

## DIE DEUTSCHE AUTOMOBILINDUSTRIE STEHT UNTER ERHEBLICHEN STRUKTURELLEN DRUCK

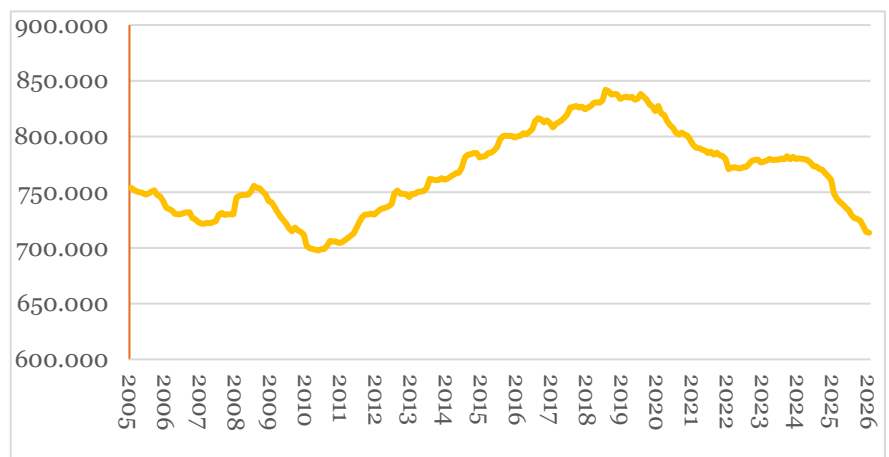
Die deutsche Automobilindustrie befindet sich in einem tiefgreifenden Strukturwandel mit rückläufiger Beschäftigung, sinkender Renditen und zunehmendem Druck auf Zulieferer und Regionen.

Hohe Transformationskosten, schwache Exportmärkte und ein verzögerter Hochlauf der Elektromobilität verschärfen die Lage zusätzlich

## DIE AUTOMOBILBRANCHE IM UMBRUCH

Die deutsche Automobilindustrie befindet sich in einer tiefgreifenden Krise und verliert in sehr kurzer Zeit viele Arbeitsplätze.

Gewinne brechen ein, Stellen werden abgebaut, Sparprogramme greifen um sich und zahlreiche Zulieferbetriebe geraten in wirtschaftliche Schieflage. Für die Beschäftigten bedeutet dies wachsende Unsicherheit und steigenden Druck. Vor wenigen Jahren war die Lage noch deutlich stabiler: Laut Zahlen des Statistischen Bundesamtes erzielte die Branche nach der Corona-Pandemie sogar Rekordumsätze. Erst seit Anfang 2024 kippte die Entwicklung – die Einnahmen sanken und parallel setzte ein massiver Personalabbau ein.



**Abb.:** Beschäftigung in der KFZ-Produktion seit 2005 (WZ 08-29 Herstellung von Kraftwaren und Kraftwagenteilen)

Seit 2019 verzeichnet die Anzahl der Beschäftigten in den produktionsnahen Bereichen der Automobilindustrie einen deutlichen und fortlaufenden Rückgang. Nach Berechnungen des Beratungsunternehmens EY entspricht dies einem Verlust von rund einem Siebtel aller Arbeitsplätze innerhalb von sechs Jahren. Allein im vergangenen Jahr reduzierten sich die Stellen um etwa 6,5 Prozent – der stärkste relative Rückgang innerhalb des gesamten Verarbeitenden Gewerbes. Insgesamt resultierte dies in einem Abbau von nahezu 50.000 Beschäftigten in der Fertigung. Dabei spiegeln sich viele der angekündigten Abbauprogramme noch gar nicht in den Zahlen wider, da deren Effekte erst in den kommenden Monaten und Jahren sich auswirken werden.

Eine Analyse der Daten des Statistischen Bundesamtes zeigt, dass die Umsätze im Inland weitgehend stabil verlaufen, während die Auslandsumsätze einen deutlichen Rückgang verzeichnen. Diese Entwicklung steht im Einklang mit anderen Indikatoren wie Zulassungs- und Absatzzahlen: Während die Nachfrage deutscher Konsumentinnen und Konsumenten nach heimischen Marken auf niedrigerem Niveau stabil bleibt, verlieren deutsche Hersteller auf internationalen Märkten zunehmend an Boden.

Im Inland wurden in 2025 4.148.836 PKW's produziert. Im Vergleich zu den Vorjahren ist das eine Stabilisierung des Produktionsniveaus nach den Corona-Jahren (2020-2022), jedoch liegt die Inlandsproduktion weiter deutlich hinter den Vor-Corona-Jahren zurück (2017: 5.645584).

Auch die globalen Absatzzahlen deutscher Automobilkonzerne liegen weiterhin deutlich unter den Niveaus der Vor-Corona-Jahre. Gleichzeitig schwächt sich der Export in zentrale Absatzmärkte wie China und die USA merklich ab.



