



[www.vdik.de](http://www.vdik.de)

# ANTRIEB

Informationen des Verbands der Internationalen Kraftfahrzeughsteller e. V.

A young woman with long brown hair, wearing a yellow sweater, stands outdoors next to a blue car. She is smiling and looking towards the right. A black charging cable is connected to the front of the car. The background shows a blurred landscape under a cloudy sky.

Gemeinsam  
für unsere  
Mitglieder



„Wir brauchen einen übergreifenden Industrie-Transformationsplan um unsere Klimaziele zu erreichen“

Deutschland braucht einen übergreifenden und langfristig angelegten Transformationsplan von Automobilwirtschaft, Politik, Energiewirtschaft und Kommunen. Nur so wird der Umstieg auf Elektromobilität in der Breite attraktiv und planbar.



Die Internationalen machen die Hälfte des deutschen Automobilmarktes aus. Ich will ihnen eine starke Stimme geben, um die Zukunft der individuellen Mobilität erfolgreich zu gestalten.

Imelda Labbé, VDIK-Präsidentin

**D**er VDIK und die internationalen Kraftfahrzeughsteller spielen eine wichtige Rolle, wenn es um die Zukunft der bezahlbaren und klimaneutralen individuellen Mobilität geht.

#### Welche neuen Perspektiven eröffnet Ihnen der Wechsel von einem Automobilhersteller zum Verband der Internationalen Kraftfahrzeughersteller?

Die Verantwortung beim Hersteller ist sowohl strategisch als auch operativ international auf den Erfolg einer Marke fokussiert. Die Arbeit im Verband zielt auf die Rahmenbedingungen in Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Gesellschaft zum Wohl der gesamten Automobilwirtschaft in Deutschland. Wir wollen gemeinsam dazu beitragen, dass die Transformation in der Automobilwirtschaft, der Hochlauf der Elektromobilität, und damit auch die nötigen CO<sub>2</sub>-Einsparungen gelingen. Die internationalen Marken machen die Hälfte des deutschen Automobilmarktes aus. Ich will ihnen eine starke Stimme geben, um die Zukunft der individuellen Mobilität erfolgreich zu gestalten – für die Automobilwirtschaft und vor allem für ihre Kunden. Dabei ist es zunehmend wichtig, eine breite Öffentlichkeit einzubinden - und nicht nur die Politik.

#### Was kann der VDIK beitragen, damit seine Mitglieder auf dem deutschen Markt erfolgreich sind?

Der VDIK setzt sich bei den politischen Entscheidungsträgern in Berlin und Brüssel mit Nachdruck dafür ein, da-

mit die wirtschaftlichen und rechtlichen Rahmenbedingungen marktförderlich gestaltet werden. Das bedeutet mehr wirtschaftliche Dynamik und Wachstum der deutschen Wirtschaft. Dafür braucht es Signale aus der Politik wie etwa Bürokratieabbau, stärkere Digitalisierung, Steuererleichterungen und Anreize für zusätzliche Fachkräfte.

#### Frau Labbé, wo steht die Automobilwirtschaft in Deutschland?

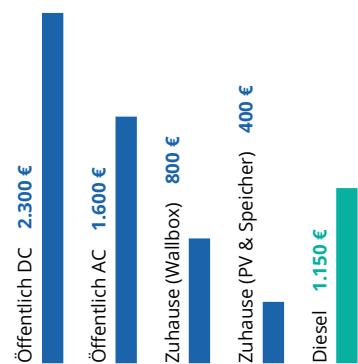
Die Automobilwirtschaft ist mitten in der Transformation. Wir haben schon viel geschafft sowohl was Konnektivität als auch die Entwicklung von Fahrerassistenzsystemen, also den Weg Richtung autonomen Fahren, angeht. Wir sehen starke Wachstumsraten bei den Elektrofahrzeugzeugen und sehr hohe bei den Plug-in-Hybriden. Man muss aber auch dazu sagen, wir sind nicht auf dem Transformationsplan, der von der Europäischen Kommission zur Erreichung der CO<sub>2</sub>-Ziele vorgelegt wurde. Solange die Rahmenbedingungen für Elektromobilität nicht passen, kaufen die Kunden nicht genug und deshalb droht natürlich für die Industrie immer noch die Strafkulisse. Dagegen müssen wir ganz dringend was tun. >

#### MEHR WISSEN

Seit 2021 sind die Kraftstoffpreise für Benzin und Diesel um rund 24 % gestiegen, während die Preise für das öffentliche Laden von Elektrofahrzeugen um etwa 60 % zugenommen haben. Diese Entwicklung schwächt die wirtschaftliche Argumentationsbasis für den Umstieg auf Elektromobilität erheblich.

