

Business

syntesion

White Paper

Die Beschäftigungsentwicklung in der deutschen Kraftfahrzeug- industrie seit Ende 2024

syntesion GmbH
Hans-Sachs-Str. 31
D – 76133 Karlsruhe
info@syntesion.de
www.syntesion.de

Datum 04.02.2026
Version 2.3

© 2026 syntesion GmbH. Alle Rechte vorbehalten.

Disclaimer

Dieses Werk ist lediglich als allgemeine, unverbindliche Information gedacht und kann daher nicht als Ersatz für eine detaillierte Recherche oder eine fachkundige Beratung oder Auskunft dienen. Es besteht kein Anspruch auf sachliche Richtigkeit, Vollständigkeit und/oder Aktualität. Jegliche Haftung seitens syntesion GmbH wird ausgeschlossen.

Die Ansichten und Meinungen, die hier zum Ausdruck gebracht werden, sind ausschließlich die des Autors und stellen nicht notwendigerweise die Positionen, Richtlinien oder offiziellen Standpunkte seines Arbeitgebers, seiner Organisation oder anderer verbundener Institutionen dar..

Markenbezeichnungen

Alle Markenbezeichnungen in diesem Werk sind Eigentum ihrer jeweiligen Inhaber. Die Verwendung dient ausschließlich illustrativen Zwecken und stellt keine Verbindung zum jeweiligen Hersteller oder Inhaber der Marke dar.

Feedback

Der Autor ist für Verbesserungsvorschläge und Hinweise auf Fehler dankbar.

Sofern Sie Feedback bereitstellen, erklären Sie sich damit einverstanden, dass dieses Feedback auf einer nicht geschützten und nicht vertraulichen Basis zur Verfügung gestellt wird. Darüber hinaus gewähren Sie der syntesion GmbH eine zeitlich uneingeschränkte, nicht exklusive, weltweite, abgoltene, unwiderrufliche Lizenz. Diese Lizenz umfasst das Recht, das Feedback zu jedem Verwendungszweck ohne Einschränkung in Bezug auf dieses Werk und zukünftige Versionen davon einzuschließen, offenzulegen und nach Ermessen zu nutzen.

TL;DR

Überblick der Krise

Die deutsche Automobilindustrie durchlebt eine der schwersten Beschäftigungskrisen ihrer Geschichte. Diese Analyse dokumentiert geplante und bereits durchgeführte Personalabbaumaßnahmen von Ende 2024 bis zu Planungshorizonten bis 2035 und zeigt das Ausmaß der strukturellen Transformation auf.

Zentrale Erkenntnisse

Dimensionen des Stellenabbaus:

- OEM/Fahrzeughersteller: Über 80.000 geplante Stellenstreichungen, angeführt von Volkswagen AG (35.000), Mercedes-Benz (20.000) und Porsche (8.400)
- Zulieferer: Mehr als 73.000 betroffene Arbeitsplätze, mit Bosch (mehr als 20.000), ZF Friedrichshafen (11.000-14.000), Aumovio SE (14.000) und Schaeffler (3.090) als größte Einzelfälle
- Zeitlicher Schwerpunkt: Höchste Abbauintensität in den Jahren 2025-2027

Betroffene Bereiche:

- Schwerpunkt auf »indirekten Bereichen« (Verwaltung, Entwicklung) statt Produktion
- Besonders betroffen: Antriebstechnologien für Verbrennungsmotoren, traditionelle Zulieferkomponenten
- Wachsende Bedeutung von Elektromobilität und Digitalisierung führt zu Kompetenzverschiebungen

Regionale Verteilung:

- Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen als Schwerpunktregionen des Abbaus
- Vollständige Werkschließungen betreffen über 18.000 Arbeitsplätze
- 50 dokumentierte Insolvenzen seit März 2024

Charakteristika der Krise

Strategische Neuausrichtung: Unternehmen nutzen den Personalabbau für grundlegende Strukturreformen und Kostensenkungsprogramme mit Einsparzielen von bis zu mehreren Milliarden Euro jährlich.

Soziale Abfederung: Mehrheit der Maßnahmen erfolgt »sozialverträglich« durch Abfindungsprogramme, Altersteilzeit und Fluktuationsmanagement. Betriebsbedingte Kündigungen werden größtenteils vermieden.

Zeitliche Streckung: Abbaumaßnahmen erstrecken sich über Jahre, was auf geplante Transformation statt akuter Notlage hindeutet.

Bewertung

Die dokumentierten Maßnahmen spiegeln weniger eine kurzfristige Konjunkturkrise als vielmehr eine fundamentale Neuausrichtung der Branche wider. Die deutsche Automobilindustrie befindet sich in einem tiefgreifenden Strukturwandel, der durch Elektrifizierung, Digitalisierung und veränderte Marktbedingungen getrieben wird.

Risiken:

- Verlust von Kernkompetenzen und Innovationskraft
- Regionale Strukturschwäche in traditionellen Automobilregionen

Die Beschäftigungsentwicklung in der deutschen Kraftfahrzeugindustrie seit Ende 2024

- Gefährdung der Wettbewerbsfähigkeit des Standorts Deutschland

Chancen:

- Möglichkeit zur Effizienzsteigerung und Fokussierung auf Zukunftstechnologien
- Freisetzung von Ressourcen für Investitionen in neue Geschäftsfelder
- Anpassung an veränderte Marktanforderungen

Die Analyse zeigt, dass die deutsche Automobilindustrie vor einer kritischen Weichenstellung steht, die über ihre zukünftige globale Wettbewerbsfähigkeit entscheiden wird.

Inhalt

| | |
|--|-----------|
| Personalabbau bei OEM und Zulieferern | 6 |
| Intention | 6 |
| Erläuterungen | 6 |
| OEM/Fahrzeughersteller | 7 |
| Zulieferer | 13 |
| Werkschließungen | 34 |
| Insolvenzen | 38 |
| Übersicht Insolvenzen | 38 |
| Analyse | 41 |
| Was lässt sich aus dieser Übersicht ableiten? | 41 |
| Umfang Stellenabbau | 41 |
| Relation | 41 |
| Die Bedeutung der Automobilindustrie in Deutschland | 42 |
| Zeitraum Stellenabbau | 42 |
| Einsparpotential | 43 |
| Branchenweite Einflussfaktoren und externe Marktdynamik | 43 |
| Nachfragerückgang in China | 45 |
| Verlust von Marktanteilen der Zulieferer | 45 |
| Deutsche Standortfaktoren | 46 |
| Transformationsanforderungen der deutschen Automobilindustrie | 47 |
| Zentrale Herausforderungen | 47 |
| Unterschiedliche Transformationsgeschwindigkeiten | 47 |
| Erforderliche Transformationsschwerpunkte | 47 |
| Unterschiedliche Auswirkungen auf die Zulieferunternehmen | 48 |
| Transformationsschwerpunkte im Detail | 48 |
| Elektrifizierung des Antriebsstrangs | 48 |
| »China Speed«, Software-Defined Vehicles und Entwicklungsprozesse | 49 |
| Strategie Regionaler Differenzierung | 51 |
| Strategie-Elemente | 52 |
| Transformation am Beispiel Aumovio SE | 53 |
| Neue Geschäftsstrategie und Marktausrichtung | 53 |
| Umsetzung | 54 |

1. Personalabbau bei OEM und Zulieferern

1.1. Intention

Diese folgenden Tabellen sind eine Momentaufnahme und beschränken sich auf einen EU-Staat: Deutschland.

Die Intention war:

- eine prägnante Zusammenfassung der derzeitigen »Doom & Gloom«-Nachrichten aus der Automobilindustrie
- eine Übersicht des Zeithorizonts der geplanten Maßnahmen, da sich die Planungshorizonte einzelner Unternehmen bis 2035 erstrecken
- eine Übersicht der geplanten Einsparungen.

1.2. Erläuterungen

- Spalte »Anzahl«: geklammerte kursive Zahlen (z.B. [4.711] werden nicht in die Personalabbau-Summe eingerechnet, da sie entweder bereits in einer Zahl in anderen Tabellenzeile/n enthalten (wie beispielsweise für VW), oder nicht bestätigt sind.
- Die Abgrenzung ist für manche Stellenabbauten schwierig: Beispielsweise reduziert ZF sein Personal durch den Verkauf der ADAS-Sparte um 3.750 MA, diese MA fallen jedoch nicht aus der Automobil-Industrie heraus, sondern werden vom Käufer Harman International übernommen. Dies ist ein Beispiel für eine Nullsummenänderung. Für andere abgebaute MA kann die Situation ähnlich sein, muss aber nicht. In der Gesamtübersicht werden nur Stellenabbauten erfasst, was die Gesamtbeurteilung verfälscht.
- Spalte »Datum«-für einen geplanten Personalabbau: Enthält eine Zelle ein »?«, kann der Abbau in »Abbildung 1.4.-1: Geplanter Stellenabbau Automobilindustrie in Deutschland 2024-2035« auf Seite 33 keinem Jahr zugeordnet werden. Die Abbildung enthält daher einen Balken »Ohne Datum« mit Personalabbau ohne Plandatum.
- Die Zahlen zum Personalabbau in den Tabellen der einzelnen Kapitel ist nicht voneinander unabhängig. Das heisst, wenn beispielsweise Aumovio SE ein Werk schließt, ist der Personalabbau in »Tabelle 1.5.-1: Werkschließungen« nicht in dem Eintrag der Gesamtübersicht hereingerechnet.

