHEV) hingegen verzeichneten im gleichen Zeitraum ein Wachstum von 9 Prozent, sodass die Zahl der zugelassenen Fahrzeuge im Jahr 2024 auf 191.905 anstieg.

Am 1. Januar 2025 lag der Bestand bei geschätzt 2,625 Millionen Elektro-Pkw, davon entfielen etwa 1,627 Millionen auf rein elektrisch angetriebene Pkw. Damit waren etwa 5,3 Prozent des gesamten Pkw-Bestands elektrisch angetrieben, wobei 3,3 Prozentpunkte auf reine BEV entfielen.



Handlungsbedarf beim Ladeinfrastrukturausbau in Deutschland bleibt weiterhin groß

Die Lücke zwischen Angebot und Bedarf bei der öffentlichen Ladeinfrastruktur für Elektro-Pkw (E-Pkw) in Deutschland ist kleiner geworden. Es gibt jedoch weiterhin große Unterschiede zwischen den Gemeinden und der Handlungsbedarf beim Ladeinfrastrukturausbau in Deutschland bleibt insgesamt weiterhin groß.

Das zeigt das so genannte VDA-E-Ladenetz-Ranking: Zum Stichtag 01. Juli 2024 kommen im Durchschnitt 17 E-Pkw auf einen öffentlich zugänglichen Ladepunkt. Damit ist die seit Jahren klaffende Lücke zwischen Angebot und Bedarf bei der öffentlichen Ladeinfrastruktur für E-Pkw, die von 2020 bis 2022 sukzessive angewachsen war, erneut kleiner geworden: Beim letzten VDA-E-Ladenetzranking, Stand 01. Juli 2023, waren es noch 21 E-Pkw, die statistisch betrachtet auf einen öffentlichen Ladepunkt kamen, und am 01. Januar 2023 waren es 23 E-Pkw.

Für die Ladezeit spielt die Ladeleistung eine wichtige Rolle. An Schnellladepunkten können in der gleichen Zeit deutlich mehr E-Pkw geladen werden als an Normalladepunkten. Betrachtet man die Ladeleistung, die pro E-Pkw in Deutschland durchschnittlich zur

Verfügung steht, um den Ausbau der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur abzubilden, so zeigt die VDA-Auswertung, dass sich diese gesteigert hat: Standen im Juli 2023 statistisch gesehen pro E-Auto in Deutschland 1,7 kW zur Verfügung, so sind es genau ein Jahr später 2,1 kW. Hintergrund dieser Entwicklung ist, dass verstärkt Schnellladepunkte mit hoher Ladeleistung hinzugebaut wurden.

Gutes Drittel aller Gemeinden ohne öffentlichen Ladepunkt

Zwar spielt die Ladeleistung eine wichtige Rolle, doch für Verbraucherinnen und Verbraucher ist vor allem die Verfügbarkeit des Ladeangebots vor Ort entscheidend, da sie den Alltag maßgeblich beeinflusst. Die VDA-Auswertung zeigt jedoch: In gut einem Drittel (35 Prozent) aller 10.752 Gemeinden gibt es immer noch keinen einzigen öffentlichen Ladepunkt. Knapp drei Viertel aller Gemeinden (73 Prozent) haben noch keinen öffentlichen Schnellladepunkt installiert. Dass der Ausbau forciert wurde, schlägt sich aber auch hier nieder: Beim letzten VDA-E-Ladenetzranking (Stand 01. Juli 2023) gab es in fast jeder zweiten Gemeinde in Deutschland keinen öffentlichen Ladepunkt und in acht von zehn Gemeinden keinen öffentlichen Schnellladepunkt.

Ohne schnelleres Tempo droht Ladeinfrastruktur zum Engpass der Elektromobilität zu werden

Am 01. Dezember 2024 waren bei der Bundesnetzagentur (BNetzA) in Deutschland 154.037 Ladepunkte (davon 33.419 Schnellladepunkte mit einer Leistung von über 22 kW und davon wiederum 22.624 High Performance Ladepunkte mit über 149 kW) gemeldet. Bei einem Bestand von 2,6 Mio. E-Pkw am 01.12. kommen nun 59 Ladepunkte auf 1.000 E-Autos (oder 17 E-Autos auf einen LP). Der gleitende Zwölfmonatsschnitt sinkt auf 750 LP pro Woche.

Der Hochlauf der Elektromobilität gelingt nur mit einem deutlich beschleunigten Ausbau der Ladeinfrastruktur. Aktuell liegt die Ausbaugeschwindigkeit weit hinter dem notwendigen Tempo zurück. Bleibt das Tempo unverändert, werden im Jahr 2030 lediglich rund 400.000 Ladepunkte verfügbar sein – viel zu wenig, um den steigenden Anforderungen gerecht zu werden. Die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur (NLL) geht in ihrer aktuellen Studie "Ladeinfrastruktur nach 2025/2030: Szenarien für den Markthochlauf" von einem Bedarf zwischen 380.000 und 680.000 LP 2030 aus. Das Ausbaumonitoring der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur gleicht den öffentlichen Ladenetzausbau in allen 400 Landkreisen (Einwohner, Fläche, Bestand und Leistung) mit den Bedarfen in 2025, 2030 und 2035 ab.



Öffentliches Laden muss günstiger und einfacher werden – Vier Maßnahmen für faire Ladepreise

Die Preise beim öffentlichen Laden von Elektrofahrzeugen liegen deutlich über den Kosten für das Laden im privaten Bereich. Um unter allen Umständen verhältnismäßig günstig öffentlich laden zu können, benötigt man heute mehrere Ladeverträge, was die Komplexität erhöht.

Besonders betroffen sind Endkunden ohne private Lademöglichkeit, die vollständig auf die öffentliche Ladeinfrastruktur angewiesen sind. Die hohen Preise und die komplexe Tarifstruktur erschweren den Umstieg auf die Elektromobilität und bremsen deren Marktdurchdringung.

Um die Ladepreise an öffentlichen Ladesäulen zu senken, sind vier zentrale Maßnahmen erforderlich:

- 1. Senkung der Stromnebenkosten**, einschließlich Netzentgelte, Steuern, Abgaben und Umlagen.
- 2. Konkretisierung der EU-Vorgabe AFIR**, insbesondere hinsichtlich der Preisangemessenheit und Vermeidung von Preisdiskriminierung.
- 3. Eindämmung unnötiger Stand- und Blockiergebühren**, um überhöhte Zusatzkosten für Nutzer zu vermeiden.
- 4. Förderung des Wettbewerbs** durch die Umsetzung der EU-Vorgabe EPBD sowie die Einführung einer Transparenzstelle für Ladepreise – analog zur Regulierung der Kraftstoffpreise an Tankstellen. Diese Maßnahmen würden dazu beitragen, die Attraktivität der Elektromobilität zu steigern und die öffentliche Ladeinfrastruktur nutzerfreundlicher sowie kosteneffizienter zu gestalten.

Flächendeckende, öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für Nutzfahrzeuge

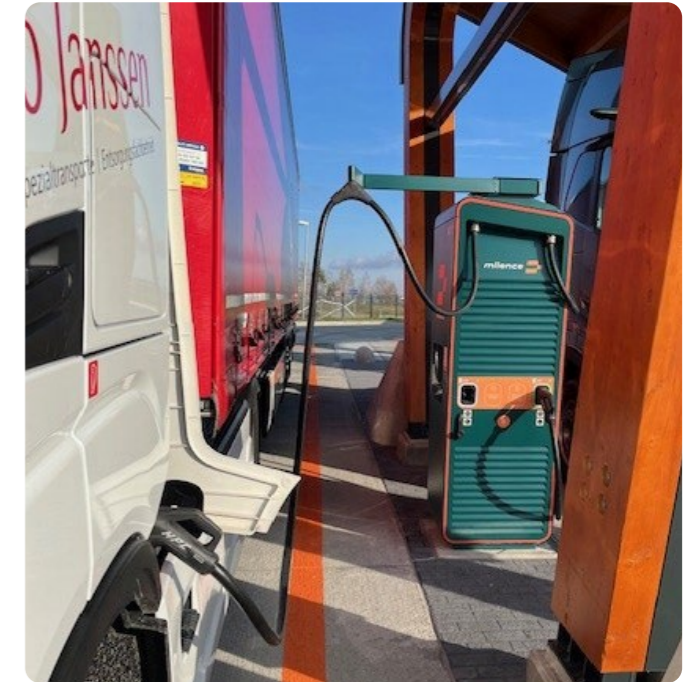
Rund 30 Prozent der CO₂-Emissionen auf Europas Straßen entfallen auf den Schwerlastverkehr – ein deutlicher Hinweis darauf, welche zentrale Rolle Nutzfahrzeuge bei der Erreichung der Klimaziele im Straßenverkehr spielen. Der erfolgreiche Markthochlauf von E-Lkw und E-Bussen erfordert den gezielten Ausbau einer Ladeinfrastruktur, die ihren spezifischen Anforderungen gerecht wird. Während die Hersteller bereits entsprechende Modelle produzieren, müssen nun die notwendigen Rahmenbedingungen geschaffen werden. Besonders im Fernverkehr fehlt bislang jedoch eine flächendeckende, öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für Nutzfahrzeuge – eine zentrale Herausforderung für die Elektromobilität im Schwerlastbereich. Das Lkw-Ladeinfrastruktur-Monitoring der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur verzeichnet zum 29. Januar.2025 insgesamt 230 Ladepunkte an 54 Standorten.

Mit der Ausschreibung des Lkw-Ladenetzes zur Schnellladeinfrastruktur an 130 unbewirtschafteten Rastanlagen wurde 2024 eine wichtige Maßnahme aus dem Masterplan Ladeinfrastruktur II der Bundesregierung begonnen. Der Durchführung muss nun höchste Priorität beigemessen werden.

Das darin regulierte Infrastrukturentgelt sowie das sogenannte Durchleitungsmodell (der Endkunde bringt einen eigenen Stromvertrag an die Ladesäule mit) beim Lkw-Laden können helfen, das Investitionsrisiko für den Ladepunktbetreiber zu reduzieren, Transparenz bei den Strompreisen zu schaffen und überhöhte Strompreise zu vermeiden. Das schafft Planungssicherheit für die Nutzer vor allem aus der Logistikbranche und stützt den Hochlauf der Elektromobilität konkret.

Klar ist: Die Herausforderungen bei den Netzanschlüssen sind im Bereich der schweren Nutzfahrzeuge besonders groß. Umso wichtiger ist der vorausschauende Ausbau der Stromnetze sowie die Beantragung der Netzanschlüsse. Zudem ist der bedarfsgerechte Ausbau eines Netzes an Wasserstofftankstellen samt zugehöriger Infrastruktur essenziell. Hier besteht dringender Handlungsbedarf für Politik, Bundesnetzagentur und Energiewirtschaft.

Fest steht: Die Automobilindustrie trägt bereits heute und auch in Zukunft maßgeblich zum Erfolg der Elektromobilität bei. Mit gezielten Investitionen und innovativen Lösungen treibt sie die Entwicklung entschlossen voran. Auch beim Aufbau der Ladeinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge und Reisebusse engagieren sich die Unternehmen schon jetzt.



Der Hochlauf der Elektromobilität ist ein komplexes Vorhaben, das sowohl Chancen als auch Herausforderungen mit sich bringt

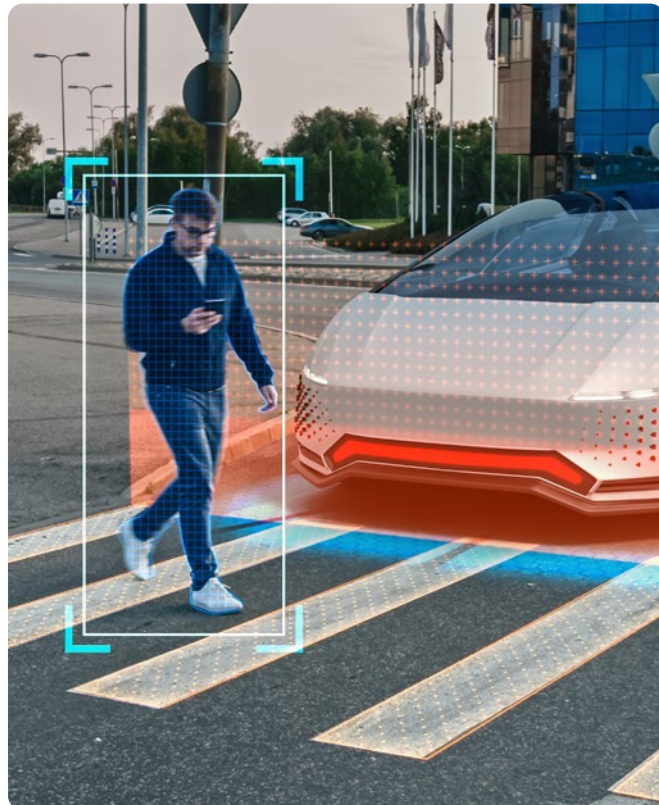
Beim weiteren Ausbau der Ladeinfrastruktur in Deutschland müssen alle relevanten Stakeholder ihrer Verantwortung gerecht werden. Dazu zählen Tankstellenbetreiber, die Wohnungswirtschaft, Parkraumunternehmen, der Handel, die Ladepunktbetreiber – insbesondere die Energiewirtschaft – sowie die Automobilindustrie.

Klar ist: Die Automobilindustrie trägt mit Innovationen und hohen Investitionen entschlossen zum Erfolg der Elektromobilität bei – heute und in Zukunft. Die Unternehmen engagieren sich bereits in vielen Projekten, darunter Ionity und Milence, die den Aufbau von Ladeinfrastruktur für Pkw- bzw. Nutzfahrzeugen vorantreiben, und bringen damit auch den Auf- und Ausbau der Ladeinfrastruktur kontinuierlich voran.

Digitale Innovation und Technologien im Fahrzeug

Autonomes und vernetztes Fahren sowie Künstliche Intelligenz im Fokus – Wie die deutsche Automobilindustrie Zukunftstechnologien vorantreibt

Die Automobilindustrie befindet sich in einem tiefgreifenden Wandel, der maßgeblich von digitalen Innovationen und neuen Technologien vorangetrieben wird. Im Mittelpunkt dieser Entwicklung stehen Künstliche Intelligenz (KI) sowie das automatisierte und vernetzte Fahren. Beide Technologien bilden das Fundament für die Mobilitätslösungen der Zukunft. Die deutsche Automobilindustrie nimmt hierbei eine führende Rolle ein und trägt entscheidend dazu bei, Mobilität sicherer, effizienter, nachhaltiger und zukunftsfähig zu gestalten. Insbesondere automatisierte Fahrzeuge werden dabei eine wichtige Rolle spielen und maßgeblich zur Umsetzung moderner Verkehrs- und Mobilitätskonzepte beitragen.



Automatisiertes und vernetztes Fahren: Schlüsseltechnologie für die Mobilität von morgen

Autonomes und vernetztes Fahren (AVF) ist ein wesentlicher Treiber der technologischen Weiterentwicklung in der Automobilindustrie und nimmt eine enorme strategische Bedeutung ein. Qualifizierte Arbeitsplätze, eine hohe Wertschöpfung, großes Innovationspotenzial sowie die Sicherung der internationalen Wettbewerbs- und Anschlussfähigkeit machen AVF zu einem entscheidenden Baustein für die Zukunft der Mobilität.

Die Investitionen in Forschung und Entwicklung sind hier enorm, die Technologiepfade vielseitig, Wettbewerber aus den USA und China drängen massiv auf die Automobilmärkte – und nicht zuletzt verändert sich das gesellschaftliche und politische Umfeld rasant. Das sind anspruchsvolle Rahmenbedingungen für eine Branche, die sich mitten in der Transformation befindet und den Industriestandort Deutschland wie kaum eine andere geprägt hat.

Um in diesem dynamischen Umfeld weiterhin erfolgreich zu bestehen und die technologische Führungsrolle zu behaupten, braucht es gezielte Kooperation, gebündelte Expertise und gemeinsame strategische Anstrengungen. Der VDA hat deshalb die Leitinitiative „Autonomes und vernetztes Fahren“ ins Leben gerufen. Die Initiative fördert die kooperative Entwicklung zwischen Herstellern, Zulieferern und Forschungseinrichtungen und unterstützt den Kompetenzaufbau in zentralen Schlüsseltechnologien. Innerhalb der VDA-Leitinitiative entwickeln die Industriepartner gemeinsam Positionen zu Forschungs- und Entwicklungsbedarfen. Die Politik kann diese abgestimmten Positionen nutzen, um Förderschwerpunkte gezielt auszurichten. Durch die enge Zusammenarbeit mit den relevanten Bundesministerien konnte die Initiative die nationale Förderpolitik für AVF stärken und die technologische Entwicklung programm- und projektübergreifend besser verzahnen.



Schon heute prägen Fahrerassistenzsysteme und teilautomatisierte Fahrfunktionen der Automatisierungsstufen Level 1 und 2 – zusammengefasst unter dem Begriff ADAS (Advanced Driver Assistance Systems) – den automobilen Alltag. Die nächsten Stufen, automatisiertes Fahren auf Level 3 und 4, stellen die Branche jedoch vor deutlich größere Herausforderungen, da die technische Komplexität exponentiell steigt. Bei der Weiterentwicklung dieser Systeme gilt es, die Betriebsumgebungen (Operational Design Domains, ODD) stetig zu erweitern: Dies umfasst unterschiedliche Tages- und Jahreszeiten, Wetterbedingungen, Umgebungen, Verkehrssituationen, Straßentypen sowie das sichere Fahren bei höheren Geschwindigkeiten. Dabei werden sämtliche Fahrzeugkategorien – Pkw, Lkw, Busse und Shuttles – in den Einsatzfeldern Individualverkehr, öffentlicher Personenverkehr und Logistik berücksichtigt. Ziel der Branche ist es, bis zum Jahr 2030 hochautomatisierte Fahrfunktionen (Level 3 und 4) in breitem Umfang serienreif anzubieten.

Erste wichtige Meilensteine sind bereits erreicht: Nachdem auf UN-Ebene die Grundlage für automatisierte Spurhaltesysteme geschaffen wurde, können diese seit 2021 in Deutschland und Europa zugelassen werden. Das erste Level-3-System kam bei einer maximalen Geschwindigkeit von 60 km/h auf Autobahnen, insbesondere in Stausituationen, zum Einsatz. Anfang 2023 wurde diese Regelung erweitert, sodass nun auch Geschwindigkeiten bis zu 130 km/h sowie automatisierte Fahrstreifenwechsel ermöglicht werden. Mercedes-Benz bietet seit 2022, BMW seit 2023 entsprechende Systeme in ihren Oberklassefahrzeugen sowohl in Europa als auch in den USA an. In den kommenden Jahren werden solche Level-3-Systeme und Fahrzeuge in deutlich erweiterten Betriebsumgebungen und bei noch höheren Geschwindigkeiten zum Einsatz kommen – ein weiterer Schritt hin zu vollständig vernetztem und hochautomatisiertem Fahren.



Künstliche Intelligenz spielt eine zentrale Rolle bei der Weiterentwicklung von Fahrerassistenzsystemen

In der Fahrzeug- und Zuliefererindustrie kommen KI-Anwendungen bereits entlang des gesamten Wertschöpfungsprozesses zum Einsatz: von Forschung und Entwicklung über Produktion und Vertrieb bis hin zur Fahrzeugnutzung und dem After-Sales-Bereich. Derzeit sind KI-Funktionen vor allem in bestehende Softwarelösungen integriert und dienen der Unterstützung sowie Optimierung etablierter Systeme und Prozesse.

Fahrerassistenzsysteme sowie autonome und automatisierte Fahrfunktionen entfalten erst durch den Einsatz von KI ihr volles Potenzial. So kombinieren Kamerasysteme im Fahrzeug Bildverarbeitungsalgorithmen mit KI-Methoden. Ebenso basieren Systeme zur Spracherkennung sowie zur kamerabasierten Müdigkeits- und Aufmerksamkeitsüberwachung auf Künstlicher Intelligenz. Zukünftig wird es auch möglich sein, Fahrzeuge per Gesichtserkennung zu öffnen und zu schließen. Auch in der Fahrzeugproduktion ist KI fest verankert. Sie unterstützt unter anderem die vorausschauende Wartung von Anlagen und Maschinen (Predictive Maintenance) sowie die Optimierung von Prüf- und Qualitätsprozessen. So kann KI beispielsweise anhand akustischer Anomalien erkennen, ob Getriebeteile nicht optimal zusammenpassen. In der Batteriefertigung hilft sie dabei, fehlerhafte Bauteile frühzeitig durch Mustererkennung zu identifizieren. Selbst bei der Entwicklung neuer Felgengestaltungen werden KI-basierte Verfahren genutzt, um gestalterische und technische Möglichkeiten zu erweitern.

Mit dem zunehmenden Einsatz von KI stellen sich für die Automobilbranche klassische Fragestellungen in neuer Form. Vor diesem Hintergrund haben sich im Rahmen der VDA-Leitinitiative Autonomes und vernetztes Fahren (VDA LI) Industrie, Forschung und weitere Partner in der sogenannten „KI Familie“ zusammengeschlossen, um gemeinsam die Grundlagen für den sicheren, vertrauenswürdigen und effizienten Einsatz von KI im autonomen Fahren zu schaffen.

Im Rahmen dieser Projekte wurde ein Credible Simulation Framework entwickelt, das als Grundlage für den belastbaren Einsatz von KI in der Entwicklung und Validierung von AVF (autonomen und vernetztem Fahren) dient. Darüber hinaus konnte eine umfassende Sicherheitsargumentation als zentraler Bestandteil für einen transparenten Sicherheitsnachweis etabliert werden. Den rechtlichen Anforderungen an die Nachweisführung wird durch die Entwicklung einer sicheren Verhaltensableitung Rechnung getragen.

Zudem wurden verschiedene Einsatzbereiche (Operational Design Domains, ODD) einschließlich relevanter und kritischer Szenarien analysiert. Die aus den Projekten hervorgegangenen Formate wie das Pegasus-6-Ebenen-Modell oder das Omega-Datenformat werden heute weltweit in der Entwicklung und Validierung automatisierter Fahrfunktionen genutzt.

Die europäische KI-Verordnung: Zeitplan und Übergangsfristen im Überblick



Die Europäische Union hat mit der KI-Verordnung (AI Act) einen weltweit ersten umfassenden Rechtsrahmen für den Einsatz von Künstlicher Intelligenz geschaffen. Diese Verordnung trat am 01. August 2024 in Kraft. Gemäß Artikel 113 der Verordnung gelten ihre Regelungen überwiegend ab dem 02. August 2026, wobei bestimmte Bestimmungen bereits früher Anwendung finden.

Übergangsfristen der KI-Verordnung

Ab 02. Februar 2025:

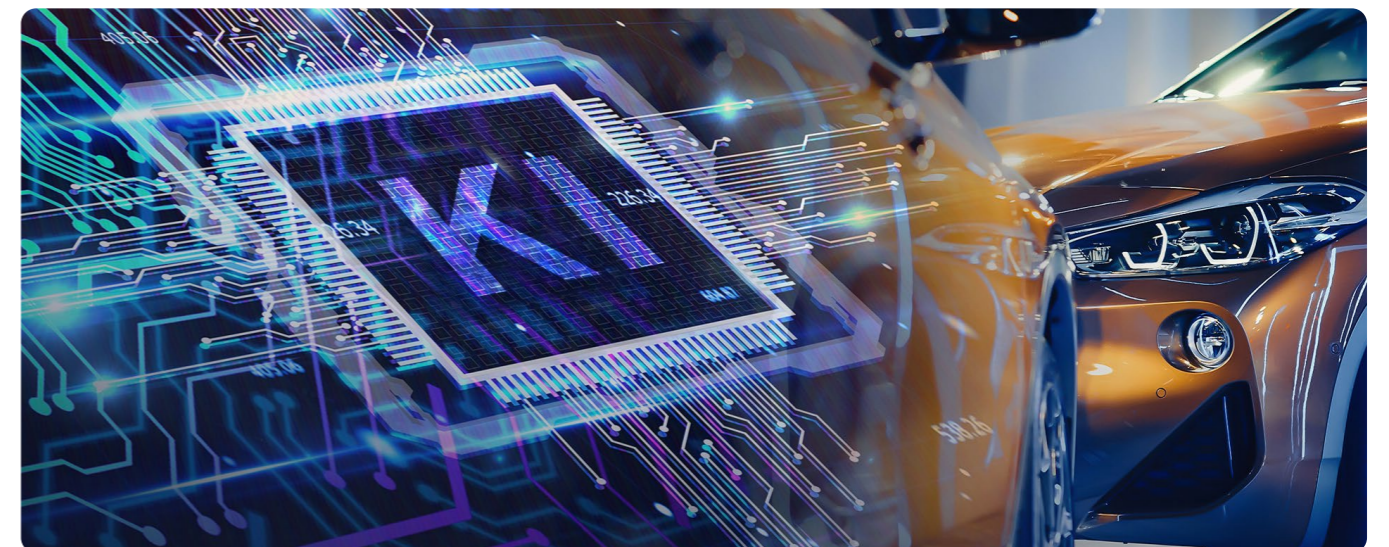
Inkrafttreten von Verboten bestimmter KI-Praktiken sowie Verpflichtungen zur Vermittlung von KI-Kompetenzen.

Ab 02. August 2025:

Geltung der Governance-Regeln und spezifischer Verpflichtungen für KI-Modelle mit allgemeinem Verwendungszweck.

Bis 02. August 2027:

Verlängerte Übergangsfrist für Vorschriften zu Hochrisiko-KI-Systemen, die in regulierte Produkte integriert sind.



Digitale Transformation meistern: Herausforderungen an Sicherheit und Vernetzung



Für den Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Automobilindustrie ist ein umfassendes Angebot datenbasierter Dienste, die auf fahrzeuggenerierten Informationen beruhen, von zentraler Bedeutung. Solche Angebote bieten Fahrzeugkunden innovative Funktionen und schaffen zugleich attraktive Geschäftsmöglichkeiten für Hersteller, Zulieferer und Serviceanbieter.

Nutzung von fahrzeuggenerierten Daten (In-car Data)

Die von vernetzten Fahrzeugen erzeugten Daten eröffnen ein breites Spektrum innovativer, kundenorientierter Dienstleistungen. Dazu zählen Anwendungen in den Bereichen Flottenmanagement, vorausschauende Wartung (Predictive Maintenance), Verkehrsflussoptimierung, personalisierte Versicherungstarife sowie individuelle Mobilitätslösungen.

Damit diese Dienste effizient und branchenweit angeboten werden können, sind einheitliche Schnittstellen für den Datenaustausch zwischen Fahrzeugherstellern, Zulieferern und Dritten unerlässlich. Der VDA unterstützt daher Initiativen, die eine interoperable und standardisierte Nutzung dieser Daten ermöglichen. Ziel ist es, Insellösungen zu vermeiden und stattdessen einen offenen, gleichzeitig aber sicheren Datenfluss zwischen allen Akteuren der Automobilbranche zu gewährleisten.

Darüber hinaus muss die Nutzung der Daten rechtskonform erfolgen, insbesondere unter Beachtung der DSGVO und weiterer Datenschutzvorgaben. Fahrzeugbesitzer und Nutzer sollen die Kontrolle darüber behalten, welche Daten erhoben, verarbeitet und weitergegeben werden. Gleichzeitig stehen Hersteller und Dienstleister vor der Aufgabe, Daten anonymisiert oder aggregiert zu verwenden, um Mehrwerte zu generieren, ohne die Privatsphäre der Nutzer zu gefährden.

Ein Beispiel für eine konkrete Lösung ist das VDA-ADAXO-Konzept auf Basis des Extended Vehicle („OEM Backend“). Es bietet einen fairen, diskriminierungsfreien und sicheren Zugang zu fahrzeuggenerierten Daten und steht im Einklang mit dem europäischen Data Act. So werden klare Rahmenbedingungen geschaffen, die Datennutzung, Wettbewerb und Verbraucherschutz gleichermaßen fördern.



Digitale und analoge Infrastruktur: Schlüssel zur Transformation und Sicherheit der Automobilbranche

Die digitale und analoge Infrastruktur ist entscheidend für die erfolgreiche Transformation der Automobilbranche. Der VDA unterstützt die Einführung von V2X-Technologien (Vehicle-to-Everything), um die Kommunikation zwischen Fahrzeugen, Infrastruktur (Ampeln, Verkehrsleitzentralen etc.) und anderen Verkehrsteilnehmern zu ermöglichen. Diese Technologie trägt dazu bei, den Verkehrsfluss zu optimieren, Verkehrsemissionen zu reduzieren und gleichzeitig die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Technisch liegt der Fokus hier auf einer Kombination aus Mobilfunk (C-V2X) und direkter Fahrzeugkommunikation (DSRC).

