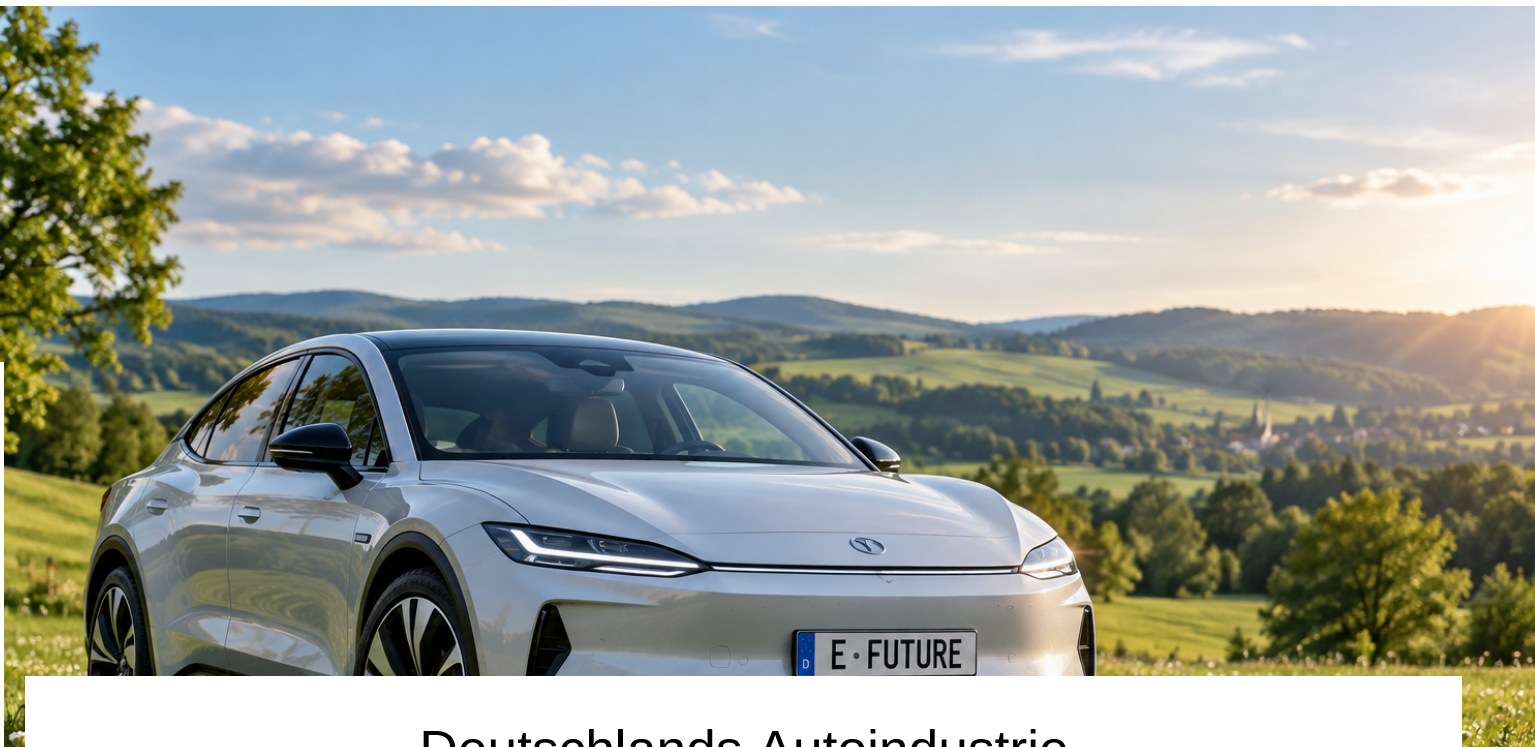




Deutschlands Autoindustrie verliert ihre alte Handelsbalance

Ute Pappelbaum

Deutschlands Automobilindustrie bleibt exportstark. Doch die Außenhandelsdaten für die ersten sieben Monate 2026 zeigen eine Verschiebung: Während Deutschland weniger Neuwagen ins Ausland verkauft, steigen die Einfuhren kräftig. Besonders bei elektrifizierten Fahrzeugen wächst der Importdruck. China ist inzwischen wichtigstes Lieferland.

Noch besteht damit ein erheblicher Exportüberschuss. Strukturell entscheidend ist jedoch die gegenläufige Entwicklung beider Warenströme: Deutsche Hersteller verlieren Exportvolumen, während ausländische Produktionsstandorte schneller Marktanteile in Deutschland gewinnen.