#### Jährliche Energiekosten für ein Kompaktfahrzeug (15.000 km)

Elektro 18 kWh/100 km  
vs. TDI 5 l/100 km

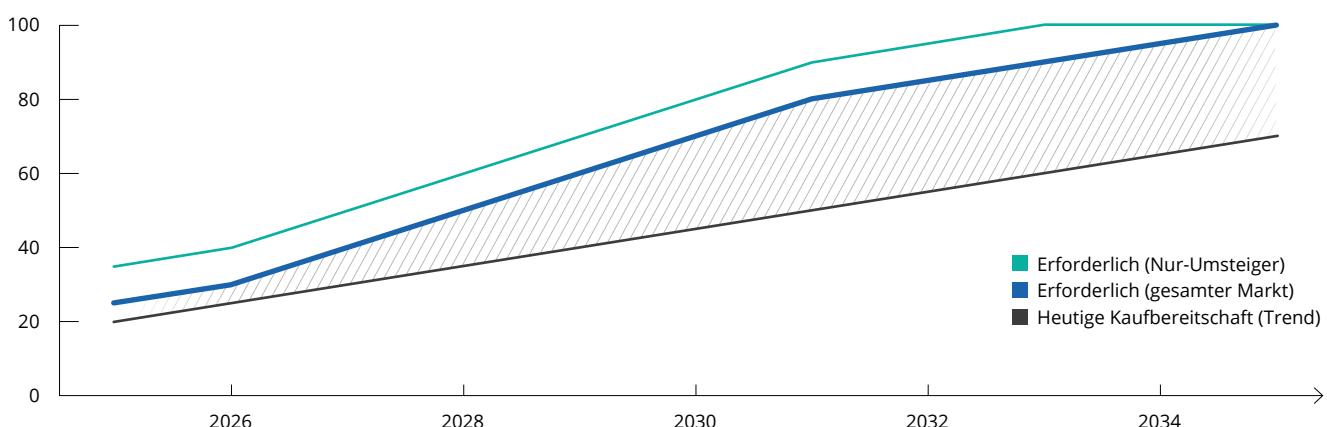


## EKLATANTE SOLL-IST-LÜCKEN

Um die Flottenzielwerte 2025 zu erreichen, bedarf es einer Bereitschaft zur Anschaffung eines BEV's von ca. 30 %. Bis 2030 müsste sich die Zahl verdoppeln, bei Betrachtung der Umsteigebereitschaft von Verbrennerfahrzeugen muss die Kaufbereitschaft abermals gesteigert werden.

Bis 2030 müssen in Deutschland jährlich 1,2–1,4 Mio. mehr Menschen als heute überzeugt werden, ein Elektroauto statt eines Verbrenners zu kaufen. In Summe über 2025–2030 sind das 7–8 Mio. zusätzliche Käufer, damit der Marktanteil von BEVs rechtzeitig auf 60–70 % steigt.

### Kaufbereitschaft für Elektroautos in Deutschland (2025–2035)



#### > Ist individuelle Mobilität im eigenen Auto noch zeitgemäß?

Die Faszination Auto lebt, das zeigen die großen Besucherzahlen auf den aktuellen Automessen. Aber nicht nur deswegen wird die individuelle Mobilität weiterhin eine zentrale Bedeutung haben. In vielen Regionen außerhalb der großen Städte fehlen alternative Mobilitätsangebote. Aber auch im Zusammenspiel mit anderen Mobilitätsformen wird das eigene Auto weiterhin eine wichtige Rolle spielen.

#### Welche Verantwortung sehen Sie für den VDIK und seine Mitglieder bei der Transformation der individuellen Mobilität in Deutschland?

Die internationalen Kraftfahrzeughersteller unterstützen die Transformation aktiv mit einer großen Produktoffensive von Elektrofahrzeugen, insbesondere in den Einstiegssegmenten. Mit hohen Vertriebsanstrengungen tun sie alles, um die CO<sub>2</sub>-Ziele zu erreichen, wenngleich die Ziele aktuell noch nicht aus der Kundennachfrage

ableitbar sind. Unsere Kernforderung dabei ist: Mobilität muss bezahlbar bleiben. Das gilt für die Anschaffung und auch für die Betriebs- und Servicekosten der Fahrzeuge. Dazu hat der VDIK sechs Bausteine für die Zukunft der individuellen Mobilität erarbeitet. Das Positionspapier formuliert unsere Standpunkte zu bezahlbarer und klimaneutraler Mobilität, offenem und fairem Wettbewerb, Digitalisierung und Vernetzung sowie Nachhaltigkeit und Standortattraktivität.

#### Die Themen Software und künstliche Intelligenz im Fahrzeug gelten oft als herausfordernder als die Antriebswende:

Das gilt nicht nur für die Entwicklung der Software-Komponenten. Wir beschäftigen uns deshalb auch mit Fragen der Standardisierung innerhalb der Branche sowie der Komplexität von Genehmigungsverfahren und gesetzlichen Regelungen. Damit Fahr- >

# ab 25.000 €

Auch 2026 werden die internationalen Hersteller zahlreiche interessante batterieelektrische Modelle im Einstiegssegment ab 25.000 Euro präsentieren.



## ZUR PERSON

**Imelda Labbé** arbeitet seit 35 Jahren in der Automobilwirtschaft und hat in dieser Zeit Führungspositionen im In- und Ausland übernommen. Mehr als 20 Jahre lang war Labbé bei Opel und General Motors, bevor sie 2013 zu Škoda in den VW-Konzern wechselte. Von 2014 bis 2016 war sie in ihrer Funktion als Geschäftsführerin von Škoda Deutschland bereits Mitglied des VDIK-Vorstands. Bis Juni 2024 war sie Mitglied des Markenvorstands Volkswagen für die Geschäftsbereiche Vertrieb, Marketing und After Sales. Seit Dezember 2024 ist sie Präsidentin des VDIK.

- > zeug- und Kundendaten sicher sind, müssen Datenzugriff und Datenaustausch geschützt bleiben. Hier leistet der VDIK einen wichtigen Beitrag.

### Was tragen die internationalen Kraftfahrzeughersteller dazu bei, dass sich auch einkommensschwächere Autofahrer klimaneutrale Mobilität leisten können?

Die internationalen Kraftfahrzeughersteller haben sich mit neuen batterieelektrischen Modellen auf die Herausforderungen der Elektromobilität vorbereitet. Aktuell haben sie bereits über 130 batterieelektrische Fahrzeuge in allen Preissegmenten im Programm und machen dabei die günstigsten Angebote in allen BEV-Segmenten mit einer kleinen Ausnahme in der unteren Mittelklasse. Auch 2026 werden die Hersteller weitere zahlreiche interessante Modelle im Einstiegssegment ab 25.000 Euro präsentieren.

### Wie ändert sich gerade das Mindset der Konsumenten?

Die Vorbehalte gegenüber Elektromobilität bei den Skeptikern gehen zurück, die Zustimmung steigt. Das zeigen das Kundenfeedback von E-Auto-Fahrern und die aktuell steigenden Neuzulassungszahlen von batterieelektrischen Fahrzeugen. Die Transformation nimmt an Fahrt auf und erreicht mittlerweile breitere Kundengruppen.