1.3. OEM/Fahrzeughersteller

Tabelle 1.3.–1: Geplanter und durchgeführter Personalabbau bei OEM

| Unternehmen | | Personalabbau Deutschland | | | Geplante Einsparung & Maßnahmen | | | Veröffentlicht |
|------------------|--------------------|---------------------------|--|---------|--|--|-------|----------------|
| | | Anzahl | Details | Datum | EUR | Maßnahme | Datum | |
| BMW Group AG | BMW | 2.000 | Abbau Leiharbeitsstellen in Dingolfing. | 11.2024 | | Teilweise Übernahme MA durch BMW | | 06.12.2024 |
| | ALPINA Bovensiepen | 290 | Die ALPINA-Modelle werden nach dem 31.12.2025 nicht mehr in Buchloe produziert. | 12.2025 | | Teilweise Übernahme MA durch BMW | | 03.05.2024 |
| Daimler Truck AG | | 5.000 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Programm »Cost Down Europe« <ul style="list-style-type: none"> ▪ Produktion ▪ Zentrale ▪ Verwaltung ▪ Vertrieb ▪ Entwicklung ▪ Standorte <ul style="list-style-type: none"> ▪ Wörth ▪ Gaggenau ▪ Kassel ▪ Mannheim ▪ Stuttgart ▪ Ohne Segment EvoBus | 12.2030 | Reduzierung wiederkehrenden Kosten dauerhaft ≥ 1 Milliarde bis 2030 | Keine betriebsbedingten Kündigungen bis Ende 2034. <ul style="list-style-type: none"> ▪ Fluktuation ▪ Erweiterte Atz ▪ Verlagerung ins Ausland ▪ Teilweise Verrechnung der Tarifierhöhung für 2026 mit bestehenden tariflichen Zulagen | | 08.07.2025 |
| Ford Deutschland | | 2.900 | Köln | 12.2027 | Geschätzt 500 Millionen | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Produktion Modell »Focus« bis Ende November 2025 ▪ Abfindungen ▪ Kündigungsschutz bis Ende 2032 ▪ Finanzieller Schutzschirm für Ford-Rentner | | 20.11.2024 |
| | | 1.000 | Erweiterung Stellenabbau Köln <ul style="list-style-type: none"> ▪ Produktion (Elektrofahrzeuge) Ab Januar 2026: Umstellung von Zwei-Schicht-Betrieb auf Ein-Schicht-Betrieb | 01.2026 | | | | 16.09.2025 |

Die Beschäftigungsentwicklung in der deutschen Kraftfahrzeugindustrie seit Ende 2024

| Unternehmen | Personalabbau Deutschland | | | Geplante Einsparung & Maßnahmen | | | Veröffentlicht |
|------------------------------------|---------------------------|--|---------|---------------------------------|--|---------|----------------|
| | Anzahl | Details | Datum | EUR | Maßnahme | Datum | |
| Ford Deutschland | | | | | 09.12.2025 Ford und Renault haben eine Partnerschaft zur Fertigung von zwei erschwinglichen Elektroautos für europäische Kunden vereinbart. <ul style="list-style-type: none"> Entwurf: Ford. Entwicklung: Renault Produktion in Douai in Nordfrankreich. Verkauf ab 2028. | | 09.12.2025 |
| | 2.500 | Saarlouis | 01.2025 | | | | 06.11.2024 |
| | 1.000 | Saarlouis <ul style="list-style-type: none"> Aber: Neues Werk für 1.000 MA | 12.2032 | | | | |
| Mercedes-Benz AG | 20.000 | Programm »Next Level Performance« <ul style="list-style-type: none"> Hauptsächlich im indirekten Bereich, nicht in der Produktion | 12.2027 | 5 Milliarden | Keine betriebsbedingten Kündigungen bis 2029 <ul style="list-style-type: none"> Freiwilliger Stellenabbau Fluktuation Atz | 12.2027 | 20.02.2025 |
| Opel Automobile GmbH | 1.000 | <ul style="list-style-type: none"> Rüsselsheim <ul style="list-style-type: none"> Entwicklung »Zweite Option« nach Streichrunde 2021 Im Dezember 2024 wurde in Rüsselsheim die Produktion vom Zweischichtbetrieb auf eine Schicht umgestellt. | 06.2025 | | <ul style="list-style-type: none"> Alters- und Abfindungsprogramme »Speedprämie« für Schnellentschlossene bis 10. Januar 2025 | 01.2025 | 20.11.2024 |
| | ? | Ausschöpfen der »Ersten Option« aus Streichrunde 2021 <ul style="list-style-type: none"> Rüsselsheim Kaiserslautern Dudenhofen Eisenach | ? | | <ul style="list-style-type: none"> Verbesserte Konditionen des ohnehin bestehenden Freiwilligenprogramms | 09.2025 | 24.07.2025 |
| Tesla Manufacturing Brandenburg SE | 1.700 | Gigafactory Grünheide. <ul style="list-style-type: none"> Innerhalb von 2 Jahren wurden laut Betriebsrat 1.700 Jobs klammheimlich und ohne transparente Kommunikation gestrichen. | 12.2025 | | Laut Tesla hat es im Vergleich zu 2024 keinen nennenswerten Stellenabbau bei der Stammebelegschaft gegeben | | 22.01.2026 |

Die Beschäftigungsentwicklung in der deutschen Kraftfahrzeugindustrie seit Ende 2024

| Unternehmen | | Personalabbau Deutschland | | | Geplante Einsparung & Maßnahmen | | | Veröffentlicht |
|---------------|----|---------------------------|---|---------|---------------------------------|--|-----------|----------------|
| | | Anzahl | Details | Datum | EUR | Maßnahme | Datum | |
| Volkswagen AG | VW | 35.000 | Programm »Volkswagen Boost 2030« <ul style="list-style-type: none"> ▪ Zehn Standorte betroffen ▪ 4.000 in Wolfsburg. ▪ Ab 2026 Reduktion Ausbildungsplätze von 1.400 auf 600 18.11.2025 <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mehr als 25.000 der geplanten 35.000 Austritte sind vertraglich fixiert. ▪ Fabrikkosten an den Standorten Wolfsburg, Emden und Zwickau im Schnitt um fast 30 Prozent gesenkt.. | 12.2030 | 4 Milliarden p.a. | Beschäftigungs-garantie bis 2030 <ul style="list-style-type: none"> ▪ Abfindungen ▪ Erweiterte Atz | | 20.12.2024 |
| | | | | | 300 Millionen | Geringerer jährlicher Bonus und Reduktion Jahresgehalt um 8% für 4.000 Manager. | 12.2030 | 07.01.2025 |
| | | | | | | Der Vorstand verzichtet für 2025 und 2026 auf 11% der Barvergütung, variable Anteile stehen infrage. | 2025–2026 | 11.03.2025 |
| | | | | | | „Gehaltsfreeze« der Tarifgehälter ab 01.01.2026 | 01.2026 | 18.12.2025 |
| | | | | | | Das »veraltete und zu komplexe« Entgeltsystem soll erneuert werden und das Gesamtvolumen langfristig um 6% sinken. | 01.2027 | 12.11.2025 |
| | | | | | 1 Milliarde bis 2030 | Straffung der Führungsstruktur bei den Volumenmarken: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Reduzierung der Vorstandsmitglieder in der »Brand Group Core« um ein Drittel um 10 auf 19. ▪ Ein »Markengruppenvorstand« soll zentrale Entscheidungen in den Feldern Produktion, Entwicklung und Beschaffung treffen. | 06.2026 | 22.01.2026 |

Die Beschäftigungsentwicklung in der deutschen Kraftfahrzeugindustrie seit Ende 2024

| Unternehmen | | | | Personalabbau Deutschland | | | Geplante Einsparung & Maßnahmen | | | Veröffentlicht |
|---------------|--------------------------------|------------|--|---------------------------|---|---------|---------------------------------|---|-------|----------------|
| | | | | Anzahl | Details | Datum | EUR | Maßnahme | Datum | |
| Volkswagen AG | CARIAD SE | | | [1.600] | Restrukturierung seit 2023 (...und ggf. ersetzt durch <ul style="list-style-type: none"> JV VW-Rivian (12.11.2024) JV VW-Xpeng (29.02.2024) CARIAD-Horizon Robotics (JV: CARIZON) (11.2023) CARIAD-ThunderSoft JV: CARTHUNDER) (09.2023)) | 12.2025 | Dreistelliger Millionenbetrag | Sozialverträglich über Abfindungen und Vorruhestandsprogramme | | 11.03.2025 |
| | Audi | | | [7.500] | <ul style="list-style-type: none"> Ingolstadt Neckarsulm Abbau im »indirekten Bereich« – d.h. nicht in der Produktion; Abbau von Bürokratie. 600 Millionen Euro Rückstellungen 2025. | 12.2029 | 1 Milliarde p.a. | Keine betriebsbedingten Kündigungen bis Ende 2033 <ul style="list-style-type: none"> Freiwilliger Stellenabbau Fluktuation | | 17.03.2025 |
| | | | | | | | | Deckelung Mitarbeiterboni 2024 auf 5.310 EUR (2023: 8.840 EUR) | | 12.05.2025 |
| | Porsche Holding Stuttgart GmbH | Porsche AG | | [1.500] | Auslauf von befristeten Verträgen ¹ | 01.2025 | | | | 18.09.2024 |
| | | | | [1.900] | Alle Bereiche ¹ : <ul style="list-style-type: none"> Entwicklung Produktion Verwaltung | 12.2028 | 3,9 Milliarden | Keine betriebsbedingten Kündigungen für ca. 23.000 MA bis Ende 07.2030 <ul style="list-style-type: none"> Atz Aufhebungsverträge Demografischer Wandel | | 13.02.2025 |
| | | | | | | | | Deckelung Mitarbeiterboni 2024 auf 5.250 EUR (2023: bis zu 9.690 EUR) | | 12.05.2025 |

¹ Teil eines ersten Sparpakets.

Die Beschäftigungsentwicklung in der deutschen Kraftfahrzeugindustrie seit Ende 2024

| Unternehmen | | | | Personalabbau Deutschland | | | Geplante Einsparung & Maßnahmen | | | Veröffentlicht |
|---------------|--------------------------------|------------|-----|--|---------|-------|---|----------|------------|----------------|
| | | | | Anzahl | Details | Datum | EUR | Maßnahme | Datum | |
| Volkswagen AG | Porsche Holding Stuttgart GmbH | Porsche AG | | ? »Strukturpaket II« / »Zukunftspaket I« (?) ² Alle Bereiche: <ul style="list-style-type: none">EntwicklungProduktionVerwaltung 10.12.2025 »Zukunftspaket II« (?): Bis zu über 5.500 Jobs von 23.000 könnten längerfristig zur Disposition stehen. | ? | | <ul style="list-style-type: none">Streichung von Einmalzahlungen und Jubiläumsleistungen.Kürzung bei Altersvorsorge.»Personalabbau im Angestelltenbereich« oder eine »externe Verlagerung von Dienstleistungsumfängen«, zudem eine »Reduzierung der Azubi-Zahlen und bedingte Übernahmegarantie«. | | 04.12.2025 | |
| | | | 200 | Kirchentellinsfurt <ul style="list-style-type: none">Einstellung Produktion 11.2025.Ein kleiner Bereich für Forschungsteam soll bleiben.Investitionen auch von<ul style="list-style-type: none">VWLand BaWü: Bund 60 Millionen EURAllein auf die Produktionsanlagen schreibt Porsche 295 Millionen EUR ab. | 11.2025 | | <ul style="list-style-type: none">Perspektivisch Abwicklung des UnternehmensKeine Beschäftigungsgarantie | | 20.08.2025 | |
| | | | 250 | Insgesamt dreistellige Anzahl oder ca 5% der Belegschaft <ul style="list-style-type: none">LudwigsburgFrankfurtBerlinMünchen | ? | | Perspektivisch Verkauf, nachdem erst im Januar 2024 alle Anteile übernommen wurden. | | 01.07.2025 | |

² Das hier nicht aufgeführte »Strukturpaket I« ist ein umfassendes Maßnahmenpaket, das darauf abzielt, Porsche mittel- und langfristig wettbewerbsfähiger zu machen und die Rentabilität zu sichern. Es ist eine Vereinbarung zwischen Porsche und dem Betriebsrat, deren konkrete Maßnahmen nicht veröffentlicht wurden.

