



1. Oktober 2026



Verband der
Automobilindustrie

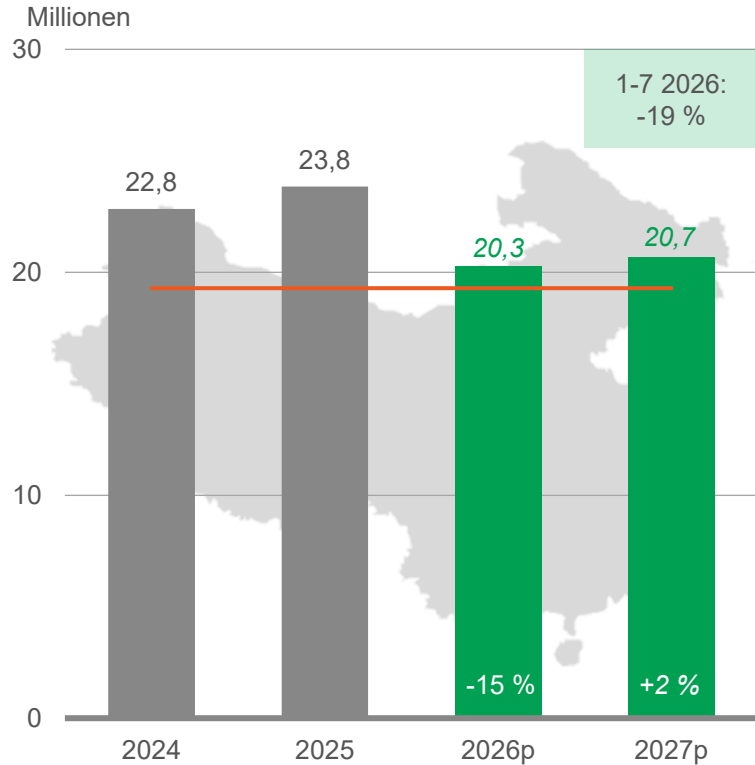
Transformation in der Automobilindustrie: Lage und Perspektive für OEM und Zulieferer

Thüringer Forum Mobilität, 1. Oktober 2026, Ilmenau Andreas Rade, VDA

Ausgangslage Weltweiter Absatz

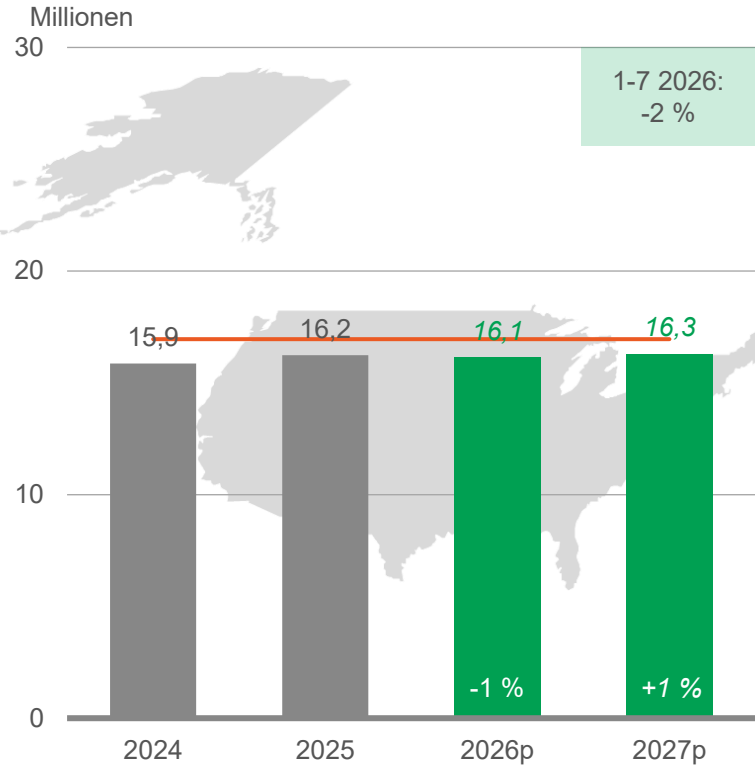
Pkw-Absatz international

China 



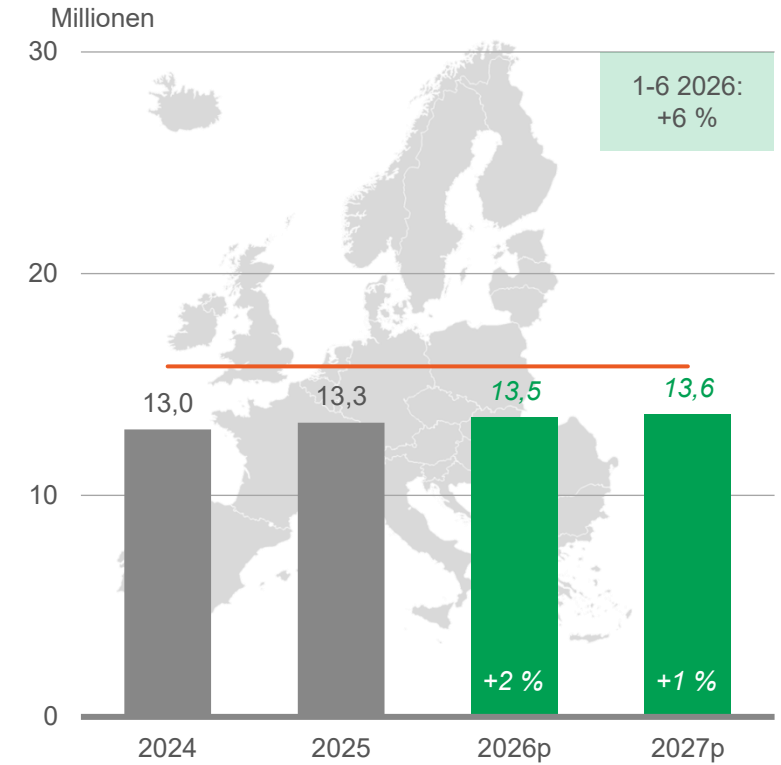
26: in abs. Zahlen stärkster Markteinbruch jemals

USA* 



Fahrzeuge aus dem USMCA verlieren weniger stark

Europa** 



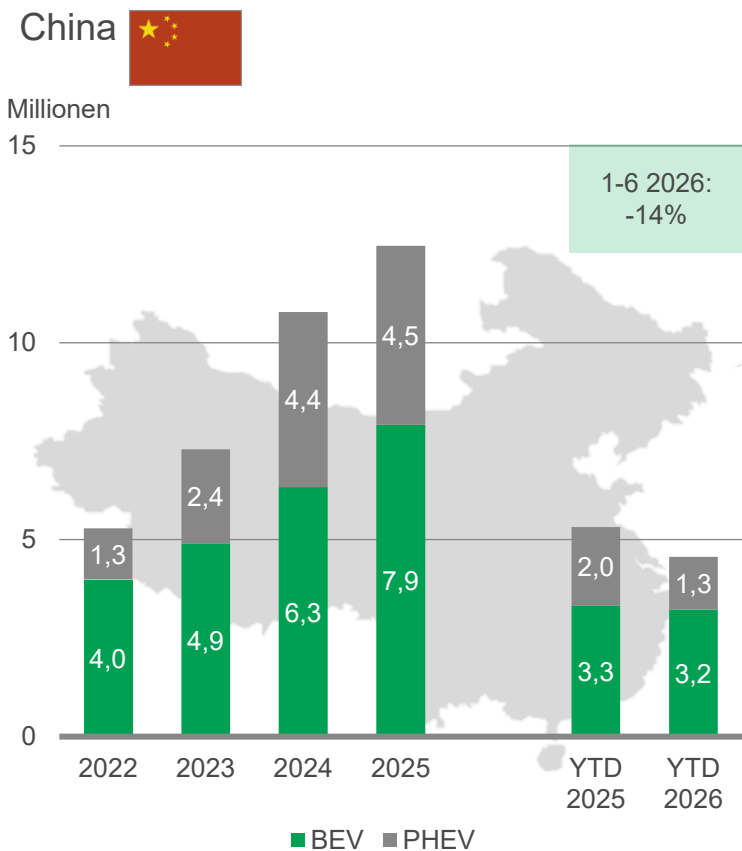
Europa noch deutlich hinter 2019er-Niveau zurück