### So erreichen Sie uns

**INFO-Institut Beratungs-GmbH**

Pestelstraße 6

66119 Saarbrücken

+49 (0)681 / 9 54 13-0

info@info-institut.de

[www.info-institut.de](http://www.info-institut.de)

#### Referenzen:

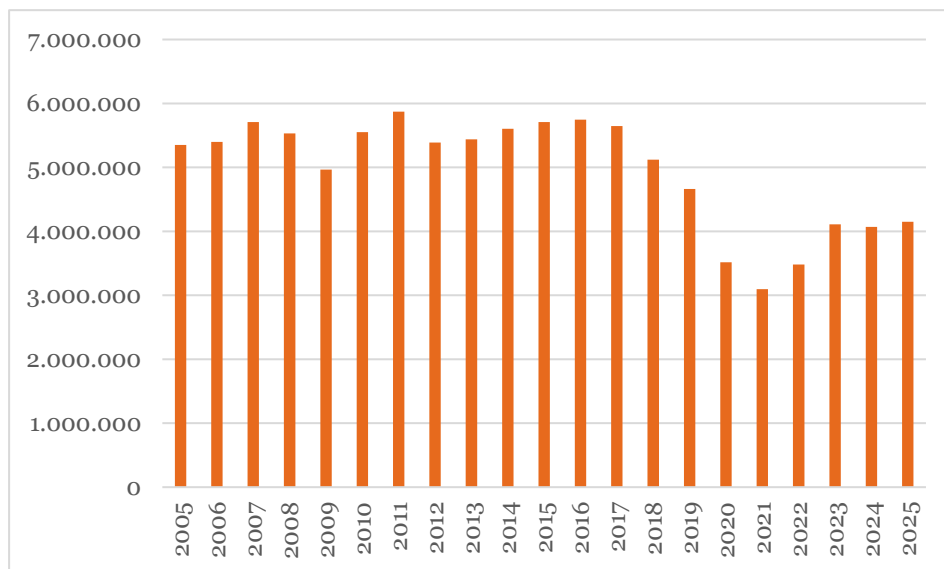
Statistisches Bundesamt

Bundesagentur für Arbeit

Ernst & Young (EY)

Ntv.de

VDMA.de



**Abb:** Inlandsproduktion von Personenkraftwagen (2005-2025; Quelle: VDMA)

China war in 2025 nur noch das sechstwichtigste Exportland für deutsche Automobilhersteller. Zwar lagen die Exporte noch über den Importen, jedoch haben sich die Ausfuhren nach China gegenüber 2022 auf 13,6 Mrd. € mehr als halbiert. Dagegen stiegen die Importe aus China in 2025 auf 7,4 Mrd. € an. In der europäischen Union haben die chinesischen Importe laut einer Analyse von EY im vergangenen Jahr die Exporte nach China erstmals übertroffen.

Zusätzlich belastet der langsamere Hochlauf der Elektromobilität viele Unternehmen mit doppelten Strukturen und ist für einige Marktteilnehmer existenzbedrohend. Dabei ist die Zulieferindustrie besonders stark betroffen: Die Zahl der Insolvenzen steigt an und kurz- bis mittelfristig ist keine Entspannung der Lage erkennbar.

Parallel dazu verlagern größere Unternehmen mehr Produktions- und Entwicklungsaktivitäten ins Ausland, was die strukturellen Herausforderungen im deutschen Automobilsektor weiter verschärft. Gegenüber früheren Jahren ist dabei ein verstärkter Personalabbau in indirekten Bereichen, u.a. in Entwicklung und Verwaltung erkennbar.

Regional betrachtet leiden vor allem Regionen in Niedersachsen und Bayern unter dieser Entwicklung. Weitere regionale Schwerpunkte mit überdurchschnittlicher Beschäftigung in der Automobil- und Zulieferindustrie finden sich vor allem in Baden-Württemberg und dem Saarland.

Teilweise Beschäftigungskompensation bringen Investitionen in Fertigungen von E-Motoren oder Batterietechnik. Jedoch wurden in den letzten Monaten einige geplante Investitionsprojekte verschoben bzw. ganz abgesagt: So die geplante „Gigafactory“ von Stellantis in Kaiserslautern, die „Gigafactory“ von Northvolt in Heide oder die Zellfabrik von SVolt im Saarland.

Die in vielen Betrieben und von vielen Arbeitnehmervertretern diskutierten Beschäftigungspotenziale in der Verteidigungsindustrie können den Verlust von Arbeitsplätzen in der Automobilindustrie nicht auffangen. Im direkten Vergleich zeigt sich ein deutliches Missverhältnis zwischen Beschäftigungsumfang und Beschäftigungsentwicklung beider Branchen.

Während in der Panzer- sowie Waffen- und Munitionsherstellung weniger als 20.000 sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze bestehen, überstieg der Stellenabbau in der Automobilindustrie im vergangenen Jahr diesen Wert deutlich. Damit verlor die Automobilbranche innerhalb eines Jahres mehr Arbeitsplätze als die Rüstungsindustrie insgesamt an sozialversicherungspflichtiger Beschäftigung aufweist. Dies unterstreicht, dass potenzielle Beschäftigungseffekte der Verteidigungsindustrie den aktuellen Arbeitsplatzverlust in der Automobilindustrie quantitativ nicht kompensieren können.

#### Hinweis und Haftungsausschluss:

Dieser Newsletter ist sorgfältig zusammengestellt. Er soll den Kunden der INFO-Institut Beratungs-GmbH einen Überblick über das aktuelle Geschehen in der Automobilindustrie bieten. Er erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Wir weisen weiter darauf hin, dass in der Praxis auftretende Sachverhalte daher immer nur unter konkreter und differenzierter Betrachtungsweise zu bewerten sind. Die INFO-Institut Beratungs-GmbH kann deshalb für Schäden, die aus der Anwendung oder Übernahme von in diesem Newsletter gefundenen Inhalten in der Praxis resultieren, keine Haftung übernehmen.