



www.vdik.de

ANTRIEB

Informationen des Verbands der Internationalen Kraftfahrzeughersteller e. V.



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

Der VDIK und die internationalen Kraftfahrzeughersteller 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 CO₂-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?

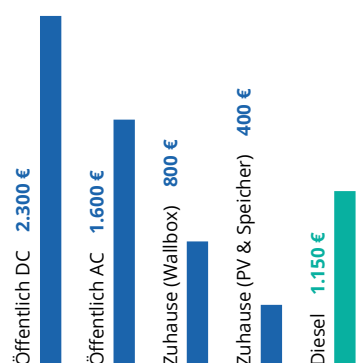
Die Automobilwirtschaft ist mitten in der Transformation. Wir haben schon viel geschafft sowohl was Konnektivität als auch die Entwicklung von Fahrerassistenzsystemen, also den Weg Richtung autonomen Fahren, angeht. Wir sehen starke Wachstumsraten bei den Elektrofahrzeugen und sehr hohe bei den Plug-in-Hybriden. Man muss aber auch dazu sagen, wir sind nicht auf dem Transformationsplan, der von der Europäischen Kommission zur Erreichung der CO₂-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

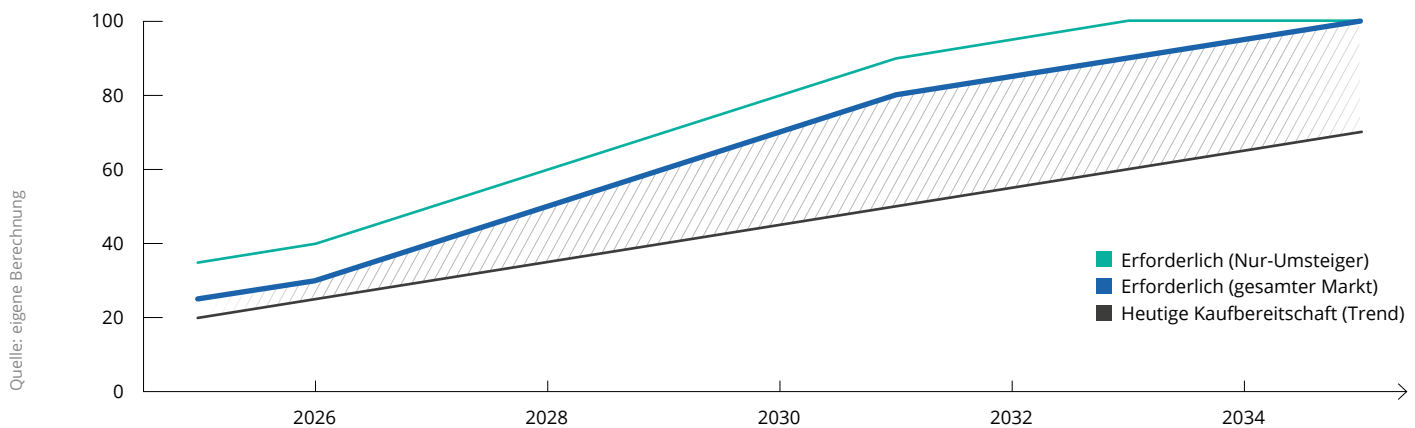


EKLATANTE SOLL-IST-LÜCKEN

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 CO₂-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.

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 CO₂-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. ➤

➤ 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-

> 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 CO₂-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 Kraftfahrzeughersteller 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 CO₂-Neutralität eine besondere Rolle zu. Auch klimaneutrale Kraftstoffe sollten in der Mobilität stärker genutzt werden. Sie können für die Reduzierung der CO₂-Emissionen des Fahrzeugbestands einen Beitrag leisten.

3

OFFENER UND FAIRER WETTBEWERB

Der VDIK setzt sich gegen Protektionismus und für möglichst wenig Zugangshemmnisse 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.

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.

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.

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 Positionspapier 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

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
Insgesamt	2.817.331	1.402.789	-1,0	-4,7	
davon int. Marken	1.207.167	608.556	7,2	-4,1	42,8