*Light Vehicle **EU, EFTA & UK

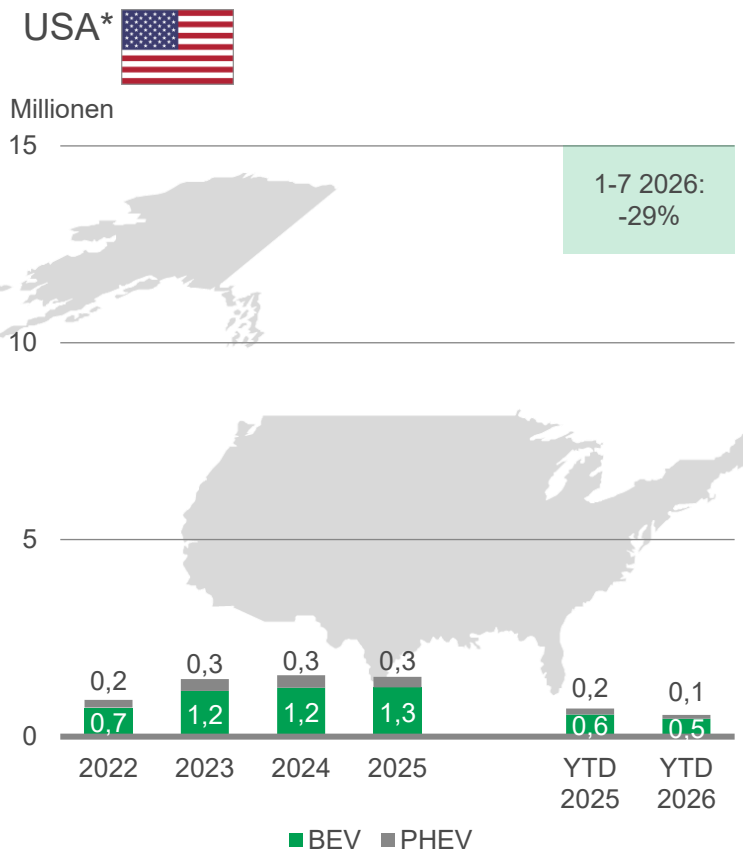
— Marktvolumen 2019

Quelle: VDA, CPCA, WardsAuto, ACEA

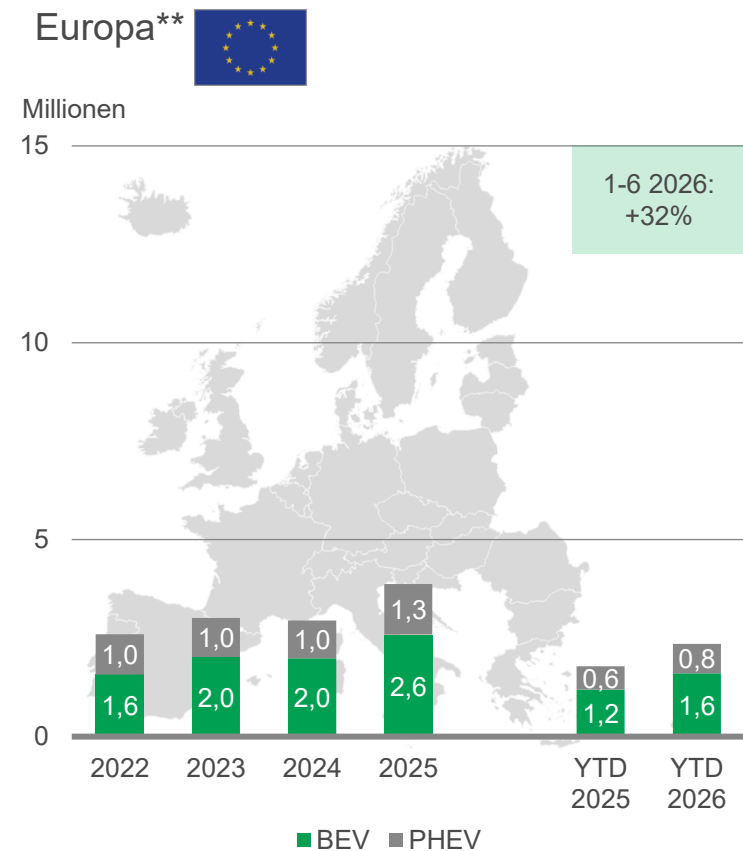
Elektro Pkw-Absatz international



Steuererhöhung für NEV belastet Markt erheblich



E-LV-Verkäufe brechen infolge des Förderstopps ein



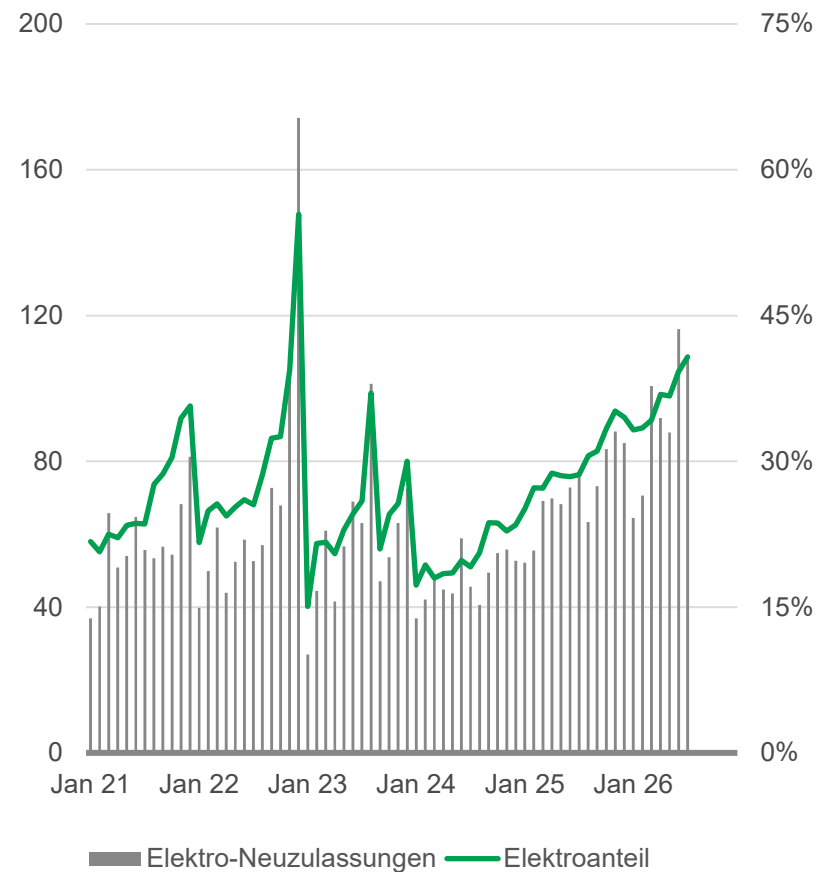
Europa wichtigster Wachstumsmarkt

Ausgangslage (E-)Deutschland

Elektro-Markthochlauf setzt sich fort

Zentrale Fakten zu den Pkw-Elektroneuzulassungen in Deutschland

Neuzulassungen von Elektro-Pkw und Anteil an Gesamtmarkt
Tausende



E-Neuzulassungen:
01-07/2026: 641.000 (+38 %)
Juli 2026: 109.200 (+44 %)

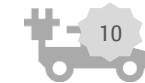
Elektroanteil:
01-07/2026: 36,6 %
01-07/2025: 27,8 %

Anteile 01-07/2026:
BEV: 69,7 %
PHEV: 30,3 %

Elektromobilität in Deutschland (Jan.-Mai. 2026)



Bestseller: **Skoda Elroq**



9 der 10 meistverkauften Modelle von deutschen OEMs



Marktanteil der deutschen OEMs (YTD): **65 %**



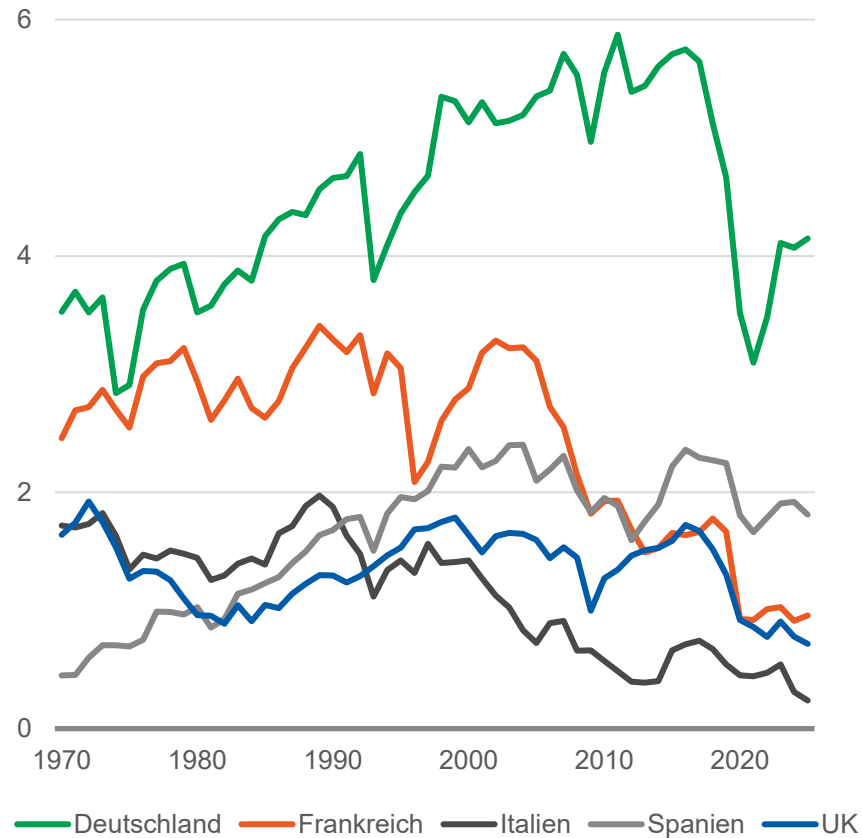
Bestand zum 1.8.26: **3,64 Mio. EV**
davon **ca. 2,38 Mio. BEV**