Die Beschäftigungsentwicklung in der deutschen Kraftfahrzeugindustrie seit Ende 2024

| Unternehmen | | | Personalabbau Deutschland | | | Geplante Einsparung & Maßnahmen | | | Veröffentlicht |
|---------------|------------------------|--------------------|---------------------------|--|---------|---|---|-------|----------------|
| | | | Anzahl | Details | Datum | EUR | Maßnahme | Datum | |
| Volkswagen AG | Traton SE ³ | MAN Truck & Bus SE | 2.300 | Programm »MAN2030+« ■ 1.300 München ■ 600 Salzgitter ■ 400 Nürnberg Der Großteil soll anschließend in Krakau/Polen wiederaufgebaut werden. | 12.2035 | ■ Bis 2028 etwa 935 Millionen, Gewinnmarge von acht Prozent ■ Bis 2030 etwa 1,8 Milliarden | ■ Abbau ohne Kündigungen ■ Streichung von Gehaltsbestandteilen im Umfang von 160 Millionen Euro. 15.01.2026 ■ Beschäftigungssicherung bis Ende 2035, verlängerbar bis 2040. ■ Betriebsbedingte Kündigungen ausgeschlossen | | 20.11.2025 |

³ Die Holding umfasst die Marken Scania, MAN, International und Volkswagen Truck & Bus..

1.4. Zulieferer

Tabelle 1.4.–1: Geplanter und durchgeführter Personalabbau bei Zulieferern

| Unternehmen | | Personalabbau Deutschland | | | Geplante Einsparung & Maßnahmen | | | Veröffent-licht |
|---------------------------|----------------------------------|---------------------------|--|---------|---------------------------------|---|---------|-----------------|
| | | Anzahl | Details | Datum | EUR | Maßnahme | Datum | |
| AE Group | | 650 | Insolvenzverfahren vom 12.08.2024 gescheitert. Regelinsolvenzverfahren seit 31.07.2025 ohne belastbares Angebot. ▪ Betriebseinstellung Schließung der Standorte ▪ Gerstungen ▪ Nentershausen | 12.2025 | | ▪ Sozialplan mit bis zu 6 Monaten Lohnzahlungen ▪ Transfergesell-schaft für 90% der MA und 6 Monate Quali-fizierung. | | 25.08.2025 |
| | | 127 | Standort Lübeck zum 31.03.2025 insolvenzbe-dingt geschlossen | 03.2025 | | | | |
| Allgaier Auto-motive GmbH | | 750 | Insolvenzverfahren vom 21.06.2023 gescheitert. ▪ Es wurde kein Investor gefunden ▪ Betriebseinstellung. | 12.2025 | | Transfergesell-schaft, die die MA bis Mitte 2026 finanziell absichert. | 06.2026 | 21.06.2023 |
| ANDRITZ Schuler GmbH | | 500 | ▪ Schließung der Produk-tion in ▪ Göppingen ▪ Gemmingen ▪ Schließung Standort Weingarten | 12.2025 | | ▪ Verlagerung der Fertigung nach Brasilien und China ▪ Die 500 Stellen schliessen ein die zum Ver-kauf stehenden Bereiche der Produktion am Standort Erfurt. | | 04.09.2024 |
| Aumovio SE ⁴ | Gesamt | 13.000 | ▪ 7.150 R&D ▪ 5.400 Verwaltung | 12.2025 | ▪ 400 Millio-nen p.a. ab 2025 | ▪ Betriebsbe-dingte Kündi-gungen nicht ausgeschlossen ▪ R&D Ausgaben unter 10% des Umsatzes 2027 | | 20.02.2025 |
| | | 1.000 | Zusätzlicher Abbau (Zahl ist exklusive Elektrobat und Continental Engineering Services) | 12.2026 | | | | 12.05.2025 |
| | Safety and Motion | 220 | Frankfurt-Rödelheim ▪ R&D. | 12.2026 | | ▪ Reduzierung R&D Ausgaben ▪ Freiwilligen-programm ab März 2026 | | 28.01.2026 |
| | Autonomous Mo-bility ADC GmbH | 180 | Lindau (von ca. 530) ▪ R&D. | 12.2026 | | | | 28.01.2026 |
| | | 275 | Ulm (von ca. 800) ▪ R&D. | 12.2026 | | | | 28.01.2026 |
| | | 100 | Regensburg ▪ R&D. | 12.2026 | | | | 28.01.2026 |

4 Bis Mai 2025: Continental Automotive. Entscheidung über Abspaltung in HV 25.04.2025, Börsennotierung am 18.09.2025

Die Beschäftigungsentwicklung in der deutschen Kraftfahrzeugindustrie seit Ende 2024

| Unternehmen | | | Personalabbau Deutschland | | | Geplante Einsparung & Maßnahmen | | | Veröffent-licht |
|---------------------------|-------------------------------|------------------------------|--|--|---------|--|--|------------|-----------------|
| | | | Anzahl | Details | Datum | EUR | Maßnahme | Datum | |
| Aumovio SE | Autonomous Mobility | Aumovio Microelectronic GmbH | 30 | Ingolstadt <ul style="list-style-type: none">▪ R&D. | 12.2026 | | <ul style="list-style-type: none">▪ Reduzierung R&D Ausgaben | | 28.01.2026 |
| | | | 130 | Markdorf <ul style="list-style-type: none">▪ R&D▪ entspricht mehr als 50% der gesamten Belegschaft. Damit stellt sich die Frage zur Zukunft des Standorts | 12.2026 | | <ul style="list-style-type: none">▪ Freiwilligenprogramm ab März 2026 | | 28.01.2028 |
| Autokabel Hausen | | | 250 | Einstellung Produktion trotz Übernahme durch Foxconn Interconnect Technology GmbH (FIT) und neuem Namen FIT Voltaira Autokabel Produktionsgesellschaft mbH | 12.2025 | | MA erhalten Abfindung. | | 25.07.2025 |
| BENTELER Automobiltechnik | | | 80 | Werk Schwandorf | 2026 | | Kein Freiwilligenprogramm mit Abfindungen. | | 05.12.2025 |
| Bertrandt AG | | | 800–1.200 | <ul style="list-style-type: none">▪ Unternehmensbereichsübergreifend▪ Stellenabbau am Standort Tappenbeck (Planung: Abbau 600 Stellen in den Segmenten Digital und Physical Engineering im April 2025 gestoppt) | 03.2025 | | | | 30.09.2024 |
| | | | 130 | Schließung Prüfstandort Nufringen | 03.2025 | | <ul style="list-style-type: none">▪ Abfindungen▪ Transfergesellschaft | | 22.02.2025 |
| BorgWarner | Akasol GmbH | 350 | Darmstadt <ul style="list-style-type: none">▪ 40% Prozent der Stellen im Engineering-Bereich▪ 45% Prozent der Arbeitsplätze im Werksbereich | 12.2025 | | | | | 09.10.2025 |
| | BorgWarner Turbo Systems GmbH | 500 | Kirchheimbolanden | 12.2028 | | <ul style="list-style-type: none">▪ Bis 2028 soll die Mitarbeiterzahl auf etwa 700 Beschäftigte gesenkt werden▪ Freiwilligenprogramme▪ Atz | | 09.08.2024 | |

Die Beschäftigungsentwicklung in der deutschen Kraftfahrzeugindustrie seit Ende 2024

| Unternehmen | | | Personalabbau Deutschland | | | Geplante Einsparung & Maßnahmen | | | Veröffent-licht |
|-------------------|-------|----------------------|---------------------------|--|---------|--|---|---------|-----------------|
| | | | Anzahl | Details | Datum | EUR | Maßnahme | Datum | |
| Robert Bosch GmbH | Bosch | Mobility | [9.000] | Erste Welle <ul style="list-style-type: none"> In den Jahren 2023–2024 wurden Pläne für einen Abbau von 9.000 Stellen kommuniziert. Betrifft primär die <i>Mobility</i>-Sparte. | 12.2030 | 2,5 Milliarden p.a. ab spätestens 2030. Bis dahin sukzessiver Ausbau von Kosten-senkungen. | <ul style="list-style-type: none"> Vorruhestand Abfindungen interne Verset-zungen Betriebs-bedingte Kündigungen | 12.2030 | 2023–2024 |
| | | | 1.750 | Bereich <i>Cross-Domain Computing Solutions</i> (Assistenzsysteme und automatisiertes Fahren) <ul style="list-style-type: none"> Renningen Feuerbach | 12.2032 | | sind in vielen deutschen Mo-bility-Werken durch Verein-barungen bis 12.2027 aus-geschlossen | | 01.12.2023 |
| | | | 3.500 | Bereich <i>Cross-Domain Computing Solutions</i> (Assistenzsysteme und automatisiertes Fahren) <ul style="list-style-type: none"> Abstatt Schwieberdingen | 12.2032 | | | | 01.02.2024 |
| | | | 380 | Bosch Engineering <ul style="list-style-type: none"> Abstatt Holzkirchen | 12.2027 | | <ul style="list-style-type: none"> Wegen Überka-pazitäten und Kostendruck. | | 23.07.2025 |
| | | Power Solutions | 1.100 | Werke, die stark an der Diesel- und Benzinertechnologie hängen, z.B. <ul style="list-style-type: none"> Stuttgart-Feuerbach (Antriebskomponenten und Software) Homburg (Fokus auf Einspritztechnologie) | 12.2032 | | | | 2023–2024 |
| | | Arbeitszeitkürzungen | | Nach Protesten 03.2024 wurde ein Modell zur Kostenflexibilisierung vereinbart: <ul style="list-style-type: none"> 10.000 Beschäftigte an verschiedenen deutschen Standorten (u.a. in der Zentrale in Gerlingen, Stuttgart-Feuerbach, Abstatt und Hildesheim) sind von Arbeitszeitverkürzungen betroffen. Dadurch wurde das Ziel der Reduktion um 9.000 MA der »Ersten Welle« aufgehoben und lag letztlich bei geschätzt 5.000–6.000. | | | 22.11.2024 <ul style="list-style-type: none"> 40h oder 38h Arbeitsverträge von 2.800 MA gekürzt auf 35h In einigen Tochtergesellschaften wie Bosch Engineering wurde die Zeit schrittweise von 40 über 37 auf 36 Stunden gesenkt Kürzung ohne Lohnausgleich, d.h. für die betroffenen MA ein Brutto-Gehaltsver-zicht von ca. 10–15% | | 03.2024 |

