Helaba

Im Fokus: Branchen
18. Mai 2026

Automobil: Trennungsschmerzen und Partnersuche

Präsident Trump hat mit neuen Zolldrohungen für Fahrzeuge um sich geworfen. Die bisher eingeführten Zölle trafen keine deutsche Branche so stark wie die Automobilindustrie; die Erholungstendenzen verschwanden. Die Beziehungsprobleme mit den Absatzpartnern USA und China sind schmerzhaft. Die Chancen auf neues Glück liegen in Europa, der E-Auto-Förderung und neuen Absatzmärkten.



Adrian Keppler
Branchenanalyse
T 069/91 32-41 83
adrian.keppler@helaba.de

Wer kennt's nicht? Da weigert man sich, an Kampfhandlungen im Nahen Osten teilzunehmen, und plötzlich drohen der eigenen Schlüsselbranche **neue Zollsorgen**.

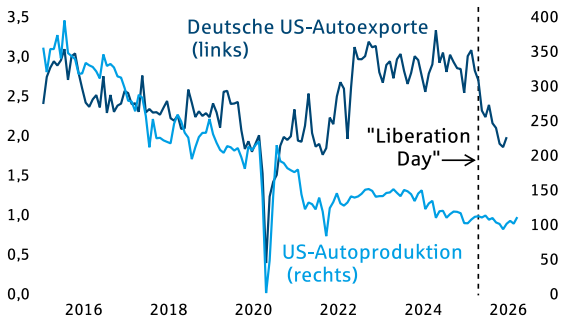
So lässt sich in etwa zusammenfassen, was US-Präsident Trump unter dem Deckmantel angeblicher Vertragsverletzungen der EU angedroht hat. Fahrzeuge aus der EU sollen mit 25 % Zöllen versehen werden, statt mit den vereinbarten 15 % des „Handelsabkommens". Ob sich das ganze bewahrheitet, ist wie so vieles derzeit unklar und kann morgen schon wieder anders aussehen. Dennoch nehmen wir diese potenzielle Gefahr als Anlass, um einen Blick auf die deutsche **Automobilwirtschaft**[1] zu werfen, die bisherigen Zollauswirkungen zu analysieren und in das größere Bild der Branchensituation einzuordnen.

Ein Jahr US-Zölle: Eine unschöne Zwischenbilanz

Die **US-Zölle haben den Automobilsektor stärker belastet als andere Industriebranchen** (vgl. Grafik rechts). Von April bis Dezember 2025 lagen die deutschen US-Automobilexporte 26,4 % unter dem Vorjahreswert. Dies ist kein spezifisch deutsches Problem: Insgesamt sanken die US-Importe im Automobilbereich um 12,2 %, wobei Deutschland bei einem US-Importanteilanteil von etwa 7,9 % (Stand 2024) nur etwa zwei Prozentpunkte direkt zum Rückgang beitrug. Dadurch verringerte sich das von der Trump-Administration verhasste Handelsdefizit im Automobilsektor zwar. Eine Stärkung der heimischen US-Autoindustrie ist hingegen nicht erkennbar: Weder die US-Automobilexporte konnten trotz Dollarabwertung zulegen, noch zeigte die Produktion eine spürbare Erholung (vgl. Grafik links). Die angestrebte „Reindustrialisierung" in der US-Automobilbranche bleibt damit bislang aus.

US-Zölle lasten auf deutschen Autoexporten…

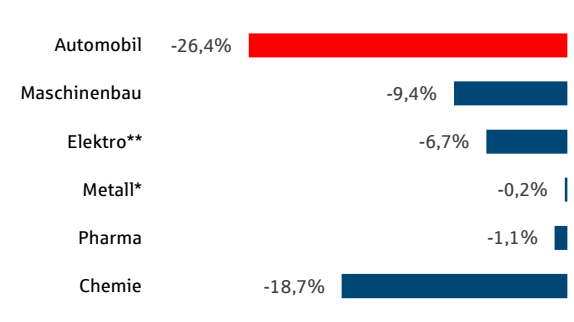
Mrd. Euro (links), in Tsd. Stück (rechts), saisonbereinigt



Quellen: Macrobond, Helaba Research

…deutlich stärker als in anderen Branchen

Deutsche Exporte in die USA, Apr.-Dez. 2025 gg. Vj.