Die Elektrifizierung verschärft den Importdruck

Bei den Exporten hat sich die Antriebsstruktur kaum verändert. 52,7 Prozent der ausgeführten Neuwagen waren Verbrenner, 28,1 Prozent Elektroautos und 19,2 Prozent Hybride. Die Ausfuhren gingen in allen drei Kategorien zurück.

Auf der Importseite verläuft die Entwicklung entgegengesetzt. Während die Einfuhr von Verbrennern um 9,0 Prozent sank, stiegen die Importe von Hybridfahrzeugen um 36,0 Prozent und von Elektroautos sogar um 66,3 Prozent.

Damit verschiebt sich nicht nur die Antriebstechnik, sondern die industrielle Wertschöpfung. Die wachsende deutsche Nachfrage nach elektrifizierten Fahrzeugen wird zunehmend

durch Produktion im Ausland bedient. Für deutsche Hersteller reicht es deshalb nicht, ihre Modellpaletten zu elektrifizieren. Sie müssen verhindern, dass ausgerechnet der wachsende Teil des Marktes überproportional von Importen besetzt wird.

China verändert seine Rolle

Besonders deutlich zeigt sich das bei China. Von dort kamen 175.000 Neuwagen und damit 120,9 Prozent mehr als im Vorjahreszeitraum. Mit einem Importanteil von 13,8 Prozent rückte China von Rang vier auf Rang eins der deutschen Lieferländer.

Dabei sind Importe aus China nicht mit chinesischen Marken gleichzusetzen. Auch internationale Hersteller produzieren dort. Ökonomisch entscheidend ist jedoch der Produktionsstandort: Dort entstehen Skaleneffekte, industrielle Lernkurven, Beschäftigung und ein erheblicher Teil der Wertschöpfung.

Für den deutschen Markt bedeutet das zugleich stärkeren Preis- und Innovationsdruck. Mehr importierte Fahrzeuge

erweitern das Angebot und verschärfen den Wettbewerb um Käufer. Das kann Preise und Margen unter Druck setzen und erhöht für heimische Hersteller den Zwang, Kosten, Ausstattung und Technologie wettbewerbsfähig auszubalancieren.

Die USA zeigen die zweite Bruchlinie

In die Vereinigten Staaten wurden 245.000 Pkw im Wert von 9,6 Milliarden Euro exportiert. Die Stückzahl sank lediglich um 2,6 Prozent, der Wert dagegen um 17,1 Prozent. Zugleich veränderte sich der Antriebsmix erheblich: Die Exporte von Verbrennern stiegen um 31,7 Prozent, während Elektroautos um 56,1 Prozent und Hybride um 50,3 Prozent einbrachen.

Damit müssen deutsche Hersteller unterschiedliche technologische Geschwindigkeiten gleichzeitig bedienen: wachsenden Importwettbewerb bei elektrifizierten Fahrzeugen in Europa und eine zuletzt wieder stark verbrennergeprägte Exportnachfrage aus den USA. Das verlängert die Phase paralleler Antriebstechnologien und bindet Kapital in Entwicklung, Plattformen und Produktionsstrukturen.

Hinzu kommt ein zweites Signal: Der Wert deutscher Pkw-Exporte sinkt stärker als deren Menge. Aus den aggregierten Daten lässt sich nicht ableiten, ob Modellmix, Preise oder andere Faktoren dafür verantwortlich sind. Für eine Industrie mit hohen Standort- und Entwicklungskosten ist die Relation dennoch relevant. Exportstärke bemisst sich nicht allein in Stückzahlen, sondern an der damit erzielten Wertschöpfung.

Die Außenhandelszahlen markieren deshalb keinen Zusammenbruch des deutschen Automobilmodells. Sie zeigen aber, dass sich seine Voraussetzungen verändern. Technologischer Wandel schafft nicht automatisch heimische Wertschöpfung. Wenn zusätzliche Nachfrage nach Elektroautos überproportional durch Importe gedeckt wird, wird aus der Antriebswende eine Standortfrage.

Entscheidend ist deshalb nicht, wie schnell der deutsche Fahrzeugbestand elektrisch wird. Entscheidend ist, ob deutsche Standorte im wachsenden Markt für elektrifizierte Fahrzeuge genügend wettbewerbsfähige Produkte hervorbringen. Die eigentliche Transformation findet nicht unter der Motorhaube statt, sondern in der geografischen Verteilung industrieller Wertschöpfung.

Quelle: Statistisches Bundesamt (Destatis), Pressemitteilung Nr. 332 vom 21. September 2026: „Exporte von neuen Pkw von Januar bis Juli 2026 um 4,0 % gesunken“.

Versicherungs- und Finanznachrichten

expertenReport



<https://www.experten.de/id/4952016/Deutschlands-Autoindustrie-verliert-ihre-alte-Handelsbalance/>