

**BRANCHE KOMPAKT
KFZ-INDUSTRIE**

Branche kompakt | USA | Kfz-Industrie

Trump beschert der US-Automobilindustrie viel Unsicherheit

Mit einer unberechenbaren Politik bei Zöllen und der Elektromobilität sorgt der neue US-Präsident für regulatorische Unsicherheit. Die Nachfrage nach Fahrzeugen dürfte sinken.

08.04.2025

Von Heiko Stumpf | San Francisco



Ausblick der Kfz-Branche in den USA

Bewertung:



- Trumps Autozölle dürften gravierende Folgen haben: Neuwagen werden teurer, die Absatzzahlen sinken.
- Für die deutschen Autobauer verschlechtern sich die Rahmenbedingungen spürbar.
- Die Zukunft zahlreicher Förderprogramme für die Elektromobilität ist unter der neuen US-Regierung ungewiss.
- Der Ausbau der Produktionskapazitäten für Elektroautos verläuft langsamer als ursprünglich geplant.
- Die unter der Biden-Administration eingeführten strengen Emissionsgrenzen dürften deutlich gelockert werden.

Anmerkung: Einschätzung des Autors für die kommenden zwölf Monate auf Grundlage von prognostiziertem Umsatz- und Produktionswachstum, Investitionen, Beschäftigungsstand, Auftragseingängen, Konjunkturindizes etc.; Einschätzungen sind subjektiv und ohne Gewähr. Stand: April 2025

Markttrends

Trump's Autozölle verändern den US-Markt fundamental. Auch deutsche Autobauer sind an vielfacher Front betroffen. Die Aussichten für die Verkaufszahlen verdüstern sich.

- › **Deutsche Autobauer von Zollpolitik unterschiedlich stark betroffen**
- › **Nach über 30 Jahren wieder Autozölle in Nordamerika**
- › **Die Absatzprognosen werden nach unten korrigiert**
- › **Nachfrage nach Geländewagen und Pick-ups ist ungebrochen hoch**

Für die US-Automobilindustrie wird 2025 ein turbulentes Jahr. Mit Donald Trumps Amtsantritt könnten zentrale Maßnahmen der Biden-Regierung, die den Übergang zur Elektromobilität fördern sollten, abgeschwächt oder zurückgenommen werden. Dazu zählen Steuervergünstigungen für Elektroautos und Batterien im Rahmen des **Inflation Reduction Act (IRA)** sowie Emissionsrichtlinien der Umweltbehörde Environmental Protection Agency (EPA).

Insbesondere aber sorgen Trumps Autozölle gegen den Rest der Welt für Unsicherheit. Seit dem 3. April 2025 werden in die USA importierte Pkw (inkl. Pick-ups) mit einem Sonderzoll in Höhe von 25 Prozent belegt. Ab dem 3. Mai 2025 gilt dies auch für bestimmte Kategorien von Autoteilen, darunter wichtige Komponenten wie Motoren, Getriebe und Antriebsteile.

Deutsche Autobauer von Zollpolitik unterschiedlich stark betroffen

Die US-Autozölle könnten schwer kalkulierbare Turbulenzen auslösen – nicht zuletzt weil 2024 rund die Hälfte der in den USA verkauften Fahrzeuge importiert wurden. Auch für Deutschland sind die Folgen gravierend: im Jahr 2024 wurden rund 448.000 Pkw aus der Bundesrepublik in die USA exportiert. Damit sind die Vereinigten Staaten der mit Abstand größte Auslandsmarkt für in Deutschland gebaute Autos.

Wie stark die Auswirkungen ausfallen, hängt vom Einzelfall ab. Hersteller mit eigenen US-Produktionsstätten wären zumindest teilweise geschützt: BMW etwa steht mit seinem Werk in Spartanburg, South Carolina, relativ gut da: "Rund 65 Prozent der in den USA verkauften BMW-Fahrzeuge werden hier gebaut", erklärte Konzernchef Oliver Zipse bei der Vorstellung der Zahlen für das 3. Quartal 2024.

Mercedes-Benz fertigt in Tuscaloosa, Alabama, während VW in Chattanooga, Tennessee, produziert. Bis 2026 investieren die Wolfsburger zudem rund 2 Milliarden US-Dollar (US\$) in eine E-Auto-Fabrik in Blythewood, South Carolina. Die VW-Konzernmarken Audi und Porsche werden hingegen ausschließlich importiert, eigene US-Produktionsstätten gibt es bislang nicht.

BMW-Chef Zipse und Finanzvorstand von Mercedes-Benz, Harald Wilhelm warnten bereits, dass die US-Zölle mit Milliardenkosten für die jeweiligen Konzerne verbunden sind, was sich auf die Gewinnmargen auswirken wird.



US-Zölle: Deutsche Autobauer in der Mehrfach-Klemme

Die US-Autozölle treffen deutsche Autobauer gleich mehrfach: beim Export aus Europa, an den Produktionsstandorten in den USA und bei den Werken in Mexiko, die ihren Freihandelsvorteil verlieren.