### Welche politischen Maßnahmen halten Sie für notwendig, um den Hochlauf der Elektromobilität zu unterstützen?

Wir brauchen dringend eine stabile und langfristige Planungssicherheit für Käufer und Hersteller. Das betrifft sowohl die Förderung als auch den Infrastrukturausbau. Noch immer haben drei Viertel der Gemeinden keinen Schnelllader – das ist inakzeptabel. Hinzu kommt, dass Strom in Deutsch-

land mit hohen Abgaben belegt ist, wodurch die Kosten im europäischen Vergleich sehr hoch ausfallen. Wenn Kunden keinen finanziellen Vorteil in der Nutzung eines Elektrofahrzeugs sehen, fällt die Entscheidung schwer.

### Woran liegt es Ihrer Meinung nach, dass der Hochlauf der Elektromobilität noch immer nicht die Geschwindigkeit aufnimmt, die nötig wäre, um die CO<sub>2</sub>-Ziele zu erreichen?

Der Lösungsansatz muss ein gemeinsamer von Politik und Industrie sein. Wir brauchen einen übergreifenden und langfristig angelegten Transformationsplan gemeinsam mit Automobilwirtschaft, Politik, Infrastruktur, Energiewirtschaft und Kommunen. Nur so wird der Umstieg auf Elektromobilität in der Breite attraktiv und planbar. Wir müssen alle Beteiligten zusammenbringen – auch die Stadtplanung und die Infrastrukturplanung – und müssen für Deutschland einen richtigen Industriemasterplan machen. Einen Plan, der verlässlich ist und der klar an Ziele gebunden ist, die aufeinander abgestimmt sind. Wenn wir dieses Puzzle zusammensetzen, dann funktioniert's auch. >

> **Der aktuelle Rückenwind für Hybridantriebe hat sicher viel mit der Ladeinfrastruktur zu tun. Fehlt es an Ladesäulen oder sind es eher die Stromkosten?**

Zunächst können auch Plug-in-Hybride im Vergleich zum reinen Verbrenner bei entsprechender Nutzung einen spürbaren Beitrag zum Erreichen der Klimaziele leisten. Die Stromkosten spielen beim E-Auto eine entscheidende Rolle. Deshalb muss der Strompreis mindestens auf das europäische Durchschnittsniveau abgesenkt werden. Die durchschnittlichen Energiekosten pro km dürfen nicht teuer sein als bei vergleichbaren Verbrennerfahrzeugen. Die Einführung einer Ladekarte mit Stromguthaben, wie sie aktuell als Kaufanreiz diskutiert wird, könnte zusätzlich eine deutliche Vereinheitlichung und mehr Kostentransparenz beim Laden an öffentlichen Ladepunkten bewirken.

**Unabhängig von der Antriebsart spielt das Aftersales-Geschäft auch in Zukunft eine große Rolle. Wie schätzen Sie hier die Entwicklung ein?**

Auch die Hersteller erkennen die Notwendigkeit für kundenspezifische Aftersales-Lösungen zur Absicherung von Kundenbindung und Ertragskraft. Für Kunden stehen die Themen bezahlbare Mobilität und Cost of Ownership im Mittelpunkt. Dafür werden teilweise eigene Teams aufgebaut, etwa für die Versicherer im Schadenmanagement, im Flottenservice oder für ältere Fahrzeuge. Der VDIK unterstützt seine Mitglieder im technischen Bereich aber nun auch mit einem neuen Gremium für die wirtschaftliche Seite des Aftersales.

**Wie steht es im Bereich Nutzfahrzeuge, die Logistiker stehen unter hohem Kostendruck?**

Bei den elektrischen Nutzfahrzeugen sind die Herausforderungen für Anschaffung und Betrieb noch einmal



**Wir brauchen einen übergreifenden und langfristig angelegten Transformationsplan gemeinsam mit Automobilwirtschaft, Politik, Infrastruktur, Energiewirtschaft und Kommunen.**

Imelda Labbé, VDIK-Präsidentin

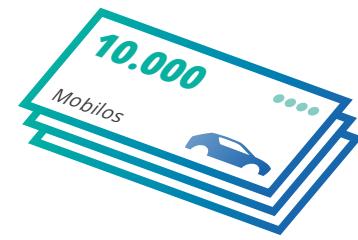
deutlich größer als bei Pkw. Der Transportsektor hat die Notwendigkeit der Elektrifizierung bereits erkannt, doch der Wille wird häufig durch Unsicherheiten in der Infrastruktur und fehlende Planungssicherheit ausgebremst. Die internationalen Nutzfahrzeughersteller investieren seit Jahren Milliarden in die Entwicklung von Antriebskonzepten. Das Angebot an geeigneten batterieelektrischen Fahrzeugen ist mittlerweile groß. Neben dem schnellen Aufbau einer entsprechenden Lade- und Tankinfrastruktur fehlt für Unternehmen auch die langfristige Planungssicherheit. Weitere Anreize für den Umstieg auf alternative Antriebe könnten durch zeitlich befristete und degressiv gestaltete Kaufanreize für E-Lkw, eine höhere CO<sub>2</sub>-Bepreisung und günstige Ladestrompreise an öffentlichen Ladesäulen geschaffen werden. Die Verlängerung der Mautbefreiung für E-Lkw bis 2031 ist hier nur ein Baustein. Diese Maßnahmen würden die Total Cost of Ownership (TCO) für Unternehmen attraktiv und planbar gestalten.

**Warum schaden Zölle im internationalen Handel vor allem der Automobilwirtschaft?**

Die Automobilwirtschaft lebt von der Innovation, dafür sind fairer Wettbewerb und freier Zugang zu Kunden und Märkten zentral. In einer hochdynamischen Industrie behindert jede Form von Abschottung Innovation und Fortschritt. Zölle führen zu zusätzlicher Inflation auf beiden Seiten. Deshalb sind wir gegen Marktbarrieren und für gleiche Regeln für alle.