155.264 Normalladepunkte und **54.341 Schnellladepunkte** (Stand 1.7.26)

Pkw-Produktion ausgewählter europäischer Länder

Pkw-Produktion in ausgewählten Ländern
Millionen

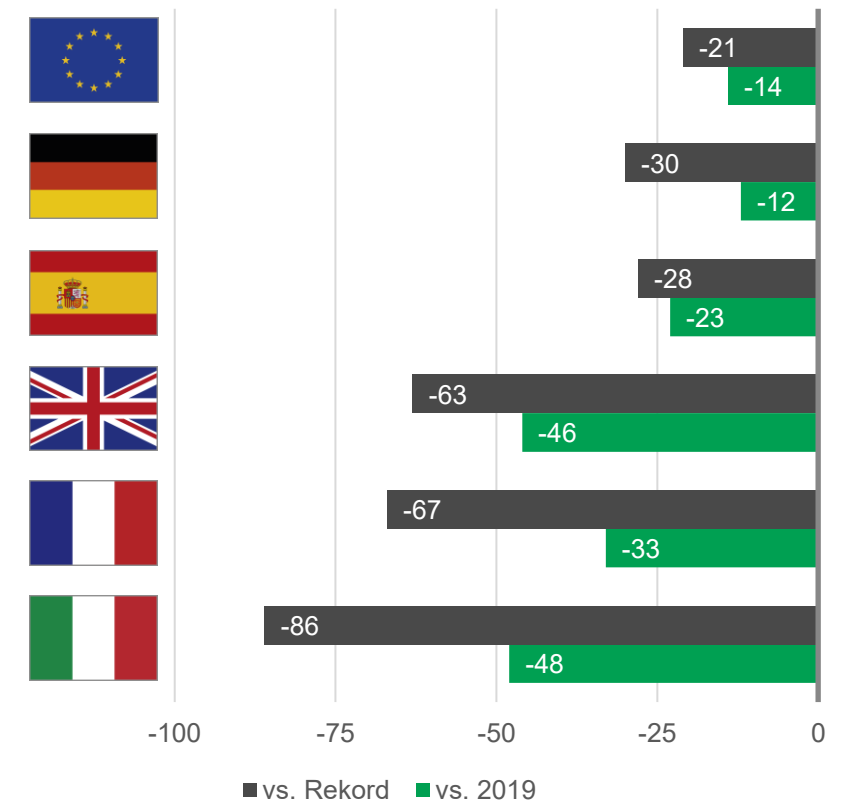


In Deutschland wurde in den vergangenen Jahren ein Rückgang der Automobilproduktion verzeichnet...

...aber im Vergleich zu seinen größten Mitbewerbern hat es sich recht gut behauptet.

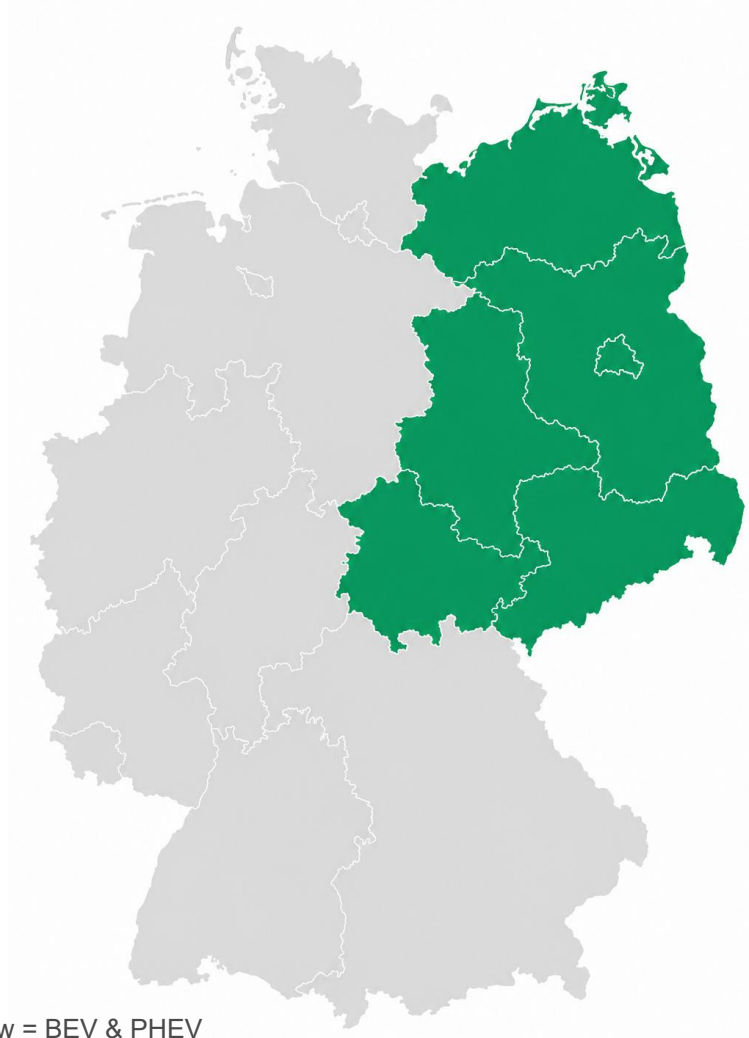
Seit 1990 wurden osteuropäische Länder in die automobilen Wertschöpfungskette integriert. Heute werden in diesen Ländern fast 4 Millionen Autos gefertigt.

Pkw-Produktion 2026p im Vergleich zu 2019 und zum Rekordwert
Prozent



Pkw-Produktion in Ostdeutschland

Pkw-Produktion im Jahr 2025



E-Pkw = BEV & PHEV

Pkw-Produktion:
846.900 Pkw

darunter E*-Pkw:
508.400 Pkw

Anteil E*-Pkw:
60 Prozent

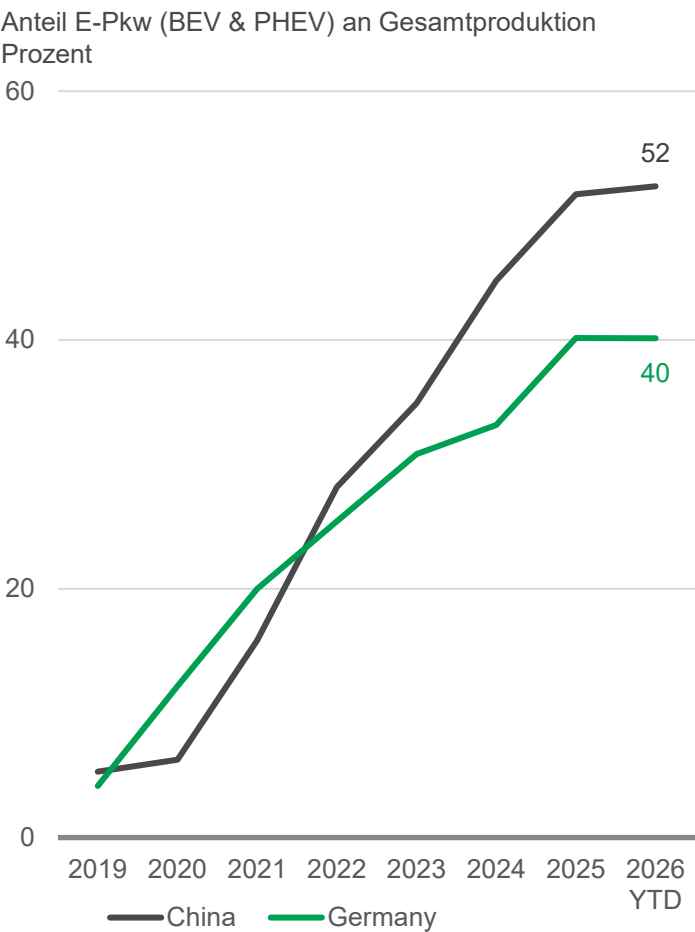
Etwa jeder dritte in Deutschland gefertigte E*-Pkw kam 2025 aus Ostdeutschland.

Während in Ostdeutschland 60 Prozent der Produktion ein E*-Pkw war, waren es in Westdeutschland nur 35 Prozent.

