

Marktentwicklung: Straßenfahrzeuge und Teile (CN 87) — 2015–2025

Einleitung

Die vorliegende Analyse untersucht die Entwicklung des EU-Außenhandels mit der Warenkategorie CN 87 „Zugmaschinen, Kraftwagen, Krafträder, Fahrräder und andere nicht schienengebundene Landfahrzeuge, Teile davon und Zubehör“ im Zeitraum 2015 bis 2025. Der Datensatz umfasst die Handelsströme der Europäischen Union mit Nicht-EU-Ländern in jährlicher Frequenz und deckt sowohl Werte als auch Mengen auf Ebene der Gesamtwarengruppe sowie ihrer wichtigsten Unterpositionen ab. Die folgenden Abschnitte identifizieren und interpretieren die zentralen Dynamiken: eine strukturelle Verschiebung der Handelsbilanz, geopolitische Umbrüche im Partnernetzwerk sowie die Bedeutung der innereuropäischen Arbeitsteilung und kurzfristiger Preisschocks.

1. Importaufholprozess und schrumpfender Überschuss — Die strukturelle Verschiebung der Handelsbilanz

Die nominalen Exporte wachsen trotz rückläufiger Stückzahlen.

Die Außenhandelsbilanz zeigt, dass der Exportwert von Straßenfahrzeugen und Teilen zwischen 2015 und 2025 von 236.834.405.594,21 € auf 253.227.660.043,19 € zunahm (+6,9 %). Gleichzeitig sank die ausgeführte Menge von 21.416.654,737 Einheiten auf 18.527.606,463 Einheiten (–13,5 %). Daraus resultiert ein Anstieg des durchschnittlichen Ausfuhrpreises von 11.058,42 € pro Einheit auf 13.667,58 € (+23,6 %). Die EU exportierte also weniger, aber deutlich höherwertigere Fahrzeuge und Komponenten.

Die Einfuhren ziehen kräftig an, vor allem bei Straßenfahrzeugen und Teilen aus China.

Auf der Importseite expandierte der Wert von 81.610.098.118,47 € auf 140.656.439.070,66 € (+72,4 %). Die importierte Menge legte von 9.556.895,762 auf 13.193.368,188 Einheiten zu (+38,1 %), der Einfuhrpreis erhöhte sich von 8.539,38 € auf 10.661,14 € (+24,8 %). Das Wachstum wird maßgeblich durch Lieferungen aus Asien getrieben: Die Importe aus China explodierten von 5.313.265.298,67 € auf 29.999.250.557,06 € (+464,6 %), aus der Türkei stiegen sie auf 24.500.162.181,43 € (+125,6 %) und aus der Republik Korea auf 13.045.759.357,21 € (+129,3 %).

Der Warenkorb umfasst überwiegend Personenkraftwagen (8703) und Fahrzeugteile (8708), was die Dynamik der Lieferketten und die steigende Wettbewerbsfähigkeit asiatischer Hersteller widerspiegelt.

Der Handelsbilanzüberschuss geht zurück, bleibt aber ein wichtiger Stabilitätsanker.

Der Außenhandelsaldo verringerte sich von 155.224.307.475,74 € im Jahr 2015 auf 112.571.220.972,53 € im Jahr 2025 (-27,5 %). Trotz dieser Verringerung ist die Warengruppe weiterhin ein bedeutender Nettobeitrag zur europäischen Handelsbilanz. Der schrumpfende Überschuss illustriert jedoch, dass die Importdynamik die traditionell starke Exportposition zunehmend herausfordert.

2. Geopolitische Brüche und neue Schwerpunkte — Die Neugewichtung der Partnerländer

Der Export nach Russland bricht als Folge der Sanktionen um 97,6 % ein.

Die Liste der wichtigsten Partner offenbart tiefgreifende geopolitische Zäsuren. Die EU-Ausfuhren in die Russische Föderation fielen von 6.463.720.814,92 € (2015) auf nur noch 152.555.948,40 € (2025) – ein Rückgang von 97,6 %. Gleichzeitig vervielfachten sich die Lieferungen in die Ukraine: von 868.947.007,09 € auf 4.047.525.396,39 € (+365,8 %). Das Geschäft mit der Türkei verdoppelte sich nahezu auf 25.392.971.531,66 € (+105,2 %), während die Exporte nach China um 28,2 % auf 16.438.004.269,47 € sanken. Die Ausfuhren in das Vereinigte Königreich und in die USA blieben stabil bis leicht rückläufig.

Auf der Importseite löst China das Vereinigte Königreich als mit Abstand größten Lieferanten ab.

Die Einfuhrstruktur hat sich grundlegend verschoben. China verdrängte das Vereinigte Königreich als wichtigstes Herkunftsland: Während die britischen Lieferungen von 21.101.716.224,54 € auf 15.114.521.134,71 € (-28,4 %) zurückgingen, kletterten die chinesischen Importe auf fast 30 Milliarden €. Zusammen mit der Türkei, Japan und Korea deckt Asien mittlerweile den größten Teil des EU-Bedarfs an Fahrzeugen und Komponenten ab. Die Einfuhren aus Marokko wuchsen sogar um 280,7 % auf 5.639.458.744,27 €.