*WZ 24/25, **WZ 26/27
Quellen: Macrobond, Helaba Research

[1] Wir verwenden die volkswirtschaftliche Branchenperspektive. Diese fokussiert Produktion am Standort Deutschland, Exporte aus Deutschland und weltweite Umsätze, die durch deutsche Produktion erwirtschaftet werden.

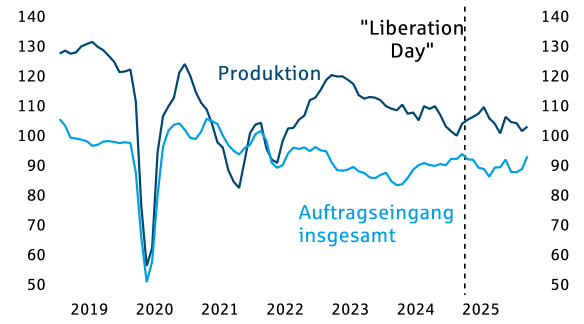
Zwar könnten ausländische Direktinvestitionen in den USA – wie etwa die geplante Fertigung des Mercedes GLC – langfristig die von der Administration gewünschten Erfolge bringen. Kurzfristig ist hier jedoch nicht viel zu holen und gegeben der bisherigen Erfahrung dürfte ein Zollsatz von 25 % die deutschen Autoexporte und Gewinne der Unternehmen weiter belasten.

Zölle dämpften die konjunkturelle Erholung – Europa leistet Unterstützung

Bereits die **erste Zollrunde der zweiten Trump-Administration traf die Branche zur Unzeit**. Nach dem Tief im März 2024 hatten sich die Auftragseingänge binnen eines Jahres um 12,6 % erholt, und in der ersten Jahreshälfte 2025 zog auch die Produktion um rund 10 % an. Mit der Einführung der Zölle am „Liberation Day" brach diese Dynamik jedoch ab: Seither verharren sowohl Auftragseingänge als auch Produktion in einer Seitwärtsbewegung auf niedrigem Niveau. Die Beschäftigung setzte ihre Abwärtstendenz seit April 2025 noch einmal deutlich fort und ging um 27.700 auf zuletzt 711.320 Beschäftigte zurück.

Zollkeule erschlägt Erholungstendenzen

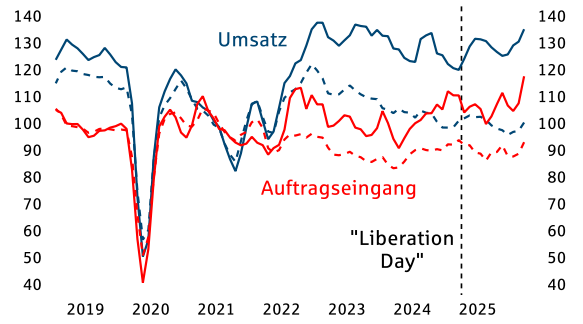
Automobilindustrie Deutschland, 2021 = 100, sb, 3M-geglättet



Quellen: Macrobond, Helaba Research

Eurozone stützt deutsche Automobilindustrie

Eurozone (Linie) bzw. total (gestrichelt), 2021 = 100, sb, 3M-geglättet



Quellen: Macrobond, Helaba Research

Stützend wirkte zuletzt vor allem die Eurozone: Seit dem Ende der Pandemie entwickelten sich die Auftragseingänge dort deutlich dynamischer als im Inland und in der Nicht-Eurozone. Sie lagen 2025 im Schnitt 8,4 % über dem Vorkrisenniveau von 2019. Auch die preisbereinigten Umsätze bewegen sich zwar seitwärts, lagen 2025 jedoch auf dem Vorkrisenniveau, während man insgesamt 15,2 % darunter lag. Zwar erwirtschaftete die Automobilbranche 2025 nur 21 % ihres Umsatzes in Europa.[2] Dennoch sorgen die **geografische und geopolitische Nähe des europäischen Absatzmarktes** sowie die **wirtschaftliche Bedeutung** dafür, dass vor allem mittelfristig der europäische Markt der Lichtblick der Exporte sein wird. Auf dem Inlandsmarkt dürften der Umstieg auf E-Fahrzeuge und die neue E-Auto-Prämie in den kommenden Jahren für zusätzliche Impulse sorgen.

Spritpreise, E-Auto-Prämie, Mobilitätswende: Kommt ein Konjunkturstimulus?