Exporte aus Europa werden teurer: Deutsche Autobauer exportieren aus ihren EU-Werken vor allem Limousinen und andere klassische Pkw in die USA (Coupés, Kombis etc.). Der amerikanische Einfuhrzoll war für diese Fahrzeuge mit 2,5 Prozent bislang gering. Für sogenannte Light Trucks, darunter viele SUVs, galt hingegen schon seit den 1960er Jahren ein höherer Einfuhrzoll von 25 Prozent. Nun steigen die Tarife deutlich. Für Limousinen wird ab sofort ein Zollsatz von 27,5 Prozent fällig (2,5 Prozent bisheriger Zoll plus 25 Prozent Sonderzoll). Für Light Trucks steigt der Zolltarif auf 50 Prozent.

An den US-Standorten drohen höhere Kosten: Um den hohen Einfuhrzoll auf Light Trucks zu umgehen, haben deutsche Hersteller in den USA gezielt die Herstellung von schweren Fahrzeugen wie SUVs aufgebaut. BMW etwa in Spartanburg, Mercedes-Benz in Tuscaloosa und VW in Chattanooga. Als Folge der US-Autozölle könnte die Produktion an diesen Standorten ausgebaut werden. Mercedes-Benz denkt bereits darüber nach, in Tuscaloosa ein zusätzliches Modell vom Band laufen zu lassen. Zur Zeit werden dort unter anderem die Modelle GLE und GLS gebaut. Laut Handelsblatt prüfen Audi und Porsche bereits die Möglichkeit einer US-Produktion in Chattanooga.

In den US-Werken sind die deutschen Hersteller aber weiterhin auf Kfz-Teile aus dem Ausland angewiesen. Da viele wichtige Komponenten ebenfalls von US-Autozöllen betroffen sind, drohen steigende Kosten. Laut Presseberichten erreicht Mercedes-Benz in Tuscaloosa einen US-Anteil an der Wertschöpfung von 35 bis 40 Prozent. Für BMW wird ein Wert von knapp einem Drittel genannt.

Im Kreuzfeuer von Gegenzöllen: Der US-Markt ist groß, aber nicht groß genug, um riesige Werke auszulasten. Deswegen haben BMW und Mercedes-Benz ihre US-Standorte zu großen Export-Hubs für SUVs ausgebaut. In Spartanburg, South Carolina steht beispielsweise das größte eigenständige BMW-Werk der Welt. Von den rund 396.000 Fahrzeugen, die 2024 dort gefertigt wurden, gingen mit 225.000 Stück mehr als die Hälfte in den Export. Mercedes-Benz erzielt in Tuscaloosa eine Exportquote von rund 60 Prozent. Nun ruft Trumps aggressive Handelspolitik Gegenmaßnahmen in wichtigen Exportmärkten wie China hervor, welche Exporte aus den USA belasten.

Kein Freihandel mehr für Autos in Nordamerika: Alle drei deutschen Autobauer – BMW, Mercedes-Benz und Volkswagen – haben in eigene Werke in Mexiko investiert. Dies geschah auch im Vertrauen auf den freien Handel in Nordamerika und die Möglichkeit, von Mexiko aus den US-Markt zu bedienen. Im Jahr 2024 wurden rund 42 Prozent der von VW in den USA verkauften Fahrzeuge in Mexiko produziert. Dies betrifft beispielsweise die Modelle Jetta, Tiguan und Taos. Bei BMW lag der Anteil der aus Mexiko importierten Fahrzeuge bei etwa 10 Prozent.

Nun kündigt Trump das während seiner ersten Amtszeit ausgehandelte Freihandelsabkommen USMCA für den Automobilsektor weitgehend auf. Für in Mexiko gebaute Autos gilt nun ein Zollsatz von 25 Prozent.

Nach über 30 Jahren wieder Autozölle in Nordamerika

Das faktische Ende des freien Handels in Nordamerika trifft die Autoindustrie besonders hart. "In den letzten Jahrzehnten ist durch die Freihandelsabkommen NAFTA und USMCA eine eng vernetzte Zulieferkette in der nordamerikanischen Automobilindustrie entstanden", erklärt Sven Beiker von Silicon Valley Mobility. "Hersteller haben ihre Werke strategisch zwischen den USA, Mexiko und Kanada positioniert. Komponenten passieren oft mehrfach die Grenze, bevor das fertige Auto in den USA verkauft wird", so Beiker.

Nun kam jedoch der Todesstoß, denn die neuen Autozölle gelten auch für Fahrzeuge, die in Mexiko und Kanada gefertigt werden (lediglich ein in den USA gefertigter Anteil wird angerechnet). Kfz-Teile aus Kanada und Mexiko bleiben vorerst zollfrei - aber nur übergangsweise, bis ein Mechanismus zur Berechnung des US-Anteils festgelegt ist.

Als Erstes trifft dies die zahlreichen Autohersteller, die Werke in Mexiko und Kanada betreiben. Laut der Beratungsfirma Bernstein wurden im Jahr 2024 knapp 22 Prozent der in den USA verkauften Fahrzeuge in Mexiko oder Kanada gefertigt.

Aber auch die Produktionskosten in den US-Werken dürften deutlich steigen. Etwa 40 Prozent der in US-Werken verbauten Kfz-Teile stammen aus Mexiko, weitere 20 Prozent werden aus Kanada geliefert. Bei einem Zollsatz von 25 Prozent dürften viele Zulieferbetriebe auf Dauer nicht mehr profitabel sein. Die einzige Überlebenschance bestünde darin, die Zölle an die Autobauer weiterzugeben, was zu steigenden Preisen bei Neuwagen führt.