**Wird sich der Wettbewerb durch neue, vor allem chinesische Hersteller, weiter verschärfen?**

Der Markt wird vielfältiger, und das ist grundsätzlich positiv. Chinesische Hersteller bringen wettbewerbsfähige Fahrzeuge auf den Markt, vor allem im Bereich der Elektromobilität. Gleichzeitig sehen wir, dass europäische, koreanische und japanische Hersteller stark aufholen. Es wird sich zeigen, welche Marken langfristig Fuß fassen können. Wie schon in der Vergangenheit gilt: Konkurrenz fördert Innovation. ●



1

### BEZAHLBARKEIT

Individuelle Mobilität muss sowohl bei der Anschaffung von Fahrzeugen als auch bei den Betriebs- und Servicekosten bezahlbar bleiben. Die internationalen Kraftfahrzeughörsteller setzen sich deshalb dafür ein, dass sich individuelle Mobilität nicht noch weiter verteuert und ein noch besseres Angebot günstiger Fahrzeuge in allen Segmenten und Antriebsarten geschaffen wird.

# Für die Zukunft der individuellen Mobilität – Sechs Bausteine des VDIK

Transformation in der Automobilwirtschaft unterstützen, Rahmenbedingungen für die Elektromobilität schaffen und individuelle Mobilität nicht verteuern.

2

### KLIMANEUTRALITÄT

Der VDIK bekennt sich zu den europäischen und nationalen Klimazielen bei gleichzeitiger Technologieoffenheit. Dazu gehören auch die Entscheidungen der Europäischen Kommission für das Jahr 2035. Dem Hochlauf der Elektromobilität kommt für das Ziel der CO<sub>2</sub>-Neutralität eine besondere Rolle zu. Auch klimaneutrale Kraftstoffe sollten in der Mobilität stärker genutzt werden. Sie können für die Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen des Fahrzeugbestands einen Beitrag leisten.



3

### OFFENER UND FAIRER WETTBEWERB

Der VDIK setzt sich gegen Protektionismus und für möglichst wenig Zugangshemmisse für den eigenen Markt ein – gleiche Regeln für alle Marktteilnehmer. Wir sind für einen fairen Wettbewerb innerhalb der Automobilwirtschaft. Damit Fahrzeug- und Kundendaten sicher sind, müssen Datenzugriff und Datenaustausch geschützt bleiben.



4

### DIGITALISIERUNG UND VERNETZUNG

Autonomes Fahren ist eine Schlüsseltechnologie für eine innovative, saubere, barrierefreie und bezahlbare Mobilität. Wir glauben an die Vision der automatisierten Mobilität und unterstützen die Entwicklung von Rahmenbedingungen für alle fünf Stufen bis hin zum autonomen Fahren. Grundlagen sind schnelle und zuverlässige Kommunikationsnetze, der VDIK setzt sich deshalb auch für den Ausbau der digitalen Infrastruktur ein.



5

### NACHHALTIGKEIT UND KREISLAUFWIRTSCHAFT

Der VDIK setzt sich dafür ein, dass Nachhaltigkeit und Kreislaufwirtschaft bei der Fahrzeugproduktion zum Schutz von Umwelt und Gesundheit weiter verstärkt werden. Die Ressourceneffizienz soll verbessert werden, damit bis 2030 ein Recyclinganteil von 35% erreicht werden kann.



6

### STANDORTATTRAKTIVITÄT

Nur in einem förderlichen wirtschaftlichen Umfeld ist die Klimawende im Verkehr erreichbar. Deshalb setzt sich der VDIK für mehr wirtschaftliche Dynamik und Wachstum der deutschen Wirtschaft ein. Dafür braucht es auch Signale aus der Politik wie etwa Bürokratieabbau, stärkere Digitalisierung, Steuererleichterungen und Anreize für zusätzliche Fachkräfte.



Zum Positions-  
papier des VDIK

# Der Vorstand des VDIK

Der Vorstand wird alle zwei Jahre von der Mitgliederversammlung neu gewählt und entscheidet über wichtige aktuelle Fragen und Positionen.



**Imelda Labbé**  
Präsidentin



**Jan-Hendrik Hülsmann**  
Škoda Auto Deutschland GmbH  
Vizepräsident

**SKODA**



**Bernhard Kaplan**  
Mazda Motors (Deutschland) GmbH



**Mario Köhler**  
Toyota Motor Deutschland GmbH



**Florian Kraft**  
Renault Deutschland AG



**Vincent Ricoux**  
Nissan Deutschland GmbH



**Jens Schulz**  
MMD Automobile GmbH



**Jan-Kas van der Stelt**  
Jaguar Land Rover Deutschland GmbH



# Das Team der VDIK-Geschäftsstelle

Weitere Infos zu den Referaten  
finden Sie auf der VDIK-Website  
[www.vdik.de/ueber-uns/team](http://www.vdik.de/ueber-uns/team)