Die Beschäftigungsentwicklung in der deutschen Kraftfahrzeugindustrie seit Ende 2024

| Unternehmen | | | Personalabbau Deutschland | | | Geplante Einsparung & Maßnahmen | | | Veröffent-licht |
|-------------------|-------|----------|---------------------------|--|---------|---|---|-------|-----------------|
| | | | Anzahl | Details | Datum | EUR | Maßnahme | Datum | |
| Robert Bosch GmbH | Bosch | Mobility | [13.000] | Zweite Welle Erweiterung der Pläne <ul style="list-style-type: none"> Die Zahl von 9.000 Stellen wurde durch neuere Ankündigungen 09.2025 überholt. Bosch hat das Sparziel massiv verschärft: <ul style="list-style-type: none"> Zu den ursprünglichen 9.000 Stellen kamen weitere 13.000 Stellen hinzu, die bis 12.2030 wegfallen sollen. Das Gesamtziel liegt bei einem Stellenabbau von ca. 22.000 MA. | 12.2030 | 16.09.2025 2,5 Milliarden p.a. ab spätestens 2030. Bis dahin sukzessiver Ausbau von Kostensenkungen. | Abbauziel ohne betriebsbedingte Kündigungen nicht erreichbar. <ul style="list-style-type: none"> Ab 2027 sind betriebsbedingte Kündigungen möglich 30.01.2026 <ul style="list-style-type: none"> Ergebnis für 2025: 6.500 Stellen sind weggefallen 2,7 Milliarden Euro Rückstellungen gebildet | | 27.11.2025 |
| | | | 7.260 | <ul style="list-style-type: none"> 3.500 Stuttgart-Feuerbach 1.500 Werk für Antriebskomponenten 1.500 Schwieberdingen Power Solutions, Electrified Motion und Mobility Electronics 560 Waiblingen Auslauf Produktion für Verbindungstechnik bis 2028 1.550 Bühl/Bühlertal | 12.2030 | | | | 25.09.2025 |
| | | | 1.000 | <ul style="list-style-type: none"> Homburg Antriebstechnik und Diesel | 12.2032 | | <ul style="list-style-type: none"> Standortgarantie bis 2032 Freiwilliger Abbau über Abfindungen und Altersteilzeit. Keine Schließung des Standort West. Standort Ost: <ul style="list-style-type: none"> Erweiterungsinvestitionen geplant Dieselskomponentenfertigung wird gestärkt. Produktion von Wasserstoff | | 22.01.2026 |

Die Beschäftigungsentwicklung in der deutschen Kraftfahrzeugindustrie seit Ende 2024

| Unternehmen | | | Personalabbau Deutschland | | | Geplante Einsparung & Maßnahmen | | | Veröffent-licht |
|-------------------|-------|----------------------|---------------------------|--|---------|---------------------------------|---|---------|-----------------|
| | | | Anzahl | Details | Datum | EUR | Maßnahme | Datum | |
| Robert Bosch GmbH | Bosch | Mobility | 1.750 | Bereich <i>Cross-Domain Computing Solutions</i> (Assistenzsysteme und automatisiertes Fahren) ▪ Abstatt ▪ Renningen ▪ Schwieberdingen | 12.2032 | | | | 08.05.2025 |
| | | | 1.500 | Antriebssysteme ▪ 950 Region Stuttgart Ohne E-Bike-Systems | 12.2032 | | | | |
| | | | 1.150 | Bereich <i>Vehicle Motions/ Lenksysteme</i> , Schwäbisch Gmünd | 12.2030 | | 26.06.2025: ▪ Standortgaran- tie bis 2030 ▪ Verlagerung LKW Lenk- systeme nach Ungarn ▪ Keine betriebs- bedingten Kün- digungen für einen Teil der MA bis 2028 | | 26.06.2025 |
| | | Mobility Electronics | 1.100 | Reutlingen ▪ Produktion ▪ Verwaltung ▪ Entwicklung | 12.2029 | | Künftig: Halblei- terfertigung statt Steuergeräte für Verbrennungs- motoren. | | 22.07.2025 |
| | | Electrified Motion | 550 | Hildesheim | 12.2027 | | ▪ Keine betriebs- bedingten Kündigungen bis 2027. ▪ Danach ver- bindliche Mindest- haltelinie für rund 420 Arbeitsplätze bis 2032. ▪ Verlagerung Navigations- geräte-Pro- duktion nach Portugal ▪ Fertigung von Komponenten für Elektromo- toren bleibt. | 12.2032 | 09.10.2025 |

Die Beschäftigungsentwicklung in der deutschen Kraftfahrzeugindustrie seit Ende 2024

| Unternehmen | | | Personalabbau Deutschland | | | Geplante Einsparung & Maßnahmen | | | Veröffent-licht |
|------------------------------------|----------------------------------|---------------|---------------------------|---|---------|--------------------------------------|---|-----------|-----------------|
| | | | Anzahl | Details | Datum | EUR | Maßnahme | Datum | |
| Robert Bosch GmbH | Bosch | Bosch-Rexroth | 240 | Bereich <i>Lineartechnik</i> <ul style="list-style-type: none">▪ Schweinfurt▪ Volkach | 12.2028 | | | | 13.03.2024 |
| | ETAS | | 200 | Die genaue Anzahl der abzubauenen Stellen in Deutschland ist noch nicht bekannt, aber mehr als 50% der ETAS-MA arbeiten hierzulande | 12.2026 | | Keine betriebsbedingten Kündigungen bis Ende 2027 | | 05.12.2024 |
| Brose Fahrzeugteile GmbH & Co. KG | | | 700 | <ul style="list-style-type: none">▪ 200 Coburg▪ 200 Bamberg▪ 120 Würzburg | 12.2025 | Verwaltung: 40 Millionen | <ul style="list-style-type: none">▪ Freiwillige Aus- tritte▪ Atz | 2025–2027 | 18.12.2024 |
| Capgemini Deutschland Holding GmbH | | | 60–250 | Warmenau | ? | | <ul style="list-style-type: none">▪ Betriebsbedingte Kündigungen nicht ausgeschlossen▪ Abbau im Zuge der VW Sparmaßnahmen | | 06.09.2024 |
| Castwerk Technologies | | | 140 | Insolvenzverfahren gescheitert <ul style="list-style-type: none">▪ Betriebseinstellung | 08.2024 | | Alle MA entlassen | | 12.08.2024 |
| Continental AG | Elektrobit | | 330 | Standortübergreifend | 12.2026 | | | | 18.02.2025 |
| | Continental Engineering Services | | 330 | Standortübergreifend | 12.2026 | | | | 18.02.2025 |
| Continental AG | ContiTech | | 126 | Produktion im Werk Hannover-Vahrenwald soll Juni 2026 auslaufen und in das Aumovio-Werk Jičín in Tschechien überführt werden. | 06.2026 | | 27.08.2025 Verkauf Teil des Industrie- geschäfts OESL (umfasst das Geschäft mit Gummiprodukten für Automobilhersteller) an Regent L.P. ⁵ | 08.2025 | 08.04.2024 |
| | | | | | | | Verkauf Rest von ContiTech | 2026 | 24.06.2025 |
| | | | 1.500 | Großteil entfällt auf Hannover, insbesondere in der Verwaltung <ul style="list-style-type: none">▪ Tätigkeiten werden verlagert, Stellen abgebaut, Abläufe angepasst. | ? | Weltweit 150 Millionen p.a. ab 2028. | Ein Teil der betroffenen Tätigkeiten soll in Länder »mit wettbewerbsfähigen Kostenstrukturen« verlagert werden. | | 24.11.2025 |

5 Eine globale Investment Firma in Beverly Hills, California, USA.

Die Beschäftigungsentwicklung in der deutschen Kraftfahrzeugindustrie seit Ende 2024

| Unternehmen | Personalabbau Deutschland | | | Geplante Einsparung & Maßnahmen | | | Veröffent-licht |
|---|---------------------------|--|---------|--------------------------------------|--|-------|-----------------|
| | Anzahl | Details | Datum | EUR | Maßnahme | Datum | |
| Diehl Metal Applications | 330 | Zehdenick | 03.2025 | | Befristete und unbefristete Stellen | | 22.10.2024 |
| Diepersdorf Plastic Manufacturing GmbH | 160 | Leinburg-Diepersdorf <ul style="list-style-type: none"> Entlassungen im Rahmen des Insolvenzverfahrens vom 04.11.2025 120 Kündigungen im Januar 2026 40 befristete Verträge nicht verlängert | 03.2026 | | | | 30.01.2026 |
| DIHAG Hasenclever GmbH früher Eisenwerk Hasenclever + Sohn GmbH jetzt DIHAG Solutions GmbH | 150 | Battenberg <ul style="list-style-type: none"> Erneutes Schutzschirmverfahren Februar 2025 nach Übernahme des insolventen Eisenwerks Hasenclever + Sohn GmbH 2024. Nach Schutzschirmverfahren hat ein Viertel der ehemals 600 Mitarbeiter ihre Jobs verloren. | 06.2025 | | <ul style="list-style-type: none"> Transfergesellschaft Sozialverträglich über Vorruhestandsmodelle | | 06.02.2025 |
| Dräxlmaier Group SE & Co. KG | 360 | <ul style="list-style-type: none"> 300 Vilsbiburg, Verwaltung und Entwicklung 60 Werk Achim | 03.2025 | | Freiwillige Personalabbauprogramme | | 17.02.2025 |
| Dürr AG | 250 | <ul style="list-style-type: none"> Verwaltung Standortübergreifend | 12.2026 | 50 Millionen p.a. ab 2027 | Abfindungsprogramme | | 24.07.2025 |
| Eberspächer catem GmbH & Co. KG | 160 | Herxheim <ul style="list-style-type: none"> Einstellung Produktion | 07.2025 | | <ul style="list-style-type: none"> Verlagerung Produktion nach Bulgarien Abfindungen Auffanggesellschaft | | 27.07.2024 |
| Eissmann Automotive Deutschland GmbH | 220 | Neuausrichtung nach Insolvenz vom 23.09.2024: <ul style="list-style-type: none"> Schließung Werk Gera <ul style="list-style-type: none"> Produktion teilweise nach Tschechien, Ungarn und in die Slowakei verlagert | 08.2025 | | <ul style="list-style-type: none"> Übernahme Vermögenswerte durch Axent Capital Partners⁶ Weltweit Abbau von 1.800 MA | | |
| ElringKlinger AG | ? | STREAMLINE-Programm | ? | Mindestens 30 Millionen p.a. ab 2026 | Freiwilligenprogramm | | 08.05.2025 |
| FES 360 smart manufacturing GmbH früher Likum | 80 | St. Georgen <ul style="list-style-type: none"> Sanierungsperspektive nach Insolvenz Juli 2025 nicht gegeben Ausproduktion | 10.2025 | | Geschäftsbetrieb wird eingestellt 21.10.2025 Verkauf Maschinen und Anlagen | | 01.07.2025 |