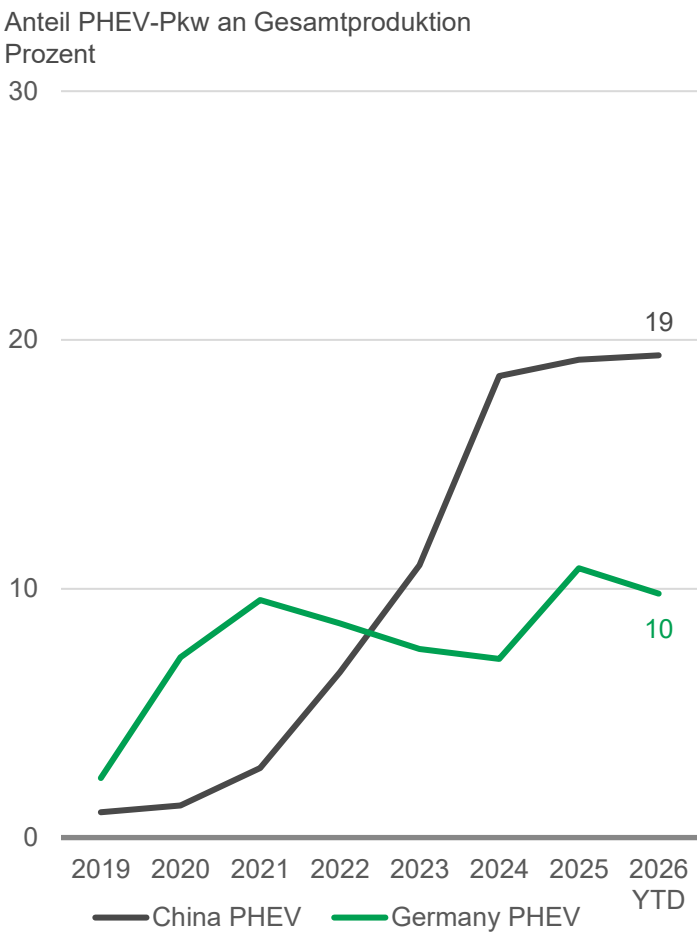
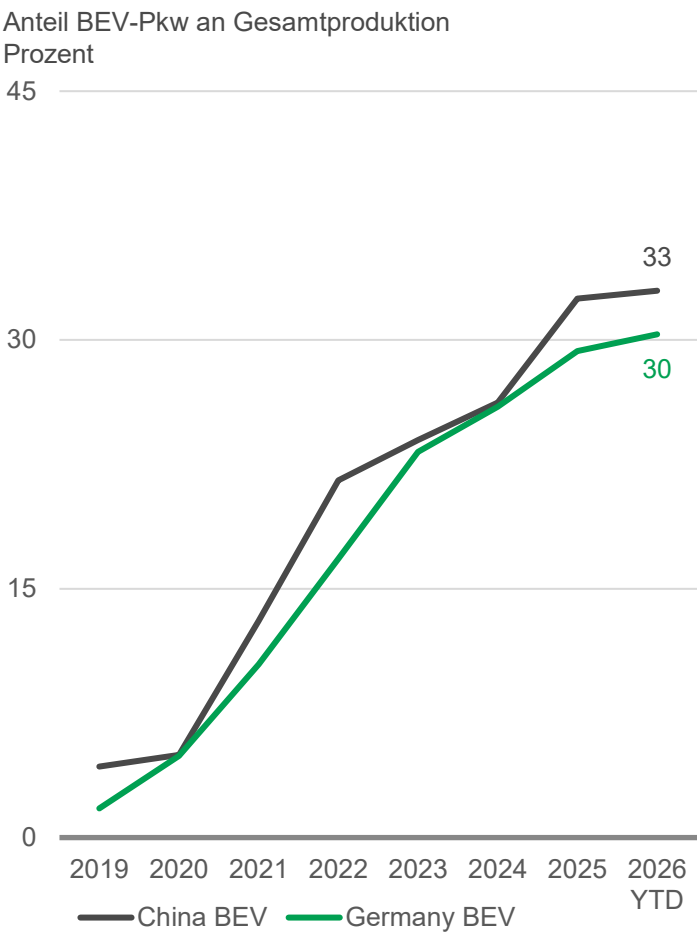
Quelle: VDA

E-Pkw-Produktion in Deutschland und China

Vergleich der Produktionsanteile in Deutschland und China



YTD = Januar bis April

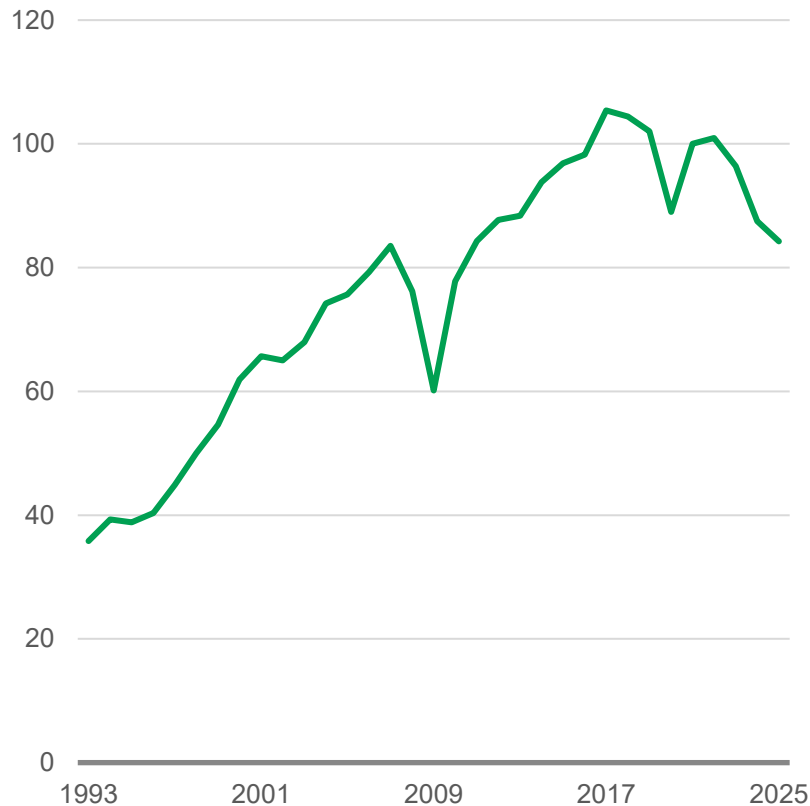


Quelle: VDA, Fourin, CAAM

Zulieferindustrie mit niedrigster Prod. seit Pandemie

Auftragseingangs- und Produktionsindex der HG III

Auftragseingang in der HG III – Volumenindex - saisonbereinigt
Index 2021 = 100

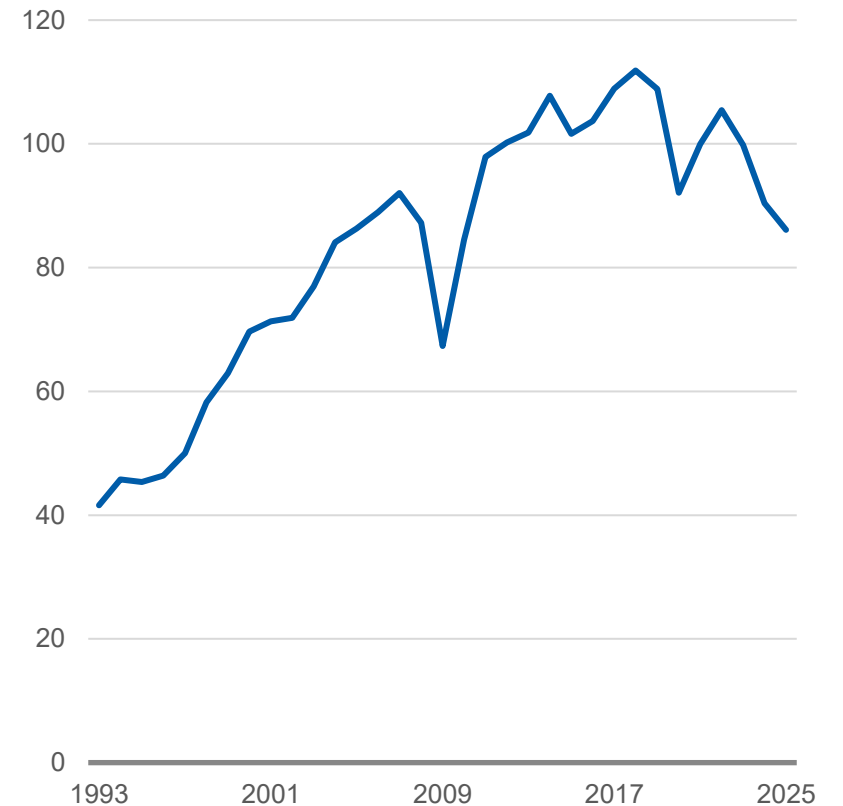


Auftragseingang (Volumen) knapp 20
Prozent unter dem 2021er-Niveau,...