## GESCHÄFTSFÜHRER



**Alexander Jess**  
Geschäftsführer

**Assistenz**  
Kerstin Pollack

## KAUFMÄNNISCHER LEITER, FINANZEN & PERSONAL



**Alexander Schnurrer**  
Referatsleiter

**Assistenz**  
Claudia Löhr

## WIRTSCHAFT UND STATISTIK



**Dr. Lisa Geißendörfer**  
Referatsleiterin

**Assistenz**  
Claudia Löhr

## TECHNIK UND AFTERSALES



**Oliver Helfrich**  
Referatsleiter

**Assistenz**  
Claudia Löhr, Kerstin Pollack

## MOBILITÄT, UMWELT UND ENERGIE



**Carsten Bamberg**  
Referatsleiter

**Assistenz**  
Claudia Löhr, Kerstin Pollack

## POLITIK UND KOMMUNIKATION



**Stefan Meyer**  
Referatsleiter

**Assistenz**  
Claudia Löhr, Kerstin Pollack

## PKW-NEUZULASSUNGEN

in Deutschland im Jahr 2024 und H1/2025 nach Herstellern | Quelle: KBA, VDIK

Marken	Neuzulassungen		Differenz %		Anteil % 2024
	2024	2025-H1	2023 / 2024	24-H1 / 25-H1	
Aiways	27	-	-46,0	-100,0	0,0
Alfa Romeo	6.098	3.952	-1,6	6,6	0,2
Alpine	447	451	10,4	49,3	0,0
Aston Martin	250	106	-46,0	-40,4	0,0
Audi	202.317	97.731	-18,1	-6,2	7,2
Bentley	635	309	-21,5	-33,5	0,0
BMW	232.886	119.084	-0,1	3,8	8,3
BYD	2.891	6.323	-30,2	426,0	0,1
Cadillac	175	53	-43,0	-43,6	0,0
Citroen	53.025	24.839	32,9	-20,9	1,9
Dacia	71.424	35.456	4,1	-7,2	2,5
DAF Trucks	1	2	-66,7	-	0,0
DS	3.587	1.696	50,1	6,7	0,1
Ferrari	1.827	995	10,6	-11,3	0,1
Fiat	57.561	27.818	-24,8	-21,1	2,0
Fisker	134	1	-43,9	-99,2	0,0
Ford	99.554	53.159	-14,6	3,8	3,5
GWM	3.002	1.954	-35,6	42,1	0,1
Honda	7.063	3.688	8,3	2,7	0,3
Hyundai	96.365	46.399	-9,4	-6,5	3,4
Ineos	485	304	-49,8	7,0	0,0
Iveco	1.005	513	16,9	-14,5	0,0
Jaguar	2.101	192	-34,3	-86,0	0,1
Jeep	11.972	6.772	-21,6	6,5	0,4
Kia	68.656	29.986	-8,0	-16,5	2,4
Lada	33	-	-77,9	-	0,0
Lamborghini	1.114	718	17,4	6,5	0,0
Land Rover	12.169	6.863	-11,7	2,7	0,4
Leapmotor	178	2.067	-	-	0,0
Lexus	5.712	2.504	75,3	13,4	0,2
Lotus	365	189	13,7	23,5	0,0
Lucid	392	73	296,0	12,3	0,0
Lynk & Co	68	485	-97,0	1112,5	0,0
MAN	1.376	718	-27,1	-3,6	0,0
Maserati	541	336	-48,3	12,0	0,0
Maxus	70	72	9,4	63,6	0,0
Mazda	45.274	20.287	-2,5	-15,4	1,6
Mercedes	257.888	126.964	-7,0	0,1	9,2
MG Roewe	20.977	11.520	-1,2	-15,3	0,7

### MEHR WISSEN

**2.817.331**

**Leichter Rückgang** Vor dem Hintergrund der schwachen Konjunktur in Deutschland gingen die Pkw-Neuzulassungen im vergangenen Jahr um 1,0 Prozent zurück. Auch im ersten Halbjahr 2025 liegt der Gesamtmarkt noch im Minus.

**+ 75,3 %**

**Stärkstes Wachstum** Unter den VDIK-Marken stiegen die Pkw-Neuzulassungen von Lexus 2024 im Vorjahresvergleich am stärksten an. Auf Platz zwei folgt Mitsubishi mit + 50,8 Prozent. In der ersten Jahreshälfte 2025 führten u.a. BYD und Vinfast die Liste an.

## PKW-NEUZULASSUNGEN

↓ Fortsetzung

Marken	Neuzulassungen		Differenz %		Anteil % 2024
	2024	2025-H1	2023 / 2024	24-H1 / 25-H1	
Mini	32.571	15.233	-29,1	1,8	1,2
Mitsubishi	28.679	12.604	50,8	-24,7	1,0
Morgan	58	34	-3,3	6,3	0,0
Nio	398	121	-68,5	-48,3	0,0
Nissan	29.529	17.218	-7,3	4,6	1,0
Opel	147.833	61.473	2,0	-20,4	5,2
Peugeot	67.454	30.388	44,0	-7,0	2,4
Polestar	3.181	1.915	-49,4	20,8	0,1
Porsche	36.097	16.513	9,9	-24,5	1,3
Renault	54.349	28.754	-20,4	8,5	1,9
Rolls Royce	360	167	4,7	-8,7	0,0
Seat	152.334	83.858	14,9	0,5	5,4
Skoda	205.593	108.996	22,0	4,6	7,3
Smart	12.463	1.950	-28,4	-77,2	0,4
SsangYong	2.186	1.560	-1,7	40,9	0,1
Subaru	4.510	2.212	-1,9	-1,1	0,2
Suzuki	25.566	11.759	1,8	-5,8	0,9
Tatra	1	-	-	-	0,0
Tesla	37.574	8.890	-41,0	-58,2	1,3
Toyota	95.474	39.521	27,0	-11,7	3,4
Vinfast	175	73	-	128,1	0,0
Volvo	62.326	31.889	39,3	0,4	2,2
VW	536.888	285.998	3,4	-1,1	19,1
Xpeng	393	1.065	-	3.335,5	0,0
Sonstige	11.694	6.019	-17,2	3,2	0,4
<b>Insgesamt</b>	<b>2.817.331</b>	<b>1.402.789</b>	<b>-1,0</b>	<b>-4,7</b>	
<b>davon int. Marken</b>	<b>1.207.167</b>	<b>608.556</b>	<b>7,2</b>	<b>-4,1</b>	<b>42,8</b>