⁶ Ein Schweizer Investor

Die Beschäftigungsentwicklung in der deutschen Kraftfahrzeugindustrie seit Ende 2024

| Unternehmen | | Personalabbau Deutschland | | | Geplante Einsparung & Maßnahmen | | | Veröffent-licht |
|-------------------------|---|---------------------------|--|---------|---------------------------------|--|---------|-----------------|
| | | Anzahl | Details | Datum | EUR | Maßnahme | Datum | |
| Flabeg Auto-motive GmbH | | 180 | Insolvenzverfahren vom 30.07.2024 gescheitert. ▪ Es wurde kein Investor gefunden ▪ Betriebseinstellung 05.2025 | 05.2025 | | 08.08.2025 Verkauf Maschi- nen und Anlagen | 08.2025 | 04.03.2025 |
| Forvia SE | Faurecia Autositze GmbH | 230 | Stadthagen, Produktion | 06.2024 | | | | |
| | | 96 | Hannover-Marienwerder, Entwicklung | 06.2025 | | | | 12.03.2025 |
| | Faurecia Innen- raum Systeme GmbH | 172 | Hagenbach | 06.2024 | | Zusätzlich: ▪ Verlagerung 40 Arbeitsplätze überwiegend an andere europäische Standorte ▪ Verlagerung 12 Stellen nach Hannover | | 02.10.2023 |
| | Hella GmbH & Co. KGaA | 25 | Nellingen | 03.2025 | | Wirtschaftliche Gründe und Spar- maßnahmen | | 23.01.2025 |
| | Hella GmbH & Co. KGaA | 200 | Lippstadt ▪ Entwicklung und Ver- waltung ▪ davon 150 in der Elek- tronik-Entwicklung | 12.2025 | 400 Millionen p.a. | Sozialverträglich | | 28.02.2025 |
| | | 420 | Lippstadt ▪ Scheinwerfer-Werk 2 | 06.2026 | | Entfall Produkti- on Rückleuchten und Elektronik | | 27.06.2024 |
| | | 152 | Werk Recklinghausen | 12.2027 | | ▪ Teile nicht mehr wettbe- werbsfähig. ▪ Verlagerung Produktion nach Osteuropa | | 29.09.2025 |
| | Hella Innen- leuchten- Systeme GmbH | 154 | ▪ 96 Wembach ▪ Zell-Atzenbach | 12.2026 | | ▪ 58 befristete Verträge nicht verlängert ▪ Abfindungen | | 28.02.2025 |
| | Hella Aglaia Mobile Vision GmbH | 170 | Berlin Schließung Standort wegen »Änderung der strategischen Ausrichtung des Unternehmens« | 06.2026 | | ▪ Sozialplan | | 25.01.2025 |
| Geiger Auto-motive GmbH | | 210 | Schließung Werk Ziemets- hausen | 06.2025 | | Verlagerung nach Tambach-Diet- harz | | 20.01.2025 |

Die Beschäftigungsentwicklung in der deutschen Kraftfahrzeugindustrie seit Ende 2024

| Unternehmen | Personalabbau Deutschland | | | Geplante Einsparung & Maßnahmen | | | Veröffent-licht |
|---|---------------------------|---|---------|---------------------------------|---|---------|-----------------|
| | Anzahl | Details | Datum | EUR | Maßnahme | Datum | |
| Gerhardi Kunststoff-technik GmbH | 500 | <ul style="list-style-type: none"> Nach Insolvenzverfahren vom November 2024 wurden 500 Stellen abgebaut. Ca 1.000 MA in Lüdenscheid, Altena-Rosmart, und Ibbenbüren verbleiben. | 06.2025 | | <ul style="list-style-type: none"> Übernahme durch Finanzinvestor Hannover Finanz Opportunities (HFO) Fusioniert mit Freeglass GmbH & Co. KG, Schwaikheim | 11.2025 | 03.11.2025 |
| Goodyear Germany GmbH | 1.000 | Fulda <ul style="list-style-type: none"> Fertigung wird schrittweise bis 30.09.2025 beendet. | 09.2025 | | <ul style="list-style-type: none"> Transfergesellschaft 3 Millionen EU-Beihilfen aus dem »Fonds für die Anpassung an die Globalisierung« (EGF) | | 17.11.2023 |
| | 750 | Fürstenwalde <ul style="list-style-type: none"> Die Produktion soll schrittweise bis 2027 eingestellt werden: <ul style="list-style-type: none"> 72 Stellen im März 2025. 149 Stellen sollen am 30. September 2025 gestrichen werden. 388 Stellen sollen 2027 entfallen, | 12.2027 | | | | 17.11.2023 |
| | 200 | Hanau <ul style="list-style-type: none"> Teilweise Stilllegung des Standorts <ul style="list-style-type: none"> R&D Verwaltung | ? | | Ggenaue Zahlen und Zeitplan für den Stellenabbau sind noch nicht final | | 28.06.2024 |
| Grammer AG | 200 | Verwaltung im Hauptwerk in Ursensollen | 12.2025 | | Keine betriebsbedingten Kündigungen bis 04.2028 bei: <ul style="list-style-type: none"> Grammer Deutschland GmbH Grammer Automotive Metall GmbH | | 04.04.2025 |

Die Beschäftigungsentwicklung in der deutschen Kraftfahrzeugindustrie seit Ende 2024

| Unternehmen | Personalabbau Deutschland | | | Geplante Einsparung & Maßnahmen | | | Veröffent-licht |
|--|---------------------------|--|---------|---------------------------------|--|---------------|-----------------|
| | Anzahl | Details | Datum | EUR | Maßnahme | Datum | |
| Grammer AG | | | | | Finanzielle Zu- geständnisse der MA: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Verschiebung geplanter Ent- gelterhöhun- gen ▪ Staffelung von Sonderzahlun- gen | 2025– 2026 | |
| HCL Tech | 75 | Schließung Standort Leip- zig-Schönefeld | | | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Verlagerung der Tätigkeiten nach Bulgarien ▪ Sozialplan | | 15.12.2025 |
| | 100 | Gifhorn | | | Verlagerung der Tätigkeiten nach Bulgarien | | 05.08.2025 |
| Huber Auto- motive GmbH | 75 | Insolvenzverfahren vom 27.08.2024 gescheitert. <ul style="list-style-type: none"> ▪ Es wurde kein Investor gefunden ▪ Betriebseinstellung 28.02.2026 | 02.2026 | | Die Entwicklungs- abteilung mit mehr als 30 Be- schäftigten wurde am 22.10.2025 an Neura Robo- tics verkauft. | | 14.12.2025 |
| IAV Ingenieur- gesellschaft Auto und Ver- kehr GmbH | 1.500 | 1.000 Gifhorn | 12.2026 | | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Fluktuation ▪ Abfindungs- programm bis Anfang 2025 | | 03.09.2024 |
| IHI Charging Systems International GmbH | 390 | Geschäftsaufgabe | 03.2025 | | | | 18.04.2024 |
| Knorr Bremse | 700 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ »Boost 2026« Programm ▪ LKW Bremsen ▪ 13% der deutschen Be- legschaft ▪ 328 München ▪ Berlin (Hasse & Wrede) | | | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Betriebsbe- dingte Kündi- gungen nicht ausgeschlossen ▪ Aufhebungs- verträge ▪ Atz | | 10.08.2025 |
| Lear Corpora- tion | 500 | Ottmarsheim | 07.2025 | | Perspektivisch Schließung 2026 mit Abbau weite- rer 250 MA. | | 23.03.2025 |
| Leoni AG | 400 | Abbau im »Overhead-Be- reich« | 12.2026 | | | | 25.10.2024 |

Die Beschäftigungsentwicklung in der deutschen Kraftfahrzeugindustrie seit Ende 2024

| Unternehmen | | Personalabbau Deutschland | | | Geplante Einsparung & Maßnahmen | | | Veröffent-licht |
|---------------------|------------------------|---------------------------|--|---------|--|--|---------|-----------------|
| | | Anzahl | Details | Datum | EUR | Maßnahme | Datum | |
| Magna International | Magna BDW Technologies | 400 | Soest | 12.2025 | | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Freiwilligen-programme ▪ Sozialpläne ▪ Transfergesell-schaften | | 20.09.2024 |
| | Magna PT | 162 | Heilbronn-Franken, Untergruppenbach | 12.2026 | | | | 23.07.2025 |
| | | 250 | Schließung Werk Roitzsch | 12.2025 | | | | 18.04.2024 |
| | | 350 | Schließung Werk Rosenberg <ul style="list-style-type: none"> ▪ Stufenweiser Abbau, Beginn Anfang 2025 | 12.2026 | | | | 14.10.2024 |
| | | 100 | Schließung Werk Neu-markt <ul style="list-style-type: none"> ▪ Stufenweiser Abbau | 12.2026 | | Verlagerung nach Österreich | | 29.10.2024 |
| MAHLE-Gruppe | | 2.800 | 23.07.2025 In den vergangenen zwölf Monaten wurden rund 600 Stellen in Deutschland abgebaut. | 12.2025 | | Keine betriebsbe-dingten Kündi-gungen bis Ende 2025 | | 19.11.2024 |
| | | 500 | Größtenteils Stuttgart <ul style="list-style-type: none"> ▪ Verwaltung und R&D. | ? | 75 Millionen p.a., 1/3 Sach-kosten, 2/3 Per-sonalkosten. | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Reduzierung bestehender Vergütungen ▪ Abfindungen ▪ Vorruhestands-regelungen | | 04.11.2025 |
| | | [190] | MAHLE Thermal and Fluid Systems Hambach S.A.S. Prüfung Stilllegung Werk Hambach (Bauteile für Thermomanagement) | 04.2026 | | Verteilung auf andere euro-päische Mahle-Standorte | | 17.11.2025 |
| Manz AG | | 100 | Insolvenzverfahren vom 24.02.2025 wegen Zahlungsunfähigkeit und Überschuldung gescheitert <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Manz AG wird im Rahmen des Regelinsolvenzverfahrens abgewi-cgelt | 02.2025 | | Nach Insolvenz Übernahme von 300 MA am Standort Reut-lingen durch Tesla Automation GmbH | 03.2025 | 18.12.2024 |
| Marquardt Gruppe | | 150 | Rietheim-Weilheim <ul style="list-style-type: none"> ▪ Abbau in indirekten Bereichen, exklusive Produktion | 12.2025 | | Sozialverträglich | | 15.04.2025 |
| | | | | | | Vorübergehen-de Reduktion Arbeitszeit von 1.000 MA von 35h auf 33h bis 12.2026 ohne Lohnausgleich. | 01.2026 | 29.01.2026 |

