

5. Die Autoindustrie: Paradebranche mit großen Problemen

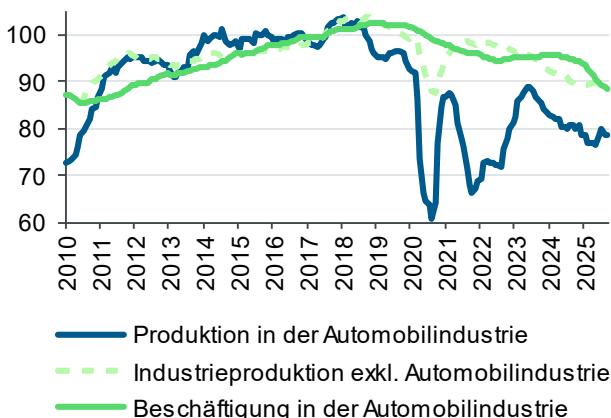
Autor: Dr. Philipp Scheuermeyer, Tel. 069 7431-4017, philipp.scheuermeyer@kfw.de

Der deutsche Automobilbau war über Jahrzehnte ein Wachstumstreiber der deutschen Wirtschaft. Der Übergang vom Verbrenner zur Elektromobilität – und der technologische Vorsprung Chinas bei Batterien – mischt nun die Karten neu in der Automobilindustrie.

Während der Sektor bis zum Jahr 2017 bei der Produktion, Beschäftigung und vor allem bei der Wertschöpfung in Deutschland deutliche Zugewinne verbuchte, ging es anschließend steil bergab.¹ Dabei handelt es sich bei der Autoindustrie („Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen“) mit Abstand um die größte Industriebranche in Deutschland, die im Jahr 2022 noch für 21 % der Wertschöpfung des Verarbeitenden Gewerbes in Deutschland verantwortlich war. Ihr direkter Anteil an der gesamtwirtschaftlichen Wertschöpfung in Deutschland lag 2022 bei 4,2 %, wobei es zusammen mit dem indirekten Anteil über Wertschöpfungsverflechtungen noch etwas mehr sein dürfte.²

Grafik 5.1: Produktion und Beschäftigungsentwicklung in der deutschen Automobilindustrie

Index: 2017=100; gleitender Durchschnitt über 6 Monate



Quelle: Destatis

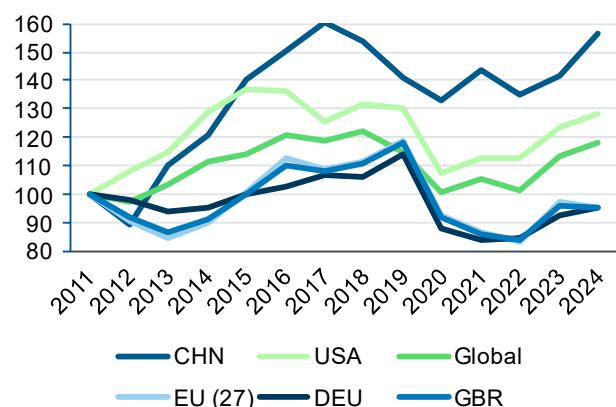
Zu den vielfältigen strukturellen Herausforderungen der Automobilindustrie gehört die Transformation zur Elektromobilität und die zunehmende Konkurrenz durch chinesische Hersteller. Hinzu kam ein temporärer Nachfrageeinbruch auf dem Hochpunkt der Corona-Krise und nach zunächst schneller Erholung ein weiterer temporärer Produktionseinbruch aufgrund von Materialengpässen im Jahr 2021. Zuvorderst aber spielt

¹ Wertschöpfungsdaten sind bisher nur bis zum Jahr 2022 verfügbar, wobei die preisbereinigte Wertschöpfung in diesem Jahr ein neues Rekordniveau erreicht hat. Dies dürfte allerdings stark mit den damals noch grassierenden Materialengpässen zusammenhängen, die zu einer Priorisierung von hochwertigen Modellen geführt hat.

es eine große Rolle, dass sich die globale Automobilnachfrage seit dem Ende der 2010er-Jahre erheblich abgeschwächt hat. Insbesondere die Pkw-Verkäufe in Europa liegen noch immer deutlich unter den alten Spitzenwerten: In der EU-27 lag die Zahl der verkauften Pkw zuletzt um ganze 20 % unter dem Wert von 2019. Das trifft die deutsche Automobilindustrie besonders hart, da sie etwa drei Viertel der hierzulande hergestellten Automobile in Deutschland oder dem restlichen Europa absetzt.

Grafik 5.2: Neuwagenverkäufe weltweit

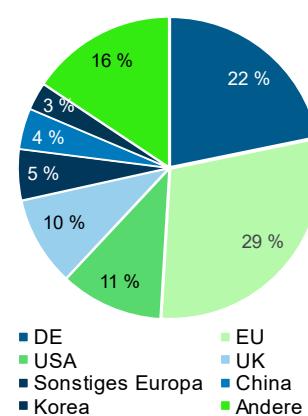
Index: 2011=100



Quelle: IEA, Our World in Data

Grafik 5.3: Absatzmärkte für in Deutschland hergestellte Pkw

2024, in Prozent des Gesamtabsatzes



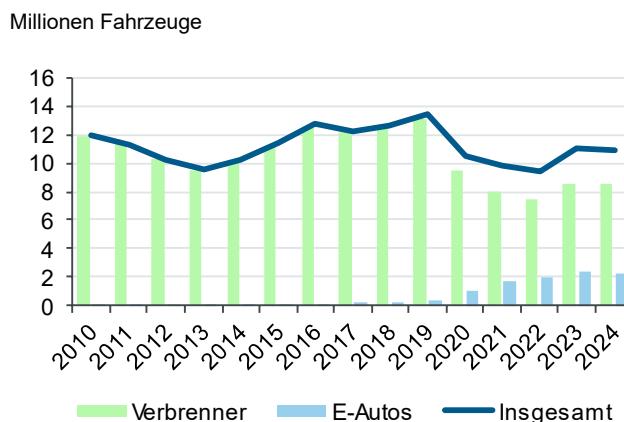
Quelle: VDA, KfW Research

² Vgl. Puls, T. und M. Fritsch (2020), Eine Branche unter Druck: Die Bedeutung der Autoindustrie für Deutschland, Institut der Deutschen Wirtschaft, IW-Report, 43/2020.