18% des weltweiten Pkw-Absatzes dürften 2025 auf den US-Markt entfallen.

Prognose von S&P Global Mobility

Die Absatzprognosen werden nach unten korrigiert

Die Folgen von Trumps Zollpolitik dürften sich auch in den Absatzzahlen niederschlagen. Die Hoffnungen auf steigende Verkaufszahlen schwinden bereits. Für 2025 hatten die Analysten von Cox Automotive zunächst einen Pkw-Absatz (einschließlich Pick-ups) von 16,3 Millionen Fahrzeugen prognostiziert - dies wäre ein Plus von 1,9 Prozent. Sollten die verhängten Autozölle bestehen bleiben, rechnet Cox Automotive nur noch mit 15,5 Millionen verkauften Fahrzeugen. Gegenüber dem Vorjahr würde dies sogar einen Rückgang um etwa 2,5 Prozent bedeuten.

Zu Beginn dürften die Autozölle zusätzliche Kunden in die Autohäuser treiben, die sich noch schnell ein gutes Angebot sichern wollen. "Nach einem kurzfristigen Anstieg der Nachfrage rechnen wir jedoch mit einem Rückgang der Verkaufszahlen, steigenden Preisen für Neuwagen und der Streichung einzelner Modelle", sagt Jonathan Smoke, Chief Economist von Cox Automotive. Laut der Anderson Economic Group könnten die Preise für in USA gebaute SUV infolge der Zölle um 10.000 bis 12.000 US\$ steigen, bei importierten SUV sogar um bis zu 20.000 US\$.

+ [Bild vergrößern](#)

Absatz von Kfz in den USA (Stückzahl)

* einschließlich Pick-ups.

Quelle: Automotive News 2025

Nachfrage nach Geländewagen und Pick-ups ist ungebrochen hoch

Mit einem Anteil von knapp 80 Prozent ist der US-Automarkt wie kaum ein anderer von SUV und Pick-ups geprägt. Sie stehen in der US-Automobilkultur sinnbildlich für Selbstbestimmtheit und Unabhängigkeit. Meistverkauftes Modell ist seit 43 Jahren der Ford F-150. Sedans werden dagegen immer mehr an den Rand gedrängt. Ihr Marktanteil schrumpfte von etwa 50 Prozent im Jahr 2012 auf zuletzt nur noch knapp 20 Prozent.

Bei den Herstellern verteidigte General Motors (GM) seine Spitzenposition. Unter den deutschen Autobauern weist VW mit 659.587 Fahrzeugen die höchste Verkaufszahl aus. Für die Zukunft verfolgt der Konzern ehrgeizige Ziele: Bis 2030 soll sich der Marktanteil in den USA auf 8 Prozent verdoppeln. Unter den Luxusmarken sicherte sich BMW die Spitzenposition mit 399.410 verkauften Wagen, während Mercedes-Benz 374.101 Stück absetzte.

Absatz von Pkw nach Herstellern in den USA

Stückzahl; Marktanteil und Veränderung in Prozent

Hersteller	Absatz	Veränderung 2024/2023	Marktanteil 2024
GM	2.689.346	4,3	16,8
Toyota	2.332.623	3,7	14,5
Ford	2.065.161	4,2	12,9
Hyundai/Kia	1.708.293	3,4	10,7
Honda	1.423.857	8,8	8,9
Stellantis	1.309.891	-14,6	8,2
Nissan/Mitsubishi	1.033.851	4,8	6,4
Subaru	667.725	5,6	4,2
VW	659.587	2,9	4,1
Tesla *)	622.600	-6,0	3,9

* Schätzung.

Quelle: Automotive News 2025

Der Kfz-Bestand in den USA dürfte 2024 die Schwelle von 290 Millionen Fahrzeugen überschreiten. Das Pkw-Durchschnittsalter erreichte einen Höchststand von 12,6 Jahren. Dies schafft Chancen im Aftermarket: Nach Einschätzung der Automotive Aftermarket Suppliers Association könnte der US-Markt 2024 ein Volumen von 535 Milliarden US\$ erreichen – und bis 2026 auf 576 Milliarden US\$ wachsen.

Von Heiko Stumpf | San Francisco

E-Mobility

Mit Donald Trump im Weißen Haus steht die Elektromobilität vor einer ungewissen Zukunft. Förderprogramme wackeln und mit dem Vorreiter Kalifornien bahnen sich Konflikte an.

- › [Markt für Elektrofahrzeuge 2024 ohne Riesensprünge](#)
- › [Steuervergünstigungen auf der Kippe](#)
- › [Erneute Kehrtwende bei den Emissionsgrenzen](#)
- › [Konflikt zwischen Trump und Kalifornien wird zum Zünglein an der Waage](#)

Mit Trumps zweiter Präsidentschaft wird die Zukunft der Elektromobilität zu einem verschwommenen Blick in die Glaskugel. Zumindest kurzfristig geben sich Branchenkenner optimistisch. "Im Jahr 2025 werden die Neuzulassungen weiter zulegen, wobei batterieelektrische Fahrzeuge einen Marktanteil von rund 10 Prozent erreichen könnten", so Stephanie Valdez Streaty, Director Market Insights bei Cox Automotive.