Die Beschäftigungsentwicklung in der deutschen Kraftfahrzeugindustrie seit Ende 2024

| Unternehmen | | Personalabbau Deutschland | | | Geplante Einsparung & Maßnahmen | | | Veröffent-licht |
|---|----------------------------------|---------------------------|---|---------|---------------------------------|--|---------|-----------------|
| | | Anzahl | Details | Datum | EUR | Maßnahme | Datum | |
| Michelin Rei-fenwerke AG & Co. KGaA | | 600 | Karlsruhe | 12.2025 | | Verlagerung Kun-denzentrum nach Polen. | | 07.07.2024 |
| | | 850 | Homburg | 12.2025 | | | | 07.07.2024 |
| | | 88 | Trier | 12.2024 | | | | 28.11.2023 |
| Mubea (Muhr und Bender) Präzisions-stahlrohr AG | | 300 | 150 Firmenzentrale in Attendorn. Die übrigen <ul style="list-style-type: none"> ▪ Daaden/Weitefeld ▪ Sömmerda ▪ Mühlhausen | 12.2025 | | | | 05.09.2024 |
| Musashi Deutschland | Musashi Lüchow GmbH | 100 bis 130 | Lüchow <ul style="list-style-type: none"> ▪ Personalabbau von etwa der Hälfte der Stellen ▪ Erste Kündigungen 09.2026 | 06.2027 | | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Teile der Pro-duktion wer-den nach Bad Sobernheim, Bockenau und Grolsheim ver-legt | | 01.07.2025 |
| | Musashi Hanno-versch Münden GmbH | 190 | Schließung der Produktion <ul style="list-style-type: none"> ▪ Hannoversch Münden ▪ Erste Kündigungen 09.2026 | 03.2027 | | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Restrukturie-rung läuft in drei Phasen und soll bis Ende März 2027 abge-schlossen sein ▪ Sozialpläne ▪ Qualifizie-rungsmaßnah-men | | 08.12.2025 |
| | Musashi Leinefel-de GmbH | 200 | Leinefelde <ul style="list-style-type: none"> ▪ Zerspanung wird ge-schlossen ▪ Die 60 Mitarbeiter in der Schmiede werden min-destens bis 2028 weiter beschäftigt. | 08.2026 | | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Abfindungen | | 08.12.2025 |
| MVI Group GmbH | | 260 | Standort Wolfsburg <ul style="list-style-type: none"> ▪ Insolvenzverfahren vom 27.08.2025 gescheitert ▪ Es wurde kein Investor gefunden. | 10.2025 | | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Abwicklung des Unterneh-mens ▪ Fortführung des Unter-nehmens war wegen der anhaltenden Verluste aus dem laufenden Geschäfts-betrieb nicht möglich | 10.2025 | 01.10.2025 |

Die Beschäftigungsentwicklung in der deutschen Kraftfahrzeugindustrie seit Ende 2024

| Unternehmen | | Personalabbau Deutschland | | | Geplante Einsparung & Maßnahmen | | | Veröffent-licht |
|--|-------------------------------------|---------------------------|--|---------|---------------------------------|---|-------|-----------------|
| | | Anzahl | Details | Datum | EUR | Maßnahme | Datum | |
| NTN Corp | NTN Antriebs-technik GmbH | 60 | Gardelegen | 09.2025 | | Einstellung Produktion von E-Seitenwellen für Mercedes | | 17.02.2025 |
| | NTN Kugella-gerfabrik GmbH | 120 | Schließung Standort Mettmann | 12.2025 | | Stufenweiser Abbau | | 07.06.2024 |
| Preh GmbH | | 410 | Bad Neustadt | 06.2024 | | Freiwilligenpro-gramm | | 22.10.2024 |
| | | [280] | Bad Neustadt | ? | | Weiterer Abbau | | 30.11.2025 |
| RECARO Auto-motive GmbH | | 215 | Nach Insolvenz vom 16.08.2024 Schließung der Produktion in Kirchheim unter Teck. | 12.2024 | | Verkauf an die Proma Group ⁷ . ▪ Verlagerung der Produktion in die Region Turin. ▪ Gekauft wurde eine leere Hül-le, bzw. nur die Marke RECARO. | | 04.12.2024 |
| Ribe (Richard Bergner Hol-ding GmbH & Co. KG) | | 165 | »Transformations- und Effizienzprogramm 2025« ▪ Schwabach | 06.2025 | | ▪ Ohne be-triebsbedingte Kündigungen | | 07.09.2024 |
| Samvardhana Motherson International Ltd (SMIL) | SMP Au-tomotive | 188 | (Samvardhana Motherson Peguform) ▪ Bötzingen | 12.2026 | | Sozialverträglich | | 11.04.2025 |
| | SMIA früher Scherer & Trier | 340 | (Samvardhana Motherson Innovative Autosystems) ▪ Michelau (200 Produk-tion, 140 Verwaltung) | 12.2025 | | Produktion: die Stellenstreichun-gen betreffen zu 99% Leiharbei-ter. | | 25.04.2025 |
| | Dr. Schneider Kunst-stoffwerke GmbH | 150 | ▪ Kronach-Neuses ▪ Produktion ▪ Administration | 12.2026 | | ▪ Integration in Motherson Gesamtorgani-sation. ▪ Nach Insol-venzantrag 09.2022 verkauft 10.2023 an SMIL. | | 14.05.2025 |
| | | 200 | Schließung Standort Judenbach | 09.2026 | | | | 25.04.2025 |

⁷ Ein auf Automobilkomponenten wie Sitzstrukturen, Karosseriebaugruppen und Fahrwerksaufhängungen spezialisierter Zulieferer aus Italien.

Die Beschäftigungsentwicklung in der deutschen Kraftfahrzeugindustrie seit Ende 2024

| Unternehmen | | Personalabbau Deutschland | | | Geplante Einsparung & Maßnahmen | | | Veröffent-licht |
|----------------------------|--|---------------------------|--|---------|---------------------------------|---|---------|-----------------|
| | | Anzahl | Details | Datum | EUR | Maßnahme | Datum | |
| Schaeffler AG | | 2.890 | <ul style="list-style-type: none"> 734 Regensburg 701 Herzogenaurach 590 Schweinfurt 227 Homburg 217 Nürnberg 139 Schwalbach 72 Berlin 26 Karben | 12.2027 | 290 Millionen p.a. | Schließt ein Integration von Vitesco ⁸ , durch den Abbau entfallen Doppelbesetzungen. <ul style="list-style-type: none"> Freiwilligenprogramm Fluktuation Atz Aufhebungsverträge | 12.2029 | 05.11.2024 |
| Schaeffler AG | Schaeffler Ultra Precision Drives GmbH | | Hameln, ggf. Verkauf | ? | | | | |
| | Bearings & Industrial Solutions | 200 | Steinhagen. Fertigung Gelenklager für industrielle Anwendungen: Wird geschlossen, keine tragfähige Perspektive mehr. Produktion wird in Schweinfurt integriert. | 12.2026 | | | | 26.08.2025 |
| Segula Technologies GmbH | | 330 | <ul style="list-style-type: none"> Insolvenzverfahren vom 15.07.2025 gescheitert Es wurde kein Investor gefunden. Das Geschäft mit Ingenieurdienstleistungen ist nicht betroffen. | 10.2025 | | <ul style="list-style-type: none"> Abwicklung der insolventen Testing-Sparte Transfergesellschaft für 82 MA. | | 28.10.2025 |
| Siemens Digital Industries | Automatisierung | 2.600 | <ul style="list-style-type: none"> Nürnberg Erlangen Fürth Amberg | 09.2027 | | Ohne betriebsbedingte Kündigungen <ul style="list-style-type: none"> Umschulungen und Verlagerungen in andere Konzernbereiche | | 18.03.2025 |
| | Smart Infrastructure | 250 | Sparte <i>eMobility</i> <ul style="list-style-type: none"> Frankfurt Koblenz Mainz Fokus auf Schnellladetechnologie | 12.2025 | | | | 18.03.2025 |
| SKF GmbH | | 1.300 | Schweinfurt 28.07.2025 Möglicherweise weiterer Stellenabbau, mit u.a. Verlagerungen von Tätigkeiten nach Indien | 12.2025 | | Keine betriebsbedingten Kündigungen bis 2029 <ul style="list-style-type: none"> Sozialverträglich Atz Aufhebungsverträge | | 24.09.2024 |

⁸ Vitesco war ein internationaler Automobilzulieferer, der sich auf Antriebstechnologien für Verbrennungs-, Hybrid- und Elektrofahrzeuge spezialisiert hatte. Das Unternehmen entstand 2019 als Abspaltung von Continental und wurde 2021 selbständig an die Börse gebracht. Im Oktober 2024 wurde Vitesco dann mit Schaeffler fusioniert.

Die Beschäftigungsentwicklung in der deutschen Kraftfahrzeugindustrie seit Ende 2024

| Unternehmen | | Personalabbau Deutschland | | | Geplante Einsparung & Maßnahmen | | | Veröffent-licht |
|--------------------------------|---|---------------------------|--|---------|---------------------------------|--|-------|-----------------|
| | | Anzahl | Details | Datum | EUR | Maßnahme | Datum | |
| Stabilus SE | | 150 | Werk Koblenz ▪ Produktion | 12.2024 | | ▪ Fluktuation ▪ Renteneintritte | | 31.07.2023 |
| | | ? | ▪ 450 weltweit ▪ Umstrukturierungs- kosten von 18 Millionen EUR | ? | | »Optimierung des Standortportfo- lios«: Büro- und Produktionsflä- chen in Deutsch- land, den USA, in Singapur und Thailand werden verlagert oder zu- sammengeführt. | | 18.09.2025 |
| Stark Corporation | LEONI HighTemp Solutions GmbH | 120 | ▪ Schließung Standort Halver-Oeckinghausen ▪ keine wirtschaftliche Fortführungsperspek- tive | ? | | ▪ LHTS 2022 durch Stark Corp übernom- men von Leoni Group, Wire & Cable Solutions ▪ Kurzarbeit in Werken wie Roth bis 05.2025 | | 30.06.2025 |
| Swoboda Wig- gensbach KG | | 140 | Schorndorf ▪ Schließung Vertriebs- und Entwicklungszen- trum. ▪ Teil einer Umstrukturi- erung, die auch die Zentrale in Wigginsbach treffen könnte. | 06.2026 | | Die Schorndorfer Kapazitäten sollen auf die üb- rigen deutschen Niederlassungen des Unterneh- mens verteilt werden. | | 10.11.2025 |
| TechHub by efs ⁹ | | 250– 300 | Gaimersheim ▪ Abbau ca. der Hälfte der Stellen | ? | | ▪ Softwaredienst- leister, der hauptsächlich für Audi und VW tätig ist ▪ Streichung aller Boni, Prämien und Benefits | | 17.09.2025 |
| TE Connecti- vity | | 110 | Speyer | 02.2025 | | Ausserdem Kurz- arbeit in Bens- heim | | |
| Tenneco | Federal- Mogul Bremsbe- lag GmbH | 330 | Glinde | 12.2027 | | ▪ Abbau von fast 75 Prozent der MA. ▪ Nach 2027 noch 121 MA übrig | | 03.03.2025 |