...Wert des Auftragseingangs trotz
Inflation seit 2023 im Rückwärtsgang

Produktionsindex seit Ende 2020 im
Abwärtstrend

Produktionsindex der HG III – saisonbereinigt
Index 2021 = 100

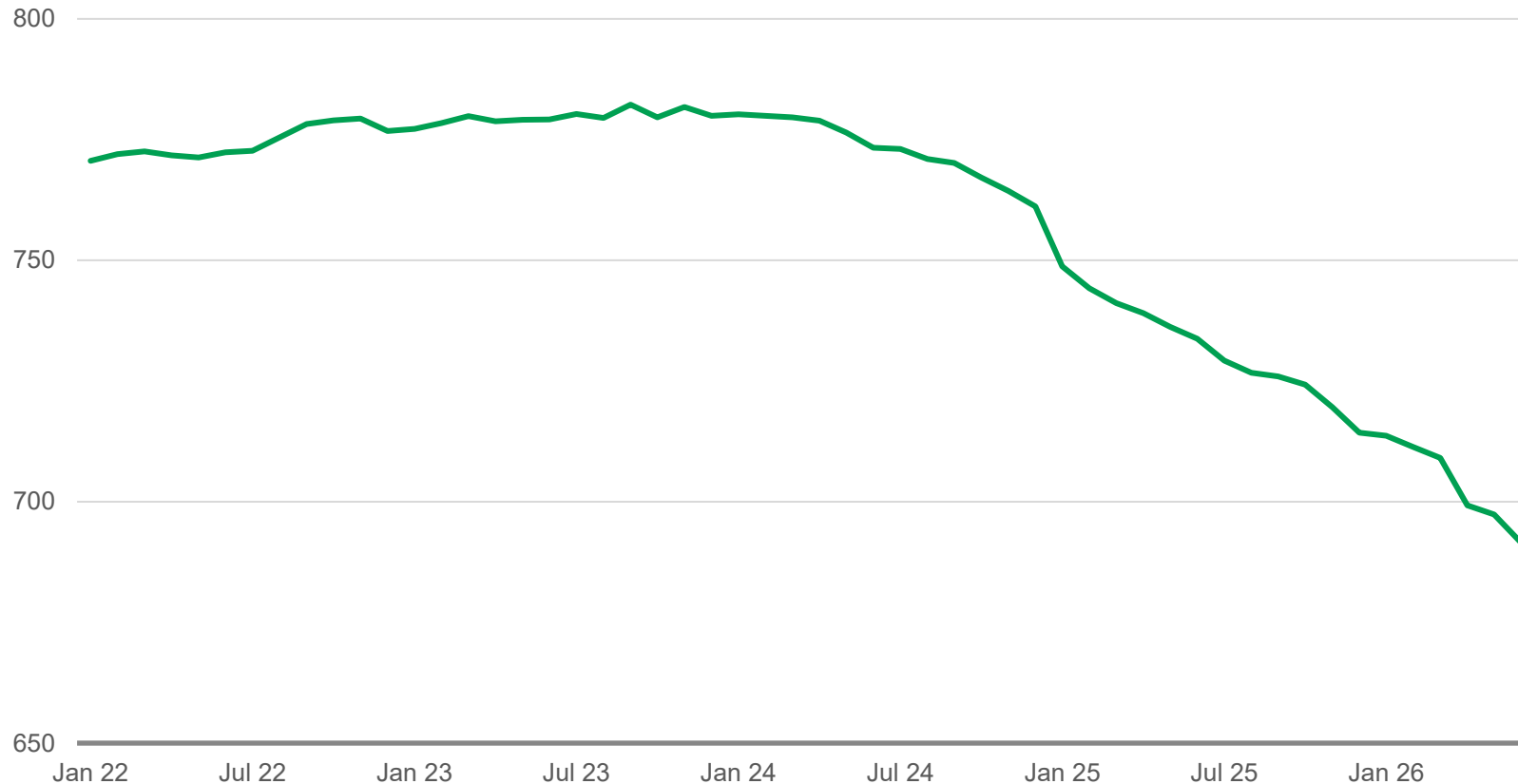


Ausgangslage Beschäftigungslage

Beschäftigung in der Automobilindustrie

Beschäftigungsrückgang beschleunigt sich

Tausende



Quelle: Statistisches Bundesamt

Juni 2026 (ggü. Vorjahresmonat)...

HG I: 429.200 (-6%)

HG II: 42.800 (+10%)

HG III: 219.500 (-8%)

AI gesamt: 691.500 (-6%)

... und ggü. Vorkrisenniveau 2019

HG I: -11% (-55.500 Personen)

HG II: +12% (+4.500 Personen)

HG III: -29% (-91.400 Personen)

AI gesamt: -17% (-142.400 Personen)

Transformationslasten treffen
Unternehmen sehr ungleich. Vor allem
Zulieferer stark durch Transformation und
niedrigere Marktvolumen betroffen.

Beschäftigung in der Automobilindustrie

	Bereits abgebaute Arbeitsplätze (2019-2025)	Noch ausstehender zusätzlicher Arbeitsplatz-verlust bis 2035	Erwarteter Arbeitsplatzverlust von 2019 bis 2035 gesamt	Zusätzlicher/ Verringerter Arbeitsplatzverlust ggü. Ursprungs- szenario	Verringerter Arbeitsplatzverlust ggü. Szenario 2: Automotive Package, Mai 2026
<u>Ursprungsszenario</u> (aus Prognos-Studie, 2024)	-100.000 Arbeitsplätze	-90.000 Arbeitsplätze	-190.000 Arbeitsplätze	-	-
<u>Szenario 2:</u> <u>Stand Automotive</u> <u>Package, Mai 2026:</u> Keine Technologie- offenheit		-125.000 Arbeitsplätze	-225.000 Arbeitsplätze	-35.000 Arbeitsplätze	-
<u>Szenario 3:</u> <u>Szenario bei</u> <u>Umsetzung der</u> <u>Technologieoffenheit*</u>		-75.000 Arbeitsplätze	-175.000 Arbeitsplätze	15.000 Arbeitsplätze	50.000 Arbeitsplätze

*Berücksichtigung von PHEV, REEV, ICE (mit zunehmend erneuerbaren Kraftstoffen) in der Regulierung

Quelle: VDA

Zielsetzungen EU Automotive Package

Automotive Package mit vier Elementen

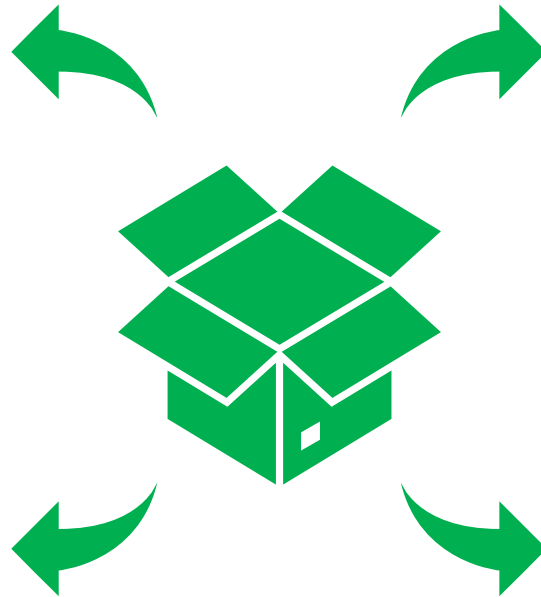
Zentrale Vorschläge der EU-Kommission

Revision CO2-Flottenregulierung Pkw/Van

- -90% in 2035 (→ neben BEV, FCEV auch PHEV, EREV, ICE), keine Folgeziele
- Kompensation über „Grünstahl“ made in EU (7%) + erneuerbare Kraftstoffe (3%)
- Averaging 2030-32
- -40% in 2030 für leichte Nutzfahrzeuge

Automotive Omnibus

- Streamlining von Tests für neue Vans und Trucks vorgesehen
- Small BEV (M1E) „made in EU“ bis 4,2 m Länge als Super Credits (Faktor 1,3)
- Harmonisierung Pkw-Labeling
- Änderungen GSR und Euro7



Clean Corporate Vehicles Pkw/Van

- Ab 2030 für jeden Mitgliedstaat verpflichtend ZEV-Ziel und LEV-Ziel
- „Made in the EU“ als Voraussetzung für öffentliche Finanzhilfen
- Für Firmen >250 Mitarbeitern und > 50M€ Jahresumsatz

Battery Booster

- Gesamtvolumen von 1,8 Mrd. Euro, davon 1,5 Mrd. Euro in Form zinsfreier Darlehen zur gezielten Unterstützung europäischer Batteriezellhersteller
- Weitere gezielte politische Maßnahmen

Automotive Package – Zentrale Forderungen

im Rahmen des Automotive Package und auf Grundlage des VDA 10-Punkte-Plans

- **2030-Ziel mit Flexibilisierungen** hinsichtlich Averaging 2028-2032 (Pkw), Carbon Crediting Mechanism (CCM), Utility Factor, ZLEV-Benchmark und Negative Slope
- **Besondere Herausforderungen für Vans**, daher insbesondere Anpassungen beim Averaging und den Zielvorgaben
- **2035-Ziel von -90 Prozent**, nicht gekoppelt an Ausgleichsinstrumente innerhalb der Automobilindustrie
- **Stärkung der Rolle PHEV/EREV**, insb. durch Aussetzen Verschärfung Utility Factor
- **Umsetzung Erwägungsgrund 11**, Fahrzeuge mit erneuerbaren Kraftstoffen als Nullemissionsfahrzeuge (VEEF)
- **Frühzeitige Berücksichtigung erneuerbarer Kraftstoffe** (CCM) und nicht gedeckelt auf drei Prozent
- **Eigenständiger Mechanismus für emissionsarme Materialien**, frühzeitig und freiwillig
- **Ablehnung verbindlicher Quoten** im Rahmen Clean Corporate Vehicles Regulation
- Anpassungen am Vorschlag aus dem Omnibus zu **BEV Supercredits**



Industrial Accelerator Act

Beratungen in Parlament nehmen Fahrt auf



VDA Büro Brüssel Aktivitäten

- VDA Positionspapier am 10. Juni fertiggestellt
- Beteiligung an den Konsultationen
- Outreach an zuständige Personen in Kommission, Rat und Parlament (fortlaufend)

“Facing unprecedented global uncertainty and unfair competition, European industry can count on the provisions of this Act to boost demand and guarantee resilient supply chains in strategic sectors.”