Die Entwicklung der Neuzulassungen weist bereits deutlich die technologische Richtung (vgl. Grafik S. 3 links) und durch die neue **E-Auto-Prämie** soll staatliches Geld in die Autoindustrie fließen.[3] Seit Anfang des Jahres gibt es eine Förderung von bis zu 6.000 Euro für den Kauf batterieelektrischer Fahrzeuge, Plug-in-Hybride und Range-Extender-Hybride bei einem Gesamtvolumen von drei Milliarden Euro. Für die angeschlagene Branche könnte dies einen **dringend benötigten konjunkturellen Impuls darstellen**.

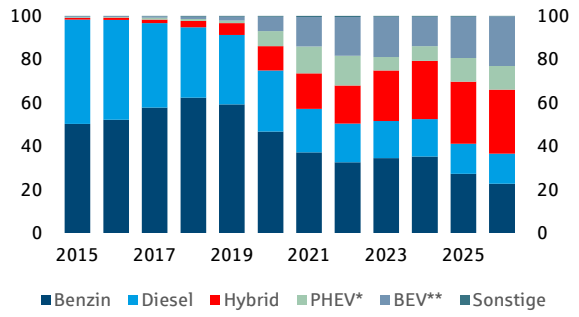
Der Impuls trifft allerdings auf ein **schwieriges wirtschaftliches Umfeld**. Die durch den Irankrieg ausgelösten Preisschübe und die eingetrübte Verbraucherstimmung dämpfen die Nachfrage – insbesondere bei langlebigen Konsumgütern wie Autos. Dementgegen steht jedoch der Druck zum Handeln: Hohe Spritpreise und die Erinnerung an die Energiekrise des Jahres 2022 dürften bei vielen Konsumenten noch präsent sein und den Wunsch

[2] Wie eingangs erwähnt, beziehen sich die Daten auf den Produktionsstandort Deutschland. Produzieren deutsche Unternehmen Fahrzeuge in anderen europäischen Ländern und setzen sie von dort ab, fällt das in die Produktionszahlen des jeweiligen Landes.
[3] 100 Milliarden Euro des Fiskalpakets für Infrastruktur sollen in den Klima- und Transformationsfonds fließen. Dies eröffnet fiskalische Spielräume im Haushalt, um Projekte wie die E-Auto-Prämie zu finanzieren.

nach fossiler Unabhängigkeit fördern. Hinzu kommt, dass es bereits zuvor eine E-Auto-Prämie gab, die Ende 2023 aufgrund von Haushaltsstreitereien überraschend abgeschafft wurde: Den potenziellen Käufern dürfte also bewusst sein, dass ein Aufschieben des Kaufes teurer werden könnte, sollte die Förderung erneut gestrichen werden. Vor diesem Hintergrund könnte die nun **eingeführte Förderung zusätzliche Nachfrage mobilisieren, die dann nahezu vollständig auf alternative Antriebe entfallen dürfte**. Die Akzeptanz von E-Fahrzeugen in der Bevölkerung steigt zudem, wie die Neuzulassungen zeigen. Hierbei hilft auch der fortschreitende Ausbau der Ladeinfrastruktur (vgl. Grafik rechts), auch wenn hier weiterhin Handlungsbedarf und vor allem noch regionale Diskrepanzen bestehen.

E-Zulassungsanteile dürften auch 2026 wachsen

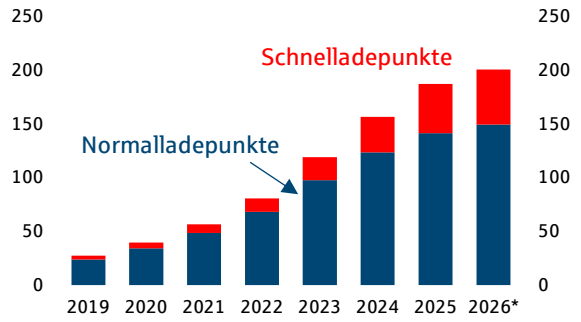
Pkw-Neuzulassungen Deutschland, Anteile in %