Einige Hersteller wie General Motors, Ford und Stellantis arbeiten daran, elektrische Modelle für unter 30.000 US-Dollar (US\$) auf den Markt zu bringen. Das wäre ein entscheidender Schritt, um neue Käuferschichten zu erreichen, da die Gruppe der "Early Adopters" mittlerweile weitgehend bedient ist.

Trump's ablehnende Haltung gegenüber E-Autos erschwert jedoch längerfristige Prognosen. Kaum im Amt, trat er sofort die Bremse: Per Exekutiverlass "Unleashing American Energy" wurde der Rückbau der E-Fahrzeug-Förderung eingeleitet.

Wie die Elektromobilität in diesem schwierigen Umfeld weiter vorankommt, war auch auf der CES 2025 in Las Vegas ein heiß diskutiertes Thema. Experten prognostizierten bei Podiumsdiskussionen, dass der Anteil batterieelektrischer Fahrzeuge an den Neuzulassungen bis 2028 auf 15 bis 20 Prozent steigen könnte. Auch die Beratungsfirma Wood Mackenzie erwartet wegen Trump nur ein verhaltenes Wachstum und sieht den Marktanteil im Jahr 2030 bei 23 Prozent.

[Markt für Elektrofahrzeuge 2024 ohne Riesensprünge](#)

Im Jahr 2024 übergaben Neuwagenhändler die Schlüssel für insgesamt rund 1,3 Millionen batterieelektrische Fahrzeuge. Gegenüber dem Vorjahr bedeutet dies ein Plus von etwa 7,3 Prozent.

Damit machten reine Elektroautos rund 8,1 Prozent des Pkw-Absatzes aus. Im internationalen Vergleich hinken die Vereinigten Staaten der Spitzengruppe hinterher. In Deutschland war der Neuzulassungsanteil im Jahr 2024 mit 13,5 Prozent deutlich höher. China dürfte bei etwa 25 Prozent liegen.

Bei der Verbreitung von E-Fahrzeugen treten in den USA zudem große regionale Unterschiede zutage. Kalifornien ist mit knapp 23 Prozent Vorreiter. In ländlich geprägten Bundesstaaten wie North Dakota sind elektrisch betriebene Autos hingegen eine Rarität (Anteil etwa 1 Prozent).

Auf der Herstellerseite spürt Branchenprimus Tesla zunehmende Konkurrenz. Der Marktanteil sank 2024 auf 49 Prozent, nachdem er im Vorjahr noch bei 55 Prozent lag. Anbieter wie Hyundai (9,3 Prozent), General Motors (8,7 Prozent), Ford (7,5 Prozent) und BMW (4,1 Prozent) holen auf.

Besonders stark [gefragt waren 2024 Hybridfahrzeuge](#). Die Verkaufszahlen (inklusive Plug-ins) stiegen um 31 Prozent auf 1,7

Millionen Stück an.

Steuervergünstigungen auf der Kippe

Durch Trumps Pläne ist insbesondere die E-Auto-Förderung im Rahmen des Inflation Reduction Act (IRA) gefährdet. Käufer von Elektroautos kommen dadurch in den Genuss von Steuergutschriften in Höhe von maximal 7.500 US\$ (Section 30D Tax Credit). Dabei gelten jedoch strenge Anforderungen. Ein Großteil der **batteriebezogenen Wertschöpfung** muss in Nordamerika erfolgen. Fahrzeuge mit Batteriekomponenten oder Rohstoffen aus China sind komplett außen vor.



Wichtige Anforderungen der Section 30D Tax Credits

Endmontage des Fahrzeugs: Nordamerika

1. **Förderstufe für Batterierohstoffe:** 3.750 US\$

Erforderlicher lokaler Anteil: Seit Jahresbeginn 2025 müssen mindestens 60 Prozent der verwendeten Rohstoffe aus den USA stammen oder aus einem Land, mit dem die USA ein Freihandelsabkommen haben. Anstieg auf 70 Prozent bis 2026 und 80 Prozent bis 2027.

2. **Förderstufe für Batteriekomponenten:** 3.750 US\$

Erforderlicher lokaler Anteil: Seit Jahresbeginn 2024 müssen mindestens 60 Prozent der Wertschöpfung in Nordamerika erfolgen. Anstieg auf 70 Prozent bis 2026, 80 Prozent bis 2027, 90 Prozent bis 2028, 100 Prozent bis 2029.

Ausschluss: seit Jahresanfang 2024 keine Batteriekomponenten mehr aus als bedenklich eingestuften Staaten wie China, Russland, Iran und Nordkorea. Seit 2025 auch keine Batterierohstoffe mehr.

Ausnahme: Für Leasingfahrzeuge gelten erleichterte Förderkriterien.

Anfang 2025 erfüllten nur 27 Elektromodelle die strikten Förderkriterien. Dennoch spielen die Tax Credits eine entscheidende Rolle für den Markt. Laut dem Marktforschungsunternehmen J.D. Power gibt es die Vergünstigung für rund 87 Prozent aller neu gekauften oder geleasteten E-Autos.

Eine Garantie für die Zukunft ist dies aber nicht. Neben Donald Trump stehen auch zahlreiche republikanische Kongressabgeordnete den Steuergutschriften sehr kritisch gegenüber. Beobachter erwarten deshalb, dass die entsprechenden Regelungen entweder ganz wegfallen oder zumindest deutlich begrenzt werden.