MEHR WISSEN

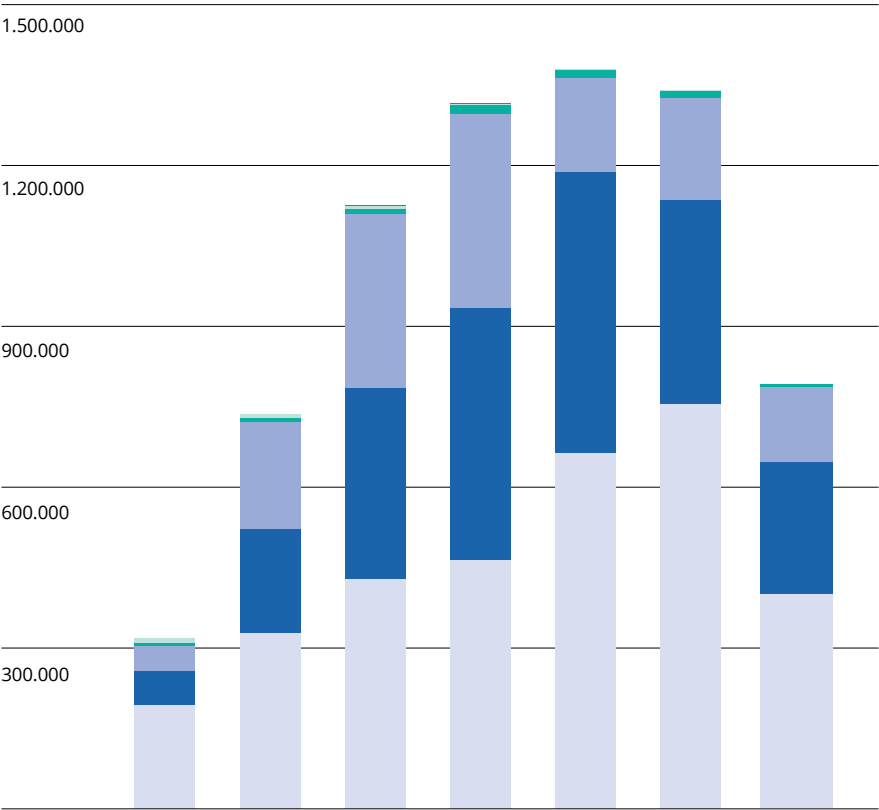
7,3 %

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

NUTZFAHRZEUGZULASSUNGEN

nach Marken 2024 | Quelle: KBA, VDIK

Marken	Busse	Lkw	SZM ¹⁾	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
Insgesamt	5.382	316.928	32.221	20.169	374.700	100
davon int. Marken	112	103.731	14.117	1.737	119.697	32

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

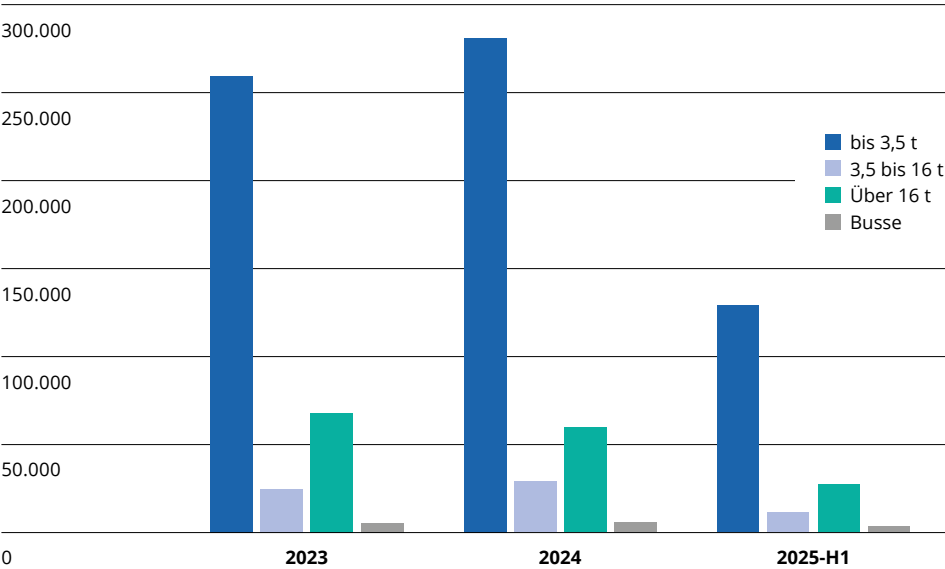
VDIK 119.697 Nutzfahrzeugneuzulassungen der internationalen Marken gab es 2024, ein Marktanteil von fast 32 Prozent.

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

1) Sattelzugmaschinen

NUTZFAHRZEUG-NEUZULASSUNGEN IN DEUTSCHLAND

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



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 konjunkturrell bedingt deutlich im Minus.