### MEHR WISSEN

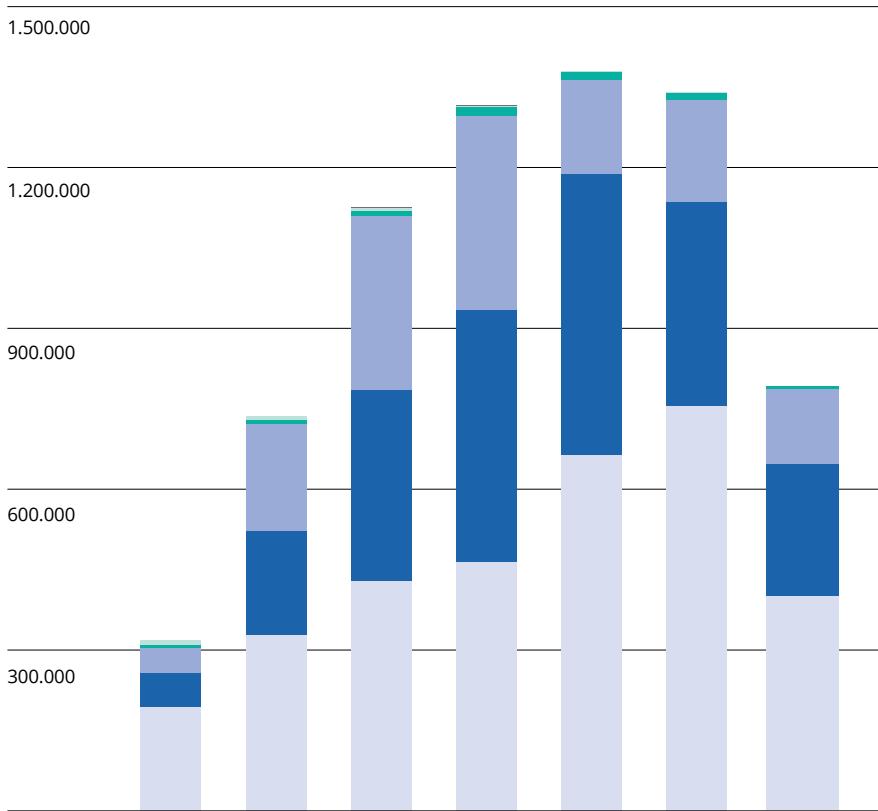
7,3 %

**Importeur** Skoda ist mit einem Marktanteil von 7,3 Prozent (H1/25: 7,8 Prozent) der führende Pkw-Importeur, gefolgt von Seat (5,4 Prozent / 6,0 Prozent) und Hyundai (3,4 Prozent / 3,3 Prozent).

**Fazit** Im anspruchsvollen deutschen Pkw-Markt haben die internationalen Marken 2024 rund 1,2 Millionen Pkw abgesetzt. Im ersten Halbjahr 2025 belief sich der Marktanteil der internationalen Marken auf 43,4 Prozent.

## PKW-NEUZULASSUNGEN NACH ALTERNATIVEN ANTRIEBEN

in Deutschland in den Jahren 2019-2024 und H1-2025 | Quelle: VDIK, KBA



### MEHR WISSEN

**1.342.013**

**Alternative Antriebe** Über 1,3 Millionen Pkw mit alternativen Antrieben wurden 2024 neu zugelassen. Das waren 47,6 % aller neuen Pkw. Über 580.000 davon stammten von internationalen Marken. In der ersten Jahreshälfte 2025 stieg der Marktanteil der alternativen Antriebe auf 56,6 Prozent.

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025-H1	Marktanteil int. Marken (2024)
								Brennstoffzellen-Pkw Erdgas Flüssiggas Plug-in-Hybride Rein batterieelektrische Pkw Hybride
Anzahl nach Antrieb	208	308	464	835	263	158	43	100,0 %
	7.623	7.159	3.916	1.846	1.327	137	3	97,8 %
	7.256	6.543	10.118	15.006	13.147	13.711	6.246	38,6 %
	45.348	200.469	325.449	362.093	175.724	191.905	138.905	36,5 %
	63.281	194.163	355.961	470.559	524.219	380.609	248.726	47,3 %
	193.902	327.395	429.139	465.226	664.580	755.493	399.966	43,5 %
Gesamt	317.634	736.059	1.125.131	1.315.638	1.379.260	1.342.013	793.889	

## NUTZFAHRZEUGZULASSUNGEN

nach Marken 2024 | Quelle: KBA, VDIK

Marken	Busse	Lkw	SZM <sup>1)</sup>	Sonstige	Gesamt	MA in %
BMW	-	-	-	619	619	0,2
Citroen	2	8.931	-	33	8.966	2,4
Dacia	-	-	-	-	-	-
DAF	-	1.807	4.902	61	6.770	1,8
Daimler	3.133	70.331	7.709	5.407	86.580	23,1
FCA	-	10.583	-	250	10.833	2,9
Ford	220	57.044	292	771	58.327	15,6
Hyundai	-	21	-	3	24	0,0
Isuzu	25	1.490	-	33	1.548	0,4
Iveco	383	12.771	1.377	1.182	15.713	4,2
Iveco-Magirus	-	45	64	1	110	0,0
JaguarLandrover	-	108	-	6	114	0,0
Liebherr	-	-	-	547	547	0,1
London EV Company	-	-	-	-	-	-
MAN	848	17.002	8.617	2.484	28.951	7,7
Mitsubishi	-	1.396	-	152	1.548	0,4
Nissan	-	3.776	-	13	3.789	1,0
Opel	-	6.212	-	-	6.212	1,7
Peugeot	4	30.558	-	124	30.686	8,2
Renault	-	17.097	-	220	17.317	4,6
Renault Trucks	-	866	487	77	1.430	0,4
Scania	69	2.452	4.850	312	7.683	2,1
SAIC Maxus	-	2.336	-	1	2.337	0,6
Stellantis	-	10.003	-	7	10.010	2,7
SsangYong / KG Mobility	-	255	-	-	255	0,1
Streetscouter	-	-	-	-	-	-
Suzuki	-	2.408	-	1	2.409	0,6
Toyota	-	7.700	-	57	7.757	2,1
Volkswagen	7	44.327	-	1.692	46.026	12,3
Volvo Trucks	12	1.944	3.878	387	6.221	1,7
Sonstige	679	5.465	45	5.729	11.918	3,2
<b>Insgesamt</b>	<b>5.382</b>	<b>316.928</b>	<b>32.221</b>	<b>20.169</b>	<b>374.700</b>	<b>100</b>
<b>davon int. Marken</b>	<b>112</b>	<b>103.731</b>	<b>14.117</b>	<b>1.737</b>	<b>119.697</b>	<b>32</b>

### MEHR WISSEN

**43,8 %**

**Stark** Bei den Sattelzugmaschinen erreichten die internationalen Hersteller 2024 einen Marktanteil von fast 44 Prozent. Nach den beiden führenden deutschen Marken sind DAF, Scania und Volvo besonders beliebt.