Die Middleware ist durch ihre reine Organisationsaufgabe nicht differenzierend für die Fahrzeughersteller. Ein vielversprechender Ansatz besteht darin, durch die Bündelung der Kräfte verschiedener Stakeholder in der Softwareentwicklung die Geschwindigkeit und Effizienz deutlich zu steigern. Die Idee ist, statt viele Softwarebestandteile mehrfach parallel zu entwickeln, einen Pool zu bilden, in dem verschiedene Kontributoren-Software einmal bereitgestellt wird, die dann von sogenannten Distributoren für den Einsatz in der Serienentwicklung verwendet wird. Das Prinzip heißt Open Source Software und wird im Consumer-Bereich bereits erfolgreich verwendet. Die Herausforderung im Automotive-Einsatz ist die Einhaltung von Sicherheitsstandards wie z. B. ISO26262. Dadurch gibt es deutlich strengere Anforderungen an die Entwicklung, die gewährleistet werden müssen.

Um diese Herausforderungen zu adressieren, hat der VDA am 14. März 2024 den AK SDV gegründet und bietet damit den Mitgliedern eine kartellrechtskonforme Plattform für die Zusammenarbeit. Zusammengesetzt aus einem schlagkräftigen Team aus OEMs und Tiers wurden in diesem Gremium konkrete Pläne entwickelt ein Open-Source-Software-Ecosystem mit Architektur, Toolketten und Prozessen für den automobilen Einsatz aufzubauen.

Die Eclipse Foundation, mit der der VDA eng zusammenarbeitet, hat in diesem Bereich bereits mit der operativen Entwicklung begonnen und im Jahr 2024 ersten Code erstellt. Ein sogenanntes „Minimum Viable Product“, das die grundsätzliche Funktionstüchtigkeit des Eco-Systems zeigen soll, existiert bereits. Der VDA greift diese Aktivitäten auf und treibt die Organisation weiterer wichtiger Aufgaben und notwendiger Rollen (Maintainer) voran. Teil davon ist auch die Zertifizierung der beschriebenen notwendigen Sicherheitsstandards. Dazu wurde im Rahmen des AK SDV in mehreren Workshops ein Zielbild erarbeitet. 2025 wird es darum gehen, die notwendige Gesamtorganisation ins Leben zu rufen und in einen stabilen Arbeitszustand zu bringen. Das gemeinsame Ziel ist der Start der Seriensoftwareentwicklung auf Basis von Open-Source-Software in 2026, die ab 2030 in Serie geht.

Cybersicherheit im vernetzten Fahrzeug: Standards, Updates und Schutzmaßnahmen im Fokus

Für die deutsche Automobilindustrie hat die Cybersicherheit ihrer Fahrzeuge und der zugehörigen Systeme höchste Priorität. Die Privatsphäre der Nutzer muss geschützt, Industriespionage und Sabotage verhindert und Fahrzeuginsassen sowie deren Umgebung vor potenziellen Gefahren durch Cyberangriffe auf vernetzte Fahrzeuge bewahrt werden. Die regulatorischen Anforderungen an die Cybersicherheit sind insbesondere angesichts der sich verschärfenden geopolitischen Lage deutlich gestiegen. Maßgebliche Rahmenwerke wie die UNECE R 155, der Cyber Resilience Act (CRA) sowie die Richtlinie zur Netzwerk- und Informationssicherheit (NIS-2) setzen hohe Standards. Gleichzeitig sollte der daraus entstehende bürokratische Aufwand, insbesondere für kleine und mittelständische Unternehmen (KMU), so gering wie möglich gehalten werden, um die Wettbewerbsfähigkeit der Branche zu sichern.

Hersteller sind verpflichtet, die Vorgaben der UNECE WP.29 sowie die Norm ISO/SAE 21434 umzusetzen. Beide Regelwerke definieren die technischen und organisatorischen Anforderungen für ein durchgängiges Cybersecurity-Managementsystem (CSMS), das alle Lebensphasen eines Fahrzeugs abdeckt – von der Entwicklung über die Produktion bis hin zum Betrieb.

Ein entscheidender Faktor für die Cybersicherheit moderner Fahrzeuge ist die Möglichkeit, Software-Updates „Over-the-Air“ (OTA) bereitzustellen. Diese Technologie erlaubt es Herstellern, Sicherheitslücken kurzfristig zu schließen, neue Funktionen einzuführen und Fehler zu beheben – ohne Werkstattaufenthalt. So trägt OTA nicht nur zur Erhöhung der Fahrzeugsicherheit bei, sondern reduziert auch Wartungskosten und verbessert die Kundenzufriedenheit.

Moderne Fahrzeugarchitekturen setzen zunehmend auf das Zero-Trust-Prinzip. Im Gegensatz zu traditionellen Sicherheitsmodellen wird dabei jede Kommunikationsanfrage innerhalb des Fahrzeugs unabhängig überprüft. So wird das Risiko minimiert, dass sich ein potenzieller Angriff innerhalb eines bereits kompromittierten Systems weiter ausbreiten kann.

Um Schwachstellen frühzeitig zu erkennen und zu beheben, kommen sowohl beauftragte als auch nicht beauftragte Sicherheitstester zum Einsatz. Diese leisten einen wesentlichen Beitrag zur Erhöhung der Cybersicherheit. Allerdings bedarf es hier einer Anpassung des strafrechtlichen Rahmens: Während böswillige Hackerangriffe weiterhin konsequent verfolgt und sanktioniert werden müssen, sollte es für ethische Sicherheitstester (sogenannte White-Hat-Hacker) keine rechtlichen Grauzonen geben, die ihre Arbeit erschweren oder kriminalisieren.

Als Grundlage von internationaler Entwicklung, Produktion, Vertrieb und Produktbeobachtung ist zudem die Cybersicherheit beim internationalen Datentransfer für die Automobilindustrie von hervorgehobener Bedeutung.

Um diesen Herausforderungen wirkungsvoll zu begegnen und die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobilindustrie zu sichern, sind klare politische Rahmenbedingungen und eine konsistente Regulierung erforderlich. Unsere Forderungen an die Kommission haben wir in unserem Positionspapier vom November 2024 deutlich adressiert:

Smarte Regulierung für smarte Fahrzeuge (PDF):

- Bei der Ausgestaltung von Registrierungs-, Zertifizierungs-, Berichts- und Meldepflichten sollte die Kommission Widersprüche und Überschneidungen zwischen den regulatorischen Anforderungen auflösen und eine harmonisierte Umsetzung in den Mitgliedstaaten fördern. Zudem braucht es Klarheit darüber, welche Regelungen für welche Herstellergruppen der Automobilindustrie gelten.
- Cyberangriffe erfolgen häufig durch sogenannte Innetäter, also Mitarbeitende der betroffenen Unternehmen. Um diese Risiken zu minimieren, sollte die Kommission rechtliche Grundlagen für Background-Checks sowie für eine verbindliche Autorisierung und Authentifizierung von Beschäftigten schaffen.

- Voraussetzung für die Cybersicherheit der Fahrzeuge sind regelmäßige und sichere Over-the-Air-Updates der Cybersecurity-Management-Systeme. Die Kommission sollte sich für weltweit harmonisierte Regelungen zur Sicherheit des hierfür erforderlichen internationalen Datennetzwerks einsetzen.
- Das US Department of Commerce hat am 26. September 2024 ein Gesetzesvorhaben veröffentlicht, das zum Schutz der nationalen Sicherheit den Einsatz von Software und Hardware aus China und Russland in vernetzten und automatisierten Fahrzeugen in den USA verbietet. Die Kommission sollte – entsprechend der Position des VDA – darauf hinwirken, die negativen Auswirkungen dieser Regulierung auf die europäische Automobilindustrie so gering wie möglich zu halten.

Damit die Automobilindustrie in einer zunehmend digitalen und vernetzten Welt erfolgreich bleibt, fordert der VDA bessere Rahmenbedingungen und gezielte Maßnahmen der EU-Kommission. Im Mittelpunkt steht eine effiziente und konsistente Regulierungslandschaft. Darüber hinaus sind folgende Rahmenbedingungen und Maßnahmen notwendig:

Software Defined Vehicle (SDV): Europäische Standards sind unerlässlich. Die zunehmende Komplexität der Software lässt sich nur durch ein offenes Software-Ökosystem mit Free and Open Source Software (FOSS) bewältigen. Die Kommission sollte beides aktiv fördern und bestehende regulatorische Hürden abbauen.

Fahrzeuggenerierte Daten: Datenbasierte Dienste bieten innovative Fahrzeugfunktionen und neue Geschäftsmöglichkeiten – und sind damit für die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobilindustrie essenziell. Die Kommission sollte durch Unterstützung des VDA-ADAXO-Konzepts dazu beitragen, die Funktions- und Cybersicherheit der Fahrzeuge sowie den Schutz der generierten Daten zu gewährleisten.

Cybersicherheit: Die UNECE R 155 und der EU Cyber Resilience Act (CRA) stellen neue, strengere Anforderungen an die Cybersicherheit von Fahrzeugen. Um diese Anforderungen effektiv und effizient umsetzen zu können, muss der erforderliche Aufwand reduziert werden, indem widersprüchliche Anforderungen und doppelte Berichtspflichten aufgelöst werden.

Automatisiertes und autonomes Fahren: Nach Schaffung des EU-Rechtsrahmens für Kleinserien ist dieser auf Großserien auszuweiten. Ein harmonisierter Genehmigungsprozess in den Mitgliedstaaten und eine zügige Anpassung des nationalen Straßenverkehrsrechts sind ebenso erforderlich wie Anreize für den lokalen Ausbau der Infrastruktur und eine positive, akzeptanzfördernde Kommunikation.

Künstliche Intelligenz (KI): Schon heute wird deutlich, wie maßgeblich KI die Mobilität in Zukunft entlang der gesamten automobilen Wertschöpfungskette beeinflussen wird. Die Kommission sollte durch strategische Förderung, die Schaffung eines europäischen KI-Ökosystems sowie durch einen rechtssicheren und innovationsfreundlichen gesetzlichen Rahmen die europäische Wettbewerbsfähigkeit unterstützen.

Internationaler Datentransfer: Ein reibungsloser Datenaustausch zwischen den internationalen Wirtschaftsräumen, speziell der EU und China sowie den USA, ist unerlässlich für innovative Fahrzeugtechnologien, datenbasierte Dienstleistungen oder globale Produktionsnetzwerke – und somit für die internationale Wettbewerbsfähigkeit und Innovationsfähigkeit der europäischen Automobilindustrie.

Software-definiertes Fahrzeug: Die Zukunft der E/E-Architektur und Cloud-Integration

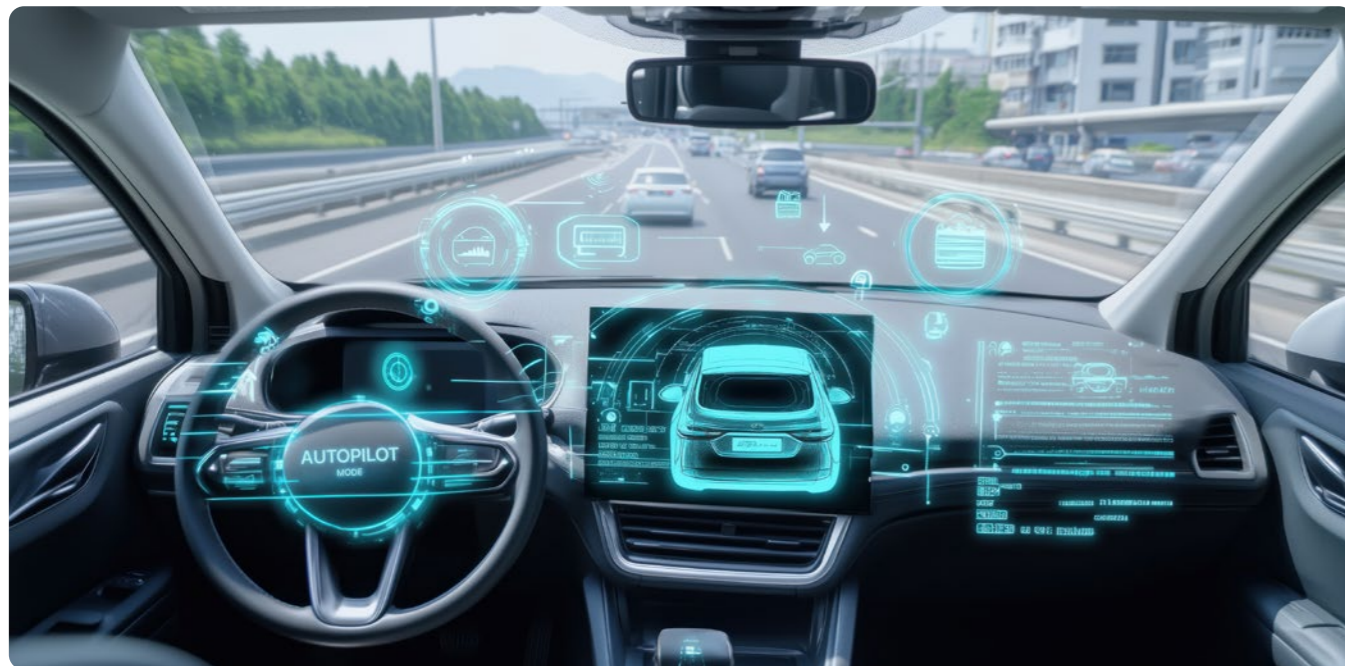
Die Softwareentwicklung in Fahrzeugen nimmt rasant an Geschwindigkeit zu. Immer mehr Funktionen werden in die Cloud verlagert oder nutzen dort verfügbare Ressourcen. Um die wachsende Anzahl neuer Anwendungen effizient zu steuern und auch nach der Produktion der Fahrzeuge Fehlerbehebungen, Sicherheitsupdates sowie die Integration neuer Funktionen zu ermöglichen, muss das Fahrzeug künftig aus einer softwarezentrierten Perspektive neu gedacht werden. Entscheidend ist dabei die „Organisation“ der Rechner und Software im und außerhalb des Fahrzeugs. Der Schlüssel liegt in der Optimierung der sogenannten E/E-Architektur durch eine logische Zentralisierung und eine gezielte räumliche Bündelung der Rechner im Fahrzeug.

Die Software im Fahrzeug verteilt sich auf mehrere Schichten. Kommend von der Hardware abstrahiert die erste Schicht die Software von der Hardware. Darüber liegt das Betriebssystem. Die sogenannte Middleware sorgt z. B. für die Kommunikation zwischen den verschiedenen Anwendungen und organisiert die Schnittstellen. Darüber liegen dann die Applikationen, die dann auch die Schnittstelle zum Verbraucher mit Ein- und Ausgaben darstellen, aufgeteilt nach den größten Domänen wie ADAS (Advanced Driver Assistance Systems), Antrieb und Infotainment.

Viele neue Player und Startups u. a. aus China sind durch die Transformation des Antriebs neu in den Automobilbau eingestiegen und konnten hier ohne Altlasten die Software neu aufbauen. Der Wettbewerbsdruck und die Geschwindigkeit sind u. a. dadurch deutlich gestiegen.

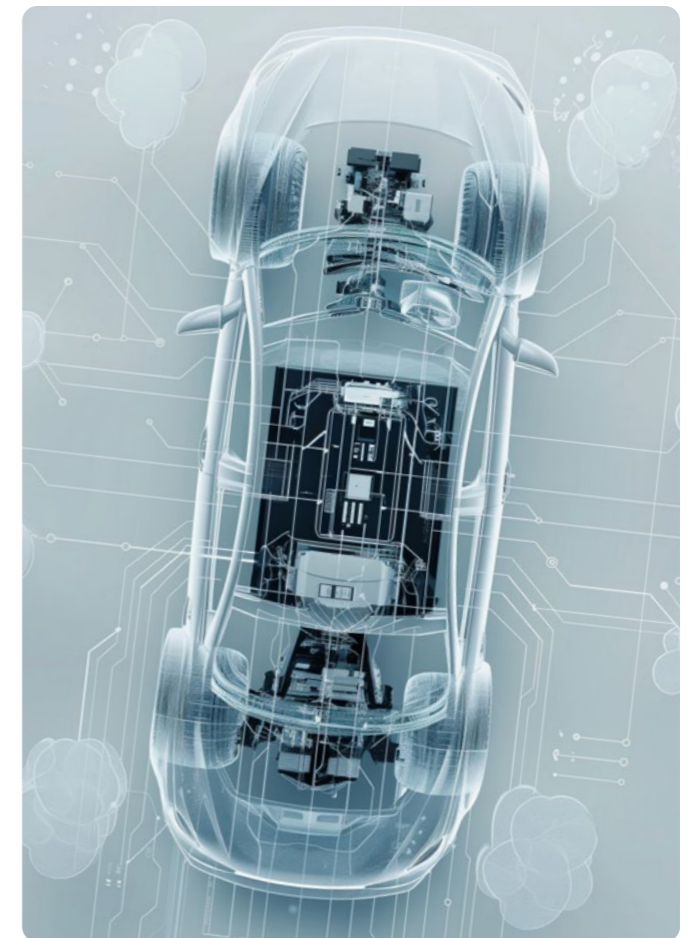
Die Middleware ist durch ihre reine Organisationsaufgabe nicht differenzierend für die Fahrzeughersteller. Ein vielversprechender Ansatz besteht darin, durch die Bündelung der Kräfte verschiedener Stakeholder in der Softwareentwicklung die Geschwindigkeit und Effizienz deutlich zu steigern. Die Idee ist, statt viele Softwarebestandteile mehrfach parallel zu entwickeln, einen Pool zu bilden, in dem verschiedenen Kontributoren-Software einmal bereitgestellt wird, die dann von sogenannten Distributoren für den Einsatz in der Serienentwicklung verwendet wird. Das Prinzip heißt Open-Source-Software und wird im Consumer-Bereich bereits erfolgreich verwendet.

Die Herausforderung im Automotive-Einsatz ist die Einhaltung von Safety- und Sicherheitsstandards wie z. B. ISO26262. Dadurch gibt es deutlich strengere Anforderungen an die Entwicklung, die gewährleistet werden müssen.



Um diese Herausforderungen zu adressieren, hat der VDA am 14. März 2024 den AK SDV gegründet und bietet damit den Mitgliedern eine kartellrechtskonforme Plattform für die Zusammenarbeit. Zusammengesetzt aus einem schlagkräftigen Team aus OEMs und Tiers wurden in diesem Gremium konkrete Pläne entwickelt ein Open-Source-Software-Ecosystem mit Architektur, Toolketten und Prozessen für den automobilen Einsatz aufzubauen.

Die Eclipse Foundation, mit der der VDA eng zusammenarbeitet, hat in diesem Bereich bereits mit der operativen Entwicklung begonnen und im Jahr 2024 ersten Code erstellt. Ein sogenanntes „Minimum Viable Product“, das die grundsätzliche Funktionstüchtigkeit des Eco-Systems zeigen soll, existiert bereits. Der VDA greift diese Aktivitäten auf und treibt die Organisation weiterer wichtiger Aufgaben und notwendiger Rollen (Maintainer) voran. Teil davon ist auch die Zertifizierung der beschriebenen notwendigen Sicherheitsstandards. Dazu wurde im Rahmen des AK SDV in mehreren Workshops ein Zielbild erarbeitet. 2025 wird es darum gehen, die notwendige Gesamtorganisation ins Leben zu rufen und in einen stabilen Arbeitszustand zu bringen. Das gemeinsame Ziel ist der Start der Seriensoftwareentwicklung auf Basis von Open-Source-Software in 2026, die ab 2030 in Serie gehen soll.



Verkehrsprognose 2040

Straße bleibt wichtigster Verkehrsträger

Die Verkehrsprognose 2040 für das Bundesverkehrsministerium zeigt in ihrem Basisszenario ganz klar: Die Straße bleibt auch in Zukunft der Verkehrsträger Nr. 1. Demnach soll der Lkw im Güterverkehr im Jahr 2040 rund 73,9 Prozent der gesamten Verkehrsleistung beisteuern. Auf den Pkw werden laut Prognose im Jahr 2040 68,6 Prozent der Personenkilometer entfallen. Hinzu kommt noch der öffentliche Straßenpersonenverkehr mit einem Anteil von 7,5 Prozent. Diese Zahlen unterstreichen die zentrale Rolle des Straßenverkehrs für die Mobilität in Deutschland.



Verkehrsträger im Zusammenspiel: Synergien für einen effizienten Warenverkehr

Genauso klar ist aber auch, dass sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr alle Verkehrsträger gleichermaßen gebraucht werden. So haben zum Beispiel im Güterverkehr die einzelnen Verkehrsträger systembedingte Vor- und Nachteile, so dass sie jeweils für bestimmte Transportaufgaben besonders geeignet sind. Der Lkw ist vor allem aufgrund seiner Flexibilität und Netzbildungsfähigkeit von zentraler Bedeutung. Zudem unterstützt er andere Verkehrsträger, wie etwa die Schiene, indem er beispielsweise den Vor- und Nachlauf im kombinierten Verkehr übernimmt. Eisenbahn und Binnenschiff überzeugen hingegen vor allem bei standardisierten Transporten mit hohem Volumen, großen Stückzahlen bzw. hohem Gewicht über große Distanzen.

Ein gutes Beispiel dafür ist der Transport fabrikneuer Pkw. Die deutsche Automobilindustrie nutzt hierfür in erheblichem Umfang die Schiene. So ergänzen sich die Verkehrsträger und gewährleisten gemeinsam einen effizienten Warenverkehr.

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

Zukünftig könnten auch autonome Transportsysteme bestehende ÖPNV-Technologien als Mobilitätslösung ergänzen. Entscheidend ist dabei, dass den Menschen die Freiheit bleibt, über ihre Mobilität selbst zu entscheiden. Sie wissen am besten, welches Verkehrsmittel für einen bestimmten Weg optimal ist. Oft ist es sogar eine Kombination von Verkehrsmitteln in intermodalen Transportketten – das heißt, in der nahtlosen Verbindung verschiedener Verkehrsträger –, die den besten Service bietet. Voraussetzung dafür ist, dass die Verkehrsmittel entsprechend gut verknüpft sind – sowohl physisch, etwa durch ausreichende P+R-Plätze oder Mobilitätshubs, als auch virtuell durch entsprechende Datenschnittstellen sowie durchgängige Informations-, Buchungs- und Bezahlssysteme.



Verkehr braucht Infrastruktur

Damit Verkehre reibungslos funktionieren, sind alle Verkehrsträger auf eine funktionsfähige Infrastruktur angewiesen. Lange wurde in Deutschland hierfür zu wenig investiert – der Nachholbedarf ist enorm. Die Studie „Transformationspfade für das Industrieland Deutschland“, die vom BDI gemeinsam mit der BCG erarbeitet wurde, schätzt den Bedarf an Mehrinvestitionen für Erhalt und Ausbau der Verkehrswege des Bundes bis 2030 auf über 100 Mrd. Euro. Allein 4.000 Brücken im Fernstraßennetz sind dringend sanierungsbedürftig.

Staus und zähfließender Verkehr führen zu vermeidbarem Mehrverbrauch und zu zusätzlichen Emissionen. Schadhafte Straßen bergen zudem Risiken für die Verkehrssicherheit.

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

Zu den zentralen verkehrspolitischen Aufgaben für die 21. Legislaturperiode gehört die Erarbeitung des Bundesverkehrs- und Mobilitätsplans 2040. Dabei gilt es, die Bedarfe der Verkehrsträger abzubilden und im Vergleich zur Vergangenheit gezielt Prioritäten zu setzen.

Auch der Resilienz von Infrastrukturen – also der Fähigkeit, Störungen, Naturkatastrophen, Unfälle oder andere unvorhergesehene Ereignisse zu überstehen und den Betrieb schnell wieder aufzunehmen – sollte künftig vermehrt Beachtung geschenkt werden. Zudem sollten Netze wie Verkehrswege, Strom und Telekommunikation stärker miteinander verknüpft werden. Im Rahmen des im Januar 2025 abgeschlossenen Infrastrukturdialogs des BMDV wurden ebenfalls entsprechende Empfehlungen erarbeitet.

Um Finanzmittel für die dringend nötigen Sanierungs- und Ausbaumaßnahmen im Fernstraßennetz zu sichern, sollte der Finanzierungskreislauf Straße wieder gestärkt werden. Eine Möglichkeit wäre, der Autobahn GmbH Mauteinnahmen als eigene Einnahmen direkt zuzuweisen, wie das heute bereits in analoger Weise mit den Trassenpreiseinnahmen im Schienennetz geschieht. Auch eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung mit der Autobahn GmbH könnte die Mittel für Erhaltungsinvestitionen über Jahre hinweg sichern – wie es im Schienennetz bereits praktiziert wird. Infrastrukturfonds könnten ebenfalls ein Modell darstellen, um Verkehrsinvestitionen langfristig abzusichern. Wichtig ist dabei, dass für jeden Verkehrsträger ein separater Fonds gebildet wird, der den spezifischen Rahmenbedingungen gerecht wird und Verteilungskämpfe zwischen den Verkehrsträgern verhindert.

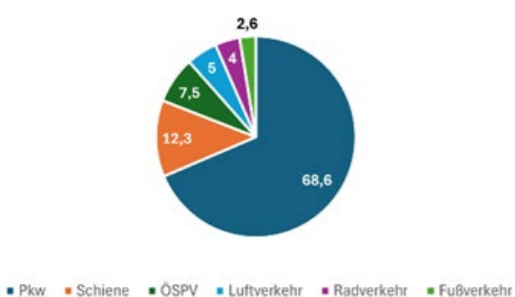
CO₂-Maut optimieren

Um die Transformation im Straßengüterverkehr zu erleichtern, sollten zudem Einnahmen aus dem CO₂-Zuschlag, der in der Lkw-Maut erhoben wird, gezielt für Maßnahmen zur Defossilisierung des Lkw-Verkehrs – beispielsweise für den Ausbau der Lade- und Wasserstoffinfrastruktur – eingesetzt werden. Darüber hinaus wäre es sinnvoll, die derzeitige Mautbefreiung für Null-Emissions-Lkw über 2025 hinaus zu verlängern. Da dies jedoch eine Änderung des europäischen Rechtsrahmens erfordert, sollte zumindest der künftige Mautabstand zwischen herkömmlichen Diesel-Lkw und Null-Emissions-Fahrzeugen über mehrere Jahre konstant bleiben, um Planungssicherheit für Investitionsentscheidungen zu gewährleisten.

Fahrverbote vermeiden

Um die neuen EU-Immissionsgrenzwerte für Luftschadstoffe zu erreichen, die ab 2030 gelten, sollte die Politik vor allem auf Innovation setzen. Die Elektrifizierung der Fahrzeugflotten als auch die Flottenerneuerung durch Euro 7-Fahrzeuge leisten wichtige Beiträge zur weiteren Verbesserung der Luftqualität. Zudem sollten die Potenziale der Digitalisierung für ein optimiertes Verkehrsmanagement genutzt werden. Fahrverbote, die einen erheblichen Eingriff in die Mobilität der Menschen sowie in den Wirtschaftsverkehr darstellen, sollten vermieden werden. Gegebenenfalls ließe sich für kritische Bereiche eine Fristverlängerung zur Einhaltung der Grenzwerte in Anspruch nehmen.

Anteile der Verkehrsträger am Personenverkehr 2040



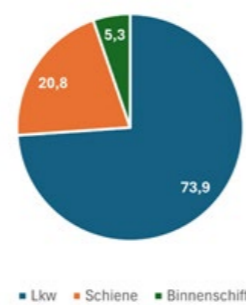
Ländliche Räume berücksichtigen

Verkehrspolitische Debatten setzen oft den Fokus auf die städtischen Ballungsräume. Dabei wird übersehen, dass im ländlichen Raum sowie bei den Verbindungen zwischen Stadt und Umland andere Rahmenbedingungen gelten als in den Innenstädten. Demnach bleibt das Auto in ländlichen Regionen auch weiterhin unverzichtbar.

Busse als Pfeiler des Linienverkehrs

Zentraler Bestandteil eines zukunftsfähigen Mobilitätssystems ist der öffentliche Personenverkehr. Dabei kommt dem Bus eine wesentliche Rolle zu. Mehr als 40 Prozent der ÖPNV-Beförderungen erfolgen mit dem Bus. Sein großer Vorteil liegt darin, dass er auch auf weniger frequentierten Strecken wirtschaftlich betrieben werden kann. Er ist daher oft das einzig relevante öffentliche Verkehrsmittel im ländlichen Raum. Auch in der Stadt bietet der Bus in der Regel das engmaschigste Versorgungsnetz. Im Personenfernverkehr bieten Fernbusse seit ihrer Einführung in Deutschland eine preiswerte Mobilitätsalternative. Die Transformation der Branche macht auch vor dem Stadt- und Reisebus nicht Halt; dabei muss Ladeinfrastruktur berücksichtigt werden.