Ein vollständiges Ende der Kaufanreize für E-Autos droht den USA aber nicht. Kalifornien hat bereits angekündigt, eigene Förderprogramme aufzulegen, falls die Tax Credits durch den IRA wegfallen. Auch Colorado fördert den Kauf von Elektrofahrzeugen mit Steuergutschriften.

Erneute Kehrtwende bei den Emissionsgrenzen

Mehr noch als die Kaufförderung dürfte der Streit um verschärfte Umweltvorgaben der Environment Protection Authority (EPA) die Zukunft der Elektromobilität beeinflussen. Unter Präsident Joe Biden legte die Behörde im April 2024 fest, dass der durchschnittliche CO₂-Ausstoß für leichte Neufahrzeuge bis 2032 um die Hälfte sinken muss – auf 85 Gramm pro Meile (53 Gramm pro Kilometer).

Die Standards sind grundsätzlich technologieoffen. Ein zentrales Szenario der EPA geht aber davon aus, dass batterieelektrische

Fahrzeuge bis 2032 rund 56 Prozent der Neuverkäufe ausmachen müssen, damit die Emissionsziele eingehalten werden.

Auch hier legt Trump den Rückwärtsgang ein: Die EPA dürfte bereits in der Anfangsphase seiner zweiten Amtszeit die Anweisung erhalten, die Emissionsgrenzen deutlich zu lockern – teilweise ist sogar von einer Rückkehr zu den Standards der Modelljahre 2020 die Rede. Dafür ist jedoch ein formeller Normsetzungsprozess erforderlich, der mindestens ein Jahr in Anspruch nehmen dürfte.

Die amerikanische Automobilindustrie bleibt dadurch in einem ewigen Hin und Her gefangen, was wiederum langfristige Planungen für eine Antriebswende erschwert. Schon in Trumps erster Amtszeit wurden verschärfte Emissionsvorgaben aus der Obama-Ära wieder gelockert. Aus der Automobilindustrie kommen aber auch Stimmen, die sich für eine Abschwächung bestimmter Aspekte der aktuellen Vorschriften aussprechen – etwa in Bezug auf zeitliche Vorgaben oder drohende Strafen.

Konflikt zwischen Trump und Kalifornien wird zum Zünglein an der Waage

Die entscheidende Weichenstellung für die Zukunft der US-Elektromobilität dürfte jedoch im Machtkampf zwischen der Administration in Washington und dem demokratisch regierten Kalifornien erfolgen. Der Bundesstaat setzt traditionell strengere Umweltauflagen durch; ein Umstand, den die Trump-Regierung unterbinden will.



Trump vs. Kalifornien: Worum geht es?

Die Ausgangslage:

Kalifornien ist Vorreiter bei der Elektromobilität – auch bei den gesetzlichen Vorgaben. Bis 2035 hat der Bundesstaat ein schrittweises Verbot von Neuwagen mit Verbrennungsmotor erlassen. Möglich wird dies durch eine besondere Regelung im Clean Air Act: Kalifornien kann bei der EPA eine Ausnahmeregelung beantragen, die es ermöglicht, Emissionsgrenzwerte festzulegen, die strenger sind als die auf Bundesebene geltenden Standards.

Ihren Ursprung hat die Regelung darin, dem starken Smog in Kalifornien entgegenzuwirken. Als eine der letzten wichtigen Amtshandlungen erneuerte die Biden-Regierung diesen sogenannten EPA-Waiver im Januar 2025.

Haken Nummer 1:

Eine weitere Sonderregelung im Clean Air Act ermöglicht es anderen Bundesstaaten, sich den Vorgaben von Kalifornien freiwillig anzuschließen. Insgesamt folgen zwölf weitere Bundesstaaten den Vorgaben für ein Verbrenner-Aus.

Der Konflikt:

Mit seinen Exekutiverlassen ebnet US-Präsident Trump bereits den Weg dafür, dass die EPA den bestehenden EPA-Waiver widerruft. Damit folgt er dem Drehbuch seiner ersten Amtszeit: Schon 2019 wurde die Ausnahmeregelung für Kalifornien zurückgenommen. Wie damals dürfte die endgültige Entscheidung bei den Gerichten liegen.

Haken Nummer 2:

Kalifornien versucht, sich genau gegen dieses Szenario abzusichern. Bereits 2020 schloss der Bundesstaat vertragliche Vereinbarungen mit den Herstellern BMW, Ford, Honda, Volkswagen und Volvo. Darin verpflichten sich die Unternehmen, die kalifornischen Emissionsvorgaben auch dann zu befolgen, wenn der EPA-Waiver wegfällt. Später traf auch Stellantis eine ähnliche Vereinbarung mit Kalifornien.

Die Zukunft:

Aufgrund der entscheidenden Bedeutung des EPA-Waiver für das Tempo bei der Elektromobilität dürfte in den kommenden Jahren erbittert um die juristische Gültigkeit gestritten werden. Einige Rechtsexperten weisen darauf hin, dass der EPA-Waiver seit Jahrzehnten fester Bestandteil des amerikanischen Umweltrechts ist. Der Ausgang der gerichtlichen Streitigkeiten ist dennoch völlig offen.