Stéphane Séjourné, Exekutiv-Vizepräsident für Wohlstand und Industriestrategie



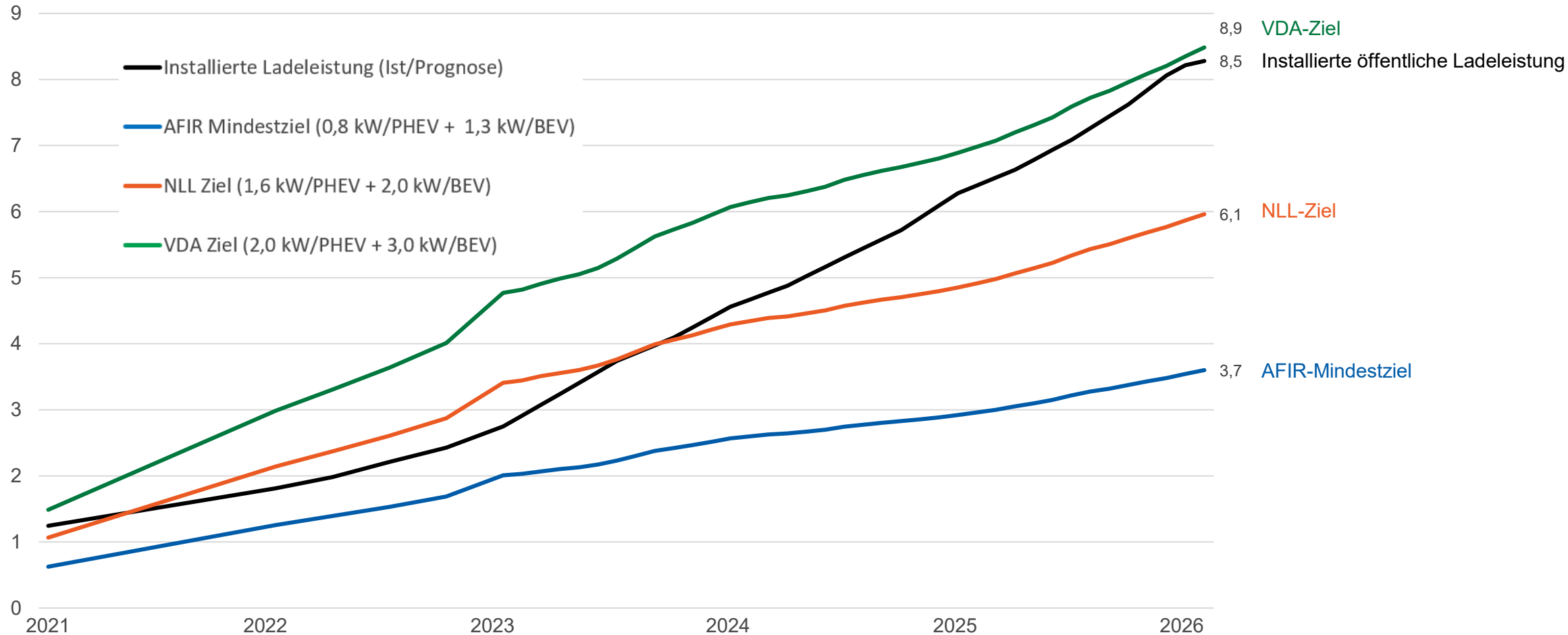
Status Ladeinfrastruktur in Deutschland

Installierte Leistung, regionale Verteilung, Ladekosten, weitere Handlungsbedarfe

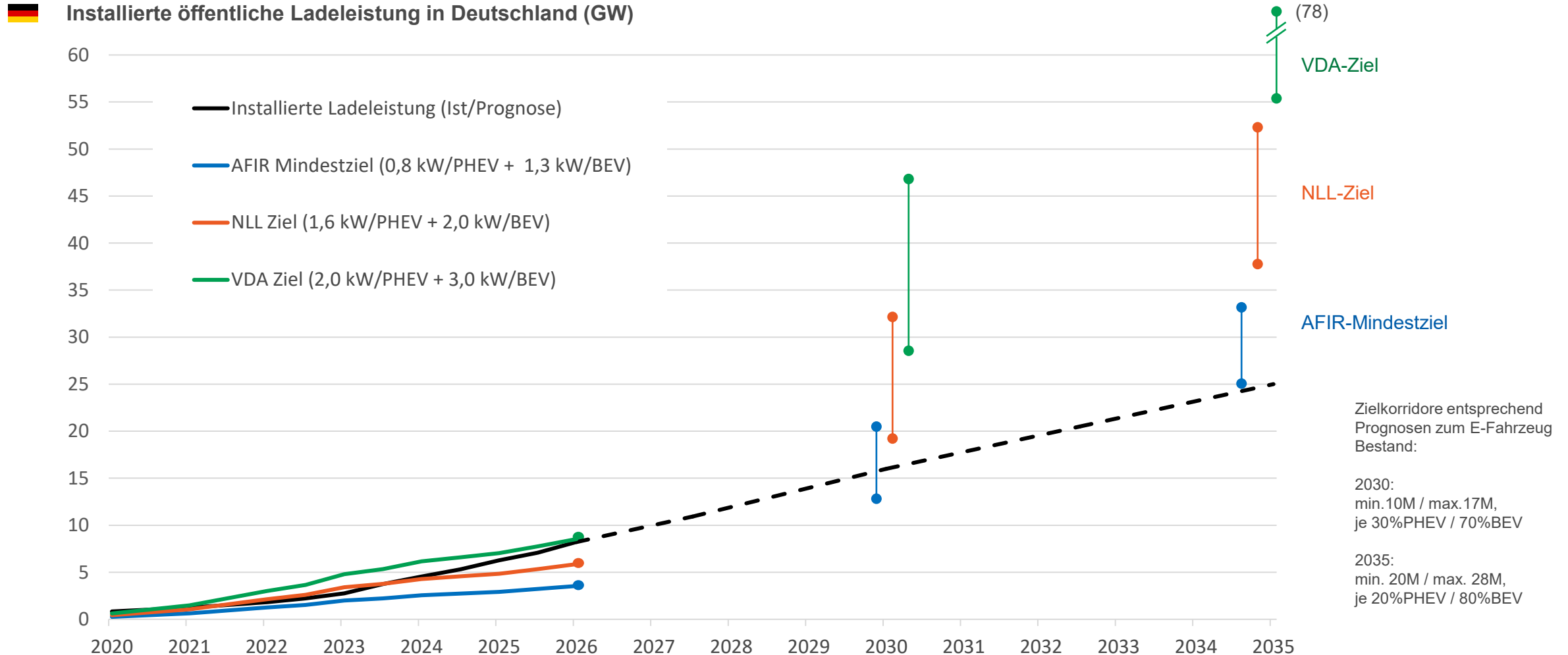
Pkw / Vans

Die derzeit installierte Ladeleistung unterschreitet das VDA-Ziel geringfügig.

🇩🇪 Installierte öffentliche Ladeleistung in Deutschland (GW)



Bei aktueller Ausbaugeschwindigkeit werden zukünftige NLL- und VDA-Ziele für öffentliche Ladeleistung verfehlt.



Aktuell ausgedehnte regionale Unterversorgung, insbesondere in Städten kritisch. In 2035 flächendeckend kritische regionale Unterversorgung prognostiziert.

Regionale Unterversorgung Ladeinfrastruktur in kW pro 250m x 250m Gitter, gemittelt pro Landkreis

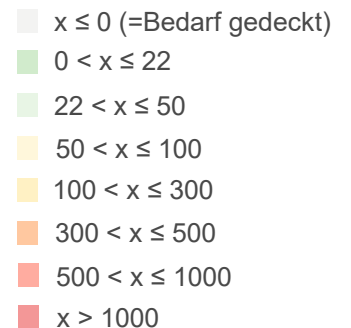
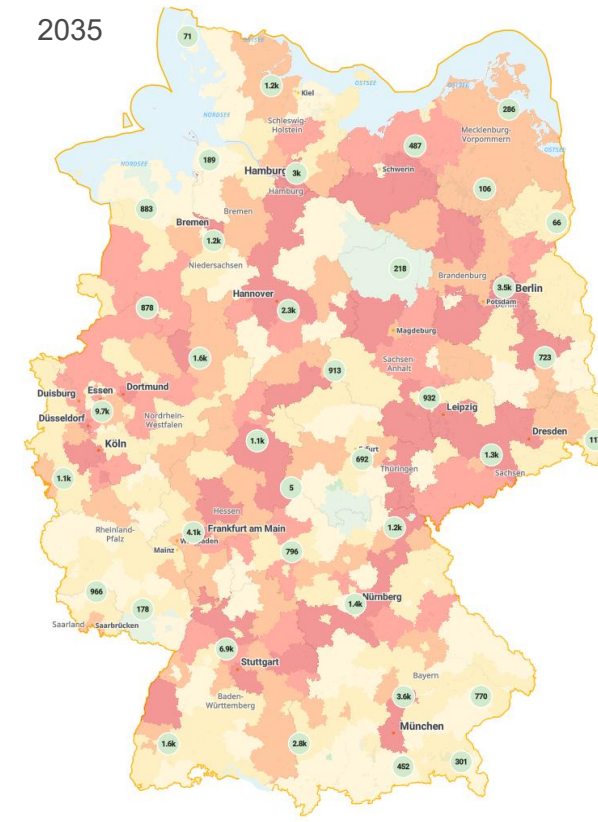
Heute