Anteile der Verkehrsträger im Güterverkehr 2040



Plattform Urbane Mobilität

Städte und Automobilindustrie im Dialog

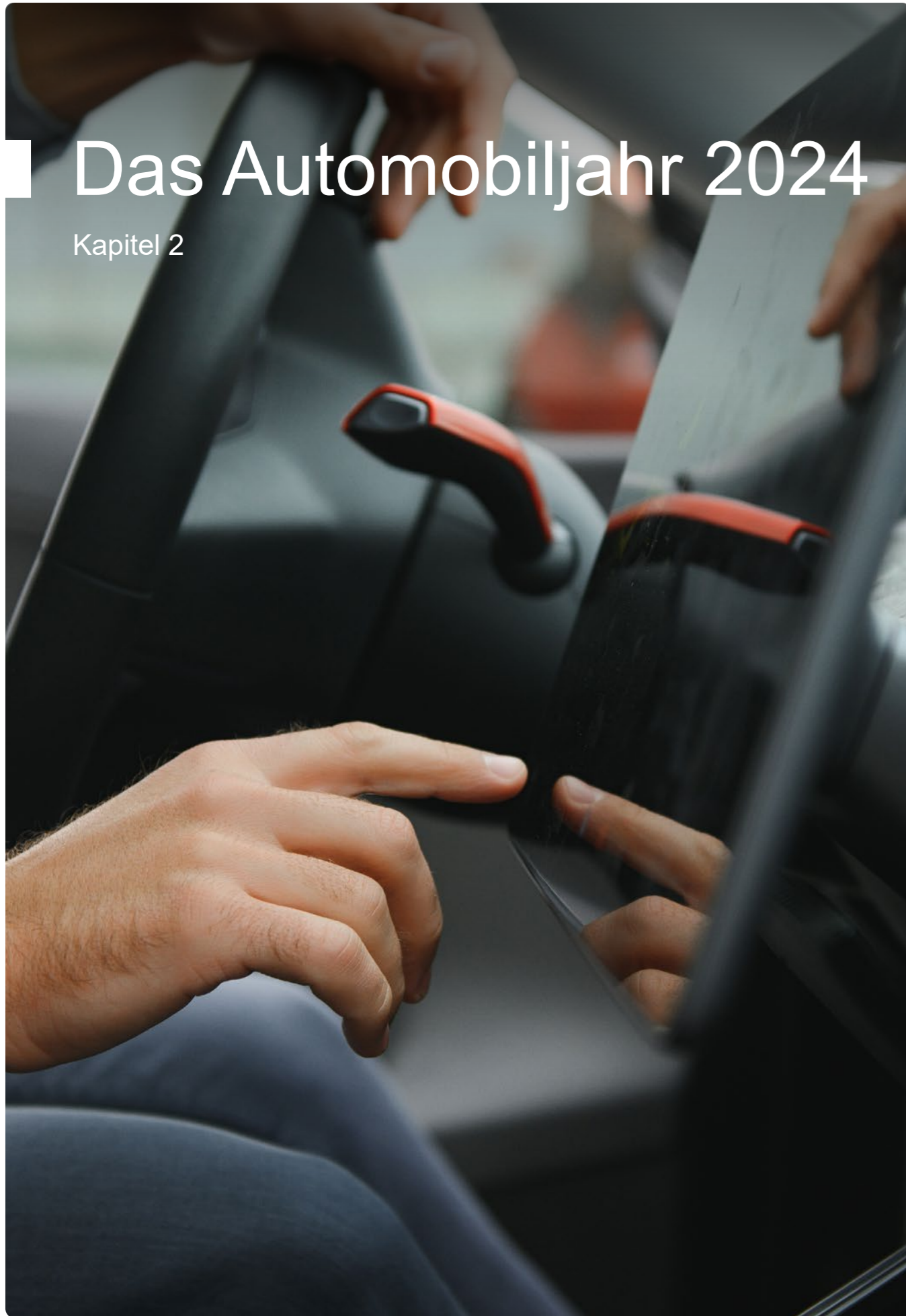
Die urbane Mobilität von morgen benötigt das Zusammenspiel aller Beteiligten. Daher hat der VDA die Plattform Urbane Mobilität (PUM) ins Leben gerufen, um den Dialog zwischen Städten und Automobilindustrie zu intensivieren.

Die Plattform Urbane Mobilität dient dem Austausch von Visionen und Leitbildern, der Identifizierung von Handlungsfeldern sowie dem Austausch von Best-Practice-Lösungen. Zudem ist sie auch Impulsgeber für die Verbesserung von Rahmenbedingungen.



Das Automobiljahr 2024

Kapitel 2



Auch im Jahr 2024 haben sich die Rahmenbedingungen für die Automobilindustrie nicht deutlich verbessert. Weiterhin fordern uns der russische Angriffskrieg gegen die Ukraine und die daraus folgenden wirtschaftlichen Konsequenzen heraus. Auch die Konflikte im Nahen Osten sorgen weiterhin für erhebliche Risiken. So sind etwa die Handelswege im Roten Meer in dieser Region nur eingeschränkt nutzbar.

Darüber hinaus hat der Druck auf den Standort Deutschland weiter zugenommen. Defizite bei der Wettbewerbsfähigkeit sind im vergangenen Jahr nochmals deutlich zu Tage getreten. Diese zeigen sich etwa neben den im internationalen Vergleich hohen Strom- und Energiepreisen vor allem auch in hohen bürokratischen Anforderungen für die Unternehmen in Deutschland. Die Quittung ist eine rückläufige Entwicklung der produzierten Waren und Dienstleistungen: Im Jahr 2024 ging die Wirtschaftsleistung zum zweiten Mal in Folge zurück, das Bruttoinlandsprodukt sank um 0,2 Prozent. Zwei Rezessionsjahre gab es zuletzt 2002/2003.

Blicken wir auf die Automobilmärkte: Die größten Absatzregionen konnten im Jahr 2024 Zuwächse in unterschiedlichem Ausmaß verzeichnen. In Europa und den USA legte das Neuwagengeschäft mit niedrigerer Rate zu. In China stieg der Absatz von Pkw merklich. Insgesamt hat sich die Dynamik auf den Märkten deutlich gewendet: Während die Vorjahre von hohen Auftragsbeständen getragen wurden, sind diese nun aufgebraucht, sodass nun eine träge Marktentwicklung zu Tage tritt.

Der Hochlauf der Elektromobilität hat 2024 sehr unterschiedliche Entwicklungen genommen. In Deutschland bremste das Ende des Umweltbonus zum Jahresausklang 2023 den Hochlauf deutlich aus. Der Elektro-Markt in den USA wuchs derweil mit einer deutlich geringeren Wachstumsrate als in den Vorjahren. Einzig der Leitmarkt in China war durch hohe Wachstumszahlen geprägt. Hier legten insbesondere auch Plug-In-Hybride und BEV mit Range Extender deutlich zu. Trotzdem ist Deutschland weiterhin der weltweit dritt-wichtigste Absatzmarkt für Elektro-Pkw hinter China und den USA.

Die Pkw-Produktion in Deutschland musste im Jahr 2024 einen leichten Rückgang verzeichnen. Dabei wurde die Produktion durch den hohen Anteil von Elektro-Pkw gestützt. Abgesehen von China war der Anteil der Elektromobilität an der Produktion in keinem anderen Land höher als in Deutschland. Im globalen Produktionsranking konnte Deutschland, nach Stückzahlen gerechnet, Platz 5 hinter China, den USA, Japan und Indien verteidigen.

Dabei ging die Transformation der Industrie weiter: Die Inlandsproduktion von Elektro-Pkw stieg 2024 um 7 Prozent. Damit war ein Drittel der in Deutschland produzierten Pkw mit einem Elektromotor ausgestattet.

Die wichtigste Exportdestination für Pkw aus deutscher Produktion waren im vergangenen Jahr erneut die USA. Dahinter folgte das Vereinigte Königreich, das lange Zeit an der Spitze der Exporttabelle stand, diese Position aber im Zuge des Brexits verloren hat. Auf dem dritten und vierten Platz folgten Frankreich und Italien. China, das im vergangenen Jahr noch auf Platz drei des Rankings stand, fiel auf Platz fünf zurück.

Die großen internationalen Märkte für schwere Nutzfahrzeuge konnten ihre Marktvolumen im Jahr 2024 gegenüber dem Vorjahr nicht halten. In Europa und den USA rutschten die Märkte etwas deutlicher ins Minus. Hier wirkten sich sehr unterschiedliche gesamtwirtschaftliche Herausforderungen unmittelbar auf den Nutzfahrzeugabsatz aus.



Deutschland

Pkw-Markt in Deutschland

Der deutsche Pkw-Markt ist 2024 um 1 Prozent geschrumpft und erreichte ein Marktvolumen von gut 2,8 Millionen Neuzulassungen. Damit blieb der Markt allerdings um 22 Prozent hinter dem Ergebnis des Jahres 2019 zurück, als in Deutschland 3,6 Mio. Pkw neu zugelassen wurden. Maßgeblich beeinflusst wurde der Jahresverlauf durch die schwache Nachfrage nach Elektro-Pkw. Hierbei wirkte sich das Auslaufen des Umweltbonus Ende Dezember 2023 aus. Während der Markt in der ersten Jahreshälfte noch mit einstelligen Raten wuchs (Q₁: +4 Prozent; Q₂: +6 Prozent), drehte die Marktdynamik in der zweiten Jahreshälfte deutlich ins Negative (Q₃: -13 Prozent; Q₄: -1 Prozent). Die schwache Entwicklung im dritten Quartal steht im Licht des Förderendes für gewerbliche Neuzulassungen zum September 2023. Dadurch gab es einen deutlichen Anstieg der Neuzulassungen im August 2023 – das daraus resultierende hohe Vergleichsniveau sorgte für ein umso stärkeres Minus im August 2024 (-28 Prozent). Zwar kam das vollständige Ende des Umweltbonus im Dezember 2023 kurzfristig, eine Förderreduktion war allerdings bereits angekündigt. Auch dies hatte zu einem leicht erhöhten BEV-Absatz zum Jahresende 2023 geführt, welches im vergangenen Jahr für eine schwächere Wachstumsdynamik im Jahresausklang sorgte.

Haltergruppen

Betrachtet man Neuzulassungen der einzelnen Haltergruppen zeigte sich 2024 eine ähnliche Entwicklung: Während private Halter 2 Prozent weniger Neufahrzeuge anmeldeten, schlossen die Neuzulassungen gewerblicher Halter mit einer roten Null (±0 Prozent). Die Neuzulassungen privater Halter waren im wiedervereinten Deutschland nur im Jahr 2021 niedriger. Unter den gewerblichen Haltern waren unterschiedliche Entwicklungen in den Untergruppen zu beobachten. Während der Kfz-Einzelhandel um 9 Prozent zulegen, stieg das Marktvolumen von Vermietern um 3 Prozent. Die Untergruppe der Firmenwagen hingegen ließ mit 5 Prozent Federn.

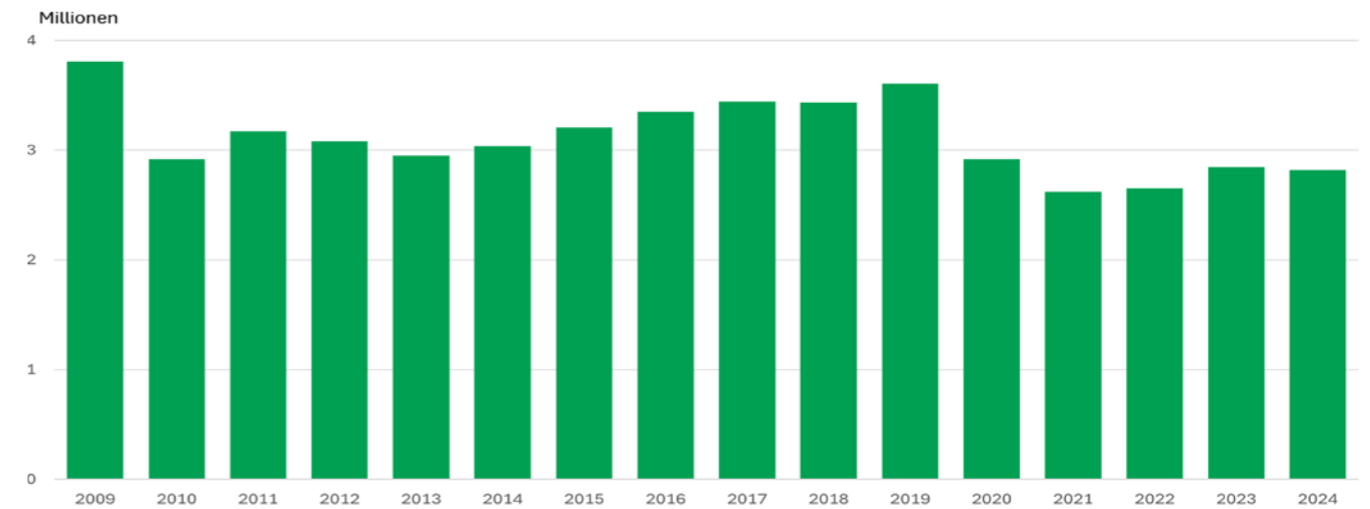
Antriebsart

Der Blick auf die Antriebsarten wurde auch 2024 durch veränderte Rahmenbedingungen geprägt. Während die Neuzulassungen von Pkw mit einem Otto-Motor (inkl. Mild-Hybrid) mit 7 Prozent zulegen, gingen die Neuzulassungen von Diesel-Pkw (inkl. Mild-Hybrid) um 4 Prozent zurück. Stark durch den Ende 2023 ausgelaufenen Umweltbonus waren die Neuzulassungen von Elektro-Pkw geprägt. Da für Plug-In-Hybride (PHEV) schon 2023 keine Prämie mehr gezahlt wurde, konnte diese Antriebsart, auf niedrigem Niveau, um 9 Prozent zulegen. Mit einem Neuzulassungsvolumen von 191.900 PHEV endete das Jahr aber etwa 170.000 Einheiten unter dem bisherigen Rekordniveau von 2022. Damals konnte man beim Kauf eines PHEV letztmals vom Umweltbonus profitieren. Die Neuzulassungen von batterieelektrisch angetriebenen Pkw (BEV) gingen 2024 um 27 Prozent zurück. Hier wirkte der ausgelaufene Umweltbonus voll und ganz auf den Markt durch. Fahrzeuge mit Brennstoffzelle (Fuel Cell) spielen mit unter 200 Einheiten weiterhin eine untergeordnete Rolle.

Fahrzeugsegmente

Die Neuzulassungen nach Fahrzeugsegmenten hatte 2024 eine sehr heterogene Struktur. Am stärksten wuchs das Marktvolumen der oberen Mittelklasse (+30 Prozent), der Kompaktklasse (+13 Prozent) und der Mini-Vans (+12 Prozent). Den größten Rückgang der Neuzulassungen verzeichnete das Segment der Kleinwagen (-43 Prozent), der Oberklasse (-26 Prozent) und Sportwagen (-17 Prozent). Gemessen am Gesamtvolumen waren auch 2024 wieder Geländewagen und SUV die Größte Fahrzeugkategorie. Dieses vielseitige Segment, das Fahrzeuge sehr unterschiedlicher Größen vereint, kam auf insgesamt 1,2 Mio. Pkw und machte wie im Vorjahr 41,5 Prozent aller Neuzulassungen aus.

Pkw Neuzulassungen in Deutschland



Nutzfahrzeugmarkt in Deutschland

Schwere Nutzfahrzeuge

In Deutschland wurden im Jahr 2024 insgesamt 80.500 schwere Nutzfahrzeuge über 6 Tonnen neu zugelassen, ein Rückgang von knapp 9 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Damit entfernt sich der Markt weiter vom Vor-Corona-Niveau des Jahres 2019, das mit 91.400 Neuzulassungen das höchste Absatzvolumen seit 2008 erreichte. Die Lücke zum damaligen Rekordjahr beträgt inzwischen 12 Prozent.

Mit Ausnahme von vier Monaten waren die Neuzulassungen in den übrigen acht Monaten des Jahres 2024 durchgängig zweistellig im Minus. Im Juni kam es mit 11.800 schweren Nutzfahrzeugen zu einem deutlichen Neuzulassungshoch (+44 Prozent) – der höchste Wert seit Juni 2019. Dieses Wachstum war jedoch hauptsächlich auf vorgezogene Zulassungen im Zusammenhang mit der Einführung der General Safety Regulation zurückzuführen, die ab dem 07. Juni 2024 verpflichtend ist.

Ab Juli setzte eine deutlich gedämpfte Marktentwicklung ein. Besonders stark fiel der Rückgang im August aus (-62 Prozent). Nach dem Hoch im Juni erholte sich der Markt nicht mehr und blieb bis zum Jahresende in der negativen Entwicklung. Der geringste Rückgang wurde im Oktober mit -5 Prozent verzeichnet.

Die insgesamt starken Rückgänge des Jahres 2024 sind nicht nur auf das hohe Vergleichsniveau des Vorjahres zurückzuführen, sondern wurden vor allem durch die schwache gesamtwirtschaftliche Entwicklung, Lieferkettenprobleme und Materialmangel begünstigt.

Das Segment über 16 Tonnen verzeichnete bei den Neuzulassungen ebenfalls ein Minus von 13 Prozent. Damit wurde in diesem Segment im Jahr 2024 ein Niveau von knapp 60.200 Einheiten erreicht, mehr als 8.000 Einheiten weniger als im Vorjahr und wieder unter dem Wert des Vorkrisenjahres 2019. Der Anteil der Nutzfahrzeuge über 16 Tonnen an den gesamten Neuzulassungen von schweren Nutzfahrzeugen über 6 Tonnen belief sich in Deutschland auf 75 Prozent und lag damit knapp unter dem Anteil des Vorjahres.

Elektrische Nutzfahrzeuge gewinnen langsam an Bedeutung – in Deutschland machten schwere elektrische Nutzfahrzeuge über 16 Tonnen im Jahr 2024 knapp 2 Prozent der Gesamtneuzulassungen aus.

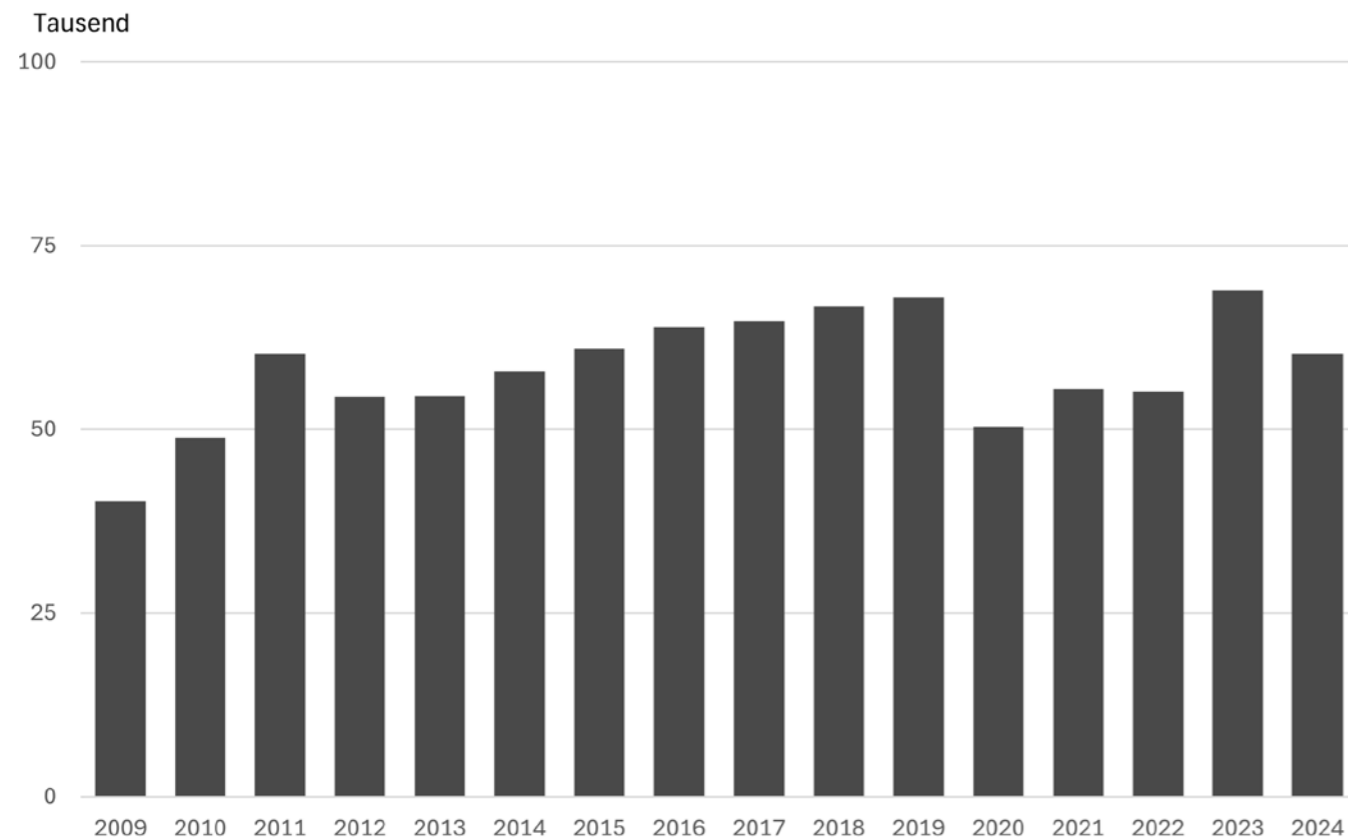
Leichte Nutzfahrzeuge (Nfz)

Der deutsche Markt für leichte Nutzfahrzeuge (bis 6 Tonnen) verzeichnete im Jahr 2024 erneut ein deutliches Wachstum. Die Neuzulassungen stiegen im vergangenen Jahr um 9 Prozent auf 288.800 Einheiten, was einem Plus von 22.800 Fahrzeugen entspricht. Der positive Trend setzte sich damit weiter fort, nachdem der Markt bereits im Vorjahr um 13 Prozent bzw. 29.800 Einheiten gewachsen war.

Im Vergleich zum Vor-Corona-Jahr 2019 fehlten dem Markt noch 23.100 Einheiten, was einem Rückstand von 8 Prozent des damaligen Marktvolumens entspricht. Im Jahr 2019 hatte der deutsche Markt für leichte Nutzfahrzeuge erstmals die Marke von 300.000 Einheiten überschritten. Darauf folgte, insbesondere durch die wirtschaftlichen Folgen der Corona-Pandemie, eine dreijährige Phase mit rückläufigem Marktvolumen (2020: -12 Prozent, 2021: -1 Prozent, 2022: -13 Prozent).

Im Jahr 2023 erfolgte schließlich die Trendwende, die sich auch im Jahr 2024 weiter fortgesetzt hat. Besonders hohe Wachstumsraten wurden in den Monaten April (+36 Prozent) und Juni (+44 Prozent) erzielt. Auch zum Jahresende legte das Marktvolumen erneut zu: Im Oktober (+16 Prozent) und Dezember (+13 Prozent) lagen die Neuzulassungen über den Werten des ohnehin wachstumsstarken Jahres 2023.

Nfz Neuzulassungen in Deutschland



Anhänger und Busse

Deutscher Busmarkt

Letztes Jahr sanken die Neuzulassungen von Bussen über 8 t in Deutschland um knapp 10 Prozent auf 4.365 Einheiten, damit fiel der Markt nahezu auf das schwache Niveau von 2022 zurück. Von 2016 bis 2021 hatte der deutsche Busmarkt oberhalb von 5.500 Einheiten gelegen. Hierzu wesentlich beigetragen hatte die Fernbusliberalisierung von 2013. Mit Corona war der Fernbusverkehr mehr oder weniger zum Erliegen gekommen. Im 1. Halbjahr 2024 ist der Liniennahverkehr gegenüber der Vorjahresperiode um 5,4 Prozent auf 18,36 Mrd. Personen-Km angestiegen und liegt damit auf dem höchsten Niveau seit 2011, im Linienfernverkehr hingegen gingen seit 2019 die Personen-Km um 43 Prozent auf 1,63 Mrd. zurück.

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

In den Neuzulassungen 2024 zeigt sich, dass die Förderung Früchte getragen hat und elektrisch angetriebene Busse weiter an Bedeutung gewinnen. Der Anteil von elektrischen Bussen stieg auf 16 Prozent (Vorjahr 15 Prozent). Alternativ angetriebene Busse machten insgesamt 33 Prozent aller Neuzulassungen aus, auf Dieselbusse entfielen noch 67 Prozent.

Deutscher Anhängermarkt

Der deutsche Anhängermarkt musste im Jahr 2024 erneut einen spürbaren Rückgang hinnehmen. Die Neuzulassungen von Anhängern sanken auf 266.000 Einheiten, was einem Minus von 6.400 Fahrzeugen bzw. 2 Prozent im Vergleich zum Vorjahr entspricht. Damit verzeichnet der Markt bereits das dritte Jahr in Folge einen Rückgang. Weniger Anhänger wurden zuletzt im Jahr 2013 neu zugelassen (damals 247.900 Einheiten). Die gesamtwirtschaftliche Konjunktur wirkte sich weiterhin dämpfend auf die Marktdynamik aus. Besonders betroffen war erneut das Teilssegment der Sattelanhänger, das mit 28.200 Neuzulassungen einen Rückgang von 17 Prozent verzeichnete. Damit erreichte das Marktvolumen das Niveau von 2013 und markierte einen der stärksten Rückgänge der letzten Jahre. Der Anteil der Sattelanhänger an den gesamten Neuzulassungen sank auf 11 Prozent, nachdem er im Jahr 2023 noch bei 12 Prozent gelegen hatte.



Pkw-Märkte in Asien

Chinesischer Pkw-Markt

Der chinesische Pkw-Markt ist 2024 zum fünften Mal in Folge gewachsen. Der Retail-Absatz stieg um 6 Prozent auf 23,0 Mio. Pkw. Dies war die höchste Marktdynamik seit dem letzten Marktrückgang im Jahr 2019. China war somit eine zentrale Stütze des Weltmarktes und weiterhin der größte Einzelmarkt weltweit. Anders als in den meisten westlichen Ländern, bewegt sich der chinesische Pkw-Absatz deutlich um 14 Prozent oberhalb des Vor-Corona-Niveaus von 2019, als 20,1 Mio. Pkw verkauft wurden. Der Weltmarktanteil Chinas lag 2024 bei 29 Prozent.

Hohe Wachstumsraten waren dabei vor allem zu Jahresbeginn (Q₁: +13 Prozent) und zum Jahresabschluss (Q₄: +15 Prozent) zu beobachten. Zu beachten ist, dass der Vorjahresvergleich zum Jahresauftakt durch eine zum Jahreswechsel 2022/2023 ausgelaufene temporäre Steuersenkung begünstigt war. Das vierte Quartal hingegen war schon 2023 ein absolutes Rekordquartal, sodass die hohe Wachstumsrate zu einem bisher beispiellosen Marktvolumen in einem einzelnen Quartal von 7,4 Mio. Pkw führte. Die beiden mittleren Quartale waren durch eine deutliche Kaufzurückhaltung geprägt (Q₂: -5 Prozent; Q₃: ±0 Prozent). Insgesamt war der Absatz ab Ende April durch ein staatliches Förderprogramm gestützt. Im Rahmen dieses Programms konnten Verbraucher eine Prämie von bis zu 10.000 Yuan (~1.300 €) geltend machen, wenn sie beim Kauf eines Neufahrzeugs einen Pkw mit einer Emissionsnorm bis maximal China 3 oder ein New Energy Vehicle, das vor dem 30. April 2018 registriert wurde, abgaben. Schon ab Juli wurden die Rahmenbedingungen dieses Programms angepasst, sodass sich die Fördersumme auf bis zu 20.000 Yuan (~2.600 €) verdoppelte. Der Effekt dieses Förderprogramms schlug aber erst zum Jahresende im Markt durch.



Deutsche Hersteller kamen im vergangenen Jahr auf einen Marktanteil von 18,9 Prozent am Gesamtmarkt. Zuletzt war der Marktanteil deutscher Hersteller durch einen negativen Trend gekennzeichnet. Dies ist darauf zurückzuführen, dass ihr Marktanteil im dynamisch wachsenden Bereich der Elektromobilität geringer war als am Gesamtmarkt. Knapp unter 4 Prozent der neuen Elektro-Pkw in China trugen im vergangenen Jahr das Logo einer deutschen Konzernmarke.