Von Heiko Stumpf | San Francisco

Branchenstruktur

Auf Euphorie folgt Ernüchterung: Der Ausbau der Produktionskapazitäten für Elektroautos verläuft langsamer als geplant. Dennoch werden zahlreiche Projekte umgesetzt.

- [Investitionen dürften an Tempo verlieren](#)
- [Pläne für den Bau von E-Autos werden angepasst](#)
- [Bauboom für Batteriefabriken](#)

› [Standorte im Süden punkten mit niedrigen Strompreisen](#)

› [Zeiten auch für Zulieferer nicht einfach](#)

Die Vereinigten Staaten sind der weltweit zweitgrößte Hersteller von Kfz – nach China. Im Jahr 2024 legte die Produktion leichter Fahrzeuge (Pkw und Pick-ups) um 3,3 Prozent zu. Dadurch rollten insgesamt rund 10,8 Millionen Fahrzeuge vom Band. Für 2025 ist mit einem Rückgang zu rechnen, da Trumps Autozölle eine massive Disruption der Automobilproduktion in den USA auslösen dürften.

+ [Bild vergrößern](#)

Produktion von Kfz in den USA (Stückzahl)

Quelle: Automotive News 2025; Federal Reserve 2025

In der Pkw-Sparte sind 17 Autobauer mit 54 Fertigungsstätten in den USA tätig. Hinzu kommen rund 72 Hersteller von Nutzfahrzeugen. Die größten Anbieter für Lkw sind Daimler Truck (Freightliner und Western Star), Paccar (Kenworth und Peterbilt), Navistar (International Trucks) und Volvo (u.a. Mack Trucks).

Über die mit Abstand größten Produktionskapazitäten verfügen die sogenannten "Big 3" aus Detroit. Zusammen produzierten Ford, General Motors (GM) und Stellantis (u.a. Chrysler, Jeep, Dodge) im Jahr 2024 rund 5 Millionen Pkw in den USA. Dies entspricht einem Anteil von rund 47 Prozent am gesamten Herstellungsvolumen.

Investitionen dürften an Tempo verlieren

Die Elektromobilität hat in der US-Automobilindustrie einen regelrechten Investitionsboom entfacht. In den vergangenen zehn Jahren wurden Projekte mit einem Gesamtvolumen von über 200 Milliarden US-Dollar (US\$) bekanntgegeben. Allerdings fließen nur rund 60 Milliarden US\$ direkt in den Bau von Elektrofahrzeugen, während der Großteil in Vorhaben für die Batterieherstellung und Rohstoffe wandert.

In den kommenden Jahren dürfte diese Investitionswelle allerdings aus mehreren Gründen abebben. Die Zukunft zahlreicher Förderprogramme, die den Boom befeuerten, ist nach der Rückkehr von Donald Trump ungewiss. Dies gilt insbesondere für Fördermittel im Rahmen des Inflation Reduction Act (IRA).

Die Bilanz der Biden-Regierung, welche den IRA auf den Weg brachte, ist in dieser Hinsicht beachtlich: So wurden über das Advanced Technology Vehicles Manufacturing Loan Program mehr als 22 Milliarden US\$ an Förderkrediten vergeben. Beispielsweise erhielt Rivian im November 2024 eine Finanzierungszusage von 6,6 Milliarden US\$, in erster Linie für den Bau eines Werkes in Georgia.

Über die Domestic Manufacturing Conversion Grants wurden rund 1,7 Milliarden US\$ für die Umrüstung von insgesamt elf Produktionsstätten verteilt, damit Elektroautos anstelle von Verbrennern hergestellt werden können. Dass die Trump-Regierung Programme dieser Art fortführt, ist sehr unwahrscheinlich.

Pläne für den Bau von E-Autos werden angepasst

Zudem müssen sich die Autobauer eingestehen, dass sie mit ihren ehrgeizigen E-Auto-Planungen der tatsächlichen Nachfrage vorausgeeilt sind. Ein Beispiel ist GM: Im Jahr 2024 wollte der Konzern ursprünglich 400.000 Elektroautos produzieren, schaffte aber nur 189.000. Für 2025 sind 300.000 E-Autos angepeilt, doch die schwache Nachfrage verzögert Investitionen – so verschiebt sich die etwa 4 Milliarden US\$ teure Umrüstung des Werks Orion bei Detroit auf Mitte 2026.

Ein ähnliches Bild zeigt sich bei Ford: Das Projekt Blue Oval City in Tennessee wird erst Ende 2026 und damit ein Jahr später fertig als geplant. In dem Werk sollen pro Jahr rund 500.000 E-Autos gebaut werden. Auch Toyota will die Einführung neuer

Elektromodelle verzögern.

Laut einer Analyse des Environmental Defense Fund von Januar 2025 dürften in den USA bis 2028 jährliche Produktionskapazitäten für 4,7 Millionen Elektrofahrzeuge entstehen (einschließlich Plug-in-Hybride und Nutzfahrzeuge). Dies entspräche rund 28 Prozent des gesamten Kfz-Absatzes im Jahr 2024. Noch Mitte 2024 lag die Prognose bei 5,8 Millionen Fahrzeugen – der Rückgang zeigt, wie stark die Pläne angepasst wurden.