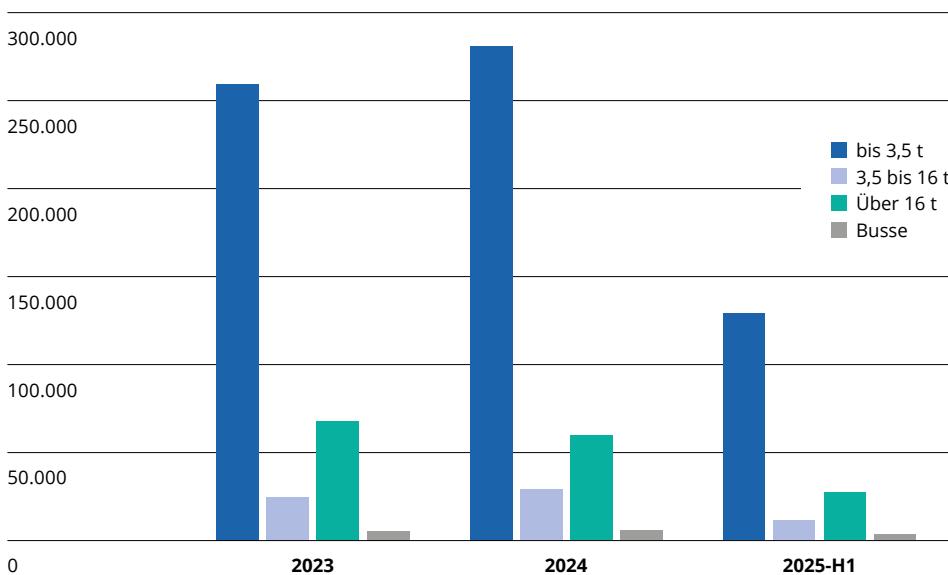
**119.697**

**VDIK** 119.697 Nutzfahrzeugneuzulassungen der internationalen Marken gab es 2024, ein Marktanteil von fast 32 Prozent.

**Fazit** Der Nutzfahrzeugmarkt ist vielfältig: Er reicht vom großen 40-Tonner bis zum kleinen wendigen Pick-up.

## NUTZFAHRZEUG-NEUZULASSUNGEN IN DEUTSCHLAND

in den Jahren 2023-2024 und H1-2025 | Quelle: KBA, VDIK



Fahrzeuge	2023		2024		2025-H1	
	Einheiten	Diff.	Einheiten	Diff.	Einheiten	Diff.
bis 3,5 t	259.577	+12,2 %	281.294	+8,4 %	128.899	-14,8 %
3,5 bis 16 t	24.979	+18,2 %	28.679	+14,8 %	11.063	-29,5 %
über 16 t	67.917	+23,6 %	59.345	-12,6 %	26.845	-26,7 %
Busse	5.493	+12,5 %	5.382	-2,0 %	3.042	-3,2 %
<b>Gesamt</b>	<b>357.966</b>	<b>+14,6 %</b>	<b>374.700</b>	<b>4,7 %</b>	<b>169.849</b>	<b>-17,8 %</b>
<b>Anteil der int. Hersteller (VDIK)</b>	<b>29,9 %</b>		<b>31,9 %</b>		<b>30,4 %</b>	

### MEHR WISSEN

**+4,7 %**

**Zuwachs** Die Nutzfahrzeugneuzulassungen stiegen in Deutschland 2024 um 4,7 Prozent. Den stärksten Zuwachs von 14,8 Prozent verzeichneten die mittelschweren Nutzfahrzeuge zwischen 3,5 und 16 Tonnen. Im ersten Halbjahr 2025 lag der Nutzfahrzeugmarkt konjunkturell bedingt deutlich im Minus.

**Anteil** Deutschland ist einer der größten Nutzfahrzeugmärkte Europas. Im letzten Jahr lag der Anteil der internationalen Marken bei knapp 32 Prozent.

## FAHRZEUGBESTAND IN DEUTSCHLAND

in den Jahren 2010, 2020, 2024, 2025 | Quelle: KBA, VDIK

Fahrzeuge	01.2010	01.2020	01.2024	07.2025
Pkw	41.737.627	47.715.977	49.098.685	49.525.608
darunter Elektro und Plug-in-Hybrid	-	238.792	2.330.567	2.877.051
Nfz	2.724.370	3.889.521	4.403.408	4.551.087
darunter Elektro und Plug-in-Hybrid	-	25.435	85.040	110.675
<b>Kraftfahrzeuge gesamt</b>	<b>44.461.997</b>	<b>51.605.498</b>	<b>53.502.093</b>	<b>54.076.695</b>

### MEHR WISSEN

**Info** In Deutschland sind fast 54,1 Mio. Kraftfahrzeuge zugelassen.

## MITGLIEDER DES VDIK – SOMMER 2025

### BYD AUTOMOTIVE GMBH

Albert-Dulk-Straße 9  
70327 Stuttgart



[www.byd.com/de](http://www.byd.com/de)

### CHERY EUROPE GMBH

Am Messeplatz 13  
65479 Raunheim



[www.cheryinternational.com](http://www.cheryinternational.com)

### CUPRA SEAT DEUTSCHLAND GMBH

Max-Planck-Str. 3-5  
64331 Weiterstadt



[www.cupraofficial.de](http://www.cupraofficial.de)



[www.seat.de](http://www.seat.de)

### DAF TRUCKS DEUTSCHLAND GMBH

DAF-Allee 1  
50226 Frechen



[www.daftrucks.de](http://www.daftrucks.de)

### GM MOBILITY EUROPE GMBH

Eschersheimer Landstrasse 14  
60322 Frankfurt am Main



[www.chevrolet.de/de/](http://www.chevrolet.de/de/)