Insgesamt machte die Elektromobilität im vergangenen Jahr einen weiteren deutlichen Sprung. Der Absatz von Pkw mit elektrischem Antrieb (BEV, PHEV und FC) legte um 48 Prozent auf 10,8 Mio. Fahrzeuge zu. Der Anteil der Elektromobilität am chinesischen Gesamtmarkt stieg somit auf 36,9 Prozent. In der zweiten Jahreshälfte war sogar mehr als jeder zweite Neuwagen ein Elektro-Pkw (H₂: 51,2 Prozent). In hohem Maße profitierten von dem Marktwachstum dabei Plug-In-Hybride. Der Verkauf von ihnen legte mit 86 Prozent auf 4,4 Mio. Pkw stärker zu als der Absatz von batterieelektrischen Pkw (+29 Prozent auf 6,3 Mio. Pkw). Hierbei ist zu beachten, dass die Statistik unter Plug-In-Hybriden nicht nur Pkw summiert, sondern nach klassischem Verständnis auch Fahrzeuge mit einem Range Extender. Unterscheidet man diese beiden Fahrzeugkategorien findet man für „klassische“ PHEV ein Wachstum von 89 Prozent in 2024 und für Fahrzeuge mit Range Extender ein Wachstum von 77 Prozent. Die chinesische Regierung stützt den Absatz von Elektro-Pkw durch die Streichung der Umsatzsteuer. Daneben wurde das Marktgeschehen weiterhin durch einen Preiskampf im Kampf um Marktanteile bei der Elektromobilität geprägt.

Japanischer Pkw-Markt

Die Entwicklung des japanischen Pkw-Marktes war im Jahr 2024 durch Unregelmäßigkeiten bei Crashtests einheimischer Marken geprägt. Diese wurden im Frühjahr bekannt und unterminierten das Verbrauchervertrauen merklich. Die Folge war ein deutlich geringeres Volumen von Pkw-Neuzulassungen im Vergleich zum Vorjahr 2023. Das gesamtwirtschaftliche Umfeld war auch für Japan herausfordernd. Das Wirtschaftswachstum war zuletzt niedrig. Der dauerhaft schwache Yen macht japanische Produkte für das Ausland zwar attraktiver, gleichzeitig führt er allerdings zu erhöhter und zuletzt wieder angestiegener importierter Inflation, was Druck auf die Reallöhne ausübte. Die japanische Zentralbank verhält sich, trotz Aufgabe der strikten Nullzinspolitik, weiterhin zurückhaltend. Ein sich insgesamt aufhellendes Investitionsklima gibt allerdings Hoffnung für ein stärkeres Wirtschaftswachstum im Jahr 2025. Der schwache private Konsum wird kurzfristig aller Voraussicht nach keinen signifikant positiven Impuls für die konjunkturelle Entwicklung geben können.

Im Jahr 2024 wurden in Japan insgesamt 3,7 Mio. Pkw abgesetzt und damit 7 Prozent weniger als noch ein Jahr zuvor. Im Jahr 2023 erreichte man noch ein kräftiges Wachstum. Im ersten Halbjahr 2024 drehte sich dieser Trend allerdings um. Nach den ersten sechs Monaten lag der japanische Pkw-Markt im Vergleich zum Vorjahreszeitraum noch um 12 Prozent zurück. Das zweite Halbjahr verlief mit einem Minus von 1 Prozent zwar weniger negativ, konnte das rückläufige Gesamtjahresergebnis aber letztlich nicht ausgleichen. Das negative Gesamtergebnis führte darüber hinaus zu einer erneuten Vergrößerung des Abstands zum Vorkrisenniveau. Im vergangenen Jahr wurden noch gut 13 Prozent oder knapp 576.000 weniger Pkw neu registriert als noch im Jahr 2019. Die deutschen Pkw-Hersteller konnten ihren Marktanteil im Jahr 2024 behaupten. Wie schon im Jahr 2023 trugen 4,3 Prozent aller in Japan neu zugelassener Fahrzeuge das Logo einer deutschen Konzernmarke. Auf dem sehr inklusiven japanischen Markt sind die deutschen Hersteller mit Abstand die Größte Gruppe ausländischer Hersteller. Der Markt wird überwiegend durch einheimische japanische Marken bedient. Der Marktanteil der japanischen Hersteller lag zuletzt bei knapp 94 Prozent.

Im Bereich der Elektromobilität (BEV, PHEV und FCEV) hat Japan auch weiterhin erheblichen Nachholbedarf. Im Jahr 2024 wurden lediglich 77.900 Elektro-Pkw neu zugelassen – und damit noch einmal knapp ein Fünftel weniger als ein Jahr zuvor (-19 Prozent). Der Rückgang fiel dabei deutlich stärker aus als der des Gesamtmarktes. Der Anteil von Elektrofahrzeugen am japanischen Gesamtmarkt betrug im Jahr 2024 gerade einmal 2 Prozent. Zu berücksichtigen ist hierbei allerdings, dass die japanischen Hersteller und Verbraucher vor allem auf sogenannte vollhybride Fahrzeuge (FHEV) setzen. Diese machen in Japan aktuell gut 30 Prozent des Gesamtmarktes aus. Diese Fahrzeugkategorie fällt nicht unter die hiesige Elektrodefinition. Dementsprechend gehen betroffene Fahrzeuge hierzulande als Verbrenner in die Statistik ein.

Südkoreanischer Pkw-Markt

Der südkoreanische Pkw-Markt hat ein geteiltes Jahr 2024 erlebt. Der schwache Jahresausklang 2023 setzte sich im ersten Halbjahr des vergangenen Jahres fort. In den ersten sechs Monaten wurden deutlich weniger Fahrzeuge neu zugelassen als im identischen Vorjahreszeitraum (-9 Prozent). Im zweiten Halbjahr drehte sich die Stimmung und der Markt erreichte ein Wachstum von 2 Prozent. Aggregiert reichte diese Erholung allerdings nicht aus, um das Ganzjahresergebnis in den positiven Bereich zu drehen. Im Gesamtjahr 2024 wurden auf dem südkoreanischen Pkw-Markt gut 1,4 Mio. Pkw neu zugelassen – knapp 4 Prozent weniger als noch ein Jahr zuvor. Der Marktanteil der deutschen Hersteller war zuletzt rückläufig und lag im Jahr 2024 bei 12,1 Prozent (2023: 13,7 Prozent). Der Markt für Elektro-Pkw konnte im Gegensatz zum Gesamtmarkt zuletzt leicht zulegen. Es wurden 136.900 Pkw mit Elektroantrieb (BEV, PHEV und FCEV) abgesetzt. Dies waren rund 3 Prozent mehr als noch ein Jahr zuvor. Zu berücksichtigen ist allerdings, dass der Absatz von Elektrofahrzeugen im Jahr 2023 deutlich rückläufig war. Das schwache Vorjahresniveau ermöglichte durch den statistischen Basiseffekt eine positive Wachstumsrate. An das hohe Marktwachstum der vorherigen Jahre bis 2022 konnte das abgelaufene Jahr nicht wieder anknüpfen. Der Elektroanteil am Gesamtmarkt belief sich zuletzt auf knapp 10 Prozent (Vj: 9 Prozent).

Indischer Pkw-Markt

Der indische Pkw-Markt hat seine Position als drittgrößter Einzelmarkt weltweit auch 2024 verteidigt. Mit 4,3 Mio. Pkw lag das Marktvolumen 4 Prozent über dem des Vorjahres. Damit eilt der Absatz in Indien von Rekordwert zu Rekordwert. Dabei stieg der Absatz insbesondere im ersten Quartal deutlich an (+12 Prozent), flachte in der Folge aber merklich ab. Im dritten Quartal wurde sogar ein Rückgang um 2 Prozent verzeichnet. Die erneute Wende zum positiven fiel dann ins vierte Quartal und da insbesondere in den Dezember (Q₄: +5 Prozent; Dezember: +11 Prozent). Der Wachstumstrend auf dem indischen Markt war dabei von einer robusten gesamtwirtschaftlichen Entwicklung geprägt. So steigen etwa die privaten Konsumausgaben in Indien im Finanzjahr 2024 (April 2024 bis März 2025) voraussichtlich um 6,6 Prozent. Gebremst wird der Absatz durch hohe Finanzierungskosten, insbesondere der Leitzins der indischen Zentralbank lag im Jahresverlauf mit 6,5 Prozent durchgehend auf dem höchsten Niveau seit 8 Jahren. Allgemein ist die Motorisierungsrate in Indien noch auf einem niedrigen Level – zuletzt lag die Pkw-Dichte bei 34,6 Fahrzeugen pro 1.000 Einwohner und damit deutlich unter dem weltweiten Durchschnitt (175 Pkw pro 1.000 Einwohner). Die Elektromobilität spielt in Indien gegenwärtig hingegen keine signifikante Rolle. Der Absatz von Elektro-Pkw wuchs, auf sehr niedrigem Niveau, um 9 Prozent - der Marktanteil von Stromern liegt damit weiterhin bei unter 1 Prozent.

Pkw-Märkte im ASEAN

Auf den großen Automobilmärkten in Südostasien ergab sich im vergangenen Jahr 2024 ein gemischtes Bild. Die Mehrzahl der südostasiatischen Staaten verzeichnete im abgelaufenen Jahr zwar ein solides Wirtschaftswachstum, verfehlte aber teilweise das jeweilige Wachstumsziel der Regierungen. Auf den Fahrzeugmärkten kam die gesamtwirtschaftliche Entwicklung nur teilweise an. Dies war insbesondere in Indonesien und Vietnam der Fall, wo der Pkw-Absatz hinter dem Vorjahresergebnis zurückblieb. Von einer wachsenden Gesamtwirtschaft profitierten vor allem die Fahrzeugmärkte in Malaysia, auf den Philippinen und in Singapur. Weiterhin spielen in der Region allerdings Incentivierungen und Steuererlässe eine entscheidende Rolle, die insb. den Absatz von Elektrofahrzeugen stimulieren sollen.

E-Mobilität steckt hier bisher insgesamt zwar noch in den Kinderschuhen, insbesondere in Thailand konnte zuletzt allerdings ein signifikanter Elektroanteil am Gesamtmarkt realisiert werden.

Im Jahr 2024 profitierte der malaysische Pkw-Markt von der positiven gesamtwirtschaftlichen Entwicklung und löste den indonesischen Markt als größten Einzelmarkt der ASEAN ab. Ein solides Marktwachstum von knapp 4 Prozent führte zu einem Absatzvolumen in Höhe von knapp 747.200 Einheiten. Damit übernimmt der malaysische Pkw-Markt erstmals seit Ende der globalen Finanzkrise im Jahr 2009 die führende Rolle in Südostasien. Auf dem indonesischen Pkw-Markt wurde im Jahr 2024, nach zuletzt starken Wachstumswahnen infolge der Erholung von vorherigen Verwerfungen durch die COVID-19-Pandemie, ein kräftiger Rückgang der Verkäufe registriert. Im Gesamtjahr 2024 wurden knapp 673.000 Pkw abgesetzt, dies waren knapp 14 Prozent weniger als noch im Jahr zuvor. Indonesien verlor somit jüngst seine Führungsposition in Bezug auf die Pkw-Neuzulassungen in Südostasien an Malaysia.

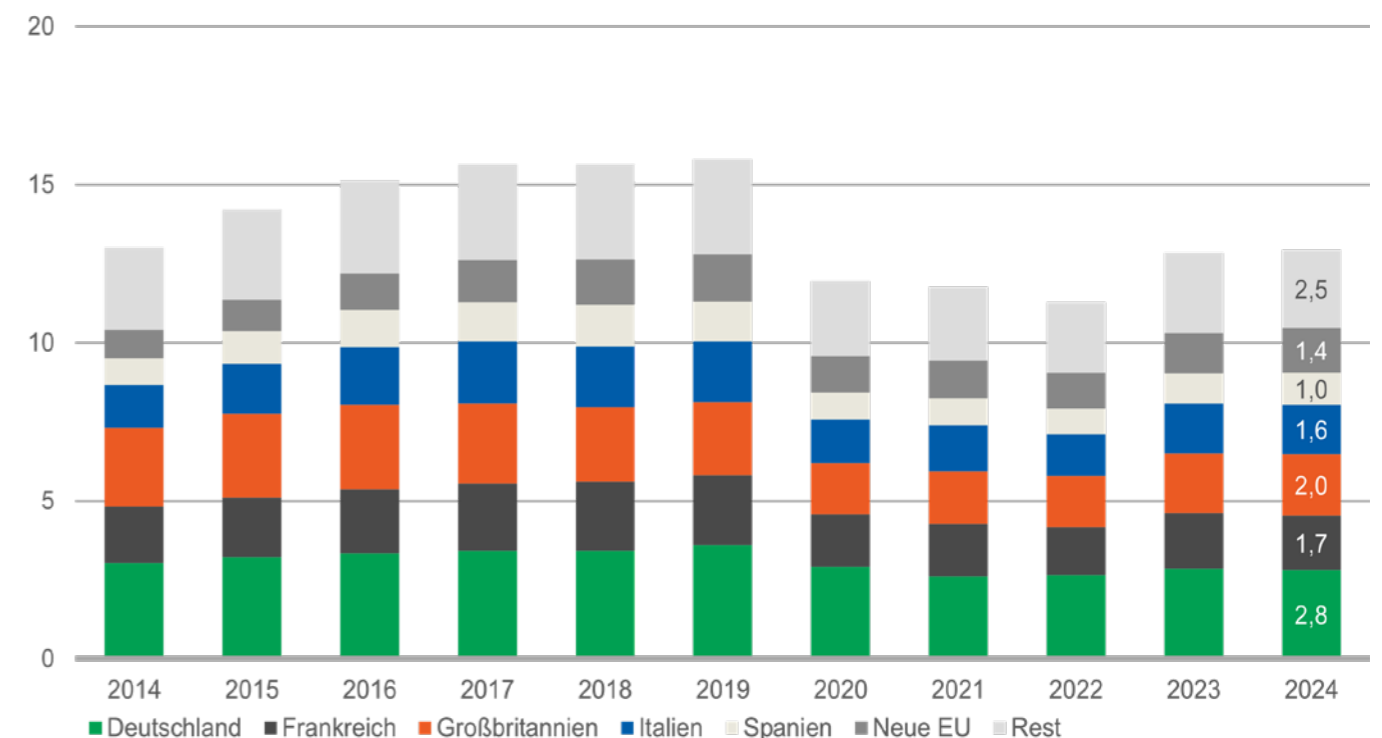
Die weiteren Pkw-Märkte Südostasiens entwickelten sich ebenso uneinheitlich: Die Verkäufe in Vietnam, auf den Philippinen und in Singapur zogen im Vergleich zum Vorjahr kräftig an. In Vietnam wurden mit knapp 230.200 Pkw 7 Prozent mehr Einheiten abgesetzt als noch im Vorjahr. Auf den Philippinen stieg der Absatz sogar zweistellig um 11 Prozent auf ein Niveau von 120.800 Fahrzeuge. Und in Singapur konnte ein Anstieg um 42 Prozent auf 43.000 neu zugelassene Pkw verzeichnet werden. Dagegen registrierte man in Thailand einen deutlichen Rückgang des Pkw-Absatzes. Es wurden mit 355.600 Einheiten gut 15 Prozent weniger neue Pkw registriert als noch im Vorjahr. Auch der Absatz von Elektrofahrzeugen war in Thailand zuletzt rückläufig. Nichtsdestotrotz wurde ein Elektroanteil am Gesamtmarkt in Höhe von 18,5 Prozent erreicht (2023: 19,2 Prozent).

Europa

Pkw-Markt EU, EFTA und UK

Die Neuzulassungen auf dem europäischen Pkw-Markt (EU, EFTA und UK) befinden sich nach bereits herausfordernden Vorjahren weiterhin auf niedrigem Niveau und konnten sich auch im Jahr 2024 nicht merklich erholen. So bewegte sich die Mehrheit der Märkte nach wie vor deutlich unterhalb des Vorkrisenniveaus von 2019. Zahlreiche externe Schocks sowie interne Herausforderungen limitierten die industrielle Produktion und die gesamtwirtschaftliche Nachfrage. Einerseits spielten externe Faktoren, wie der anhaltende Krieg Russlands gegen die Ukraine, Unruhen im Nahen und Mittleren Osten und global zunehmender Protektionismus eine entscheidende Rolle und drückten auf die Stimmung der außenhandelsorientierten europäischen Wirtschaft. Andererseits leidet Europa zusätzlich unter erheblichen Standortproblemen, wie bspw. ein nach wie vor sehr hohes Energiepreisniveau, ausufernde Bürokratielasten, fehlende Handels- und Kooperationsabkommen sowie ein nicht konkurrenzfähiges Steuer- und Abgabensystem für Unternehmen und Haushalte. Gerade der Abstand zu den größten Wettbewerbern, den USA und China, wird hierbei immer größer.

Die Gesamtheit genannter Faktoren führte im vergangenen Jahr dazu, dass der europäische Pkw-Markt nur minimal und im globalen Kontext unterdurchschnittlich wuchs. Zeichnete sich der europäische Markt im Jahr 2023 noch durch einen stabilen Aufwärtstrend aus, war die Volatilität der monatlichen Wachstumsraten im Jahr 2024 dagegen stark ausgeprägt. Durch die jüngste Verschärfung der im Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) geltenden CO₂-Flottenregulierung, die eine Emissionsreduktion von 15 Prozent im Vergleich zu 2021 verlangt, ergeben sich zusätzliche Herausforderungen für Hersteller und Zulieferer. Insbesondere der Absatz von Elektrofahrzeugen und damit der Elektroanteil an den gesamten Zulassungen muss in Europa kurzfristig erheblich ansteigen. Es bleibt abzuwarten mit welchen Maßnahmen die neue EU-Kommission und eine neue Bundesregierung die notwendige Entwicklung flankieren.





Auf dem europäischen Pkw-Markt wurden im Jahr 2024 knapp 13,0 Mio. Fahrzeuge neu zugelassen – 1 Prozent mehr als im Vorjahr. Die Erholung im Vergleich zum Vor-Covid-Niveau verläuft weiterhin schleppend: Der europäische Pkw-Markt liegt aktuell noch immer knapp ein Fünftel (-18 Prozent) oder rund 2,85 Mio. Einheiten unter den Neuzulassungen von 2019. Die fünf größten europäischen Einzelmärkte entwickelten sich im Vergleich zum Vorjahr uneinheitlich: Ein kräftiges Wachstum konnte ausschließlich auf dem spanischen Pkw-Markt verzeichnet werden (+7 Prozent). Dieser profitierte von einer soliden gesamtwirtschaftlichen Entwicklung auf der iberischen Halbinsel. Darüber hinaus wurden auch im Vereinigten Königreich mehr Neufahrzeuge registriert als noch ein Jahr zuvor (+3 Prozent). In den restlichen großen Märkten Italien, Deutschland (jeweils -1 Prozent) und Frankreich (-3 Prozent) wurden im Jahr 2024, trotz bereits schwacher Vorjahreswerte, nochmals weniger Neuzulassungen registriert. Die Länder Osteuropas entwickelten sich im Vergleich zum europäischen Gesamttaggregat überdurchschnittlich positiv (+10 Prozent). Der polnische Markt blieb auch im Jahr 2024 der mit Abstand größte Einzelmarkt Osteuropas und verzeichnete darüber hinaus das stärkste Wachstum aller europäischen Einzelmärkte (+16 Prozent). Auf den Plätzen dahinter folgen die Tschechische Republik (+5 Prozent) und Rumänien (+6 Prozent). Der lettische Pkw-Markt war im vergangenen Jahr der einzige osteuropäische Einzelmarkt, der ein negatives Wachstum zu verzeichnen hatte (-10 Prozent).

Der Marktanteil der deutschen Fahrzeughersteller ist im vergangenen Jahr leicht gesunken. Trugen im Jahr 2023 noch 46,2 Prozent aller in Europa neu zugelassener Pkw das Logo einer deutschen Konzernmarke, waren es im Jahr 2024 45,4 Prozent.

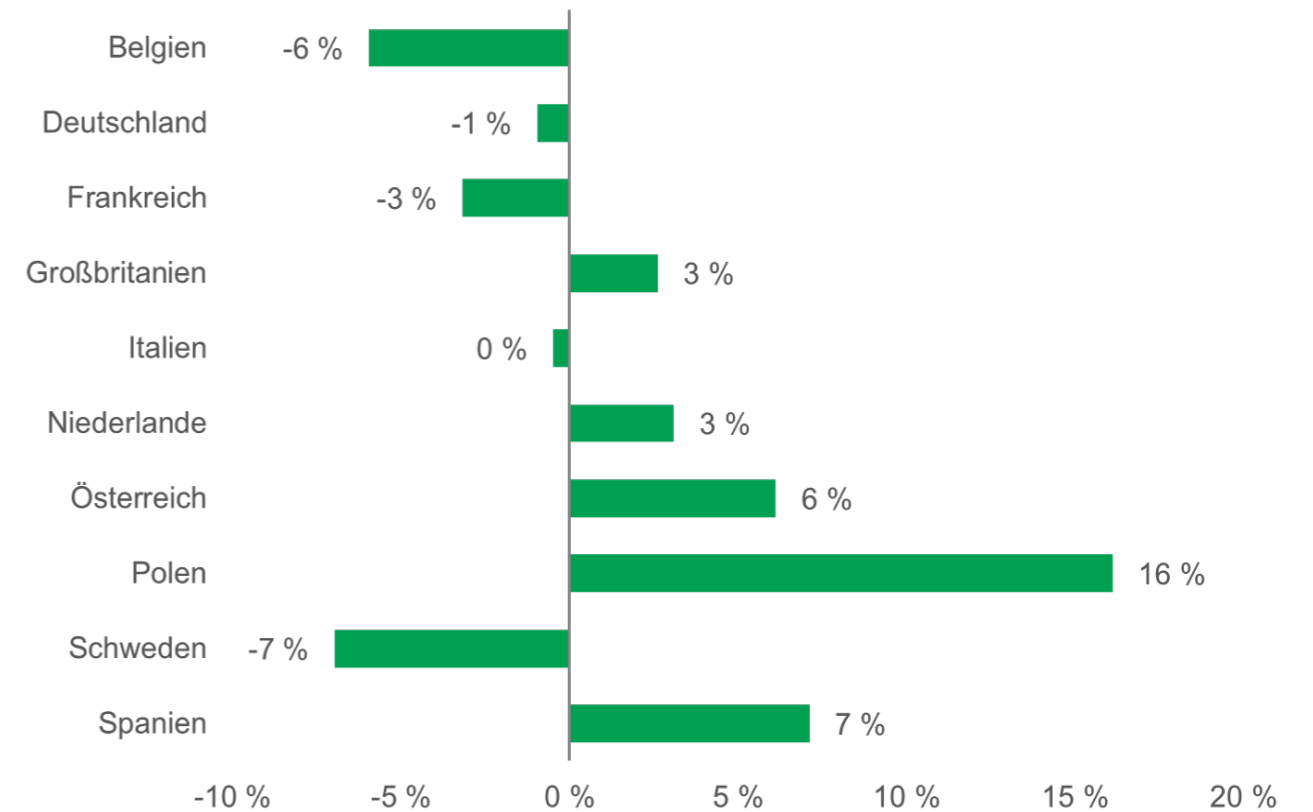
Insgesamt enttäuschend und im Vergleich zum Gesamtmarkt unterdurchschnittlich entwickelte sich im Jahr 2024 der Markt für Elektromobilität (BEV, PHEV und FCEV). Im gesamteuropäischen Aggregat wurden insgesamt gut 2,9 Mio. Pkw mit Elektroantrieb neu zugelassen und damit 2 Prozent weniger als noch ein Jahr zuvor. Der Elektroanteil am Gesamtmarkt sank dementsprechend leicht auf 22,7 Prozent (ggü. 23,4 Prozent im Jahr 2023). Dabei entwickelten sich die rein batterieelektrischen Strome (-2 Prozent) etwas weniger schwach als die Plug In-Hybride (-4 Prozent). Während man nach dem ersten Halbjahr des Vorjahres noch im Plus lag, drehte das Wachstum im weiteren Jahresverlauf zusehend ins Minus, sodass das Absatzvolumen aus 2023 insgesamt nicht erreicht werden konnte. Insbesondere in Deutschland stockte der Absatz von BEV. Nachdem Ende 2023 der sogenannte Umweltbonus ersatzlos gestrichen wurde, brach die Nachfrage nach rein batterieelektrischen Fahrzeugen regelrecht ein (-27 Prozent). Profitieren konnten hingegen die Neuzulassungen von PHEV (+9 Prozent). Deren Nachfrage war bereits im Vorjahr durch den Förderstopp stark negativ beeinflusst.

Der Marktanteil von Elektrofahrzeugen sank auf dem deutschen Markt das zweite Mal in Folge deutlich auf nun 20,3 Prozent (ggü. 24,6 Prozent im Jahr 2023 und sogar 31,4 Prozent im Jahr 2022). Der britische Pkw-Markt verzeichnete eine vergleichsweise starke Entwicklung im Elektrosegment. Auf der Insel wider setzte man sich dem negativen Trend – es wurden gut 20 Prozent mehr Elektrofahrzeuge abgesetzt als im Vorjahr. Der E-Marktanteil erhöhte sich im Vereinigten Königreich auf 28,2 Prozent (ggü. 24,0 Prozent im Jahr 2023). In den osteuropäischen Mitgliedsstaaten der Europäischen Union fristet die E-Mobilität weiterhin größtenteils ein Nischendasein. Von den fünf größten osteuropäischen Einzelmärkten erreichte ausschließlich Ungarn einen Marktanteil größer als 10 Prozent (11,7 Prozent). In Polen (5,7 Prozent), Tschechien (6,8 Prozent), Rumänien (6,5 Prozent) und der Slowakei (4,8 Prozent) spielt die E-Mobilität nach wie vor eine untergeordnete Rolle. Die höchsten Marktanteile von Elektrofahrzeugen erreichten wie bereits in den Vorjahren die nordischen Länder Norwegen (91,6 Prozent), Schweden (57,8 Prozent), Dänemark (56,2 Prozent) und Finnland (49,6 Prozent).

Dahinter folgen die Niederlande (48,5 Prozent), Island (42,2 Prozent) und Belgien (41,9 Prozent).

Portugal ist das südeuropäische Land mit dem mit Abstand höchsten Elektroanteil am Gesamtmarkt. Beim kleineren Vertreter auf der iberischen Halbinsel war im Jahr 2024 gut jedes dritte neu zugelassene Fahrzeug mit einem Elektromotor ausgestattet (33,5 Prozent).

Eine dynamische Marktentwicklung über das Vorkrisenniveau hinaus ist aufgrund der gesamtwirtschaftlichen Schwäche weiterhin nicht zu erwarten. Infolge der Verschärfung der CO₂-Flottenregulierung einerseits und durch das umfangreiche, innovative Engagement u. a. der deutschen Fahrzeughersteller und Zulieferer andererseits, wird der Anteil von Elektrofahrzeugen am Gesamtmarkt signifikant steigen. Die Implementierung zahlreicher neuer Modelle und Ausführungen ist angekündigt und wird das Produktangebot, insbesondere im Elektrosegment, nach und nach deutlich erweitern. Nichtsdestotrotz wird der europäische Pkw-Markt auch im Jahr 2025 deutlich unter dem Vorkrisenniveau von 2019 verbleiben.



Schwerer Nutzfahrzeugmarkt Europa

In Europa (EU, EFTA und UK) ist der Absatz von schweren Nutzfahrzeugen (Nutzfahrzeuge über 16 Tonnen) im vergangenen Jahr gegenüber dem Vorjahr um 9 Prozent auf knapp 316.900 Einheiten gesunken. Von den fünf größten europäischen Einzelmärkten verzeichneten beinahe alle negative Wachstumsraten: Frankreich (-2 Prozent; 42.600 Einheiten), das Vereinigte Königreich (-8 Prozent; 38.900 Einheiten) und Italien (-2 Prozent; 23.700 Einheiten).

Der polnische Markt bleibt trotz eines Volumenrückgangs um 23 Prozent auf 24.500 Einheiten auch im Jahr 2024 der größte Markt Osteuropas. Der deutsche Markt, der im Jahr 2023 noch kräftig zugelegt hatte, verzeichnete im Vorjahr einen starken Rückgang um 12 Prozent auf 60.200 Einheiten. Dennoch bleibt Deutschland der mit Abstand größte Einzelmarkt Europas.

Der westeuropäische Teilmarkt (EU14, EFTA und UK) verzeichnete insgesamt einen Rückgang, der maßgeblich von der schwachen konjunkturellen Lage in Deutschland geprägt wurde. Neben Deutschland, Frankreich, dem Vereinigten Königreich und Italien zählt auch Spanien weiterhin zu den fünf größten Einzelmärkten in diesem Segment.

Der spanische Markt stach 2024 als einziger großer europäischer Markt mit einem kräftigen Wachstum hervor und verzeichnete einen Anstieg um 12 Prozent auf 27.100 Einheiten. Damit erreichte der schwere westeuropäische Nutzfahrzeugmarkt ein Absatzvolumen von 316.900 Einheiten und lag minimal unter dem Vorjahresniveau von 2019, als 325.200 Einheiten zugelassen wurden.