⁹ Joint Venture zwischen CARIAD SE (49%) und Akkodis Germany Solutions GmbH (51%)

Die Beschäftigungsentwicklung in der deutschen Kraftfahrzeugindustrie seit Ende 2024

| Unternehmen | | Personalabbau Deutschland | | | Geplante Einsparung & Maßnahmen | | | Veröffent-licht |
|----------------------|-------------------------------|---------------------------|--|---------|---------------------------------|---|-------|-----------------|
| | | Anzahl | Details | Datum | EUR | Maßnahme | Datum | |
| Tenneco | Federal-Mogul Valvetrain GmbH | 200 | Ventilwerk Blumberg | 05.2024 | | ■ Umstrukturalisierung des Deutschland-Geschäfts | | 05.03.2024 |
| | | 320 | Ventilwerk Blumberg | 12.2026 | | | | |
| Thyssenkrupp | Auto-motive Technology | 1.800 | Einsparung durch Abbau von ‚rechnerisch‘ rund 1.800 Arbeitsplätzen ■ Heilbronn ■ Weinsberg ■ Leingarten ■ Mühlacker | 09.2025 | 150 Millionen (weltweit) | ■ Anpassung der Investitionen ■ Reduzierung des gebundenen Betriebskapitals ■ Vorübergehender Einstellungsstopp | | 06.03.2025 |
| | Bilstein Group | 250–300 | ■ 155 Burscheid ■ 100 Schließung Standort Solingen-Merscheid | 09.2025 | | | | 05.11.2024 |
| Valeo GmbH | | 143 | Power Division ■ Schließung Standort Bad Neustadt an der Saale ■ Die Fertigung wurde bereits im Sommer 2024 stillgelegt. | ? | | 40 MA nach Erlangen verlagert. | | 15.01.2026 |
| | | 134 | Ebern | ? | | ■ Der vierte Stellenabbau in Folge ■ Reduziert von 1.650 MA 2016 auf 763 | | 15.01.2026 |
| | | 430 | ■ 100 Bietigheim ■ 280 Ebern ■ 90 Erlangen ■ 12 Bad Rodach ■ Fischbach ■ Wemding | | | | | 03.02.2024 |
| Voit Automotive GmbH | | 680 | Insolvenzverfahren vom 25.01.2025 gescheitert ■ Hauptkunde ZF plant kurz- und mittelfristig nicht mehr mit Voit. ■ Bis Oktober 2026 soll die Produktion im Werk St. Ingbert auslaufen. | 09.2026 | | Transfergesellschaft ab Januar 2026, die von ZF mitfinanziert wird. | | 29.10.2025 |

Die Beschäftigungsentwicklung in der deutschen Kraftfahrzeugindustrie seit Ende 2024

| Unternehmen | | Personalabbau Deutschland | | | Geplante Einsparung & Maßnahmen | | | Veröffent-licht |
|------------------------------|----------------------------|---------------------------|---|---------|---------------------------------|---|-----------|-----------------|
| | | Anzahl | Details | Datum | EUR | Maßnahme | Datum | |
| Webasto SE | | 300 | <ul style="list-style-type: none"> 180 Führungspersonal in Firmenzentrale in Stockdorf 70 Gilching | 12.2025 | 150 Millionen | <ul style="list-style-type: none"> Interessenausgleich samt Sozialplan Transfergesellschaft | | 14.10.2025 |
| | | 650 | Schwerpunktmäßig in Unternehmensverwaltung und Entwicklung | 12.2025 | | <ul style="list-style-type: none"> Umsetzung Restrukturierungsplan bis 2028 Sozialverträglich | 12.2028 | 02.04.2025 |
| Werkzeugbau Laichingen GmbH | | 100 | Insolvenzverfahren vom 15.07.2025 gescheitert <ul style="list-style-type: none"> Es wurde kein Investor gefunden. | 12.2025 | | Stilllegung des Betriebs | 12.2025 | 03.10.2025 |
| Yanfeng Automotive Interiors | | 230 | Schliessung Standort Lüneburg | 12.2026 | | Verlagerung der Aktivitäten an einen bereits bestehenden Standort in Tschechien. | 12.2027 | 21.01.2026 |
| ZF Friedrichshafen AG | | [11.000 bis 14.000] | Standortübergreifend <ul style="list-style-type: none"> Für 4.900 Mitarbeiter des Betriebs Z am ZF-Hauptsitz sind betriebsbedingte Kündigungen nach einer Einigung bis zum 30. Juni 2028 ausgeschlossen | 12.2027 | 6 Milliarden für 2024 und 2025 | <ul style="list-style-type: none"> Abfindungsprogramm Atz 01.08.2025 Betriebsbedingte Kündigungen nicht »gänzlich« ausgeschlossen | 2024–2025 | 22.10.2024 |
| | | | 01.08.2025 Seit Anfang 2024 <ul style="list-style-type: none"> wurden 5.700 Vollzeitstellen in Deutschland abgebaut. haben 4.700 Beschäftigte Atz vereinbart oder gingen planmäßig in den Ruhestand. | | | 16.10.2025 Freiwilligenprogramm soll bald starten. Angedacht ist eine Abfindung von bis zu 250.000 EUR. | | |
| | Division Chassis Solutions | 200 | Gelsenkirchen-Schalke <ul style="list-style-type: none"> Produktionseinstellung | 12.2024 | | <ul style="list-style-type: none"> Erste Schliessung eines kompletten ZF-Werks überhaupt. Werk nicht mehr wettbewerbsfähig. | 12.2024 | 15.03.2024 |

Die Beschäftigungsentwicklung in der deutschen Kraftfahrzeugindustrie seit Ende 2024

| Unternehmen | | Personalabbau Deutschland | | | Geplante Einsparung & Maßnahmen | | | Veröffent-licht |
|-----------------------|---------------------------------------|---------------------------|--|---------|---------------------------------|---|-------|-----------------|
| | | Anzahl | Details | Datum | EUR | Maßnahme | Datum | |
| ZF Friedrichshafen AG | Multidi-visions-standort Dümmer | 200 | Damme: ▪ Auslauf Mietvertrag mit BOGE Elastmetall GmbH ¹⁰ . ▪ Sparprogramm zur Steigerung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit. | 08.2024 | | ▪ Produktion teilweise ins Ausland verlagert. ▪ Rund 100 MA in Werke in Wagenfeld und Diepholz transferiert. | | 08.09.2023 |
| | Multidi-visions-standort Lemförde | 110 | Werke ▪ Dielingen ▪ Diepholz ▪ Lemförde ▪ Wagenfeld | 12.2027 | | | | 09.01.2025 |
| | ZF Chassis Modules GmbH | 0 | Überführung des Achssystemgeschäfts in ein JV mit dem taiwanesischen Elektronikkonzern Foxconn: ZF Foxconn Chassis Modules. | 04.2024 | 500 Millionen | | | 02.08.2023 |
| | ADAS | 3.750 | ZF verkauft seine ADAS Sparte an die Samsung-Tochter Harman International. Voraussichtlich 3.750 MA werden wechseln. ▪ Kaufpreis: Keine Angaben. ▪ Unternehmenswert: 1,5 Milliarden EUR. | | geschätzt 1,5 Milliarden | | | 23.12.2025 |
| | Commercial Vehicle Solutions (CVS) | 130 | Düsseldorf-Heerdt: ▪ Abbau weiterer 130 Stellen im »TechCenter« | | | | | 21.10.2025 |
| | | 150 | Düsseldorf-Heerdt: ▪ Abbau 150 Stellen | | | | | 15.04.2025 |
| | Division E (Pkw-Antriebstechnologien) | 1.000 | Schweinfurt ▪ davon etwa 835 in der <i>Division E</i> | 12.2027 | | ▪ Ergänzt durch weitere Abbau-maßnahmen in anderen Bereichen. ▪ Sozialverträglich durch ▪ Altersteilzeit ▪ Abfindungen ▪ Qualifizierung | | 19.11.2025 |

¹⁰ Seit 2002 im ZF Besitz, 2022 verkauft an CRRC (China Railway Rolling Stock Corporation)

Die Beschäftigungsentwicklung in der deutschen Kraftfahrzeugindustrie seit Ende 2024

| Unternehmen | | Personalabbau Deutschland | | | Geplante Einsparung & Maßnahmen | | | Veröffent-licht |
|-----------------------|--|---------------------------|---|--------------------|--------------------------------------|---|---------|-----------------|
| | | Anzahl | Details | Datum | EUR | Maßnahme | Datum | |
| ZF Friedrichshafen AG | Division E (Pkw-Antriebstechnologien) | 7.600 | <ul style="list-style-type: none"> Standorte: <ul style="list-style-type: none"> Friedrichshafen Saarbrücken Schweinfurt »Bündnis für Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigungssicherung« Verluste mit der Produktion von Getrieben und Komponenten für Elektroautos bei so gut wie allen Produkten. Alle diese Stellen sollen bereits in den 11.000–14.000 Arbeitsplätzen enthalten sind, die ZF bis zum Jahr 2028 abbauen will. | 12.2029 | 500 Millionen bis 2027 | <ul style="list-style-type: none"> Ausschluss betriebsbedingter Kündigungen bis Mitte 2028 ist unklar. Ausdünnung Produktangebot. Partnersuche zur Industrialisierung einzelner Produkte. Abfindungsprogramm: Freiwilligenprogramm läuft bis zum 15.02.2026. Atz | | 01.10.2025 |
| | | | | | | Finanzielle Zugeständnisse der MA: <ul style="list-style-type: none"> Verschiebung tarifliche Lohn-erhöhung von April 2026 auf Oktober 2026. Keine Lohn-erhöhung für AT-Führungskräfte. Umwandlung bestimmter im Tarif vorgesehene Sonderzahlungen in freie Tage oder Streichung. | 12.2027 | |
| | Arbeitszeitkürzungen | | Schweinfurt Absenkung Arbeitszeit ab 01.12.2024 bis 30.06.2025 auf 32,5 Stunden/Woche für Großteil der 9.800 MA. | 12.2024 06.2025 | Verhinderung Stellenabbau von 300 MA | | | 25.11.2024 |
| | | | Friedrichshafen Arbeitszeitkürzung auf 31,5h/Woche für 2.800 Beschäftigte ab 01.06.2025 | 06.2025 | Zweistelliger Millionenbetrag | | 06.2025 | 13.05.2025 |