Wichtige Investitionsprojekte in der Kfz-Industrie

Summe in Millionen US-Dollar

Vorhaben	Investitionssumme	Projektstand	Anmerkungen
Ford Blue Oval City	5.600	Geplante Inbetriebnahme 2026	Neues Werk in Stanton (Tennessee) für den Bau von rund 500.000 Elektrofahrzeugen pro Jahr; Bau einer angeschlossenen Batteriefabrik
Hyundai Metaplant	5.500	Geplante Inbetriebnahme 2025	Neues Werk in Bryan County (Georgia) für den Bau von zunächst 300.000 Elektrofahrzeugen pro Jahr
Rivian	5.000	Geplante Inbetriebnahme 2028	Neues Werk in Stanton Springs (Georgia) für den Bau von bis zu 400.000 Elektrofahrzeugen pro Jahr
General Motors	4.000	Durchführung bis 2026	Ausbau des Werkes Orion (Michigan) für den Bau von bis zu 360.000 Elektrofahrzeugen pro Jahr

Vorhaben	Investitionssumme	Projektstand	Anmerkungen
Toyota	2.200	Durchführung bis 2027	Umrüstung des Werkes in Georgetown (Kentucky) für die Produktion von elektrischen SUV; Neubau einer Lackiererei
Vinfast	2.000 (1. Phase)	Geplante Inbetriebnahme 2028	Neues Werk in Chatham County (North Carolina) für den Bau von bis zu 150.000 Elektrofahrzeugen pro Jahr
Scout Motors (Volkswagen)	2.000	Inbetriebnahme bis Ende 2026	Neues Werk in Blythewood (South Carolina) für den Bau von rund 200.000 Elektroautos pro Jahr
BMW	1.700	Durchführung bis 2030	Ausbau des Werkes in Spartanburg (South Carolina) für den Bau von sechs batterieelektrischen Modellen; Bau einer angeschlossenen Batteriefabrik
Stellantis	1.500	Durchführung bis 2027	Umrüstung des Werkes Belvidere (Illinois) für den Bau von rund 100.000 Elektroautos pro Jahr

Bauboom für Batteriefabriken

Hochkonjunktur herrscht beim Bau von Fertigungsstätten für Batteriezellen. Bis 2028 dürften Anlagen mit einer Kapazität von insgesamt 1.083 Gigawattstunden entstehen – genug, um etwa 12,1 Millionen Elektrofahrzeuge pro Jahr zu produzieren. Bis auch der Markt für E-Autos dieses Niveau erreicht, entsteht somit ein Überangebot.

Um so wichtiger für die Branche ist deshalb die Förderung durch den IRA. Hersteller kommen in den Genuss großzügiger Steuergutschriften. Über die Production Tax Credits wird beispielsweise ein Steuerbonus von 35 US\$ pro Kilowattstunde gezahlt. Zusätzlich gibt es weitere 10 US\$ pro Kilowattstunde für in den USA gefertigte Batteriemodule. Da viele Gigafactorys in republikanisch regierten Bundesstaaten hochgezogen werden, gibt es Hoffnung, dass diese Förderung auch unter Trump Bestand hat.

Standorte im Süden punkten mit niedrigen Strompreisen

Der Bau von Batteriezellfabriken folgt einer breiteren geographischen Verschiebung: Die Great-Lakes-Region mit den Bundesstaaten Michigan, Ohio und Indiana ist als Hochburg der Autoindustrie nicht mehr automatisch für Ansiedlungen gesetzt. Im Zeitraum von 2015 bis 2024 entfiel fast die Hälfte der verkündeten Projekte für Elektromobilität auf Südstaaten wie Georgia, Kentucky, Tennessee oder North Carolina. Die deutschen Autobauer BMW und VW investieren in South Carolina.

Als ein Hauptgrund werden niedrigere Energiekosten genannt. Nach Daten der U.S. Energy Information Administration von November 2024 belief sich der durchschnittliche Industriestrompreis in Michigan auf 8,15 Cent pro Kilowattstunde, verglichen mit 6,28 Cent in Tennessee und 6,39 Cent in Georgia.

Zeiten auch für Zulieferer nicht einfach

Der steinige Weg in die Elektromobilität bringt auch für die Zulieferbetriebe erhebliche Risiken mit sich. Viele Unternehmen haben in den vergangenen Jahren in die Umrüstung ihrer Betriebe investiert, um verstärkt Komponenten für Elektrofahrzeuge zu produzieren. Dies erfolgte in der Erwartung, dass die Autobauer ihre ehrgeizigen Ziele für E-Autos erreichen. Nachdem die Produktionsziele für Elektroautos deutlich revidiert werden, laufen die betroffenen Zulieferunternehmen Gefahr, zumindest vorübergehend auf ihren Investitionen sitzenzubleiben. Die strategische Aufteilung der eigenen Produktionskapazitäten auf verschiedene Antriebsarten bleibt eine komplexe Herausforderung.

Einfuhr ausgewählter Kfz-Teile in die USA

In Milliarden US-Dollar, Veränderung in Prozent

	2024	Veränderung 2024/2023	aus Deutschland
SITC 778.3 Kfz-Elektrik	11,8	-0,6	0,3
SITC 784 Karosserien, Stoßstangen etc.	91,0	2,3	5,5
SITC 773.13 Zündkabelsätze	15,3	2,5	0,04
SITC 713.2 Motoren	13,2	-0,5	1,6
Summe	131,6	5,2	7,4

Quelle: UN Comtrade 2025

Von Heiko Stumpf | San Francisco

Rahmenbedingungen

Der Marktzugang ist nur für Fahrzeuge offen, die den Emissions- und Sicherheitsstandards der Vereinigten Staaten von

Amerika entsprechen.