*Plug-In-Hybrid, **Batterieelektrisch
Quellen: Macrobond, Helaba Research

Fortschritte beim Ladesäulenausbau

Anzahl Ladesäulen, Tausend



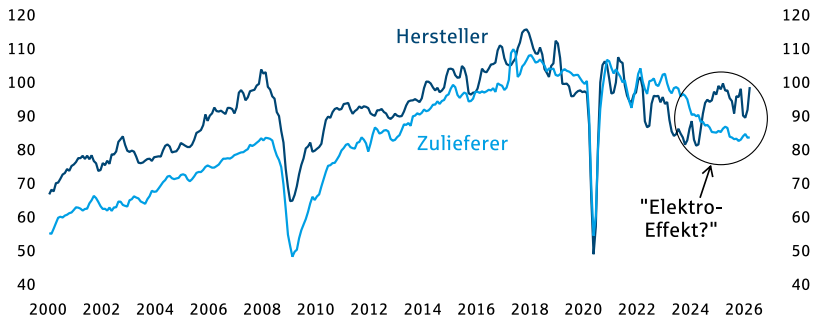
Quellen: Bundesnetzagentur, Helaba Research

Hersteller und Zulieferer vor struktureller Entkopplung?

Die Mobilitätswende stellt die Branche dennoch vor Herausforderungen. Neben hohen Investitionen, die sich noch amortisieren müssen, ist die **Wertschöpfung bei Elektrofahrzeugen weniger stark zwischen Herstellern und Zulieferern vernetzt**. Unter anderem deshalb, weil Elektromotoren geringere Komponentenzahlen aufweisen und die Batterie – als zentraler Wertschöpfungsträger – überwiegend in Asien produziert wird. Laut der International Energy Agency (IEA) dominierte China 2024 mit knapp 85 % die globalen Produktionskapazitäten. China besitzt gegenüber Deutschland nicht nur Vorteile bei der finalen Fertigung, sondern auch bei relevanten Rohstoffen wie Lithium oder Graphit.

Zulieferer profitieren zuletzt nicht von mehr Aufträgen der Hersteller

Auftragseingänge Automobilindustrie, 2021 = 100, saisonbereinigt



Quellen: Macrobond, Helaba Research

Durch diese Neuordnung der Wertschöpfungsketten kann es zu einer **strukturellen Entkopplung von Herstellern und Zulieferern** kommen, was sich bereits in auseinanderlaufenden Auftragseingängen seit Frühjahr 2024 zeigt: Den zwischenzeitlichen Anstiegen im Herstellersegment standen weiter fallende Zuliefereraufträge gegenüber.

Die **Perspektiven der Zulieferer sind daher uneinheitlich**: Besonders auf Verbrennung spezialisierte Unternehmen stehen unter Druck, während Diversifikation – etwa in Richtung militärischer Fahrzeuge – Chancen bieten kann. Entscheidend für die Branche ist speziell der Aufbau lokaler Batteriefertigung, um die industrielle Vernetzung und insbesondere die Wertschöpfung bei der neuen Antriebstechnologie möglichst umfangreich zu erhalten.

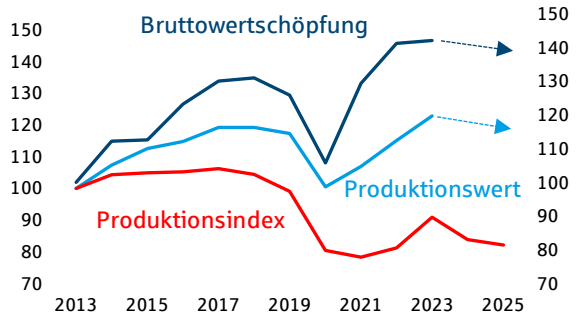
Batterien und Fertigungstiefe werden Wertschöpfungsentwicklung prägen

Denn weniger in der Produktion als vielmehr in der **Bruttowertschöpfung** wird sich in den kommenden Jahren zeigen, ob sich die Branche erfolgreich an strukturelle Veränderungen und Standortherausforderungen anpassen kann. Bereits in unserem **letzten Automobilfokus** wurde darauf hingewiesen, dass der gängige Produktionsindex, der vor allem die physische Fertigung abbildet, die Lage der Branche nur unzureichend erfasst.

Wie die Industrie insgesamt hat insbesondere der Automobilsektor seit den 2010er Jahren verstärkt auf **hybride Produktionsmodelle** gesetzt. Dazu zählen produktbegleitende Dienstleistungen und die Auslagerung geringmargiger Fertigungsschritte, während am Heimatstandort verstärkt Forschung und Entwicklung betrieben und Lizenzerträge erwirtschaftet wurden. In der Folge entwickelte sich der Produktions*wert* – der alle Formen der Wertschöpfung umfasst – dynamischer als der physische Produktions*index* (vgl. Grafik).