Light-Vehicle-Märkte in Amerika

USA

Der US-Light-Vehicle-Absatz ist 2024 um gut 2 Prozent auf 15,9 Millionen Einheiten gestiegen. Gegenüber dem letzten Vor-Corona-Jahr 2019 lag der Absatz im vergangenen Jahr immer noch um 6 Prozent zurück. Getragen wurde die Entwicklung durch eine stabile gesamtwirtschaftliche Entwicklung. Allerdings stehen hohe Finanzierungskosten und eine allgemeine Preisdynamik oberhalb der Zielrate der Fed weiterhin einer dynamischeren Fahrzeugnachfrage im Wege.

Nach einem soliden Jahresauftakt (Q₁: +5 Prozent), offenbarte sich in den Sommermonaten eine Wachstumsschwäche (Q₂: ±0 Prozent; Q₃: -2 Prozent), ehe das Marktvolumen zum Jahresabschluss wieder deutlich anstieg (Q₄: +7 Prozent). Hier spielte aber auch ein starker Sommer im Jahr 2023 merklich in die Veränderungsrate hinein. Dabei verharrte 2024 der Absatz von Fahrzeugen die aus heimischer Produktion, das heißt von innerhalb des USMCA, stammen auf Vorjahresniveau (±0 Prozent). Der Absatz von Fahrzeugen, die außerhalb des USMCA produziert wurden, stieg um 9 Prozent. Dennoch stammte der Großteil der abgesetzten Fahrzeuge weiterhin aus USMCA-Produktion (Anteil: 77 Prozent). Knapp 3 Prozent aller verkauften Pkw wurden in Deutschland produziert, 8 Prozent in Japan und 9 Prozent in Südkorea.

Nur wenig dynamisch wuchs im vergangenen Jahr der Verkauf von Elektro-Light-Vehicles. Mit 1,5 Mio. Elektro-Light-Vehicles lag der Absatz um 5 Prozent über dem Niveau des Vorjahres. Es war die geringste Wachstumsrate der Elektro-Light-Vehicle-Verkäufe seit 2020 (2020: -4 Prozent; 2021: +107 Prozent; 2022: +46 Prozent; 2023: +56 Prozent). Sowohl der Absatz von batterieelektrisch angetriebenen Light Vehicles (BEV: +4 Prozent), wie auch von Plug-In-Hybriden (+8 Prozent) wuchs dabei lediglich mit einstelliger Rate. In den USA wird der Kauf bestimmter Elektro-Fahrzeuge aktuell durch eine Steuergutschrift von bis zu 7.500 USD gefördert. Die zu erfüllenden Kriterien für die Steuergutschrift betreffen Eigenschaften des Fahrzeugs (z. B. Ort der Endmontage, Listenpreis, Batteriekapazität, Gewicht und Hersteller) und auch des Verbrauchers (Einkommen).

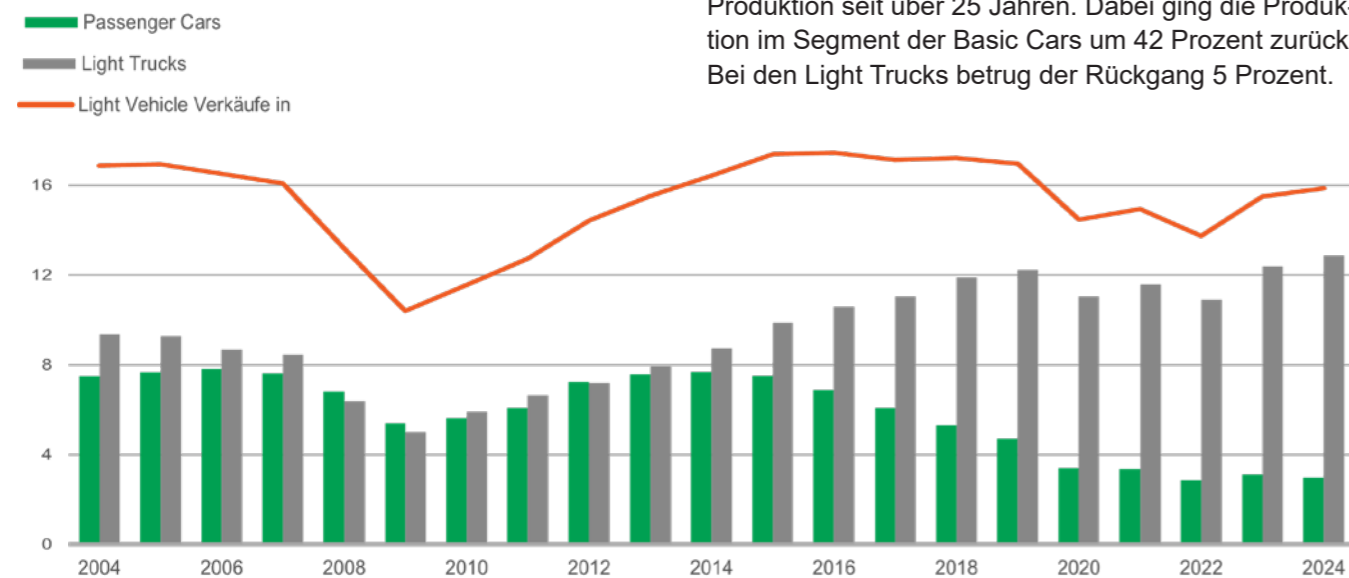
Auch 2024 setzte sich der Trend zu größeren Fahrzeugen unvermindert fort. Während der Absatz von Basic Cars um 4 Prozent auf 3,0 Mio. Fahrzeuge zurückging, legten Light Trucks um 4 Prozent auf 12,9 Mio. Einheiten zu. Der Anteil von Light Trucks stieg dadurch auf 81,2 Prozent – ein neuer Rekordwert. Das größte Einzelsegment innerhalb der Light Trucks und der größte Gewinner der letzten Jahre waren die CUVs (Cross-Utility-Vehicles / Crossover), ein Segment, das wir in Deutschland allgemein den SUVs zurechnen. Die CUV-Verkäufe stiegen 2024 um 6 Prozent auf rund 7,9 Millionen Einheiten – in absoluten Zahlen war das Wachstum in keinem Segment größer (+431.100 CUV). Ihr Marktanteil stieg von 47,9 Prozent auf 49,5 Prozent. Die SUVs, im Vergleich zu den CUVs mit größeren Außenmaßen und Offroad-Charakteristika ausgestattet, kamen auf einen Marktanteil von 9,2 Prozent. Ihre Verkäufe blieben mit 1,5 Mio. Einheiten auf Vorjahresniveau (±0 Prozent). Der Absatz von Pickup-Trucks erreichte ein Volumen von 2,9 Millionen Fahrzeugen (+3 Prozent) und einen Marktanteil von 18,0 Prozent. Verlierer unter den Light Trucks war das Van-Segment: Ihr Absatz sank um 3 Prozent auf 0,7 Millionen Fahrzeuge (Marktanteil: 4,5 Prozent). Auch in den Teilsegmenten des Basic-Car-Segments gab es sehr unterschiedliche Dynamiken. Hier gewann vor allem, das kleinste Segment, die Small Cars. Ein Zuwachs um 11 Prozent bedeutete ein Marktvolumen von 1,2 Mio. Fahrzeugen und einen Marktanteil von 7,6 Prozent. Die drei weiteren Teilsegmente der Basic Cars verloren 2024 an Boden: Middle Cars erreichten ein Marktvolumen von 1,1 Mio. Einheiten (-6 Prozent; Marktanteil: 6,8 Prozent), Large Cars kamen auf 40.000 Fahrzeuge (-55 Prozent; Marktanteil: 0,6 Prozent) und Luxury Cars auf 656.000 Fahrzeuge (-18 Prozent; Marktanteil: 4,1 Prozent). Die deutschen Hersteller haben auch weiterhin eine starke Marktposition in den USA. Sie verkauften 2024 gut 1,4 Millionen Light Vehicles (+2 Prozent). Dabei stieg ihr Absatz sowohl im Segment der Basic Cars, als auch im Segment der Light Trucks um 1 Prozent (auf 406.700 Basic Cars und 987.400 Light Trucks). Der Marktanteil deutscher Konzernmarken am Light-Vehicle-Gesamtmarkt sank 2024 leicht auf 8,8 Prozent (2023: 8,9 Prozent).

Mexiko

Der mexikanische Light-Vehicle-Markt legte, wie schon in den Vorjahren, auch im Jahr 2024 kräftig zu. 1,5 Mio. verkaufte Einheiten bedeuteten ein Volumenwachstum in Höhe von 10 Prozent im Vergleich zum Jahr 2023.

Sowohl das kleinere Basic-Car- als auch das größere Light-Duty-Fahrzeugsegment konnten vom Markthochlauf profitieren. Deutlich dynamischer wuchs allerdings das Light-Duty-Segment und unterstrich seine ansteigende Relevanz. Knapp 889.700 neu zugelassene Einheiten dieser Kategorie waren gut 14 Prozent mehr als noch im Vorjahr. Das Basic-Car-Segment legte um 4 Prozent auf 606.300 Fahrzeuge zu. Damit entfielen zuletzt 59,5 Prozent aller Verkäufe auf das Light-Duty-Segment – Tendenz steigend (57,2 Prozent im Vorjahr). In besonderem Maße konnten von der positiven Entwicklung auch die deutschen Hersteller profitieren.

Die Neuzulassungen von Fahrzeugen deutscher Konzernmarken stiegen um 14 Prozent auf ein Volumen von 207.500 Einheiten. Durch das im Vergleich zum Gesamtmarkt überdurchschnittliche Wachstum steigerten die deutschen Hersteller ihren Marktanteil auf 13,9 Prozent (Vorjahr: 13,4 Prozent). Das kräftige Wachstum führte dazu, dass der mexikanische Markt das höchste Absatzniveau seit 2017 erreichte. Das Rekordniveau aus dem Jahr 2016 wurde allerdings noch um 105.800 Light Vehicles unterschritten – der Rückstand schrumpft.



Kanada

Der kanadische Light-Vehicle-Markt ist 2024 um 8 Prozent auf 1,8 Millionen Fahrzeuge gewachsen. Dabei gingen die Verkäufe von Basic Cars um 2 Prozent auf 251.600 Fahrzeuge zurück. Der Absatz von Light Trucks stieg um 9 Prozent auf 1,6 Mio. Einheiten. Der Anteil der Light Trucks an den gesamten Light-Vehicle-Neuzulassungen lag damit bei 86 Prozent auf einem Rekordniveau. Im Vergleich zum Absatzvolumen von 2019 fehlen noch knapp 4 Prozent.

Die Wachstumsrate wurde dabei über den Jahresverlauf kleiner: Im ersten Quartal wuchs das Marktvolumen noch um 16 Prozent. In der Folge flachte das Wachstum dann deutlich ab (Q₂: +6 Prozent; Q₃: +5 Prozent; Q₄: +4 Prozent). Dabei wuchsen die privaten Konsumausgaben mit stabiler Rate, ein deutlicher Aufschwung wurde aber u. a. durch niedrige Lagerbestände verhindert.

Für das Jahr 2026 hat die kanadische Regierung einen Marktanteil für ZEV (Zero-Emission-Vehicles) von 20 Prozent anvisiert. Im vergangenen Jahr lag diese bei 14,4 Prozent. Insgesamt wurden 266.100 E-Light-Vehicles verkauft, wobei mit 194.700 Light Vehicles der Großteil BEV waren.

Die Light-Vehicle-Produktion in Kanada ist in 2024 auf 1,3 Mio. Fahrzeuge zurückgegangen (-14 Prozent). Sieht man von den Jahren 2021 und 2022 ab, in denen das Produktionsvolumen durch Covid und die Pandemiefolgen stark vermindert war, war es die geringste Produktion seit über 25 Jahren. Dabei ging die Produktion im Segment der Basic Cars um 42 Prozent zurück. Bei den Light Trucks betrug der Rückgang 5 Prozent.

Mercosur

Der Light-Vehicle-Absatz im südamerikanischen Wirtschaftsraum Mercosur ist im Jahr 2024 deutlich angestiegen. In den Mitgliedsstaaten des Mercosur wurden insgesamt knapp 3,0 Mio. Fahrzeuge neu zugelassen – ein zweistelliges Wachstum in Höhe von 12 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Auf allen beobachteten Einzelmärkten entwickelten sich die Verkäufe positiv, das Vorkrisenniveau von 2019 wurde allerdings noch nicht wieder erreicht. Seinerzeit wurden noch 116.800 Einheiten mehr abgesetzt, das Volumen des Jahres 2024 lag noch 4 Prozent unter dem Vor-Corona-Niveau.

Auf dem brasilianischen Light-Vehicle-Markt wurde im vergangenen Jahr ein Volumen von knapp 2,5 Mio. Fahrzeugen erreicht. Die Verkäufe lagen um 14 Prozent oberhalb des Niveaus von 2023. Brasilien ist mit einem Anteil von rund 84 Prozent am Mercosur-Absatz der Leitmarkt der Region. Von den Rekordniveaus früherer Jahre liegt man aber weiterhin deutlich entfernt. Die deutschen Hersteller konnten von der positiven Marktdynamik ebenfalls profitieren und erhöhten ihren Marktanteil im Jahr 2024 leicht auf 17,7 Prozent (2023: 17,5 Prozent). In Bezug auf die Elektromobilität hat Brasilien noch Aufholbedarf. Der Marktanteil von Elektrofahrzeugen am Gesamtmarkt hat sich allerdings im vergangenen Jahr auf 4,8 Prozent verdoppelt. Trotz der schwachen Weltkonjunktur ist die brasilianische Wirtschaft im vergangenen Jahr um etwa 3 Prozent gewachsen. Durch Unsicherheiten bzgl. der Fiskalpolitik der Regierung in Kombination mit geringer Auslandsnachfrage nach brasilianischen Gütern hat sich die inländische Währung Real zuletzt schwach entwickelt und seit Mitte des vergangenen Jahres deutlich an Wert verloren. Dies verteuerte Importe, löste dementsprechend einen erhöhten Inflationsdruck aus und zwang die Zentralbank zu schrittweise Leitzinserhöhungen (Stand: Jan. 2025: 13,25 Prozent). Eine Verschlechterung der Finanzierungskonditionen, u. a. für Kraftfahrzeuge, war die Folge. Es wird angenommen, dass Brasilien vorerst auf dem Wachstumspfad verbleibt, allerdings mit geringerer Dynamik und ggf. steigender Volatilität.

Auch in Argentinien entwickelten sich die Light-Vehicle-Verkäufe leicht positiv. 411.400 neu zugelassene Einheiten bedeuteten ein Wachstum um 1 Prozent im Vergleich zu 2023. Die gesamtwirtschaftliche Situation ist nach schweren Jahren, geprägt von ruinösen Wirtschaftskrisen, weiterhin instabil. Die umfassenden Wirtschaftsreformen des seit etwas über einem Jahr regierenden Präsidenten Javier Milei zeigen hingegen allmählich Wirkung. Argentinien lässt die Rezession hinter sich, die Zeichen stehen auf Wachstum. Volkswirtschaftliche Parameter wie die Inflationsrate oder die Arbeitslosenquote sind rückläufig. Auf dem Light-Vehicle-Markt zeigte sich im vergangenen Jahr ein äquivalenter Trend. Während sich das erste Halbjahr 2024 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum noch deutlich negativ entwickelte (H₁: -22 Prozent), hellte sich die Automobilkonjunktur im weiteren Jahresverlauf deutlich auf (H₂: +25 Prozent). Bei anhaltender Entwicklung dürften im laufenden Jahr, vor allem im ersten Halbjahr, deutlich mehr Fahrzeuge abgesetzt werden. Nichtsdestotrotz sind Reformen und Restrukturierungen noch immer erst am Anfang. Die hohe Armutsquote und erhebliche Preissteigerungen bei Gütern der Grundversorgung belasten die Gesellschaft. Auf dem Fahrzeugmarkt existiert ein hohes Wachstumspotenzial. In Argentinien wurden im Jahr 2024 bspw. noch weniger als halb so viele Neuzulassungen registriert als im Rekordjahr 2013.

Auch der drittgrößte Markt des Mercosur, Uruguay, konnte im Jahr 2024 erneut ein deutliches Wachstum verzeichnen. 62.900 neu zugelassene Light Vehicles waren 9 Prozent mehr Fahrzeuge als noch ein Jahr zuvor und gleichzeitig ein neuer Absatzrekord für das kleine südamerikanische Land.

Der Mercosur ist ein im Jahr 1991 gegründeter regionaler Zusammenschluss auf dem südamerikanischen Kontinent. Die Mitglieder verfolgen das gemeinsame Ziel, durch politische, soziale und wirtschaftliche Zusammenarbeit die regionale Integration zu fördern. Vollmitglieder des gemeinsamen Marktes sind derzeit die fünf Staaten Argentinien, Bolivien, Brasilien, Paraguay und Uruguay. In den Mitgliedsstaaten des Mercosur leben in etwa 280 Mio. Menschen. Das über mehr als zwei Dekaden verhandelte EU-Mercosur-Handelsabkommen ist ein wichtiger Meilenstein für die transatlantische Kooperation und hat das Potenzial wechselseitig Wohlstand, Wachstum und Arbeitsplätze zu kreieren.

US-Nutzfahrzeugmarkt

Nach der Erholung in den vergangenen Jahren erlebt der US-amerikanische Markt für schwere Nutzfahrzeuge im Jahr 2024 zum ersten Mal seit drei Jahren einen spürbaren Rückgang. Insbesondere in der ersten Jahreshälfte gingen die Verkäufe deutlich zurück (-8 Prozent gegenüber H₁/2023). In der zweiten Jahreshälfte fiel der Rückgang mit -2 Prozent im Vergleich zu H₂/2023 zwar etwas moderater aus, was jedoch vor allem an den schwachen Vergleichswerten des Vorjahres lag.

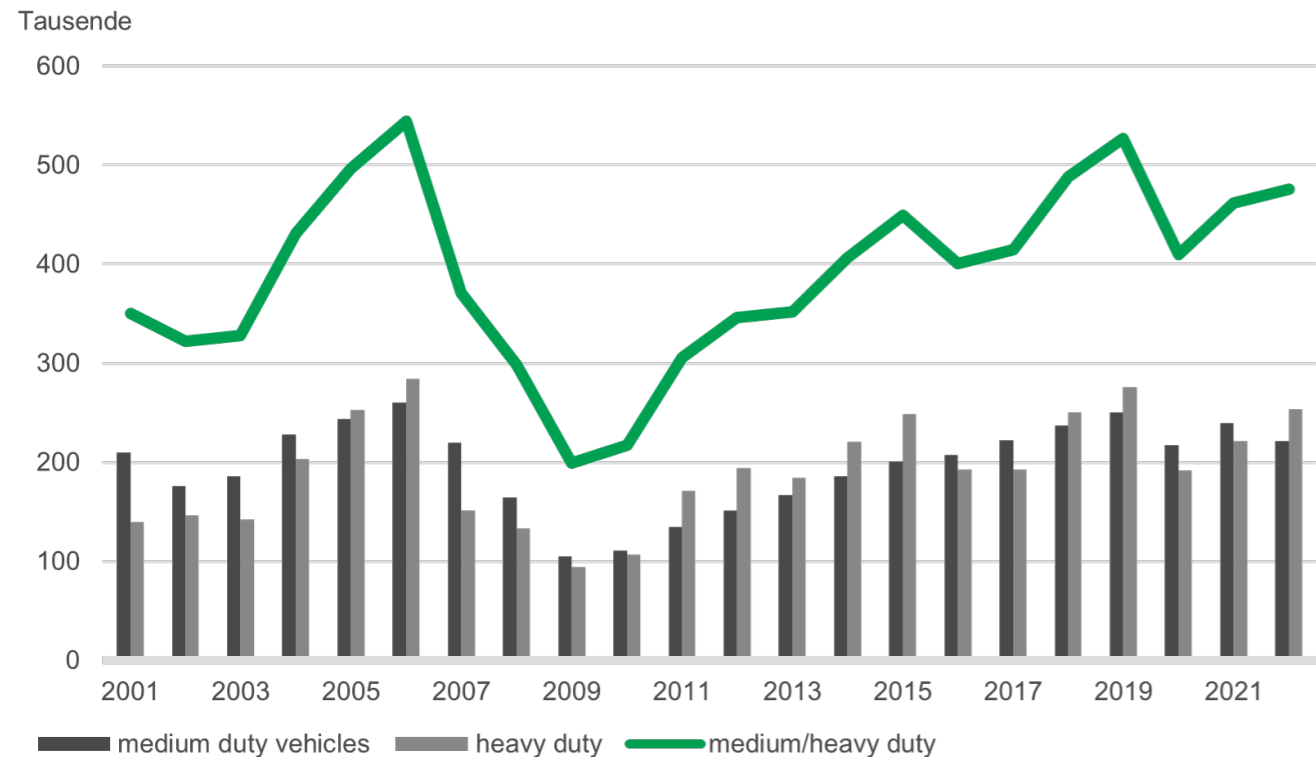
Im Gesamtjahr 2024 verzeichnete der US-amerikanische Nutzfahrzeugmarkt ein Minus von 5 Prozent, was einem Absatzvolumen von insgesamt 482.300 Einheiten entspricht. Dabei entwickelte sich das Heavy-Duty-Segment (Klasse 8 / > 15 Tonnen) deutlich schlechter als das Medium-Duty-Segment (Gewichtsklassen 4-7 / 6,3-15 Tonnen).

Ersteres musste einen zweistelligen Rückgang von 10 Prozent im Vergleich zum Vorjahr hinnehmen, während letzteres um knapp 1 Prozent zulegen konnte.

Das Niveau von 2019, das mit knapp 527.100 verkauften Lkw das volumenstärkste Jahr seit 2006 (damals 544.600 Einheiten) war, wurde im Jahr 2024 um 9 Prozent verfehlt. Neben der schwachen Inlandsnachfrage könnten auch die sinkenden Exporte eine Rolle für den Rückgang spielen. So haben sich die US-Exporte von Lastkraftwagen nach Deutschland im Jahr 2024 mehr als halbiert, was die Absatzmöglichkeiten für Hersteller zusätzlich eingeschränkt haben dürfte.

Mittlere und schwere Nutzfahrzeuge in den USA

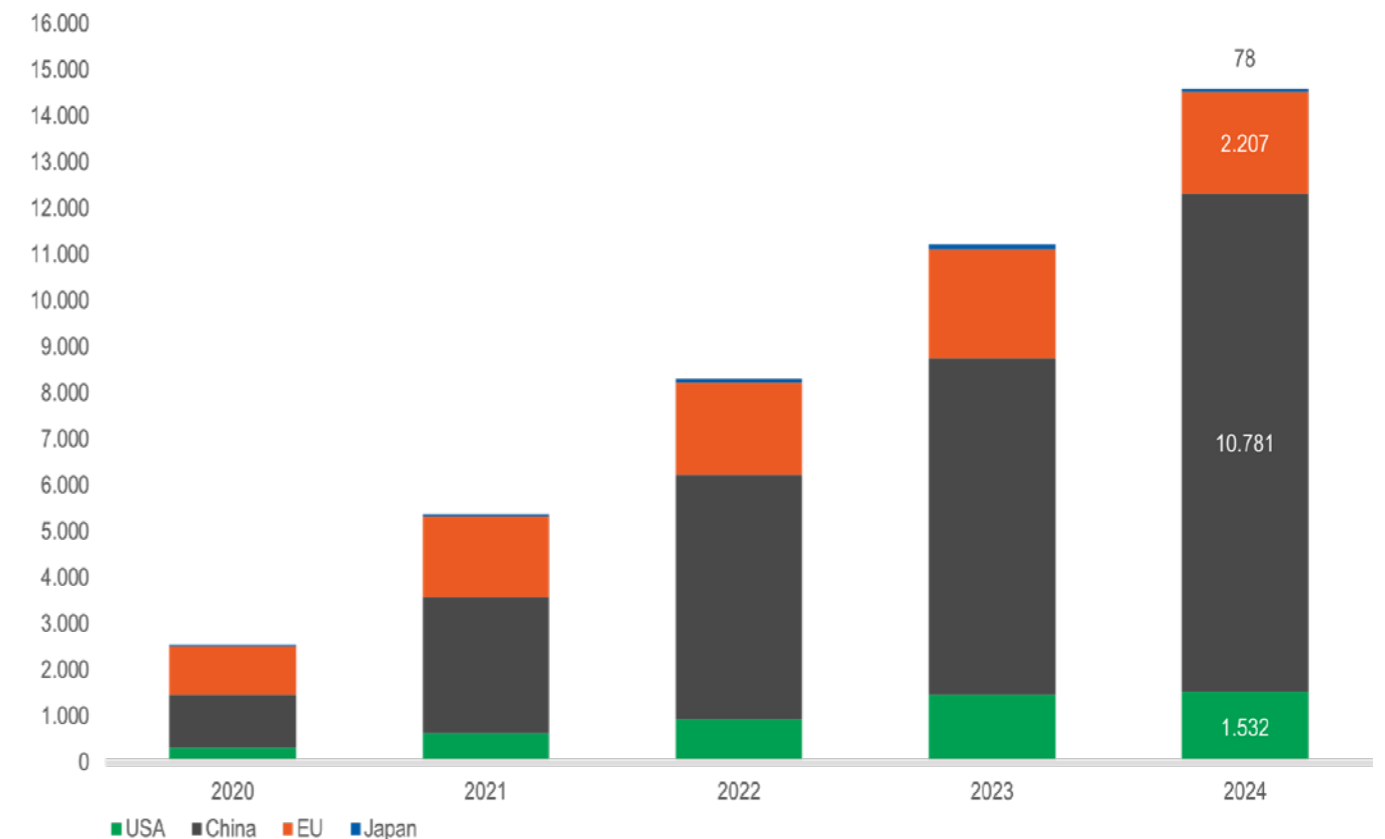
Absatz von Medium und Heavy Trucks



Elektromobilität im internationalen Vergleich

2024 hat sich der weltweite Vormarsch der Elektromobilität bei den Pkw-Neuzulassungen fortgesetzt. Mit rund 16,2 Mio. global neu zugelassenen Pkw mit einem elektrischen Antrieb (BEV, PHEV oder FCEV) wurde der Vorjahresrekord von 12,6 Mio. Einheiten deutlich übertroffen. Damit erhöhte sich der E-Autoabsatz um gut 29 Prozent und damit nicht mehr ganz so stark wie im Vorjahr, wo die E-Neuzulassungen um über ein Drittel angestiegen waren. Das ist aufgrund der nun erreichten, signifikanten Stückzahlen bei einem Hochlauf einer neuen Antriebstechnik völlig normal. Inzwischen wird bereits mehr als jeder fünfte global verkaufte Pkw elektrisch angetrieben. Hiervon sind mit 10,3 Mio. Einheiten 63 Prozent (Vorjahr: 69 Prozent) rein elektrische BEV-Fahrzeuge.

Der rückläufige BEV-Anteil korrespondierte mit einem entsprechend steigenden PHEV-Anteil und war auf China zurückzuführen, wo letztes Jahr die Plug-In-Hybride die Treiber der E-Mobilität darstellten. Die Brennstoffzelle (FCEV) war erneut rückläufig und spielt mit nun unter 5 Tsd. Einheiten weiterhin keine Rolle. Die Transformation vom Verbrennungsmotor zum Elektromotor, die in Anbetracht des ehrgeizigen UN-Klimaziels nötig ist, ist in der Automobilindustrie somit in vollem Gange. Es ist zu berücksichtigen, dass die Entwicklung in den verschiedenen Märkten recht heterogen ist, im Allgemeinen kann man sagen, dass es eine mehr oder weniger stark ausgeprägte Beziehung zwischen Wohlstand und Durchdringung des Marktes mit Elektro-Pkw gibt. Außerdem spielen Incentives und gesetzliche Vorgaben, z. B. bzgl. CO₂-Grenzwerten eine wichtige Rolle.



Deutsche Pkw-Produktion im internationalen Vergleich

Pkw-Inlandsproduktion

Nach zwei Jahren mit deutlichen Zuwächsen, konnte die Inlandsproduktion letztes Jahr das Niveau von 2023 nahezu halten. Am Ende stand ein Minus von 1 Prozent auf 4,07 Mio. Pkw. Dabei hatte es im 1. Halbjahr noch einen Rückgang von 6 Prozent gegeben, der im Jahresendspurt im 2. Halbjahr mit einem Plus von 5 Prozent nahezu noch ausgeglichen werden konnte. Damit liegt die heimische Fertigung weiterhin 13 Prozent oder nahezu 600 Tausend Fahrzeuge unterhalb des Niveaus des Vorkrisenjahrs 2019.

2024 war ein durchwachsendes Jahr, was die Inlandsfertigung anging. Ein größerer Rückgang konnte nur dadurch vermieden werden, dass Deutschland so stark wie kein anderes Land in Europa auf das Zukunftsthema Elektromobilität gesetzt hat. Die Transformation hin zur Klimaneutralität wird darin deutlich, dass 2024 bereits jedes dritte in Deutschland gefertigte Auto elektrisch angetrieben war, ein Anteil, der von den großen Produktionsländern nur von China übertroffen wird. Insgesamt liefen 1,35 Mio. Elektro-Pkw in Deutschland von den Montagebändern, damit war Deutschland nach China und vor den USA der zweitgrößte E-Standort weltweit. 78 Prozent oder 1,06 Mio. aller E-Autos aus deutscher Produktion entfielen dabei auf BEV. Die reinen Verbrenner wurden vom Trend zur E-Mobilität letztes Jahr nicht verschont.