[www.cadillac.de/de/](http://www.cadillac.de/de/)

### GENESIS MOTOR DEUTSCHLAND GMBH

Strahlenbergerstraße 110-112  
63067 Offenbach



[www.genesis.com](http://www.genesis.com)

### GREAT WALL MOTORS O! AUTOMOBILE GMBH

Emil-Frey-Straße 2  
61169 Friedberg



[www.ora-motor.de](http://www.ora-motor.de)

### HONDA DEUTSCHLAND NIEDERLASSUNG DER HONDA MOTOR EUROPE LTD.

Hanauer Landstraße 222-224  
60314 Frankfurt am Main



[www.honda.de](http://www.honda.de)

### HYUNDAI MOTOR DEUTSCHLAND GMBH

Kaiserleipromenade 5  
63067 Offenbach



[www.hyundai.de](http://www.hyundai.de)

### ISUZU SALES DEUTSCHLAND GMBH

Schieferstein 11a  
65439 Flörsheim am Main



[www.isuzu-sales.de](http://www.isuzu-sales.de)

### JAGUAR LAND ROVER DEUTSCHLAND GMBH

Campus Kronberg 7  
61476 Kronberg im Taunus



[www.jaguar.de](http://www.jaguar.de)



[www.landrover.de](http://www.landrover.de)

### KGM EUROPE GMBH

Kölner Straße 10  
65760 Eschborn



[www.kgmauto.de](http://www.kgmauto.de)

### KIA DEUTSCHLAND GMBH

Theodor-Heuss Allee 11  
60486 Frankfurt



[www.kia.com](http://www.kia.com)

## MITGLIEDER DES VDIK – SOMMER 2025

**MASERATI  
DEUTSCHLAND GMBH**  
Nicolaus-Otto-Straße 27  
89079 Ulm



[www.maserati.de](http://www.maserati.de)

**MAXOMOTIVE  
DEUTSCHLAND GMBH**  
**ASTARA MOBILITY  
DEUTSCHLAND GMBH**  
Ferdinand-Porsche-Straße 1  
51149 Köln



[www.maxus.de](http://www.maxus.de)

**MAZDA MOTORS  
(DEUTSCHLAND) GMBH**  
Hitdorfer Straße 73  
51371 Leverkusen



[www.mazda.de](http://www.mazda.de)

**MMD AUTOMOBILE GMBH**

Emil-Frey-Straße 2  
61169 Friedberg



[www.mitsubishi-motors.de](http://www.mitsubishi-motors.de)

**NIO DEUTSCHLAND GMBH**

Seeholzenstraße 12  
82166 Gräfelfing



[www.nio.com](http://www.nio.com)

**NISSAN CENTER EUROPE GMBH**

Kronenweg 38  
50389 Brühl



[www.nissan.de](http://www.nissan.de)

**POLESTAR AUTOMOTIVE  
GERMANY GMBH**

Erfstrasse 15 – Design Offices Mediapark  
50672 Köln



[www.polestar.com/de](http://www.polestar.com/de)

**RENAULT DEUTSCHLAND AG**

Peter-Huppertz-Straße 5  
51063 Köln



[www.alpinecars.com/de](http://www.alpinecars.com/de)



[www.dacia.de](http://www.dacia.de)



[www.renault.de](http://www.renault.de)

**MG**

**SAIC MOTOR  
DEUTSCHLAND GMBH**

Marcel-Breuer-Straße 2-12  
80807 München



[www.mgmotor.de](http://www.mgmotor.de)

**SCANIA DEUTSCHLAND GMBH**

August-Horch-Straße 10  
56070 Koblenz



[www.scania.de](http://www.scania.de)

**ŠKODA AUTO  
DEUTSCHLAND GMBH**

Max-Planck-Str. 3-5  
64331 Weiterstadt



[www.skoda-auto.de](http://www.skoda-auto.de)

**SUBARU DEUTSCHLAND GMBH**

Emil-Frey-Straße 6  
61169 Friedberg



[www.subaru.de](http://www.subaru.de)

## MITGLIEDER DES VDIK – SOMMER 2025

### SUZUKI DEUTSCHLAND GMBH

Suzuki-Allee 7  
64625 Bensheim



[www.suzuki.de](http://www.suzuki.de)

### TOGG EUROPE GMBH

Schelmenwasenstraße 34  
70567 Stuttgart



[www.togg.eu/de](http://www.togg.eu/de)

### TOYOTA DEUTSCHLAND GMBH

Toyota Allee 2  
50858 Köln



[www.lexus.de](http://www.lexus.de)



[www.toyota.de](http://www.toyota.de)

### VINFEST GERMANY GMBH

Neue Mainzer Strasse 80  
60311 Frankfurt/Main



VINFAST

[www.vinfastauto.eu/de](http://www.vinfastauto.eu/de)

### VOLVO CAR GERMANY GMBH

Siegburger Straße 229  
50679 Köln



[www.volvocars.de](http://www.volvocars.de)

### VOLVO GROUP TRUCKS CENTRAL EUROPE GMBH

Oskar-Messter-Straße 20  
85737 Ismaning



RENAULT  
TRUCKS

[www.renault-trucks.de](http://www.renault-trucks.de)

**V O L V O**

[www.volvolucks.de](http://www.volvolucks.de)

### AUSSERORDENTLICHE MITGLIEDER

#### GREAT WALL MOTOR EUROPE TECHNICAL CENTER GMBH

Otto-Hahn-Straße 5  
63128 Dietzenbach

#### HONDA R&D EUROPE (DEUTSCHLAND) GMBH

Carl-Legien-Straße 30  
63073 Offenbach  
[www.honda.de](http://www.honda.de)

#### MAZDA MOTOR EUROPE GMBH EUROPEAN R&D CENTER

Hiroshimastraße 1  
61440 Oberursel

#### MITSUBISHI MOTOR R&D EUROPE GMBH

Diamantstraße 1  
65468 Trebur

#### XIAOMI EV GERMANY GMBH

Moosacher Str. 67-69  
80809 München