Die Diversifizierung schreitet voran: Die Konzentration auf wenige Handelspartner nimmt ab.

Der Herfindahl-Hirschman-Index (HHI) bestätigt diesen Trend. Für die Importe sank der HHI-Wert von 1.323,4 auf 1.216,5 (-8,1 %), für die Exporte fiel er von 1.228,5 auf 1.011,9

(-17,6 %). Die EU bezieht ihre Fahrzeuge und Teile also aus einer zunehmend breiteren Länderpalette und setzt auch beim Export auf mehr Absatzmärkte. Die Abhängigkeit von einzelnen Partnern wie dem Vereinigten Königreich oder den USA verringert sich strukturell.

3. Innereuropäische Arbeitsteilung und Preisschocks — Spezialisierung und Resilienz im Fokus

Deutschland bleibt der dominierende Fahrzeugexporteur, doch sein Anteil schrumpft.

Die Auswertung der berichtenden Mitgliedstaaten zeigt, dass Deutschland 2025 mit 120.613.349.902 € weiterhin den größten Exportwert stellte, allerdings ist dies ein Minus von 13,3 % gegenüber 2015. Andere Länder holen auf: Die slowakischen Ausfuhren wuchsen um 128,1 % auf 13.206.901.387 €, die schwedischen um 46,8 % auf 10.387.898.680,24 €, und Frankreich steigerte seinen Exportwert um 27,4 % auf 15.613.310.354 €. Italien und Belgien verzeichneten leichte Rückgänge.

Die Slowakei und andere mittelosteuropäische Länder weisen die höchste Fahrzeug-Spezialisierung auf.

Der Revealed Symmetric Comparative Advantage (RSCA) für 2025 belegt eine starke Spezialisierung mehrerer EU-Staaten: Die Slowakei erreicht einen RSCA von 0,4236 (RCA 2,47), gefolgt von Tschechien (0,2772), Slowenien (0,2721) und Rumänien (0,2591). Deutschland liegt mit 0,1276 im positiven Bereich, während nahezu alle süd- und nordeuropäischen Länder unterdurchschnittliche Werte aufweisen. Diese Zahlen unterstreichen die ausgeprägte Ost-West-Arbeitsteilung innerhalb der EU: Die Montage und der Export von Fahrzeugen konzentrieren sich zunehmend auf die mitteleuropäischen Standorte, während die westeuropäischen Länder stärker auf Zulieferteile und hochwertige Komponenten setzen.

Preisschocks in einzelnen Exportmärkten wie Ägypten und den Vereinigten Arabischen Emiraten zeigen kurzfristige Anfälligkeiten.

Die Volatilitätsanalyse identifiziert China als den mit Abstand schwankungsintensivsten Importpartner (Variationskoeffizient der Menge 0,416), während die Exportmengen nach Russland den höchsten Variabilitätswert aller Destinationen aufweisen (CV 0,716). Darüber hinaus deckt die Schockerkennung zwei auffällige Preisereignisse auf: In Ägypten stieg der durchschnittliche Ausfuhrpreis 2023 um 34,8 % gegenüber dem Basisniveau, während die gelieferte Menge zurückging. Bei den Vereinigten Arabischen Emiraten nahm der Preis 2017 um 32,8 % zu, obwohl die exportierte Menge um mehr als ein Drittel ein-

brach. Solche Preissprünge deuten auf temporäre Angebotsverknappungen oder Modellwechsel in den betreffenden Märkten hin, blieben aber auf kleine Volumenanteile beschränkt.

Fazit

Der EU-Außenhandel mit Straßenfahrzeugen und Teilen hat sich im vergangenen Jahrzehnt grundlegend gewandelt. Während der nominale Exportwert noch moderat zunahm und der Handelsbilanzüberschuss positiv blieb, trieben stark steigende Importe – vor allem aus China, der Türkei und Korea – den Saldo spürbar nach unten. Geopolitische Entwicklungen, insbesondere die Sanktionen gegen Russland und die Neuausrichtung nach Asien, haben die Partnerstruktur tiefgreifend verändert und zu einer höheren Diversifikation geführt. Innerhalb der EU verschiebt sich die Produktion zusehends nach Mittelosteuropa, wo hochspezialisierte Standorte entstanden sind. Kurzfristige Preisschocks in Nischenmärkten bleiben beherrschbar. Insgesamt erweist sich die Branche als widerstandsfähig, muss sich jedoch auf eine veränderte Wettbewerbslandschaft mit neuen Herkunftsländern und wachsenden Wertschöpfungsanteilen außerhalb der traditionellen Zentren einstellen.

Erstellt am 2026-07-24 auf der Grundlage von Daten von tradedashboard.eu

Maschinell erstellter Bericht: Er beschleunigt die menschliche Analyse, auch auf die Gefahr hin, sie manchmal in die Irre zu führen. Er kann sie niemals vollständig ersetzen.

Wenn Sie Beratung zur europäischen Handelspolitik benötigen oder Vertretung für Ihre Interessen in Brüssel, zögern Sie nicht, mich unter support@tradedashboard.eu zu kontaktieren. Sie finden meinen Lebenslauf unter dieser Adresse.