Die schwächernde Nachfrage in Europa dürfte wiederum auf diverse Faktoren zurückgehen: Kurzfristig haben sicherlich die Pandemie und die Energiekrise eine große Rolle gespielt, indem sie zu Reallohnverlusten geführt haben, während gleichzeitig das bspw. für die Leasingkosten wichtige Zinsniveau deutlich angestiegen ist. Die Automobilnachfrage könnte aber auch längerfristig schwächen, wenn am europäischen Markt inzwischen eine Sättigung eingetreten ist. Insbesondere die alternde Bevölkerung könnte die Nachfrage in den nächsten Jahren belasten.

Aber auch die gegenwärtige Transformation in der Antriebstechnik scheint die Autonachfrage in der EU zu belasten. Zwar ist der Absatz von E-Autos in der EU von 2019 bis 2023 erheblich gewachsen. Aber der Anstieg reicht nicht aus, um den schwachen Absatz von Verbrennern zu kompensieren. Im vergangenen Jahr 2024 stagnierten die Verkäufe von E-Autos in der EU dann sogar, nachdem Kaufsubventionen in Deutschland ausgelaufen waren. Die Aussicht auf weitere technologische Fortschritte oder Preisrückgänge bei E-Autos in Zusammenspiel mit einer als noch unausgereift empfundenen Ladeinfrastruktur kann Attentismus beim Autokauf erklären, während gleichzeitig der Kauf von Verbrennern bei absehbar steigenden Treibstoffpreisen unattraktiv ist.³

Grafik 5.4: Neuwagenverkäufe in der EU-27



Quelle: VDA, KfW Research

Abgesehen von dem potenziell ambivalenten Effekt des Technologiewandels auf die Autonachfrage spielt die Transformation hin zum batterieelektrischen Antrieb aber auch eine große Rolle für die Marktanteile

³ Seit 2021 ist in Deutschland ein CO₂-Preis für Benzin und Diesel in Kraft, ab 2027 könnte sich der CO₂-Preis durch die Einführung des europäischen Emissionshandelssystems weiter erhöhen.

⁴ Vgl. Palmas F. (2024): The slow agony of Germany's auto industry. Capital Economics, Europe Economic Focus.

⁵ Vgl. Vgl. Puls, T. und M. Fritsch (2020), Eine Branche unter Druck: Die Bedeutung der Autoindustrie für Deutschland, Institut der Deutschen Wirtschaft, IW-Report, 43/2020.

deutscher Hersteller und Zulieferbetriebe. Zwar hat sich der Marktanteil deutscher Automarken an den Pkw Verkäufen in Deutschland nach einem Tief im Jahr 2022 wieder erholt und auch in der EU ist eher eine Seitwärtsbewegung zu beobachten.⁴ Doch der Anteil von verbauten Automobilteilen aus Deutschland ist mit einer erhöhten Produktionsquote von E-Autos zurückgegangen, was die besonders großen Probleme der deutschen Zulieferindustrie erklärt.⁵ Insgesamt bezogen die anderen EU-Mitgliedsländer im Segment Kraftfahrzeugbau im Jahr 2024 nur noch rund 29 Prozent des gesamten Importwerts aus Deutschland, während es 2013 noch rund 33 Prozent waren. Gleichzeitig ist der Importanteil aus China von rund 1 auf 4 % angestiegen.⁶ Insbesondere bei der Batterie, dem Herzstück des Autos, haben chinesische Hersteller eine dominante Stellung inne.

Grafik 5.5: Deutsche Automobilexporte

Mrd. Euro; rollierende Summe über 12 Monate; Kraftfahrzeuge und Fahrzeugteile.



Quelle: Destatis

Außerhalb der EU und insbesondere in China kam es außerdem in den letzten Jahren zu einem Verlust von Marktanteilen sowohl bei fertigen Pkws als auch bei Autoteilen aus Deutschland. Die deutschen Exporte nach China sind entsprechend seit 2022 deutlich zurückgegangen (Grafik 5.5), was auch die Autoproduktion in Deutschland belastet hat. Da deutsche Hersteller den chinesischen Markt allerdings vor allem von China aus bedienen, schlagen sich die abnehmenden Absätze dort primär in den Gewinnen der deutschen Automobilindustrie nieder.⁷

⁶ Vgl. Ritter und Ullrich (2025): Internationaler Wettbewerb im Wandel: Konkurrenz zwischen China und Deutschland auf EU-Märkten. Fokus Volkswirtschaft, Nr. 496, KfW Research.

⁷ Vgl. Palmas F. (2024): The slow agony of Germany's auto industry. Capital Economics, Europe Economic Focus.

Relativ gut liefen hingegen bis vor kurzem noch die deutschen Automobilexporte in die USA. Infolge des Anstiegs der US-Autozölle auf 25 % im April 2025 kam es jedoch auch hier zu einem Rückschlag und auch in

Zukunft dürfte, der mit 15 % etwas moderater erhöhte US-Zoll noch die Absatzchancen aus Deutschland heraus eintrüben.