2030



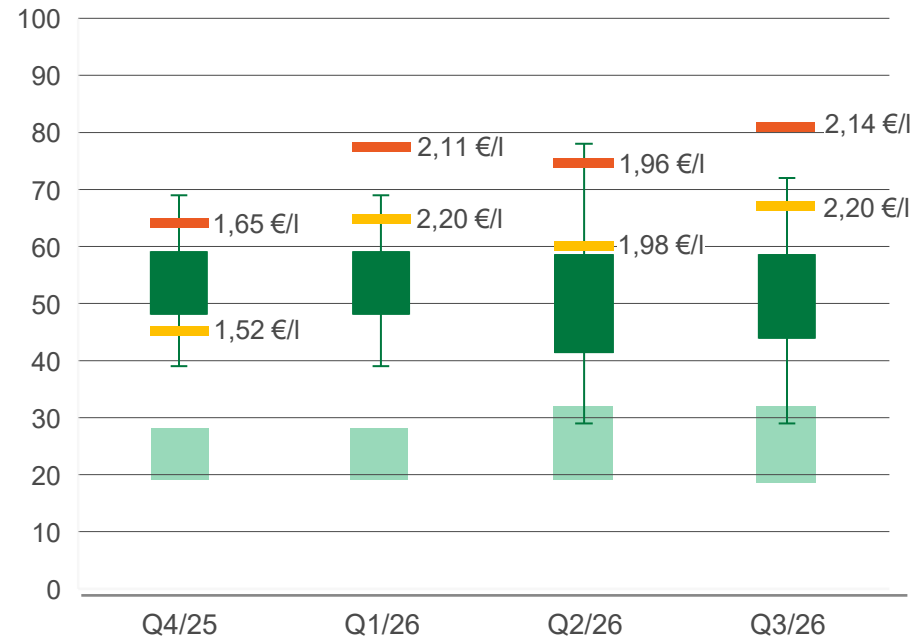
2035



Preisvergleich wird besser

Ladepreise für öffentliches AC-Laden in Deutschland

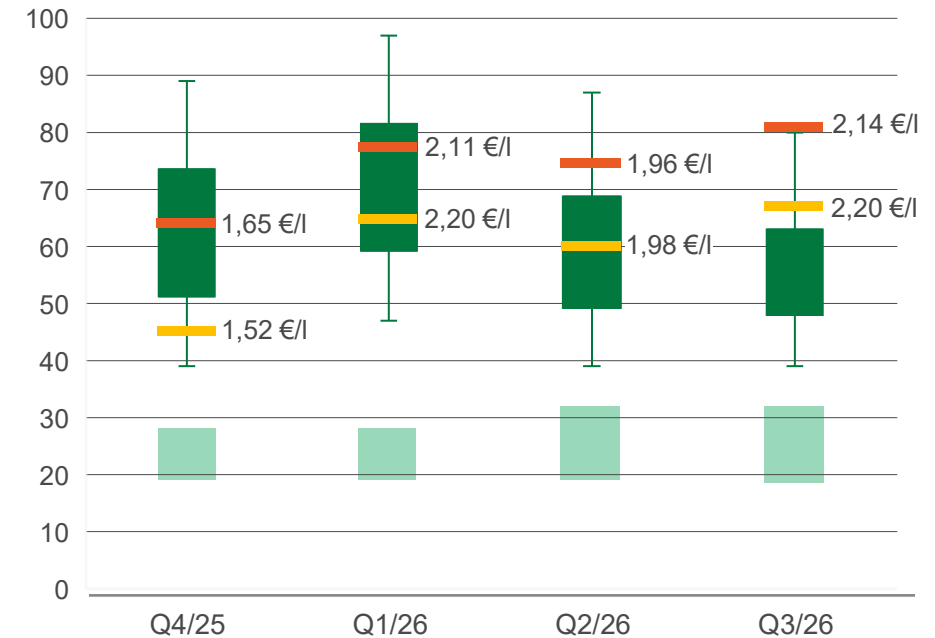
Cent/kWh



■ AC-Laden öffentlich
■ Autostrom Zuhause Fest-Tarif
■ Benziner (E10) Kostenparität
■ Diesel Kostenparität

Ladepreise für öffentliches DC-Laden in Deutschland

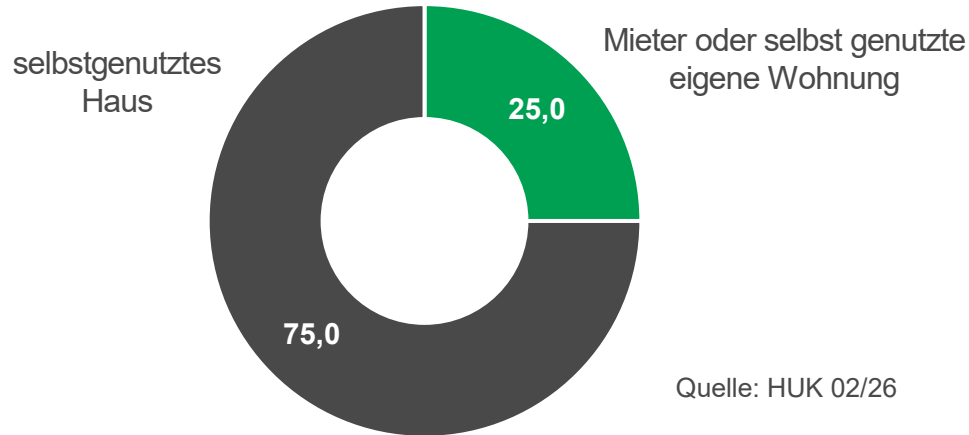
Cent/kWh



■ DC-Laden öffentlich
■ Autostrom Zuhause Fest-Tarif
■ Benziner (E10) Kostenparität
■ Diesel Kostenparität

Versorgung Mehrparteienhäuser strukturell unzureichend, **VDA** | Verband der Automobilindustrie Förderprogramm MPH wird begrüßt.

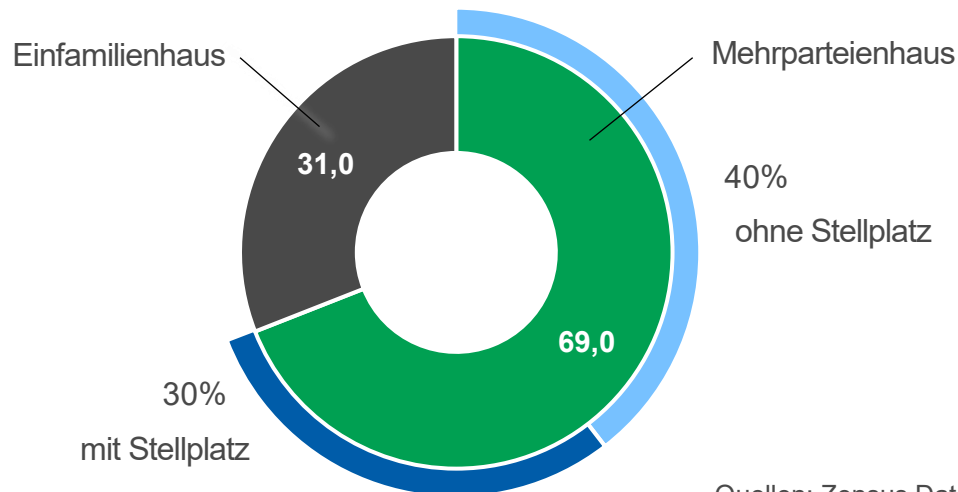
Verteilung von E-Auto Besitzern in Prozent



40% aller Haushalte leben in Mehrparteienhäusern ohne eigenen Stellplatz

- maßgeblich angewiesen auf öffentliches Straßenladen
- schlechte fußläufige Erreichbarkeit und Verlässlichkeit
- keine Möglichkeit der Reservierung
- diskriminierungsfreier Zugang und attraktive Preise nicht gegeben
- keine Teilhabe an Sektorkopplung (günstige Preise bei niedrigem Börsenstrompreis)