Fahrzeuge	2023 Einheiten	Diff.	2024 Einheiten	Diff.	2025-H1 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 %
Gesamt	357.966	+14,6 %	374.700	4,7 %	169.849	-17,8 %
Anteil der int. Hersteller (VDIK)	29,9 %		31,9 %		30,4 %	

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
Kraftfahrzeuge gesamt	44.461.997	51.605.498	53.502.093	54.076.695

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

CHERY EUROPE GMBH

Am Messeplatz 13
65479 Raunheim



www.cheryinternational.com

CUPRA SEAT DEUTSCHLAND GMBH

Max-Planck-Str. 3-5
64331 Weiterstadt



CUPRA

www.cupraofficial.de



SEAT

www.seat.de

**DAF TRUCKS
DEUTSCHLAND GMBH**

DAF-Allee 1
50226 Frechen



A **PACCAR** COMPANY

www.daftrucks.de

GM MOBILITY EUROPE GMBH

Eschersheimer Landstrasse 14
60322 Frankfurt am Main



www.chevrolet.de/de/



www.cadillac.de/de/

**GENESIS MOTOR
DEUTSCHLAND GMBH**

Strahlenbergerstraße 110-112
63067 Offenbach



www.genesis.com

**GREAT WALL MOTORS
O! AUTOMOBILE GMBH**

Emil-Frey-Straße 2
61169 Friedberg



GWM

www.ora-motor.de

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

Hanauer Landstraße 222-224
60314 Frankfurt am Main



HONDA

www.honda.de

**HYUNDAI MOTOR
DEUTSCHLAND GMBH**

Kaiserleipromenade 5
63067 Offenbach



www.hyundai.de

**ISUZU SALES
DEUTSCHLAND GMBH**

Schieferstein 11a
65439 Flörsheim am Main



www.isuzu-sales.de

**JAGUAR LAND ROVER
DEUTSCHLAND GMBH**

Campus Kronberg 7
61476 Kronberg im Taunus



www.jaguar.de



www.landrover.de

KGM EUROPE GMBH

Kölner Straße 10
65760 Eschborn



www.kgmauto.de

KIA DEUTSCHLAND GMBH

Theodor-Heuss Allee 11
60486 Frankfurt



www.kia.com

MITGLIEDER DES VDIK – SOMMER 2025

**MASERATI
DEUTSCHLAND GMBH**

Nicolaus-Otto-Straße 27
89079 Ulm



www.maserati.de

**MAXOMOTIVE
DEUTSCHLAND GMBH****ASTARA MOBILITY
DEUTSCHLAND GMBH**

Ferdinand-Porsche-Straße 1
51149 Köln



www.maxus.de

**MAZDA MOTORS
(DEUTSCHLAND) GMBH**

Hitdorfer Straße 73
51371 Leverkusen



www.mazda.de

MMD AUTOMOBILE GMBH

Emil-Frey-Straße 2
61169 Friedberg



www.mitsubishi-motors.de

NIO DEUTSCHLAND GMBH

Seeholzenstraße 12
82166 Gräfelfing



www.nio.com

NISSAN CENTER EUROPE GMBH

Kronenweg 38
50389 Brühl



www.nissan.de

**POLESTAR AUTOMOTIVE
GERMANY GMBH**

Erfstraße 15 – Design Offices Mediapark
50672 Köln



www.polestar.com/de

RENAULT DEUTSCHLAND AG

Peter-Huppertz-Straße 5
51063 Köln



www.alpinecars.com/de



www.dacia.de



www.renault.de

**MG
SAIC MOTOR
DEUTSCHLAND GMBH**

Marcel-Breuer-Straße 2-12
80807 München



www.mgmotor.de

SCANIA DEUTSCHLAND GMBH

August-Horch-Straße 10
56070 Koblenz



www.scania.de

**ŠKODA AUTO
DEUTSCHLAND GMBH**

Max-Planck-Str. 3-5
64331 Weiterstadt



www.skoda-auto.de

SUBARU DEUTSCHLAND GMBH

Emil-Frey-Straße 6
61169 Friedberg



www.subaru.de

MITGLIEDER DES VDIK – SOMMER 2025

SUZUKI DEUTSCHLAND GMBH

Suzuki-Allee 7
64625 Bensheim



www.suzuki.de

TOGG EUROPE GMBH

Schelmenwasenstraße 34
70567 Stuttgart



www.togg.eu/de

TOYOTA DEUTSCHLAND GMBH

Toyota Allee 2
50858 Köln



www.lexus.de



www.toyota.de

VINFAST GERMANY GMBH

Neue Mainzer Strasse 80
60311 Frankfurt/Main



VINFAST

www.vinfastauto.eu/de

VOLVO CAR GERMANY GMBH

Siegburger Straße 229
50679 Köln



www.volvocars.de

VOLVO GROUP TRUCKS CENTRAL EUROPE GMBH

Oskar-Messter-Straße 20
85737 Ismaning



**RENAULT
TRUCKS**

www.renault-trucks.de

V O L V O

www.volvotrucks.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

**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