Bruttowertschöpfung besser als Produktion…

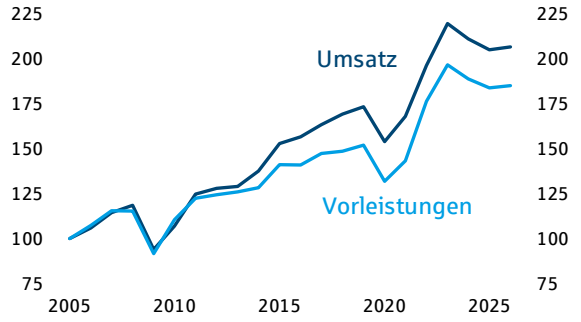
Index: 2013 = 100



Quellen: Statistisches Bundesamt, Helaba Research

…auch dank langsamer steigender Vorleistungen

Index: 2005 = 100



Quellen: Feri, Helaba Research

Noch stärker legte die **Bruttowertschöpfung** zu, die sich aus dem Produktionswert abzüglich der Vorleistungen ergibt. Aufgrund der rückläufigen physischen Produktion dürfte jedoch auch bei Produktionswert und Bruttowertschöpfung zuletzt[4] eine Abschwächung zu beobachten sein, wenngleich weniger stark ausgeprägt. Die Bruttowertschöpfung legte aber auch deshalb stärker zu, da die **Vorleistungen der Branche seit den 2010er Jahren schwächer stiegen als die Umsätze**.

Zukünftig hängt die Bruttowertschöpfung der Branche und damit auch ihr Beitrag zum deutschen Bruttoinlandsprodukt davon ab, in welchem Maße Deutschland bei einer zunehmend elektrifizierten Flotte von importierten Batterien abhängig bleibt und wie sich die Fertigungstiefe und -vernetzung am Standort entwickelt. Eine **fortwährende Importabhängigkeit** bei steigendem E-Anteil würde die Vorleistungen *ceteris paribus* erhöhen und die inländische Wertschöpfung entsprechend belasten.

Trennungsschmerzen Im Osten mit leichter Linderung

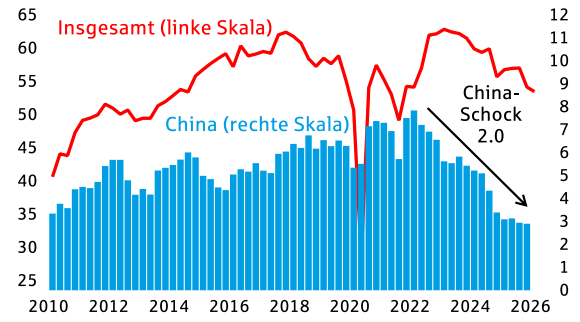
Kurzfristig profitiert die Branche davon, dass sich die Auswirkungen des **China-Schocks 2.0**[5] am chinesischen Markt etwas abschwächen. Über Jahre hinweg waren Exporte, Produktion und Absatz in der Volksrepublik ein zentraler Wachstumstreiber der Branche, was zu einer regelrechten Sonderkonjunktur führte. Mit dem **rasanten Aufstieg der chinesischen Automobilindustrie** – getragen von technologischem Fortschritt, Automatisierung, aber auch massiver staatlicher Unterstützung – wurde die deutsche Dominanz abrupt beendet, die deutschen Exporte brachen ein (vgl. Grafik S. 5). Inzwischen stabilisieren sich die Ausfuhren in die Volksrepublik auf niedrigem Niveau, sodass dieser Schock zumindest an Dynamik verliert. Frei nach dem Motto: Wo nicht mehr viel übrig ist, kann man auch nicht mehr viel verlieren. Das spricht für weniger Abwärtsdruck auf die Wachstumsrate der Branche, jedoch nicht dafür, dass man zu den Niveaus früherer Zeiten zurückkehrt.

[4] Durch die verzögerte Veröffentlichung liegen diese Daten nur bis 2023 vor – ein weiterer Grund für ihre seltenere Berücksichtigung.
[5] Vgl. unseren Fokus: „**Wie betrifft der China-Schock 2.0 deutsche Branchen?**“ vom 17. September 2025.