Wohnsituation in Deutschland, Alle Haushalte in Prozent

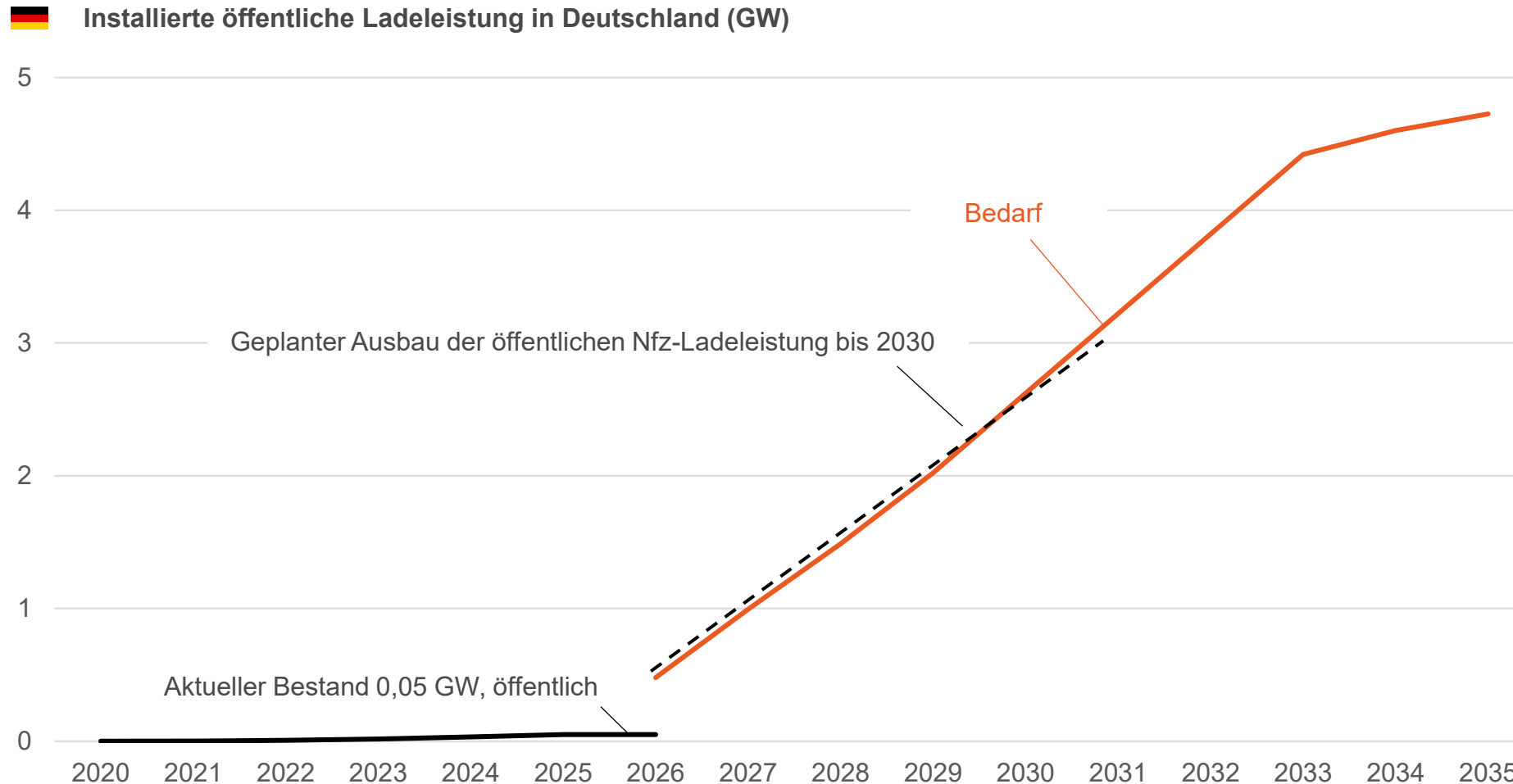


30% aller Haushalte leben in Mehrparteienhäusern mit eigenem Stellplatz

- keine ausreichende Netzkapazität für Anschluss
- erforderliche Zustimmung der Eigentümergemeinschaft im Rahmen des Wohnungseigentumsmodernisierungsgesetzes (WEMoG)
- hohe Kosten für Installation, unsichere Nachfrage, geringe Aktivität der Wohnungsbauunternehmen
- kaum reduzierte Netzentgelte durch netzfreundliche Ladesteuerung
- Förderprogramm zur Ladeinfrastruktur MPH wird begrüßt

Schwere Nfz

Aktuell unzureichend öffentliche Ladeleistung installiert. Geplanter Ausbau durch Gerichtsverfahren verzögert.



Daten bisher nur für öffentliche Ladestandorte verfügbar.

Quelle: [StandortTOOL](#) der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur, 02/26

Gravierendes Defizit bei der Abdeckung durch öffentliche Ladestandorte. Ausbau bis 2030 ist deutlich zu beschleunigen.



Verband der
Automobilindustrie

Aktuell (öffentlich)

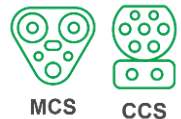


69 Standorte
270 Ladepunkte

Geplant bis 2030 (öffentlich)

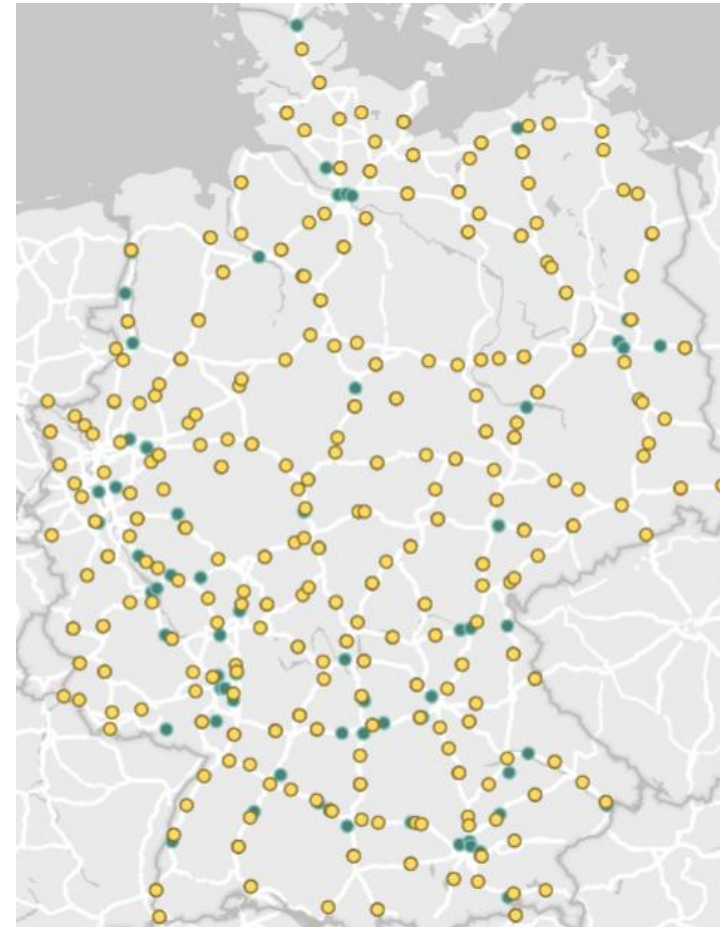


350 Standorte
220 bewirtschaftete Rastanlagen
130 unbewirtschaftete Rastanlagen



1.800 MCS Ladepunkte
2.400 CCS Ladepunkte

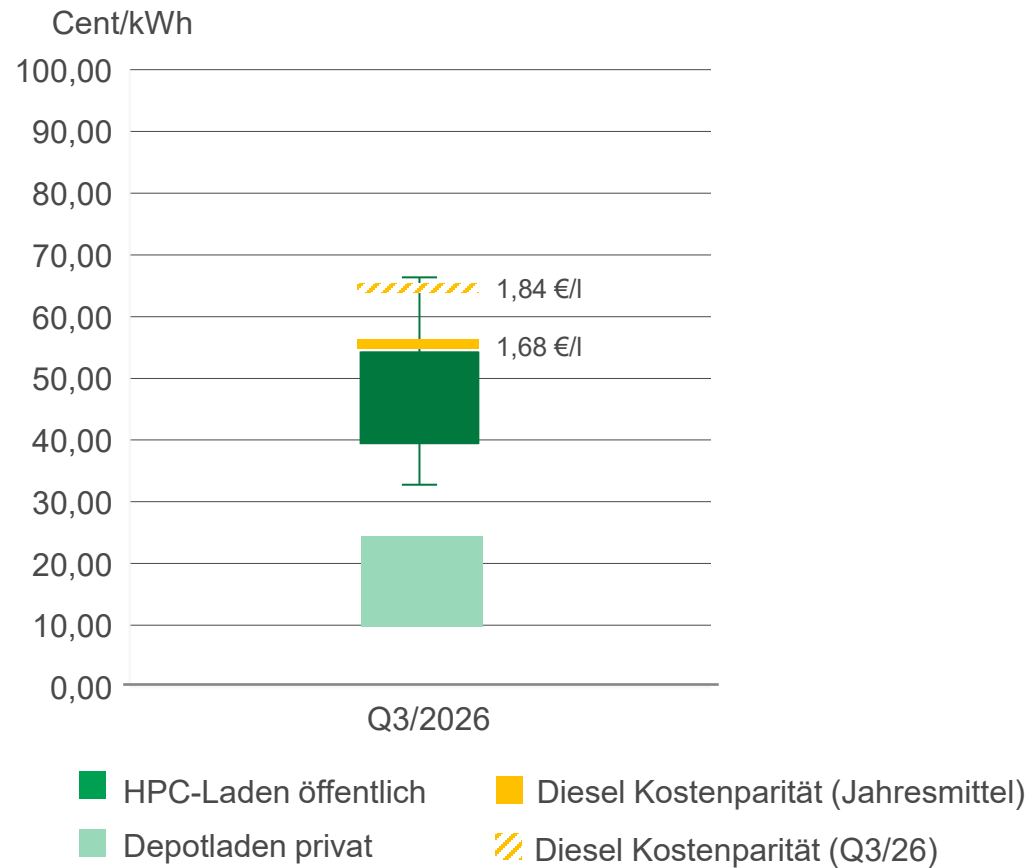
Geplantes Nfz-Schnellladenetz an Rastanlagen



- Bestand Lkw-Ladestandorte
- Lkw Schnellladenetz (in Planung)

Privates Depotladen wesentlich günstiger als öffentliches HPC-Laden und Dieselpetrieb.

Ladepreise für öffentliches HPC-Lkw Laden in Deutschland. Alle Preise ohne MwSt.



Modellstadt wurde in fünf verschiedene Raumkategorien gegliedert, da je nach Stadtteil unterschiedlichste Anforderungen an Mobilität vorherrschen



VDA

Verband der
Automobilindustrie