› Technische und sicherheitsrelevante Vorschriften

› Strenge Anforderungen im Freihandelsabkommen USMCA

Neben den regulären Zöllen beeinflussen eine Vielzahl nicht tarifärer Handelshemmnisse den Marktzugang für ausländische Fahrzeughersteller in den USA. Diese resultieren aus abweichenden Umwelt- und Sicherheitsstandards sowie komplexen Importvorschriften.

Die Environmental Protection Agency (EPA) legt Emissionsgrenzwerte fest, die von europäischen Standards abweichen. Kalifornien nimmt dabei eine Sonderrolle ein und kann eigene, strengere Abgasgrenzwerte festsetzen, als es das Bundesrecht vorsieht. Diese Regelungen werden oft von weiteren Bundesstaaten übernommen, was faktisch zu einem zweigeteilten Markt in den USA führt.

Technische und sicherheitsrelevante Vorschriften

Auch die Sicherheitsstandards für Fahrzeuge weichen von internationalen Normen ab. Die Federal Motor Vehicle Safety Standards (FMVSS), die von der National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) festgelegt werden, enthalten spezifische Anforderungen etwa für Beleuchtung, Außenspiegel, Scheibenwischer, Sicherheitsgurte und Crashtests. Dadurch können Fahrzeuge, die in anderen Märkten verkauft werden, nicht ohne technische Anpassungen in die USA importiert werden.

Bei der Einfuhr gelten unterschiedliche Vorschriften, je nachdem, ob ein Fahrzeug als "conforming" (US-Normen entsprechend) oder "non-conforming" (nicht den US-Normen entsprechend) eingestuft wird. Nichtkonforme Fahrzeuge müssen vor der Zulassung umgerüstet werden, was den Import erheblich verteuern kann. Insgesamt sind sieben Behörden für die Regulierung von Autoimporten zuständig, darunter die EPA, das Department of Transportation (DOT), die Zollbehörde Customs and Border Protection (CBP) und die Steuerbehörde Internal Revenue Service (IRS).

Strenge Anforderungen im Freihandelsabkommen USMCA

Das 2020 in Kraft getretene United-States-Mexico-Canada-Agreement (USMCA) ersetzt das Vorgängerabkommen NAFTA und ermöglicht es Unternehmen, zollfrei von Mexiko und Kanada in die USA zu exportieren – allerdings nur, wenn sie die strengen Ursprungsregeln des Abkommens erfüllen. Durch NAFTA und später USMCA entwickelte sich eine eng vernetzte und hochintegrierte Wertschöpfungskette in der nordamerikanischen Automobilbranche.

Der vorgeschriebene regionale Wertschöpfungsanteil für Fahrzeuge im Rahmen des USMCA stieg 2025 von 62,5 Prozent auf 75 Prozent, sodass Automobilhersteller einen höheren Anteil ihrer Bauteile aus Nordamerika beziehen müssen, um zollfrei exportieren zu können. Gleichzeitig gelten strengere Ursprungsregeln für Stahl und Aluminium, wonach ein erheblicher Anteil dieser Materialien aus den USA, Kanada oder Mexiko stammen muss.

Darüber hinaus verlangt das USMCA, dass 40 bis 45 Prozent der Autoteile von Arbeitnehmern gefertigt werden, die mindestens 16 US-Dollar pro Stunde verdienen – eine Regelung, die insbesondere die Produktion im Niedriglohnland Mexiko beeinflusst.

Germany Trade & Invest stellt ausführliche Informationen zum [Wirtschafts- und Steuerrecht sowie zu Einfuhrregelungen, Zöllen und nicht tarifären Handelshemmnissen](#) zur Verfügung.

Informationen zu technischen Standards und Normen sind bei dem [American National Standards Institute](#) [↗](#) erhältlich. Auskünfte über Zoll- und Einfuhrverfahren erteilt zudem die Zollbehörde [U.S. Customs and Border Protection](#) [↗](#).

Von Heiko Stumpf | San Francisco

Kontaktadressen

Bezeichnung	Anmerkungen
Germany Trade & Invest	Außenhandelsinformationen für die deutsche Exportwirtschaft
AHK USA 	Anlaufstelle für deutsche Unternehmen
U.S. Department of Transportation 	Verkehrsministerium
Alliance for Automotive Innovation 	Branchenverband der Automobilhersteller
Motor & Equipment Manufacturers Association 	Branchenverband der Zulieferunternehmen
Automotive News 	Fachzeitschrift
Wards Auto 	Internetportal
Detroit Auto Show 	Automobilausstellung, nächster Termin Januar 2026 in Detroit
CES 	Technologiemesse mit einem Schwerpunkt auf der Automobilindustrie, nächster Termin 6.–9.1.2026 in Las Vegas
LA Auto Show 	Automobilausstellung, nächster Termin 21.–30.11.2025 in Los Angeles
The Battery Show 	Fachmesse, nächster Termin 6.–9.10.2025 in Detroit

Sorgfalt keine Haftung für den Inhalt.

© 2025 Germany Trade & Invest

Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.