Während die Benziner bei knapp 49 Prozent Produktionsanteil stagnierten, verloren die Diesel weitere zwei Prozentpunkte und landeten bei 18 Prozent. Man sieht, der deutsche Standort ist bei der Transformation in Europa an der Spitze, traditionelle Verbrenner bleiben jedoch weiterhin ein wichtiges Standbein, um die abrupte Wende hin zur CO₂-freien Mobilität mit einschneidenden Folgen für die Belegschaft insbesondere der Zulieferer etwas abzufedern.

Wichtigstes Segment waren letztes Jahr mit 1,80 Mio. die SUVs und Geländewagen (+18 Prozent) vor der Kompaktklasse mit 0,91 Mio. Fahrzeugen (-10 Prozent), der Mittelklasse mit 0,47 Mio. Einheiten (-27 Prozent) und knapp dahinter der oberen Mittelklasse mit 0,47 Mio. Einheiten (+29 Prozent). Man sieht ganz klar den Trend hin zu höherwertigen Fahrzeugen, da die hohen Arbeits- und Energiekosten die Produktion von Volumenmodellen am Standort Deutschland immer unattraktiver machen. Die Produktion des letzten Kleinwagenmodells in Deutschland lief vorletztes Jahr aus. Im globalen Länderranking nach Stückzahlen konnte Deutschland letztes Jahr den fünften Platz hinter China, den USA, Japan und Indien vor Südkorea und Mexiko verteidigen. Allerdings ist zu berücksichtigen, dass der Premiumanteil an den deutschen Standorten überdurchschnittlich hoch ist. In Europa bleibt Deutschland mit deutlichem Abstand das wichtigste Produktionsland.



Pkw-Auslandsproduktion

Erstmals seit drei Jahren musste die Pkw-Fertigung der deutschen Hersteller an ausländischen Standorten 2024 einen Rückschlag hinnehmen. Mit 9,5 Mio. Pkw wurde das Vorjahresergebnis um 5 Prozent verfehlt. Damit liegt das Produktionslevel jetzt etwas oberhalb des Jahres 2015, zum Produktionsrekord aus dem Jahr 2019 fehlt jedoch noch ein Siebtel oder knapp 1,9 Mio. Einheiten. Neben der Transformation zum klimaneutralen Antrieb, die die deutschen OEM noch mehr im In- als im Ausland forcieren, waren hohe Preise ein zweites wichtiges Thema, das eine Produktionserholung verhinderte. Die Inflation entwickelte sich zwar weniger stark als in den beiden Vorjahren, war jedoch trotzdem spürbar und das anhaltend hohe Preislevel verhinderte eine Produktionserholung. Weniger im Fokus als in den Vorjahren stand die Halbleiterknappheit als Produktionshemmer.

2024 trugen weltweit 17 Prozent aller Neuwagen das Firmenlogo einer deutschen Konzernmarke.

Eine Betrachtung der verschiedenen Kontinente ergibt, dass es nicht überall zu Rückgängen gekommen ist und die Entwicklung in den einzelnen Ländern uneinheitlich gewesen ist.

Der einzige Kontinent, der letztes Jahr einen Zuwachs verzeichnen konnte, war Amerika, wo die deutschen Hersteller mit 2,05 Mio. gefertigten Einheiten (+4 Prozent) nahezu den Rekord von 2012 erreichten. Verantwortlich für das Plus war Brasilien mit einem Rebound von 46 Prozent auf 462 Tausend Pkw, wo die Produktion das Vorkrisenniveau deutlich überstieg, jedoch noch weit von der 2012er Höchstmarke entfernt ist. Sowohl in Mexiko mit 682 Tausend Einheiten (-5 Prozent) als auch in den USA mit 844 Tausend Fahrzeugen (-7 Prozent) kam es hingegen zu Rückgängen.

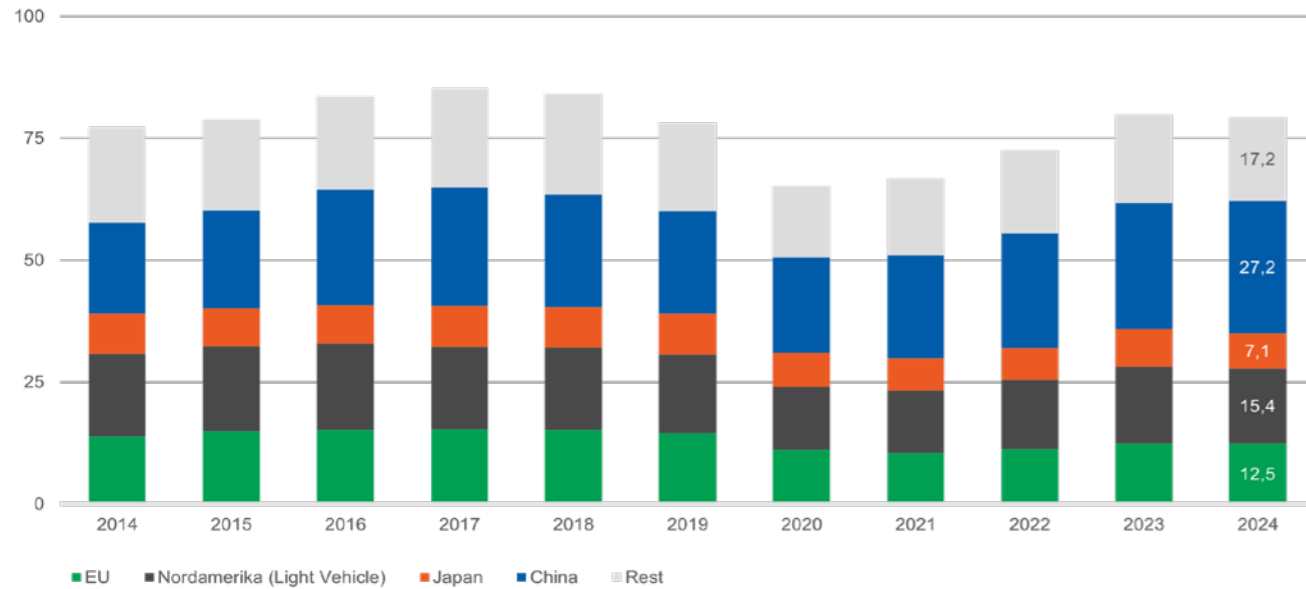
Weniger erfreulich war die Produktionsentwicklung in Europa, wo die Erneuerung der Fahrzeugflotte nur langsam voranschreitet; das Durchschnittsalter des Bestandes wächst von Jahr zu Jahr und beträgt in der EU inzwischen 12,5 Jahre im Mittel. Insgesamt produzierten die deutschen Hersteller im europäischen Ausland 2024 mit 3,00 Mio. Pkw 6 Prozent weniger Fahrzeuge als im Jahr zuvor. Zum Vorkrisenwert von 2019 fehlen da nahezu eine Millionen Einheiten bzw. knapp ein Viertel. Neben der hohen Marktsättigung und dem schwachen bzw. nicht vorhandenen

Wirtschaftswachstum in vielen Ländern ist der Standort aufgrund gestiegener Energiepreise und der in vielen Ländern verhältnismäßig hohen Arbeitskosten gerade für die Herstellung von Volumenmodellen kaum noch konkurrenzfähig. Wichtigstes Produktionsland war die Tschechische Republik, in der die Fertigung um 4 Prozent auf 897 Tausend Einheiten – ganz nah am Rekord von 2019 – ausgedehnt werden konnte. Es folgte Spanien, wo ebenfalls ein vierprozentiges Wachstum zu verzeichnen war. Das war der dritte Zuwachs in Folge und mit 833 Tausend Einheiten ist der Abstand zum Rekordjahr 2019 nun auf 8 Prozent geschrumpft. An dritter Stelle in Europa lag der SUV-Produktionshub Slowakei mit 342 Tausend Pkw, was auch 4 Prozent Wachstum entsprach. Es folgte Ungarn mit 325 Tausend Einheiten (-7 Prozent) vor Portugal mit 236 Tausend Einheiten (+7 Prozent). Einen hohen Rückgang musste das Vereinigte Königreich verbuchen, wo nur noch 128 Tausend Pkw deutscher Konzernmarken (-37 Prozent) von den Montagebändern liefen. In Belgien (-72 Prozent auf 15 Tausend Einheiten) und den Niederlanden (-94 Prozent auf knapp 8 Tausend Einheiten) lief die Produktion der deutschen Hersteller komplett aus.

Asien war letztes Jahr mit -8 Prozent – bei 4,19 Mio. Pkw – der Kontinent mit dem höchsten Produktionsrückgang der deutschen Konzerne. Dazu beigetragen hat vor allem der wichtigste Standort China mit einem achtprozentigen Rückgang auf 4,06 Mio. Einheiten. Auch Indien verzeichnete ein ebenso hohes Minus bei 130 Tausend produzierten Fahrzeugen.

Die Transformation vom Verbrenner- zum Elektroantrieb bildet sich auch im Auslandsengagement der deutschen Hersteller ab. Letztes Jahr war mit 0,99 Mio. Einheiten mehr als jeder zehnte dort produzierte Pkw bereits elektrisch angetrieben. Dabei entfielen zwei Drittel der Elektro-Pkw auf rein batterieelektrische Fahrzeuge und ein Drittel auf Plug-In-Hybride.

Die Fertigung außerhalb Deutschlands hat sich seit 2009 nahezu verdoppelt, 2010 hat sie die Inlandsproduktion überholt. Inzwischen werden sieben von zehn aller Pkw deutscher OEM im Ausland hergestellt. Ein wichtiger Erfolgsfaktor war die Ausrichtung auf Premiummodelle. Während 2006 nur 20 Prozent der im Ausland hergestellten Autos Premiummodelle waren, sind es heute 45 Prozent. Die globale Aufstellung der deutschen OEM manifestiert sich auch darin, dass sie inzwischen mit 4,28 Millionen Fahrzeugen nahezu 60 Prozent ihrer Premium-Pkw im Ausland fertigen.



Vergleich: Pkw-Produktion International

Die Entwicklung der globalen Automobilproduktion im letzten Jahr war geprägt von mehreren Faktoren. Die Materialengpässe, die insbesondere im Bereich der Halbleiter die Produktion nach der Corona-Pandemie behindert hatten, sind im Jahresverlauf weiter in den Hintergrund getreten und spielen jetzt nur noch eine untergeordnete Rolle. Dafür hat der Angriffskrieg Russlands gegen die Ukraine für dauerhaft hohe Energiepreise gesorgt, die zwar erneut etwas rückläufig waren, jedoch immer noch deutlich oberhalb des Levels von 2020 liegen und über Zweitrundeneffekte die Budgets der Haushalte belastet haben. Zusätzlich war insbes. in Europa auch aufgrund der Wirtschaftsschwäche ein Attentismus der Kunden zu beobachten, der dazu geführt hat, dass das Durchschnittsalter der Flotte weiter gestiegen ist und die Produktion nur beschränkte Impulse von der Nachfrageseite bekommen hat. Damit hat sich die globale Automobilnachfrage schwächer als gedacht entwickelt.

Die insbesondere in Europa und China, aber auch in den USA hochlaufende Produktion von E-Autos profitierte von zum Teil günstigen staatlichen Rahmenbedingungen; politisch vorgegebene strenge CO₂-Grenzwerte, um die Transformation hin zum klimaneutralen Elektroantrieb zu bewerkstelligen, verfehlen ihre Wirkung nicht. Ohne den Hochlauf bei der Produktion von E-Autos wäre die Produktion 2024 voraussichtlich sogar rückläufig gewesen.

Diese Umstände haben dazu geführt, dass die weltweite Produktion 2024 mit 79,4 Mio. Pkw (±0 Prozent) den Vorjahreswert leicht unterschritten hat. Damit konnte jedoch erneut das 2019er Vorkrisenniveau von 78,2 Mio. Einheiten übertroffen werden. Die globale Produktionskapazität ist allerdings immer noch höher, 2017 lag die Produktion mit 85 Mio. noch um gut 5 Mio. Einheiten darüber. Davor war die Pkw-Produktion vom Finanzkrisenjahr 2009 bis 2017 im Schnitt um 5 Prozent pro Jahr gewachsen.

Betrachtet man die Produktion in den einzelnen Ländern, so ergibt sich kein einheitliches Bild. Die höchsten Zuwächse der großen Automobilnationen verzeichneten die beiden aufstrebenden asiatischen Standorte Indien und China, die ihre Pkw-Fertigung jeweils um 5 Prozent ausbauen konnten. In China lief mit 27,2 Mio. Einheiten erneut eine Rekordanzahl von Pkw von den Montagebändern. Während vor der Coronapandemie nahezu die gesamte heimische Produktion auch in China abgesetzt wurde, wird die Produktion von zunehmenden Exporten getrieben. Allein letztes Jahr wurden knapp 5 Mio. Pkw aus China exportiert. Indien war mit 4,8 Mio. Pkw das dritt wichtigste Produktionsland in Asien hinter Japan, wo die Fertigung um 8 Prozent auf 7,1 Mio. Pkw zurückging, was korrespondierte mit einem Binnenmarkt, der in etwa gleich stark abnahm.

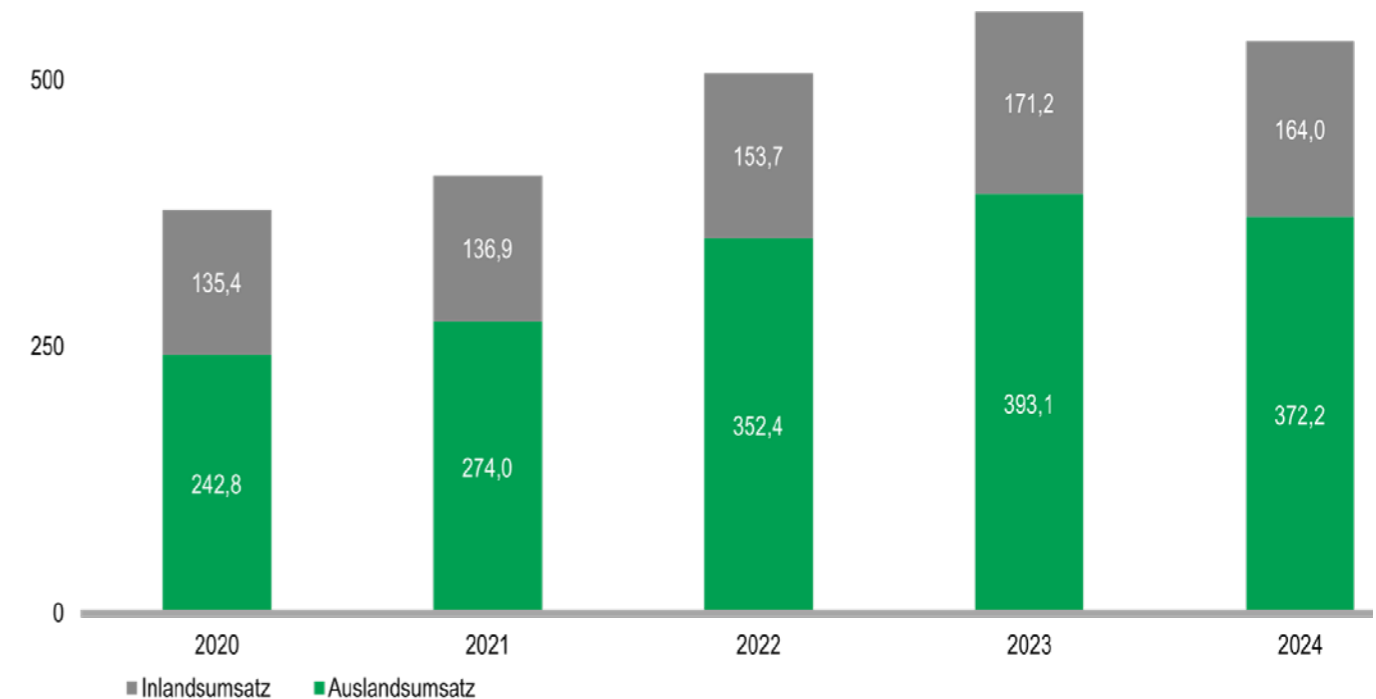
Auch in Südkorea, dem viertwichtigsten Standort Asiens wurde die Produktion bei rückläufigem Inlandsmarkt um 2 Prozent auf 3,8 Mio. Pkw zurückgefahren.

In Europa fiel die Produktion um 6 Prozent auf 14,0 Mio. Pkw und unterschritt damit wieder das Niveau von 2020. Zum Vorkrisenniveau 2019 fehlen über 4 Mio. Einheiten bzw. fast ein Viertel. Das liegt nicht nur an Russland, dessen Produktion fast eine Millionen Einheiten verloren hat. Insgesamt ist der europäische Markt gesättigt und die Bestandsflotte erneuert sich im Zeitalter der Transformation nur langsam und das Durchschnittsalter steigt an. Das gilt auch für Deutschland, dessen Produktion um 1 Prozent auf knapp 4,1 Mio. Einheiten (Nr. 5 weltweit) abnahm, und damit um 0,6 Mio. Einheiten unter dem 2019er Wert liegt. In Deutschland reüssierten insbesondere die Elektro-Pkw (BEV und PHEV), die inzwischen ein Drittel der Fertigung ausmachen. Deutschland ist der zweitgrößte E-Standort der Welt nach China und vor den USA. Hieran sieht man, wie ernst die deutschen Hersteller die Transformation zum klimaneutralen Auto nehmen. Spanien lag bei der Pkw-Gesamtproduktion an Platz 2 in Europa mit 1,9 Mio. Einheiten (+1 Prozent) vor der Tschechischen Republik mit 1,5 Mio. (+4 Prozent).

Es folgte der SUV-Hub Slowakei mit 1,0 Mio. Einheiten (-8 Prozent) vor der Türkei (-5 Prozent 0,90 Mio. Einheiten), das die einstmalige große Automobilnation Frankreich überholte, die letztes Jahr nur noch ein Fertigungsvolumen von 0,87 Mio. Pkw (-15 Prozent) erreichte und damit um fast die Hälfte unter dem Vorkrisenniveau lag.

In den USA, Mexiko und Kanada stagnierte die Produktion letztes Jahr mit einem leichten Rückgang um 1 Prozent auf 15,4 Mio. Light Vehicles und liegt damit 0,8 Mio. Einheiten unter dem Vor-Corona-Niveau von 2019. Differenziert man zwischen den Fahrzeugarten, so ist es so, dass Light Trucks (vor allem SUVs) mit +2 Prozent die Treiber sind, während die Pkw um 16 Prozent rückläufig sind. Damit sind fünf von sechs hier gefertigte Light Vehicles Light Trucks. Die USA sind der SUV-Produktionshub der Welt. Die Entwicklung war in den drei Ländern heterogen. Während in den USA die LV-Produktion um 1 Prozent nachgab, stieg die Fertigung in Mexiko um 3 Prozent und fiel in Kanada um 14 Prozent.

Die Mercosur-Staaten realisierten auch letztes Jahr mit 3 Prozent und 2,9 Mio. Light Vehicles nur ein verhaltenes Wachstum.



Pkw-Exporte aus Deutschland

2024 stiegen die Pkw-Exporte um 2 Prozent (3. Anstieg in Folge) auf 3,18 Mio. Fahrzeuge und lagen damit noch 9 Prozent unter dem Vorkrisenniveau von 2019. Im Vergleich zu 2017 hat sich der Export sogar um 27 Prozent reduziert. Die beiden sich gegenseitig verstärkenden Faktoren sind die Transformation und die weiterhin hohe Inflation, mit denen eine Verunsicherung der Kunden sowie reale Einkommensverluste einher gingen, die dazu geführt haben, dass sich insbesondere die europäischen Märkte auf einem Niveau unterhalb von Vor-Corona einpegeln. Gleichzeitig bleibt die deutsche Automobilindustrie sehr stark vom Export abhängig, die Exportquote übertraf letztes Jahr die 78 Prozent aus dem Vorjahr und stieg damit um 2 Prozentpunkte. Dies unterstreicht die eminente Wichtigkeit der Auslandsmärkte für die deutsche Automobilindustrie, die einen guten Teil der schwachen Binnennachfrage ausgleichen konnten.

Die Tendenz hin zur Vor-Ort-Produktion hat 2024 nachgelassen, die Auslandsproduktion war erstmals seit drei Jahren rückläufig (-5 Prozent). Dies ist vor dem Hintergrund der massiv reduzierten Inlandsproduktion nach 2019 zu sehen, die sich 2024 stabilisierte. Nichtsdestotrotz beläuft sich der deutsche Export gerade einmal auf ein Drittel der Fertigung im Ausland.

Ein wichtiger Faktor für den Erfolg von Autos Made in Germany im Ausland ist weiterhin die hohe Qualität, für die auch adäquate Preise gezahlt werden. Der langjährige Trend hin zu Premiummodellen bleibt 2024 hoch. Sie machen derzeit 76 Prozent aller Pkw-Exporte aus (Vorjahr 74 Prozent). Dieser Anteil ist in den Überseeexportmärkten besonders hoch. Die Pkw-Ausfuhren nach Asien sind zu 93 Prozent und die nach Amerika sogar zu 95 Prozent Premium.

2024 setzt sich die Transformation vom Verbrennungsum Elektromotor bei den Exporten fort. Mit 15,3 Prozent (Vorjahr 15,8 Prozent) Anteil ist der Dieselantrieb (inkl. Mild-Hybride) weiter auf dem Rückzug und fällt auf den tiefsten Stand seit der Wiedervereinigung. Auch die Benziner haben letztes Jahr erneut an Anteil eingebüßt, sie kommen jetzt auf 50,8 Prozent (Vorjahr 52,4 Prozent). Vom Rückgang bei den Verbrennern konnten die Elektrofahrzeuge jedoch profitieren. Ihr Anteil erreichte den Rekordwert von 33,8 Prozent (Vorjahr 31,7 Prozent).

Besonders dynamisch haben sich hier die Exporte von reinen Batterieautos entwickelt, die um 13 Prozent zulegen konnten und nun bereits nahezu vier Fünftel (79 Prozent) aller exportierten Elektro-Pkw (inkl. Plug-Ins) ausmachen.

Treiber waren letztes Jahr die Pkw-Exporte der deutschen Hersteller nach Amerika, die um 11 Prozent auf 562 Tausend Einheiten zulegen konnten. Damit wurde erstmals wieder das Vorkrisenniveau von 2019 übertroffen, zu dem Rekordlevel aus dem Jahr 2013 fehlt jedoch noch ein gutes Drittel. Wichtigster Ausfuhrpartner weltweit waren die USA mit 448 Tausend Pkw (+12 Prozent). Trotzdem haben sich die Exporte in die USA in den letzten 10 Jahren um 27 Prozent oder 165.000 Pkw reduziert. Diese Entwicklung erklärt sich dadurch, dass die deutschen OEMs immer mehr dazu übergehen, Fahrzeuge für den US-Markt direkt vor Ort im nordamerikanischen Raum zu fertigen. Die Exporte nach Kanada konnten um 8 Prozent auf 56 Tausend Einheiten und die nach Brasilien sogar um 16 Prozent auf 22 Tausend gesteigert werden.

Nach Europa führten die deutschen OEM 2024 mit 1,8 Mio. Einheiten 1 Prozent mehr Pkw aus als im Vorjahr. Wichtigstes Partnerland war hier das Vereinigte Königreich, in das 390 Tausend Pkw exportiert wurden (-2 Prozent). Es folgten Frankreich (+7 Prozent auf 203 Tausend Einheiten) vor Italien (+4 Prozent auf 195 Tausend Einheiten) und Spanien (+2 Prozent auf 174 Tausend Fahrzeuge).

Nach Asien waren die Exporte der deutschen Hersteller 2024 um 7 Prozent auf 532 Tausend Einheiten erneut rückläufig. Dieser Rückgang lag vor allem an China, dem wichtigsten asiatischen Partner, wohin die Ausfuhren sogar um 17 Prozent auf 178 Tausend Einheiten einbrachen. Auch nach Südkorea war ein Minus von 2 Prozent bei 120 Tausend Fahrzeugen zu verzeichnen. Die Exportdestination Japan war um 6 Prozent auf 89 Tausend Pkw rückläufig.

Mit 59 Tausend Einheiten (+7 Prozent) spielten Australien und Ozeanien auch 2024 kaum eine Rolle als Destinationen deutscher Pkw-Exporte. Insbesondere nach Afrika werden mit 45 Tausend Einheiten (+13 Prozent) kaum Neuwagen exportiert, Gebrauchtwagen machen aus ökonomischen Gründen den Löwenanteil der dort verkauften Fahrzeuge aus.

Umsätze der deutschen Automobilindustrie

Die Umsätze der dt. Automobilindustrie sind im vergangenen Jahr, vom Rekordwert des Vorjahres, um 5 Prozent auf 536,1 Mrd. Euro zurückgegangen. Im Jahr 2024 erreichte die Automobilindustrie, nach nominaler Rechnung, den zweithöchsten Umsatz jemals. Die hohen Umsatzzahlen der letzten zwei Jahre stehen aber auch im Lichte einer hohen Teuerungsrate post-Covid. Der Umsatzrückgang verteilte sich dabei etwa proportional auf das Inlands- (-4 Prozent) und Auslandsgeschäft (-5 Prozent). Fast 70 Prozent des Gesamtumsatzes ging dabei auf das Auslandsgeschäft zurück, 29 Prozent davon entfielen wiederum auf Geschäfte mit Ländern innerhalb der Eurozone.

Der Umsatzrückgang erstreckte sich dabei über alle Herstellergruppen. Bei Herstellern von Kraftwagen und -motoren gingen die Umsätze um 4 Prozent auf 437,9 Milliarden Euro zurück. Damit wurden etwas mehr als vier Fünftel des insgesamt erzielten Umsatzes durch Geschäfte der OEM realisiert. Die Umsätze kennzeichnet zudem, dass sie, anders als in den weiteren Herstellergruppen, mehrheitlich durch Geschäfte mit ausländischen Kunden realisiert werden. Die größten Umsatzeinbußen mussten Hersteller von Karosserien, Aufbauten und Anhängern einstecken – ihr Umsatz ging um 10 Prozent auf 13,0 Milliarden Euro zurück. Die Zulieferer verbuchten 2024 einen Umsatzrückgang um 8 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Insgesamt erzielten die Hersteller von Teilen für Kraftwagen und Kraftwagenmotoren einen Umsatz von 85,2 Milliarden Euro. Damit erwirtschafteten sie knapp 16 Prozent des Gesamtumsatzes der automobilen Inlandsproduktion.



Die Zahl der Beschäftigten in der Automobilindustrie in Deutschland ist im Jahr 2024 leicht gesunken. Insgesamt waren 772.900 Personen in der Automobilindustrie beschäftigt, 1 Prozent weniger als im Vorjahr. Nach der Verschnaufpause im Jahr 2023 setzte sich damit der 2019 eingesetzte Abwärtstrend in der Beschäftigung wieder fort. Stand 2024 ist die Beschäftigung in der Automobilindustrie seit dem Beschäftigungsrekord in der Hochkonjunktur im Jahr 2018 um knapp 61.000 Personen geschrumpft.

Dabei blieb die Beschäftigung bei den Herstellern von Kraftwagen und -motoren im vergangenen Jahr mit 465.200 Personen etwa auf Vorjahresniveau (± 0 Prozent). Knapp über 60 Prozent der Beschäftigten in der Automobilindustrie waren im vergangenen Jahr bei einem OEM angestellt. Ein Zuwachs der Beschäftigung war im vergangenen Jahr bei Herstellern von Karosserien, Aufbauten und Anhängern zu beobachten. Sie steigerten die Beschäftigung um 1 Prozent auf 40.800 Personen. So viele Beschäftigte hatte diese Herstellergruppe zuletzt vor 30 Jahren (1995: 44.100 Beschäftigte). Etwa jeder dritte Beschäftigte in der Automobilindustrie arbeitet bei einem Hersteller von Teilen für Kraftwagen und Kraftwagenmotoren. Diese beschäftigten im Durchschnitt des Jahres 2024 266.800 Personen. Gegenüber dem Vorjahr bedeutete dies einen Rückgang um 2 Prozent. Weniger Personen waren zuletzt 1997 in der Zulieferindustrie beschäftigt (damals im Mittel 255.600 Beschäftigte). Dabei macht sich bemerkbar, dass diese Herstellergruppe besonders stark von den gegenwärtigen Transformationsherausforderungen betroffen ist. Darüber hinaus findet auch hinter den aggregierten Beschäftigungszahlen aktuell ein Wandel statt. Mit neuen Technologien, und Anforderungen an die Produkte der Automobilindustrie, wandeln sich auch Beschäftigungsprofile in den Belegschaften der Unternehmen.