Denn auch langfristig bleibt das Wachstumspotenzial begrenzt. Der China-Schock 2.0 wirkt nämlich nicht nur direkt in der Volksrepublik, sondern auch in Drittstaaten: Chinesische Hersteller gewinnen im E-Segment zunehmend Marktanteile außerhalb Chinas. Die Größenordnung hat eine Studie des **Dezernats Zukunft** jüngst noch einmal verdeutlicht. Während China im Jahr 2002 praktisch keine Fahrzeuge exportierte, waren es zuletzt etwa sechs Millionen Pkw. Die Stückzahl deutscher Pkw-Ausfuhren sank von sechs auf vier Millionen. Damit verliert die deutsche Automobilindustrie nicht nur ihren ehemals wichtigsten Absatzmarkt, sondern sieht sich auch wachsender globaler Konkurrenz gegenüber – **die Zeit als dominierender Anbieter ist vorerst vorbei**.

China-Schock 2.0: Verlustpotenzial begrenzt

Deutsche Automobilexporte, Mrd. Euro von 2021*, saisonbereinigt



*Preisbereinigt mit Exportpreisindex des WZ 29
Quellen: Macrobond, Helaba Research

Fazit: Kurzfristiger Rückenwind, langfristig ist Kreativität gefragt

Trotz des abklingenden zweiten China-Schocks und der neuen E-Auto-Förderung dürfte das **Produktionswachstum 2026 mit rund 2 % moderat bleiben**. Dauerhafte Marktverluste in China und belastende US-Zölle treffen auf fehlende Gegenstrategien, da man sich zu lange auf stabile Absatzmärkte in Ost und West verlassen hat – die Trennung von diesen Partnern war und ist schmerzhaft. Die strukturellen Perspektiven bleiben daher gedämpft, hohe Wachstumsraten sind nicht in Sicht.

Langfristig können **neue Absatzmärkte** wie die Mercosur-Staaten und Indien zusätzliche Chancen eröffnen, jedoch nur mit sehr begrenzten kurzfristigen Effekten. Bereits zu Jahresbeginn haben wir in einer Studie betont, dass neue Handelsabkommen zwar wichtige Grundlagen schaffen, **in den ersten Jahren jedoch kaum spürbare Impulse liefern**.[6]

Kurz- bis mittelfristig liegen die größeren Potenziale für die Branche in einer **stärkeren Inlandsnachfrage sowie in der Vertiefung des europäischen Binnenmarkts**. Entscheidend bleibt dabei ein klares Bekenntnis zu offenen Märkten. Allerdings muss Europa anerkennen, dass der globale Wettbewerb – insbesondere angesichts Chinas Industriepolitik und struktureller Kostenvorteile – nicht vollständig nach klassischen Marktregeln funktioniert. Energiekostensenkungen sowie niedrigere Steuern und Abgaben können hier Abhilfe schaffen, werden aber in der Automobilbranche nicht ausreichen. Strategische industriepolitische Ansätze auch von europäischer Seite können dazu beitragen, die Wettbewerbsfähigkeit und technologische Souveränität zu sichern. Dabei darf man jedoch die Branche nicht aus der Verantwortung nehmen: Nach Jahren überwiegend inkrementeller Fortschritte muss die Branche mehr Mut zu innovativen Vorstößen aufbringen und vor allem entschlossener Skaleneffekte im E-Segment realisieren.

[6] Vgl. unseren Fokus: „**Mercosur im Check: Bedeutung und Chancen für Deutschland**“ vom 17. Februar 2026.



Hier können Sie sich für unsere Newsletter anmelden:
https://news.helaba.de/research/

Herausgeber und Redaktion

Helaba Research

Redaktion:
Dr. Stefan Mitropoulos

Verantwortlich:
Dr. Gertrud Rosa Traud
Chefvolkswirtin/
Head of Research

Neue Mainzer Str. 52-58
60311 Frankfurt am Main
T +49 69 / 91 32 – 20 24

Internet: **www.helaba.com**

Disclaimer

Die Publikation ist mit größter Sorgfalt bearbeitet worden. Sie enthält jedoch lediglich unverbindliche Analysen und Prognosen zu den gegenwärtigen und zukünftigen Marktverhältnissen. Die Angaben beruhen auf Quellen, die wir für zuverlässig halten, für deren Richtigkeit, Vollständigkeit oder Aktualität wir aber keine Gewähr übernehmen können. Sämtliche in dieser Publikation getroffenen Angaben dienen der Information. Sie dürfen nicht als Angebot oder Empfehlung für Anlageentscheidungen verstanden werden.