Arbeitskosten in der internationalen Automobilindustrie

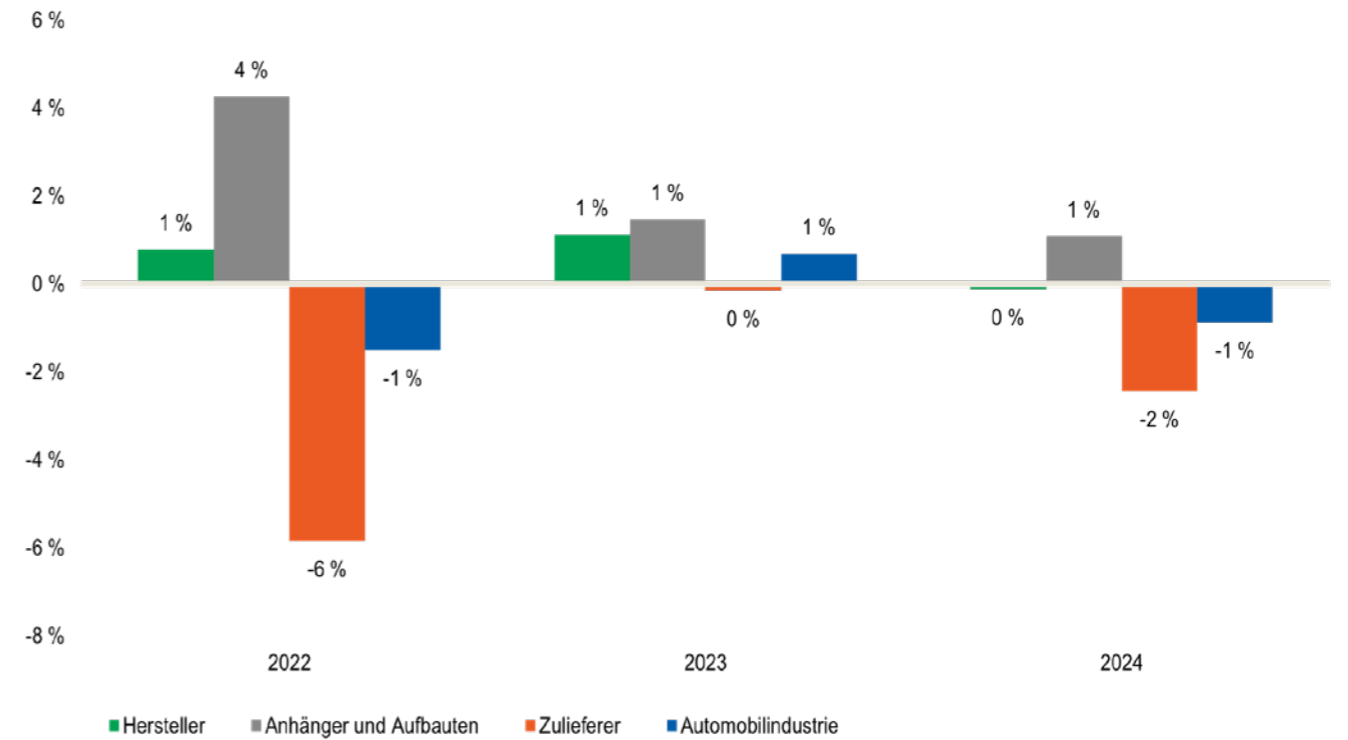
Die hohe Qualität und ansteigende Komplexität moderner in Deutschland hergestellter Pkw durch ausgefeilte Assistenzsysteme, die zunehmende Digitalisierung und Vernetzung hat ihren Preis. Hinzu kommt der Strukturwandel hin zur Elektromobilität, der in vollem Gange ist. Um für die hart umkämpften Fachkräfte interessant zu bleiben, müssen die Automobilunternehmen in Deutschland eine attraktive Entlohnung bieten. Das letzte Jahr ist insbes. in Europa gekennzeichnet von signifikanten Zuwächsen bei den Arbeitskosten aufgrund hoher Tarifabschlüsse vor dem Hintergrund einer hohen Inflation. Auch 2024 weist Deutschland daher mit über 65 Euro pro Stunde (+5 Prozent zum Vorjahr) im internationalen Vergleich die höchsten Arbeitskosten in der Automobilindustrie auf. An zweiter Stelle folgten die Niederlande mit 62 Euro (+5 Prozent), deren Arbeitskosten seit 2014 um 76 Prozent angestiegen sind. Österreich rangierte auf Platz 3 mit Arbeitskosten, die 2024 um 8 Prozent auf 53 Euro anstiegen. Direkt dahinter lag Schweden, das einen Anstieg der Arbeitskosten um 5 Prozent - auf 50 Euro - verzeichnete.

Die Arbeitskostenzuwächse in Deutschland in den letzten zehn Jahren sind mit 34 Prozent vergleichsweise hoch gewesen. Damit wird die durch die Lohnzurückhaltung im Zuge der Agenda 2010 zurückgewonnene Wettbewerbsfähigkeit wieder verspielt. Die fehlende Attraktivität des deutschen Standortes spiegelt sich auch in der Inlandsproduktion wider, die letztes Jahr mit 4,07 Mio. (-1 Prozent zu 2023) gegenüber 2017 über 1,5 Mio. Pkw verloren hat und weiter unter Anspannung bleibt.

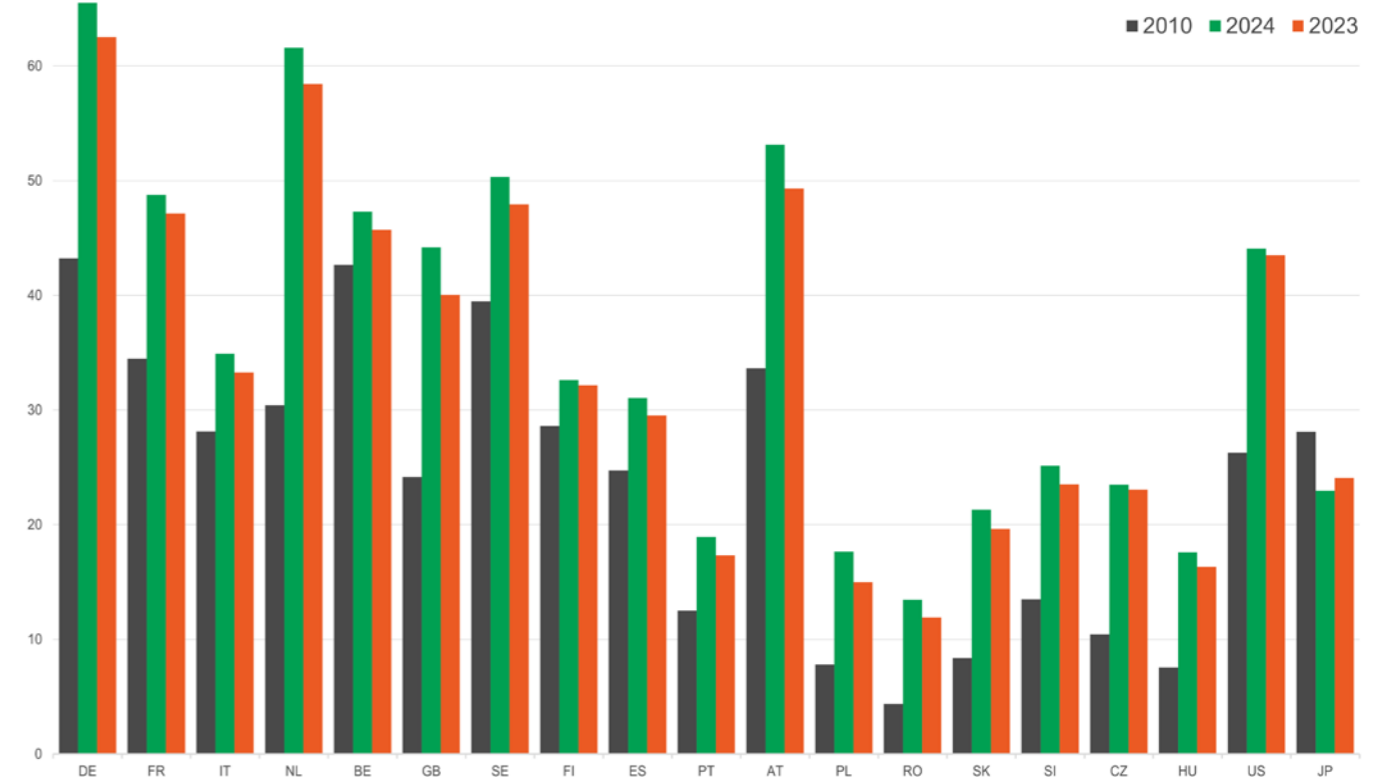
Auf Platz 5 des Rankings folgt Frankreich mit 49 Euro (+3 Prozent) vor Belgien mit 47 Euro (+3 Prozent) und Großbritannien mit 44 Euro (+10 Prozent). Neben hohen Lohnabschlüssen hat hierzu auch das sich festigende Pfund beigetragen. Als erstes nichteuropäisches Land rangieren die USA mit 44 Euro (+1 Prozent) knapp dahinter. In Italien wuchsen die Arbeitskosten im vergangenen Jahr um 5 Prozent auf 35 Euro. Es folgt Finnland mit 33 Euro (+1 Prozent), wo die Arbeitskosten in den letzten 10 Jahren nur wenig gestiegen sind, vor Spanien mit 31 Euro (+5 Prozent). Japans Arbeitskosten sinken im Zuge der Yen-Abwertung um 5 Prozent auf umgerechnet 23 Euro. Das sind 7 Prozent weniger als vor zehn Jahren.

In Portugal sind die Arbeitskosten 2024 um 9 Prozent auf 19 Euro gestiegen und liegen zwischen Polen (18 Euro) und der Slowakei (21 Euro). Am unteren Ende der Personalkostentabelle rangieren osteuropäische Länder mit Arbeitskosten zwischen 13 Euro (Rumänien) und 18 Euro (Polen und Ungarn). Diese aufstrebenden Automobilnationen haben in den letzten 10 Jahren hohe Zuwächse zwischen 86 Prozent (Ungarn) und 152 Prozent (Rumänien) vorzuweisen gehabt, so dass sich das Arbeitskostenniveau sukzessive an die anderen EU-Länder angleicht.

Beschäftigung nach Herstellergruppe



Arbeitskosten nach Land



Investitionen in Forschung und Entwicklung für die Mobilität von morgen

Kapitel 3



Die deutsche Automobilindustrie setzt mit Milliardeninvestitionen auf Zukunftstechnologien, um ihre Innovationskraft zu sichern und den globalen Wandel aktiv zu gestalten.

Forschung und Entwicklung nimmt in der deutschen Automobilindustrie eine zentrale Rolle ein, um den globalen Herausforderungen und dem stetig wachsenden Wettbewerb wirksam zu begegnen. Die Branche investiert massiv in zukunftsweisende Technologien, um sowohl auf aktuelle als auch auf zukünftige Herausforderungen vorbereitet zu sein.

Für den Zeitraum von 2025 bis 2029 sind Investitionen von rund 320 Milliarden Euro ausschließlich in Forschung und Entwicklung geplant, ergänzt durch etwa 220 Milliarden Euro an Sachinvestitionen – insbesondere in moderne Produktionsstätten.

Diese enormen finanziellen Aufwendungen unterstreichen die Entschlossenheit der deutschen Automobilindustrie, ihre weltweit einzigartige Innovationskraft auszubauen und die Transformation in eine internationale Erfolgsgeschichte zu lenken.

Kontinuierliche Innovationen sind für den Erhalt des Standortes von essenzieller Bedeutung. Die Forschungsvereinigung Automobiltechnik (FAT e. V.) unterstützt mit einer Vielzahl an Projekten und Veranstaltungen sowie neuen Initiativen die Automobilindustrie am Standort Deutschland und fördert die Transformation der Automobilindustrie.



KI-generiertes Bild

FAT | Forschungsvereinigung
Automobiltechnik



Forschung und
Lenkung

- 47 Mitgliedsfirmen
- 4 Mitglieder im Vorstand
- 23 Mitglieder des Forschungsbeirates
- 7 Arbeitskreise
- 480 Mitglieder der Arbeitskreise



Partner der
Forschung

- 42 Laufende Forschungsvorhaben
- 42 Hochschul- und Fachinstitute
- 300 Professoren, Doktoranden, wissenschaftliche MA (ca.)
- 7 Netzwerk Forschungsvereinigungen:
FVV, FVA, DVS, FGSV, EFB, FOSTA, GHV



320 Mrd. €

Investitionen in F&E
(2025 - 2029) + 220 Mrd. €
in Sachinvestitionen



1 Antrieb & Fahrzeuge



2 Energieträger & Speichertechnik



3 Automatisiertes Fahren &
Vernetzung



4 Infrastruktur



5 Produktion



6 Wertstoffe & Materialien



7 Mobilitäts- & Logistikkonzepte

Auswahl realisierter Projekte aus dem Jahr 2024

25 Jahre GIDAS – Ein Jubiläum der Spitzenforschung

Ein besonderes Ereignis war die Feier zum 25-jährigen Bestehen des Projekts GIDAS (German In-Depth Accident Study). GIDAS ist das weltweit größte System zur umfassenden Untersuchung realer Verkehrsunfälle und genießt internationale Anerkennung. Die Ergebnisse aus GIDAS haben maßgeblich zur Verbesserung der Fahrzeugsicherheit beigetragen. Durch innovative Ansätze und modernste Methoden liefert GIDAS auch weiterhin bedeutende Impulse für Forschung und Entwicklung im Bereich sicherer Mobilität.

Weitere Informationen: www.gidas.org

Leitinitiative und High-Level-Event mit Bundesminister Habeck

Im Rahmen der Leitinitiative der FAT wurde im Oktober ein hochkarätiges Event in Anwesenheit von Bundesminister Robert Habeck organisiert, das als Plattform für den interdisziplinären Austausch zwischen Industrie, Wissenschaft und Politik diente. Im Fokus standen wegweisende Themen wie die Digitalisierung von Zulassungsprozessen, die Beschleunigung von Innovationszyklen und die Optimierung der Forschungsförderung. Ein besonderes Highlight war die Vorstellung des Projekts nxtAIM, das innovative Ansätze im Bereich vernetztes und automatisiertes Fahren verfolgt. Die Resonanz auf die Veranstaltung war durchweg positiv. Zudem konnten wertvolle Impulse zur Weiterentwicklung der Forschungslandschaft gewonnen werden. Die Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) bleibt dabei ein zentraler Schwerpunkt.

Wegweiser für Forschung, Innovation und nachhaltige Mobilität

Im Januar 2025 hat der VDA das Positionspapier „Forschungs- und innovationspolitische Rahmenbedingungen für die nachhaltige Absicherung des Technologiestandorts Deutschland“ veröffentlicht. Darin fordert der VDA, dass die Forschung und Entwicklung in Deutschland gestärkt werden, indem die F&E-Ausgaben auf 3,5 % des Bruttoinlandsprodukts angehoben werden. Zudem wird betont, dass die Batterieforschung und der Leichtbau als Schlüsseltechnologien für die Zukunft der Automobilindustrie von zentraler Bedeutung sind. Weiterhin setzt sich der VDA für eine Vereinfachung der Forschungsförderung ein, die durch den verstärkten Einsatz digitaler Technologien und den Abbau bürokratischer Hürden erreicht werden soll. Schließlich wird der Aufbau ressortübergreifender Technologie-Roadmaps als essenziell erachtet, um eine optimale Abstimmung zwischen Wirtschaft, Wissenschaft und Politik zu gewährleisten. Das Positionspapier unterstreicht zudem die Rolle der deutschen Automobilindustrie als treibende Kraft bei der Transformation hin zu nachhaltiger und wettbewerbsfähiger Mobilität.

Projektgruppe Airbag – FAT startet Projektgruppe für innovative passive Sicherheitssysteme

Mit der Gründung dieser Projektgruppe setzt die FAT einen neuen Schwerpunkt auf die Sicherheitssysteme der Zukunft. Ziel ist es, innovative Lösungen für passive Sicherheit im Kontext neuer Fahrzeugtechnologien zu entwickeln.

Normung und Regelwerke der Automobilindustrie in 2024



Vorsprung durch Normung

Machen Sie mit!

Alternative Antriebe

- Ladetechnologien
- Energierückspeisung
- Batterietechnologien
- Wasserstofftechnologien

Intelligente Verkehrssysteme

Assistiertes und automatisiertes Fahren

Alternative Fahrzeuganforderungen

- Ergonomie, Sicht und Licht
- Fahrdynamik
- Datenkommunikation
- Fahrzeugsicherheit/Security

Nachhaltigkeit im Auto und der Mobilität

KI im Fahrzeug





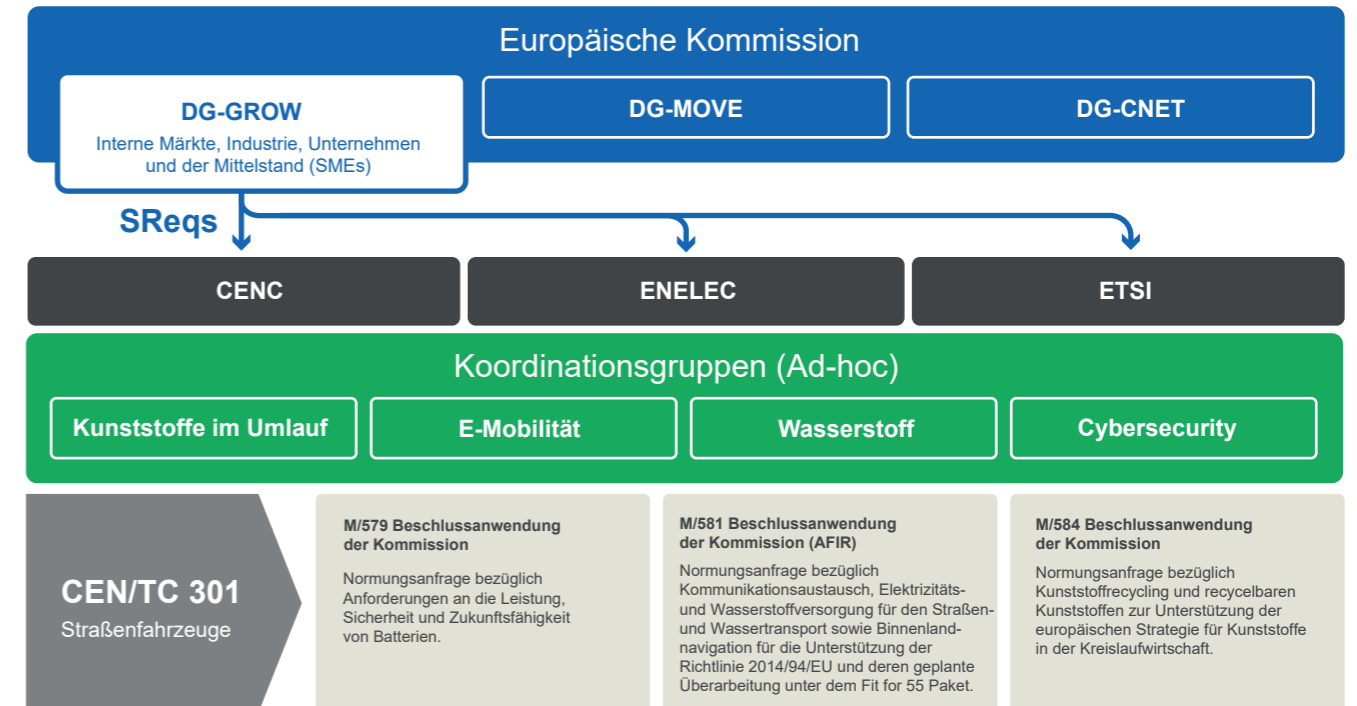



VDA | Normenausschuss Auto und Mobilität



Normung und Standardisierung ist eine Querschnittsaufgabe, die für alle Bereiche der Wirtschaft sowie für die Gesellschaft eine wichtige Rolle spielt. Um die Verbandsmitglieder optimal bei der Erstellung von Normen zu unterstützen, hat der VDA e.V. mit DIN e.V. eine vertragliche Vereinbarung über die Trägerschaft des Normenausschusses Auto und Mobilität (NAAuto) im DIN abgeschlossen. Gleichzeitig setzt sich der Verband auf politischer Ebene für die Verbesserung der politischen und organisatorischen Rahmenbedingungen der Normungsarbeit ein.

Im Kontext der politisch-organisatorischen Rahmenbedingungen werden derzeit u. a. verstärkt Normungsaufträge für europäische Normungsorganisationen vergeben, die dann regulatorische Vorgaben ergänzen.



Europäische Normung: Verordnung 1025/2012 und die Rolle des DIN-Normenausschusses Auto und Mobilität

Die Verordnung 1025/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates zur europäischen Normung regelt in Artikel 10 „Normungsaufträge für europäische Normungsorganisationen“ (engl. Standardisation Requests, SReq). Darin heißt es, dass die europäische Kommission im Rahmen ihrer in den entsprechenden Verträgen festgelegten Befugnisse europäische Normungsorganisationen (normalerweise CEN, Cenelec oder ETSI), innerhalb einer festgelegten Frist, damit beauftragen kann europäische Normen zu erarbeiten. Diese sind im Konsens zu verabschieden und müssen den im Auftrag der Kommission definierten Zielen Rechnung tragen.

Der DIN-Normenausschuss Auto und Mobilität (NAAuto) befasst sich mit solchen Normungsaufträgen vor allem über die von ihm betreuten Spiegelgremien zu den technischen Komitees CEN/TC 301 (Straßenfahrzeuge) und CEN/TC 278 (Intelligente Verkehrssysteme) aber auch darüber hinaus.

Die obenstehende Grafik zeigt die für den Verabschiedungs- und Erstellungsprozess erforderlichen Verknüpfungen zwischen der Europäischen Kommission (DG GROW), den europäischen Normungsorganisationen

sowie den technischen Gremien für solche Normungsaufträge (Mandate) am Beispiel von Verordnungen und Mandaten aus dem zurückliegenden Jahr.

Als ein konkretes Beispiel für einen solchen Normungsauftrag ist der Auftrag zur Erstellung der DIN EN 18060 „Leistung von Modulen und Batterien für Elektrofahrzeuge“ zu nennen.

In diesem Fall fordert die Kommission die Erstellung einer harmonisierten europäischen Norm, die die Beurteilung der Leistung und der Dauerhaltbarkeit von Traktionsbatterien im Automotive-Bereich ermöglichen soll. Bei Erfüllung der Anforderungen einer harmonisierten Europäischen Norm (hEN) darf ein Unternehmen davon ausgehen, alle in Europa geltenden Anforderungen an das in den Markt gebrachte Produkt zu erfüllen. Es wird also von der sogenannten Vermutungswirkung gesprochen.

Diese hEN 18060 definiert für verschiedene Batterietypen nutzbare Prüfverfahren zur Ermittlung der Leistungs- und Dauerhaltbarkeit. Dafür herangezogen werden Parameter wie Nennkapazität, Leistung, Innenwiderstand und Energierücklaufeffizienz. Durch die standardisierte Ermittlung soll Vergleichbarkeit und Transparenz für den Kunden und den Verbraucher geschaffen werden.

VDA-Veranstaltungen 2024: Austausch, Innovation und Zukunft der Mobilität im Fokus

Kapitel 4

Jubiläum: 25 Jahre Technischer Kongress – Innovation, Digitalisierung und Nachhaltigkeit im Fokus

Der 25. Technische Kongress des Verbands der Automobilindustrie (VDA) stand unter dem Motto „Innovativ. Digital. Nachhaltig.“ und zog am 20. und 21. Februar 2024 in Berlin über 450 Gäste an, darunter führende Vertreterinnen und Vertreter aus Industrie und Politik.

Prominente Sprecherinnen und Sprecher wie Bundesbildungsministerin Bettina Stark-Watzinger, die Ministerpräsidentin des Saarlandes Anke Rehlinger, die Parlamentarische Staatssekretärin bei der Bundesministerin für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz Dr. Bettina Hoffmann und der

Präsident des Kraftfahrt-Bundesamtes Richard Damm, bereicherten die Veranstaltung. Auch aus der Industrie waren hochkarätige Redner präsent: Dr. Holger Klein (CEO ZF Friedrichshafen), Arnd Franz (Vorsitzender der Konzern-Geschäftsführung der Mahle Group), Frank Blome (CEO PowerCo SE), Henrik Falk (Vorstandsvorsitzender der Berliner Verkehrsbetriebe, BVG) und Maria Röttger (Präsidentin Michelin Europe North, Michelin Reifenwerke AG & Co. KGaA).

Der abwechslungsreiche Ausstellungsbereich bot den Teilnehmerinnen und Teilnehmern in den Pausen die Möglichkeit, sich über die neuesten Innovationen und Technologien zu informieren. Am Abend wurde in der angesagten Berliner Location Villa Elisabeth weiter diskutiert und es wurden Kontakte geknüpft.



VDA-Mittelstandstag in Bonn: Standort und Zulieferer stärken: Künstliche Intelligenz als Treiber der Transformation

Anfang Juni 2024 lud der Verband der Automobilindustrie zum 24. VDA-Mittelstandstag nach Bonn ein. Rund 200 Geschäftsführerinnen und Geschäftsführer, weitere Führungskräfte sowie Mitarbeitende von mittelständischen Verbandsmitgliedern der Zulieferindustrie (Herstellergruppe III) und Hersteller von Anhängern, Aufbauten und Bussen (Herstellergruppe II) nutzten die zweitägige Konferenz, um sich intensiv über die drängendsten Themen der Branche auszutauschen. Der Ausstellungsbereich bot den Teilnehmerinnen und Teilnehmern einen vielseitigen Überblick über mittelstandsspezifische Dienstleistungen und Kooperationsmöglichkeiten. Automotive-Startups präsentierten ihre Innovationen. In den Deep Dives zu verschiedenen Aspekten der Künstlichen Intelligenz konnten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer ihre konkreten Fragen und Erfahrungen einbringen.

Hendrik Wüst, Ministerpräsident des Landes Nordrhein-Westfalen, hielt am ersten Konferenztag eine Keynote, in der er die herausragende Bedeutung der Automobilindustrie nicht nur in Nordrhein-Westfalen würdigte. In seiner Keynote bot Oliver Zipse, Vorstandsvorsitzender der BMW Group, spannende Einblicke in die weltweite Zusammenarbeit mit Lieferanten und Partnern. Unter den hochrangigen Rednerinnen und Rednern waren darüber hinaus Daniela Schmitt, rheinland-pfälzische Ministerin für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau, Tim Rokossa, Head of Company Research, Germany and Head of Auto Research Global bei der Deutschen Bank AG, Ramin Mirza, Chief Customer Officer bei Aleph Alpha und Prof. Dr. Stefan Wrobel, Professor für Informatik an der Universität Bonn und Leiter des Fraunhofer-Instituts für Intelligente Analyse- und Informationssysteme IAIS.



Internationaler Presseworkshop: Medialer Auftakt zur IAA TRANSPORTATION 2024

Der Internationale Presseworkshop in Frankfurt am Main ist das mediale Auftaktevent zur IAA TRANSPORTATION.

Der Presseworkshop bot eine einzigartige Plattform, um sich auf die IAA TRANSPORTATION vorzubereiten, die vom 16. bis 22. September 2024 auf dem Gelände der Deutschen Messe AG in Hannover stattfand. Unter dem Motto „People and Goods on the Move“ beleuchtete die Veranstaltung wichtige Themen wie Logistik, Transport und die Digitalisierung des Nutzfahrzeugverkehrs. Ein besonderer Fokus lag dabei auf der Wegbereitung zur Klimaneutralität, der dafür notwendigen Infrastruktur und den Innovationen der Aussteller.

Den zahlreichen nationalen und internationalen Journalisten wurden in abwechslungsreichen Sessions von ausgewählten CEOs der IAA TRANSPORTATION-Aussteller exklusive Einblicke in aktuelle Innovationen und Brancheninsights gewährt.

Der Vorabend des Workshops, die beliebte Media Night, bot anschließend Gelegenheit zum Networking in entspannter Atmosphäre.



Forum Automobillogistik in Wörth am Rhein

Am 18. und 19. Februar 2024 fand das Forum Automobillogistik (FAL) in Wörth am Rhein bei Daimler Truck statt. Die Veranstaltung, die jährlich von der Bundesvereinigung Logistik (BVL) e. V. und dem Verband der Automobilindustrie (VDA) e. V. ausgerichtet wird, bringt Logistik- und Supply-Chain-Experten der Automobilbranche zusammen. Hersteller (OEM), Zulieferer sowie Fachleute aus den Bereichen IT, Verpackung, Dienstleistungen und Beratung nutzen das Forum für den Austausch.



Forum Automobillogistik 2024

Ein besonderes Highlight war die Verleihung des VDA-Logistik-Awards, den Bosch für das „Next Generation Transport Management“ (NGTM) erhielt. Dies sorgt für mehr Transparenz, eine effizientere Steuerung der Lieferketten und eine nachhaltigere Nutzung von Ressourcen.

**VDA-Neujahrsempfang:
Plattform für Austausch und Vernetzung**

Zum Jahresauftakt lud der VDA am 31. Januar 2024 zum Neujahrsempfang ins AXICA am Brandenburger Tor. 500 Gäste aus Industrie, Wirtschaft, Politik und Medien kamen zusammen, um sich auszutauschen und zu vernetzen. Ein besonderes Highlight war die Rede von Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing.



VDA Tech Tour 2024: Mittelständische Unternehmen erkunden Innovationen im Silicon Valley

Im Oktober 2024 bot die jährliche VDA Tech Tour mittelständischen Mitgliedern Einblicke in das Innovationsökosystem des Silicon Valley. Besuche bei Startups, Tech-Unternehmen und Risikokapitalgebern zeigten wegweisende Entwicklungen in der Automobilbranche. Ziel war es, wertvolle Kontakte zu knüpfen und Denkansätze für die Transformation sowie Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Industrie zu vermitteln.

Die Studie unterstreicht die Bedeutung solcher Partnerschaften für die Bewältigung komplexer Innovationsherausforderungen in der Automobilindustrie.



VDA Startup Synergy: Lösungsansätze für Wachstum und Wettbewerbsfähigkeit

Am 02. Dezember 2024 fand im BASECAMP in Kooperation mit Telefónica Deutschland das „VDA Startup Synergy“ statt. Erstmals standen dabei die Herausforderungen und Chancen für deutsche Startups im Fokus. Gemeinsam mit renommierten Experten der Startup-Szene und politischen Entscheidungsträgern wurden Lösungsansätze für Wachstum, Bürokratieabbau und internationale Wettbewerbsfähigkeit diskutiert.

Studie „Innovation durch Kooperation“

Die im Dezember 2024 veröffentlichte Studie „Innovation durch Kooperation“, erstellt in Zusammenarbeit mit dem Institut der deutschen Wirtschaft, untersucht die Zusammenarbeit zwischen mittelständischen Unternehmen und Startups in der Automobilbranche.

Die Ergebnisse zeigen, dass 50 Prozent der befragten etablierten Unternehmen bereits mit Startups kooperieren, wobei der Zugang zu neuen Technologien und die Steigerung der Innovationsfähigkeit als Hauptziele genannt werden.

VDA auf Parteitagen

Der VDA sucht aktiv den Dialog über die Zukunft der Mobilität und den Wirtschaftsstandort Deutschland. Auf den verschiedenen Parteitagen führten wir Gespräche zu aktuellen politischen Themen und den unterschiedlichsten Perspektiven auf eine Vielzahl von Herausforderungen. Zudem konnte am VDA-Stand das VDA-Ladenetz-Ranking getestet werden. Es informierte viele Delegierte und Interessierte über die regionalen Unterschiede für die bereits bestehende Ladeinfrastruktur und die Möglichkeiten der Mobilität der Zukunft.



VDA-Mitgliederversammlung 2024

Am 07. November 2024 fand die zweijährlich stattfindende Mitgliederversammlung des VDA statt. Nach den Wahlen der Beiräte, der Revisoren, des Vorstands und des Präsidiums sowie diversen Beschlüssen zu Haushalt und Beitragshöhe des VDA endete der Tag mit einer Members' Night.

Im Frederick's am Potsdamer Platz diskutierten die Mitgliedsunternehmen mit zahlreichen Gästen aus Wirtschaft und Politik. Gastredner war Christian Dürr, Fraktionsvorsitzender der FDP.

Im Rahmen der VDA-Mitgliederversammlung wurden Julia Esterer (Dr.-Ing. Ulrich Esterer GmbH & Co.

Fahrzeugaufbauten und Anlagen KG), Karin Rädström (Daimler Truck AG) und Alexander Vlaskamp (MAN Truck & Bus SE) neu in den Vorstand des VDA gewählt.

Aus dem Amt des Vorstands schieden Martin Daum (Daimler Truck AG), Gunnar Kilian (TRATON SE) und Jürgen Spier (Spier GmbH & Co. Fahrzeugwerk KG) aus.

Die weiteren Mitglieder des VDA-Vorstands wurden durch die Mitgliederversammlung in ihrem Amt bestätigt.



Erfolg in Hannover: IAA TRANSPORTATION 2024

Kapitel 5

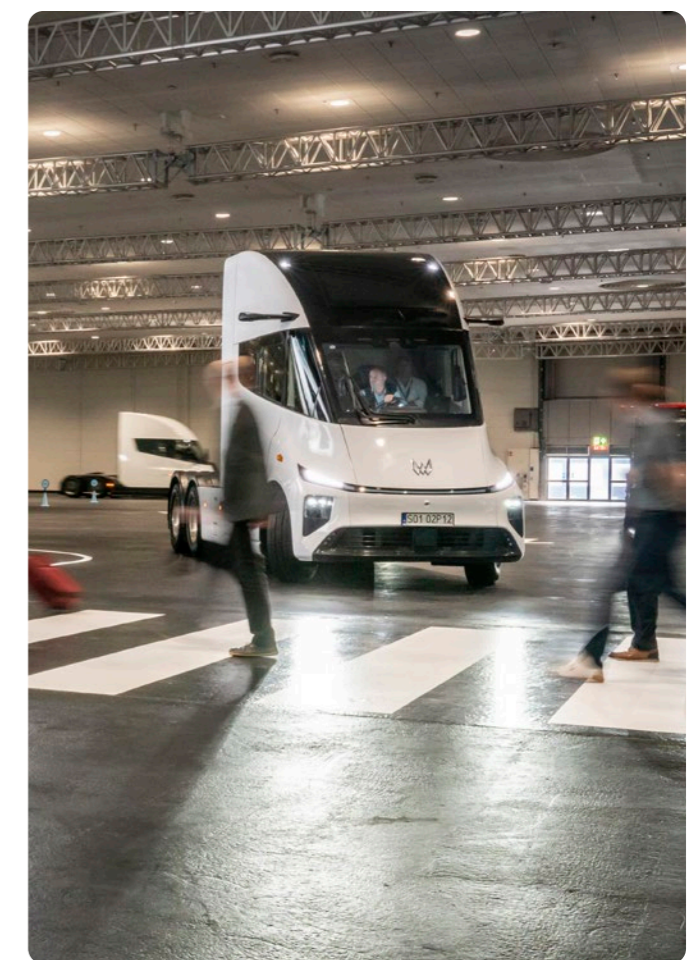


Auf der IAA TRANSPORTATION 2024 zeigten vom 19. bis 25. September knapp 1.700 Aussteller aus 41 Ländern auf dem Messegelände in Hannover ihre Neuheiten. Die globale Leitplattform für die Nutzfahrzeug-, Logistik- und Transportbranche verzeichnete damit ein Plus von über 21 Prozent im Vergleich zur Veranstaltung 2022. Die IAA verzeichnete mit rund 145.000 Besuchern ein Plus von 9 Prozent und belegte mit einer Größe von 258.000 Quadratmetern mehr Fläche als zwei Jahre zuvor.

Der Anteil ausländischer Aussteller stieg deutlich auf 72 Prozent und verzeichnete damit einen Rekordwert in der IAA-Geschichte, noch nie zuvor haben so viele ausländische Aussteller teilgenommen. Aus insgesamt 41 verschiedenen Ländern präsentierten sie ihre Produkte und Dienstleistungen. Dies bestätigt in besonderem Maße die Position der IAA TRANSPORTATION als international anerkannte Plattform. 145 Welt- und Europapremieren demonstrierten zudem die beeindruckende Innovationsfähigkeit der Branche.

Der verwendete Claim der IAA TRANSPORTATION „People and Goods on the Move“ wurde auch in diesem Jahr fortgeführt. Das neue Keyvisual und der diesjährige Subclaim „Meet the pioneers of transformation“ der IAA TRANSPORTATION 2024, zeigten die Dynamik der Mobilitätsbranche: Interaktive Erlebnisse, die Möglichkeit, neueste Fahrzeuge und Technologien durch Testfahrten selbst zu erfahren, sowie ein vertiefter Einblick in die jüngsten technologischen Entwicklungen im Bereich Mobilität.

Die IAA TRANSPORTATION 2024 verzeichnete eine herausragende Medienresonanz mit 16.200 Nennungen der IAA TRANSPORTATION in Online-Medien. Über 1.400 Journalisten aus 52 Ländern waren vor Ort, um über die neuesten Entwicklungen und Innovationen der Veranstaltung zu berichten. Jeder zweite Journalist kam aus dem Ausland. Die Aussteller organisierten insgesamt über 80 Pressekonferenzen, wobei ein Großteil der Berichterstattung – über 76 Prozent – auf internationale Medien aus insgesamt 116 Ländern entfiel.



Zum zweiten Mal fand die IAA Conference auf drei Bühnen mit über 80 Sessions zu den wichtigsten Themen der Branche statt. Auf der Main Stage, der Industry Stage und in der Speakers' Corner präsentierten hochrangige Vertreter der Industrie, innovative Startups und Experten ihre Visionen und Lösungen für nachhaltige Transportlösungen. Die Konferenz bot eine einzigartige Plattform für den Austausch von Ideen und die Entwicklung neuer Partnerschaften.

Ein besonderes Highlight der IAA TRANSPORTATION 2024 waren die Test Drives, bei denen Besucher die neuesten emissionsfreien Nutzfahrzeuge sowohl auf dem Veranstaltungsgelände als auch auf öffentlichen Straßen testen konnten. 18 renommierte Hersteller boten Probefahrten in 60 Fahrzeugen (LCVs, HCVs und Busse) an. Insgesamt gab es über 6.300 Testfahrten und über 2.200 Testfahrten auf dem Cargo-Bike Parcours sowie über 450 Testfahrten in der Lkw-Fahrschule. Die Werte liegen damit fast 17 Prozent über dem bisherigen IAA TRANSPORTATION-Rekord.

Darüber hinaus war auf der IAA die gesamte Wertschöpfungskette der Transportbranche zu sehen. Sehr stark vertreten waren wieder die Zulieferer: Jeder zweite (51 Prozent) der 1.699 Aussteller zählte zu dieser Gruppe, die in diesem Jahr einen starken Zuwachs um 45 Prozent im Vergleich zur letzten Veranstaltung hatte. Ihnen folgten die Hersteller von Anhängern, Aufbauten und Behältern mit 14 Prozent und einem Flächenanteil von 28 Prozent. Ein überaus starker Zuwachs war bei den Infrastrukturanbietern zu verzeichnen. Hier stieg die Zahl der Aussteller im Vergleich zu 2022 auf nun 56 – ein Zuwachs von 70 Prozent.

Sowohl Qualität als auch Quantität der Fachbesucher der IAA TRANSPORTATION 2024 sind weiterhin konstant hoch. Der Fachbesucheranteil liegt bei 86 Prozent, hiervon kamen 34 Prozent aus dem Ausland. Gut die Hälfte der Fachbesucher (49 Prozent) ist in leitender Position tätig, bei ausländischen Fachbesuchern sogar 72 Prozent. 71 Prozent der Fachbesucher sind an Einkaufsentscheidungen beteiligt, bei ausländischen Fachbesuchern sind es sogar 84 Prozent.



Mit der erfolgreichen Durchführung der IAA TRANSPORTATION 2024 hat die Branche bewiesen, dass sie bereit ist, die Transformation hin zu klimaneutraler Mobilität aktiv zu gestalten. VDA-Präsidentin Hildegard Müller betonte: „Die IAA TRANSPORTATION hat eindrucksvoll gezeigt, dass unsere Branche den Wandel hin zu klimaneutralen und digitalen Lösungen aktiv mit Investitionen und Innovationen vorantreibt und dass wir die Produkte für die vielfältigen Herausforderungen bereits entwickelt sowie zur Serienreife gebracht haben.“ Die IAA TRANSPORTATION bleibt der zentrale Treffpunkt für die Mobilitäts- und Logistikbranche, sie wird auch in Zukunft den Transformationsprozess begleiten.



Qualitätsmanagement

Kapitel 6



Effiziente Entwicklungsprozesse und hohe Qualitätsstandards sind entscheidend für die Zukunft der Automobilbranche. Mit Automotive SPICE®, dem Qualitäts-Management-Center (QMC) des VDA und zertifizierten Assessoren werden weltweit einheitliche Maßstäbe für Software, Elektronik und Systementwicklung gesetzt.

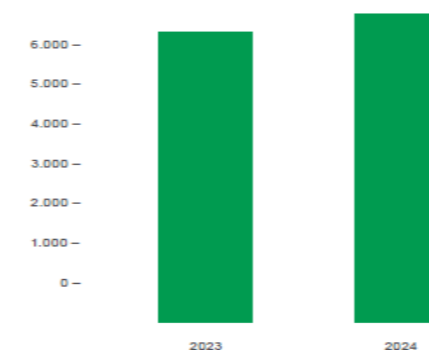
Automotive SPICE® – Ein etablierter Standard für Software-Qualität in der Automobilindustrie

Automotive SPICE® ist ein weltweit anerkannter Standard zur Bewertung und Verbesserung von Entwicklungsprozessen softwarebasierter Systeme im Automobilbereich. Er wurde 2005 von der „Automotive Special Interest Group“ veröffentlicht und ist heute in der Version 4.0 etabliert. Der Name „SPICE“ steht für „Software-based systems Process Improvement and Capability dEtermination“.

Basierend auf der ISO/IEC 330xx Normenreihe definiert Automotive SPICE® ein Prozess-Referenz-Modell (PRM) sowie ein Prozess-Assessment-Modell (PAM). Diese Modelle legen fest, welche Entwicklungsprozesse für Software, Elektronik und mechatronische Systeme bewertet werden und welche Indikatoren für die einheitliche Bewertung genutzt werden.

Da die Automobilbranche immer komplexere und schnellere Innovationen verlangt, hilft Automotive SPICE® dabei, die Qualität, Sicherheit und Effizienz der Entwicklungsprozesse zu sichern. Besonders mit der aktuellen Version 4.0 wurden wesentliche Verbesserungen vorgenommen, um aktuellen Trends in der Fahrzeug-Elektronik und -Softwareentwicklung gerecht zu werden.

Automotive SPICE® Entwicklung Assessorenzahlen



Automotive SPICE® Assessoren weltweit

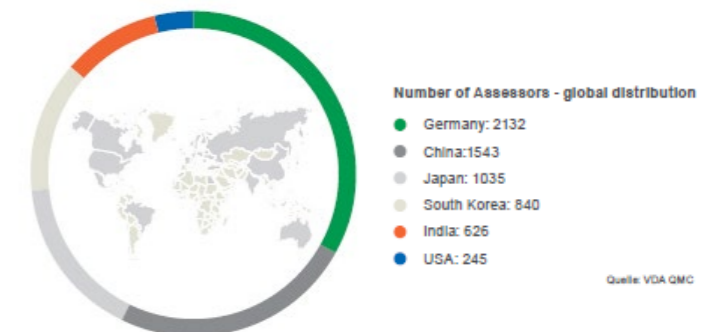
Assessoren sind Experten, die Unternehmen dabei unterstützen, ihre Entwicklungsprozesse nach Automotive SPICE® zu analysieren und zu bewerten. Sie führen Assessments durch, also strukturierte Prüfungen, bei denen sie prüfen, ob ein Unternehmen die Automotive SPICE®-Standards erfüllt.

Die Zahl der zertifizierten Assessoren unterscheidet sich je nach Region. Hier eine Übersicht der Anzahl der Assessoren in ausgewählten Ländern zur untenstehenden Abbildung:

- Deutschland: 2132
- China: 1543
- Japan: 1035
- Südkorea: 840
- Indien: 626
- USA: 245

Diese Zahlen zeigen, dass Automotive SPICE® besonders in Deutschland, China und Japan stark verbreitet ist. Die hohe Anzahl an Assessoren in diesen Ländern spiegelt die Bedeutung standardisierter Entwicklungsprozesse in der Automobilindustrie wider.

Internationale Verteilung



Qualifizierung für höchste Standards – Weiterbildung im Qualitätsmanagement der Automobilindustrie



Das Qualitäts-Management-Center (QMC) des VDA bietet ein umfangreiches Aus- und Weiterbildungsprogramm für Fachkräfte der Automobilindustrie an. Das Angebot reicht von Basisqualifizierungen über Schulungen zu QM-Methoden bis hin zu spezifischen Auditoren-Ausbildungen. Mit einem weltweiten Netzwerk von 45 Lizenzpartnern in 44 Ländern stellt das VDA QMC sicher, dass alle Qualifizierungen vor Ort, inhouse oder digital in der jeweiligen Landessprache durchgeführt werden. Die Schulungen werden von Trainerinnen und Trainern geleitet, die vom VDA QMC geprüft wurden, um höchste Qualitätsstandards zu gewährleisten.

Entwicklung VDA QMC Schulungen



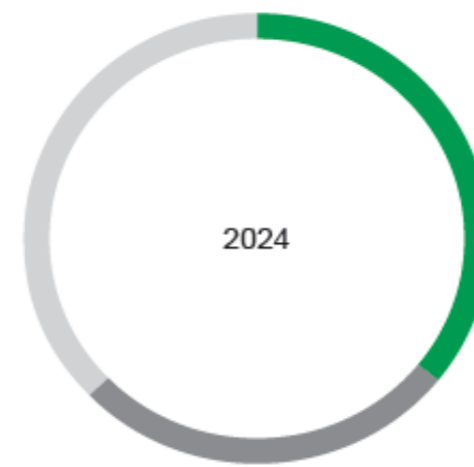
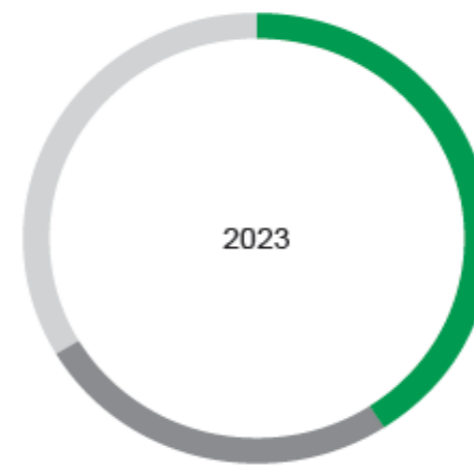
Entwicklung VDA QMC Schulungen bei Lizenzpartnern



Das QMC bietet eine Vielzahl von Publikationen zur Standardisierung und Verbesserung von Qualitätsprozessen in der Automobilindustrie an. Diese werden in verschiedenen Phasen veröffentlicht: Gelbbände sind erste Ergebnisse aus Projektgruppenarbeiten, die nach Bestätigung durch den Qualitäts-Management-Ausschuss (QMA) kostenlos online zur Verfügung stehen, um Feedback aus der Industrie einzuholen.

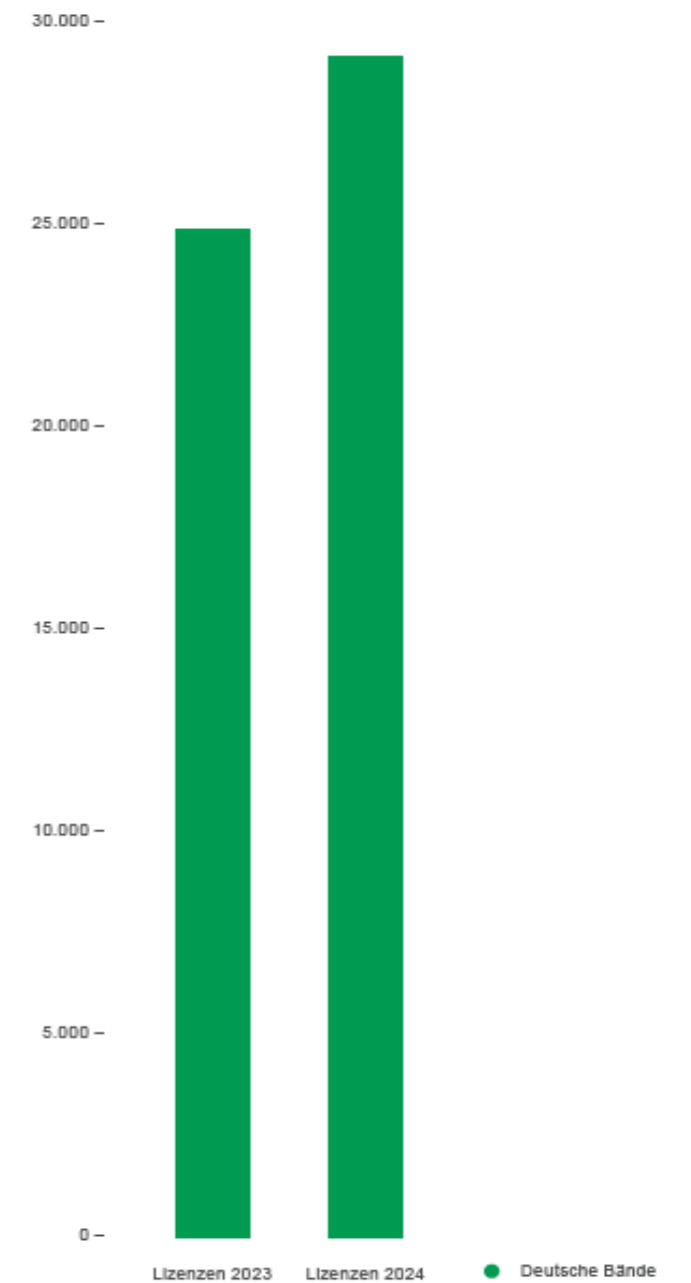
Nach Überarbeitung und erneuter Freigabe durch den QMA werden sie als Rotbände veröffentlicht und dienen als verbindliche Referenzdokumente in bilateralen Verträgen. Zusätzlich gibt es die Blau-Goldbände, die zwischen 2000 und 2010 mit einem Fokus auf prozessorientierte Themen erschienen sind – künftig werden nur noch Revisionen dieser Bände veröffentlicht.

Entwicklung VDA QMC Publikationen



Quelle: VDA QMC

Entwicklung VDA QMC Software Lizenzen



Gründung des VDA-Expertinnen-Netzwerks



Die Automobilindustrie wird nach wie vor vermehrt von männlichen Vertretern repräsentiert. In einigen Gremien des VDA ist der Frauenanteil geringer als der der Männer. Eine Initiative auf Verbandsebene bietet eine Plattform zur Vernetzung von Industrievertreterinnen und leistet damit einen Beitrag dazu, Frauen in der Branche stärker sichtbar zu machen.

Die Idee für ein Netzwerk aus weiblichen Gremienmitgliedern stammt von den Expertinnen selbst. Der gegenseitige Austausch innerhalb des neuen Expertinnen-Netzwerks wird geschätzt. Anders als in firmeninternen Frauen-Netzwerken kommen hier Expertinnen aus unterschiedlichen Unternehmen, aber in ähnlichen Positionen und Fachbereichen zusammen. Das VDA-Expertinnen-Netzwerk startete mit einem ersten Treffen am 31. Januar 2024 in den Räumlichkeiten des VDA QMC Berlin. Hier wurde die Vision der Gründerinnen festgelegt: Eine Plattform zu schaffen, um die Wirkung von Frauen zu stärken, die Verbandsarbeit für Frauen attraktiver zu machen und die Nachwuchsförderung von Frauen gerade auch in technischen Berufen aktiv zu gestalten. Im weiteren Verlauf des Jahres wurde das Netzwerk etabliert, auf weitere VDA-Ausschüsse ausgedehnt und das Kriterium zur Aufnahme festgelegt.

Zutritt zum VDA-Expertinnen-Netzwerk haben grundsätzlich alle Frauen, die schon einmal Mitglied in einem VDA-Gremium gewesen sind. Damit verbunden ist der Zugang zu einem geschützten Mitgliederbereich und exklusive, kostenfreie Fachvorträge sowie der Erfahrungsaustausch bei regelmäßigen Netzwerk-Treffen.

Auch die Unternehmen profitieren von einer Teilhabe ihrer Mitarbeiterinnen im VDA-Expertinnen-Netzwerk. Die bearbeiteten Themen werden in die Häuser kommuniziert und wirken dort als Chancentreiber, positive Initiativen und Erfahrungen werden weitergetragen, setzen Benchmarks und unterstützen so dabei, stereotype Rollenbilder aufzubrechen. Zudem werden Expertinnen als Referentinnen ihrer Fachthemen für Veranstaltungen gebucht und nehmen damit eine Vorbildfunktion für jüngere Kolleginnen in der Automobilindustrie ein. Das VDA-Expertinnen-Netzwerk bietet Frauen in der Automobilindustrie eine gezielte Möglichkeit, sich in der Verbandsarbeit zu engagieren. Durch ihre Expertise, Perspektiven und ihr Know-how tragen sie aktiv zur fachlichen Gestaltung von VDA-Empfehlungen, -Bänden und -Leitfäden bei. Gleichzeitig setzt das Netzwerk ein klares Signal, dass die Automobilbranche Frauen attraktive Karrierechancen bietet.

Das QMC des VDA organisiert regelmäßig hochkarätige Veranstaltungen für Fachleute der Automobilindustrie. Diese bieten eine Plattform für den Austausch über aktuelle Entwicklungen, Herausforderungen und Best Practices im Qualitätsmanagement. Zu den Formaten gehören Symposien, Expertenforen und Fachkonferenzen, bei denen renommierte Branchenvertreter ihr Wissen teilen und neueste Trends diskutieren.

Beispiele hierfür sind das Qualitätsmanagement Symposium, die VDA Automotive SYS Konferenz oder das Expertenforum auf der IAA Mobility. Neben Fachvorträgen und Workshops ermöglichen die Veranstaltungen wertvolles Networking und Einblicke in innovative Lösungen der Branche. Sie richten sich an Hersteller, Zulieferer und weitere Interessierte, die ihre Expertise im Qualitätsmanagement vertiefen möchten.



Qualitätsmanagement Symposium der Automobilindustrie
15.–16. Mai 2024 in Hannover



VDA Automotive SYS® Konferenz
03.–05. Juli 2024 in Nauen



VDA QMC Expertenforum auf der IAA MOBILITY
17.–22. September 2024 in Hannover



21. Qualitäts-Gipfeltreffen der Automobilindustrie
26.–27. November 2024 in Berlin

Lobbyregistereintrag des VDA nach Gesetzesnovelle erheblich erweitert

Kapitel 7

Im Jahr 2022 wurde ein Lobbyregister für die Interessenvertretung gegenüber dem Deutschen Bundestag eingeführt. Dieses Gesetz wurde mit Wirkung zum 01. März 2024 novelliert. Innerhalb einer Übergangszeit bis Ende Juni 2024 mussten alle Interessenvertreter ihre bestehenden Registereinträge entsprechend der neuen Gesetzeslage überarbeiten, ergänzen und veröffentlichen.

Ziel des Gesetzgebers mit dem novellierten Lobbyregistergesetz ist es, eine strukturelle und umfassend inhaltliche Transparenz zu schaffen, um das Vertrauen der Öffentlichkeit in die Politik sowie die Legitimität der Willensbildungs- und Entscheidungsprozesse in Parlament und Regierung zu stärken.

Entsprechend hat der VDA seinen Eintrag im Lobbyregister des Deutschen Bundestages fristgerecht an die neuen gesetzlichen Anforderungen angepasst und ergänzt. Er umfasst Regelungsvorhaben, an denen sich der VDA beteiligt, Stellungnahmen sowie Positionspapiere.

Den Mitgliedern steht ein Leitfaden zur Anwendung des geänderten Lobbyregistergesetzes im Mitgliederbereich zur Verfügung. Dieser erläutert alle wichtigen Änderungen des Gesetzes, zeigt deren Bedeutung für die Unternehmen anhand von Checklisten, Diagrammen und praktischen Beispielen auf.

Wesentliche Änderungen im Lobbyregister sind:

1. Regelungsvorhaben sind konkret zu benennen
2. Grundlegende Stellungnahmen und Gutachten zu den genannten Regelungsvorhaben sind hochzuladen.
3. Finanzierungsquellen und personeller Aufwand der Interessenvertretung sind anzugeben.



Starkes Netzwerk – Starke Stimme

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

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

Wir arbeiten für Elektromobilität, klimaneutrale Antriebe, die Umsetzung der Klimaziele, Rohstoffsicherung, Digitalisierung und Vernetzung sowie German Engineering. Wir setzen uns dabei für einen wettbewerbsfähigen Wirtschafts- und Innovationsstandort ein. Unsere Industrie sichert Wohlstand in Deutschland: Mehr als 780.000 Menschen sind direkt in der deutschen Automobilindustrie beschäftigt.

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

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

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

Copyright Verband der Automobilindustrie e. V. (VDA)

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

Version v1.0