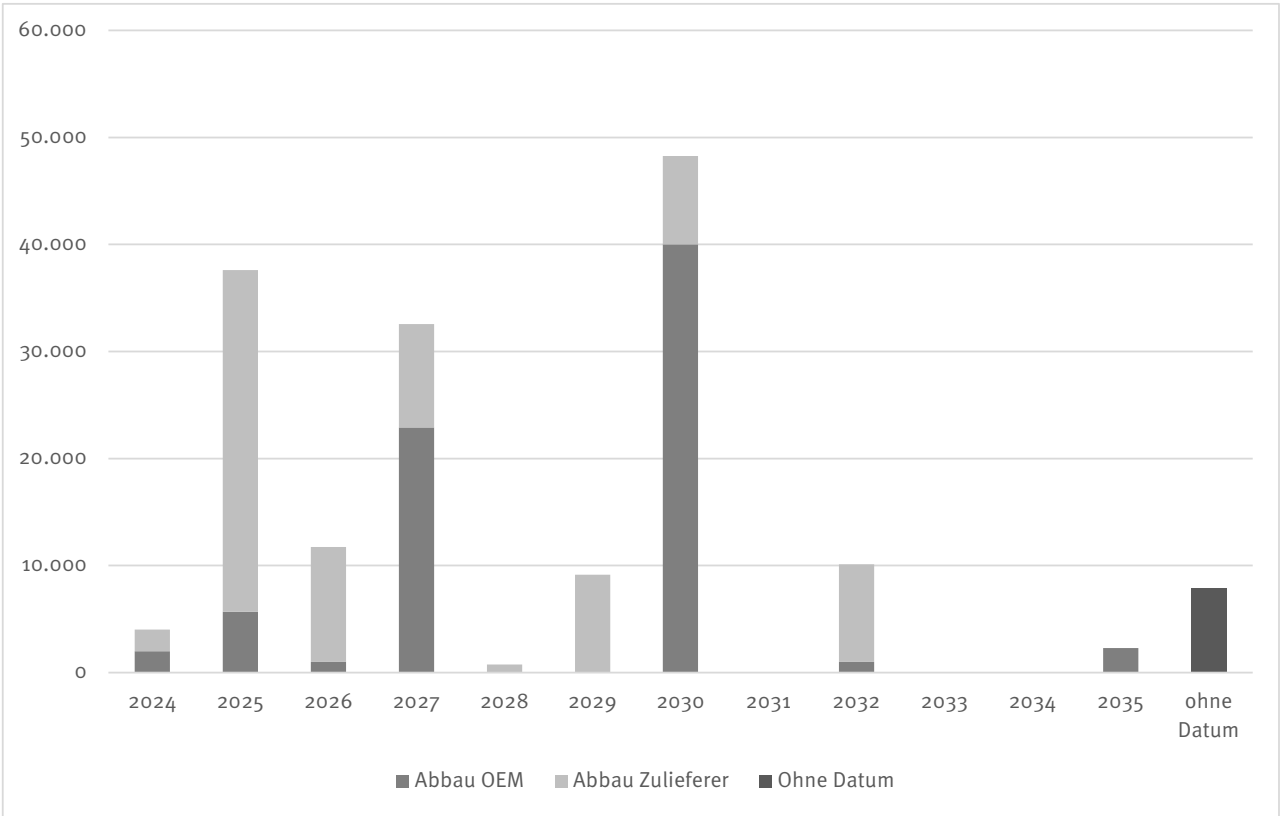
Die Beschäftigungsentwicklung in der deutschen Kraftfahrzeugindustrie seit Ende 2024

| Unternehmen | | | Personalabbau Deutschland | | | Geplante Einsparung & Maßnahmen | | | Veröffent-licht |
|-----------------------|--------------------------|------------|---------------------------|---|---------|--|--|---------|-----------------|
| | | | Anzahl | Details | Datum | EUR | Maßnahme | Datum | |
| ZF Friedrichshafen AG | Arbeitszeitkürzungen | Division E | | Die Arbeitszeitverkürzung für die Division E und Betrieb Z (Verwaltung/R&D in Schweinfurt/Friedrichshafen) wird schrittweise umgesetzt: <ul style="list-style-type: none"> erste Reduktion im September 2025 auf 32,5 Stunden. vollständige Umsetzung bis Ende 2027, | 12.2027 | Teil des Sparpakets von 500 Millionen bis 2027 | Arbeitszeitverkürzung: <ul style="list-style-type: none"> Für MA der Antriebssparte und der in Schweinfurt und Friedrichshafen angestellten MA in den Bereichen Verwaltung und R&D wird die wöchentliche Arbeitszeit bis Ende 2027 um 7% gesenkt. | 12.2027 | 01.10.2025 |
| | ZF Guss-technologie GmbH | | 430 | Nürnberg | 12.2029 | | Investitionen von rund 35 Millionen EUR für eine Modernisierung der Gießerei, aber auch Stellenabbau. | | 22.12.2025 |
| | ZF Active Safety GmbH | | 450 | Koblenz <ul style="list-style-type: none"> 370 R&D 80 Verwaltung. | 2030 | | <ul style="list-style-type: none"> Start Abbau: Mitte 2026. Absehbar Verlagerung R&D nach China und Indien. | 12.2029 | 19.09.2025 |
| | ZF Lifetec GmbH | | 160 | Alfdorf | 2026 | | <ul style="list-style-type: none"> Abbau von 10% der Arbeitsplätze. Mithilfe eines potenziellen Investors oder einem Börseneinstieg soll die Abhängigkeit von der ZF Friedrichshafen AG weiter verringert werden. Konkrete Pläne gibt es aktuell noch nicht. | | 01.12.2025 |
| | Windkraft-Getriebe | | ? | Die Sparte für Windkraftanlagen-Getriebe wird für einen möglichen Verkauf in eine eigene Einheit ausgegliedert. | ? | | | | 28.01.2026 |

Die Beschäftigungsentwicklung in der deutschen Kraftfahrzeugindustrie seit Ende 2024

| Unternehmen | Personalabbau Deutschland | | | Geplante Einsparung & Maßnahmen | | | Veröffent-licht |
|-----------------------|---------------------------|---|---------|---------------------------------|---|-------|-----------------|
| | Anzahl | Details | Datum | EUR | Maßnahme | Datum | |
| Zollern GmbH & Co. KG | 150 | Bereich Feinguss <ul style="list-style-type: none">LaucherthalHerbertingen | 12.2026 | | <ul style="list-style-type: none">Abfindungsan-geboteTransfergesell-schaft | | 06.10.2025 |

Abbildung 1.4.–1: Geplanter Stellenabbau Automobilindustrie in Deutschland 2024–2035



1.5. Werkschließungen

Tabelle 1.5.–1: Werkschließungen

| Unternehmen | | Personal- abbau | Werkschließung | | | | Veröffentlicht |
|-------------------|--|--------------------|---------------------|------|--|-----------|----------------|
| | | Anzahl | Werk | Land | Produkt | Plandatum | |
| Adient Germany | | 100 | Solingen-Mer-scheid | NW | Autositze | 12.2025 | 22.04.2024 |
| AE Group AG | ae group nentershausen GmbH | 549 | Gerstungen | TH | Aluminium-Druckgusskomponenten | 12.2025 | 01.09.2025 |
| | | 134 | Nentershausen | TH | Aluminium-Druckgusskomponenten | 12.2025 | 01.09.2025 |
| | Alu Druckguss Lübeck GmbH | 127 | Lübeck | SH | Aluminium-Druckgusskomponenten | 03.2025 | |
| Aumovio SE | | 200 | Karben | HE | Elektronikfertigung | 12.2024 | |
| | | 930 | Schwalbach | HE | Bremssysteme, Elektronikkomponenten | 12.2025 | 27.03.2024 |
| | | 432 | Wetzlar | HE | Technologien für passive Sicherheits-, Brems-, Fahrwerks-, sowie Bewegungs- und Bewegungskontrollsysteme | 12.2025 | 27.03.2024 |
| | | 900 | Gifhorn | NI | Bremssysteme | 12.2027 | |
| | | 1.650 | Babenhausen | HE | UX/Displaysysteme | 12.2026 | 19.07.2025 |
| Autoliv | | 365 | Elmshorn | SH | Airbags und Sicherheitsgurte | 12.2025 | 08.06.2023 |
| Boryszew | Boryszew Formenbau Deutschland GmbH | 70 | Doberschau | SN | Spritzgieß-, Press- und Extruderformen für die Kunststoffverarbeitung | 12.2024 | 02.08.2024 |
| | Boryszew Oberflächentechnik Deutschland GmbH | 240 | Prenzlau | BB | Galvanisierte Kunststoffteile | 08.2024 | 02.08.2024 |
| Brose | | 200 | Ronsdorf | BY | Schließsysteme | 04.2025 | 03.04.2025 |
| Continental AG | ContiTech | 185 | Bad Blankenburg | TH | Transportgummi, Riemen, Schläuche | 12.2025 | 30.01.2025 |
| | | 27 | Frohburg | SN | Werkzeugbau | 2025 | 30.01.2025 |
| | | 27 | Geithain | SN | Werkzeugbau | 2025 | 30.01.2025 |
| | | 47 | Moers | NW | Spezialgurte | 2025 | 30.01.2025 |
| | | 53 | Hamburg | HH | Original Equipment Solutions. Z.T. Verlagerung nach Hannover-Vahrenwald | 06.2026 | 30.01.2025 |
| | | 110 | Stolzenau | NI | Laderaumabdeckungen | 06.2025 | 30.01.2025 |
| | Continental Engineering Services | 140 | Nürnberg | BY | Ingenieurdienstleistungen | 12.2026 | 18.02.2025 |
| SMIL | Dr. Schneider Kunststofftechnik GmbH | 200 | Judenbach | TH | Teile für Fahrzeuginnenraum | 09.2026 | 14.05.2025 |
| Eberspächer catem | | 160 | Herxheim | RP | Hochvolt-Heizungen für BEV | 07.2025 | 16.12.2024 |
| | | 120 | Hermisdorf | TH | PTC Keramiken | 07.2025 | 17.01.2025 |

Die Beschäftigungsentwicklung in der deutschen Kraftfahrzeugindustrie seit Ende 2024

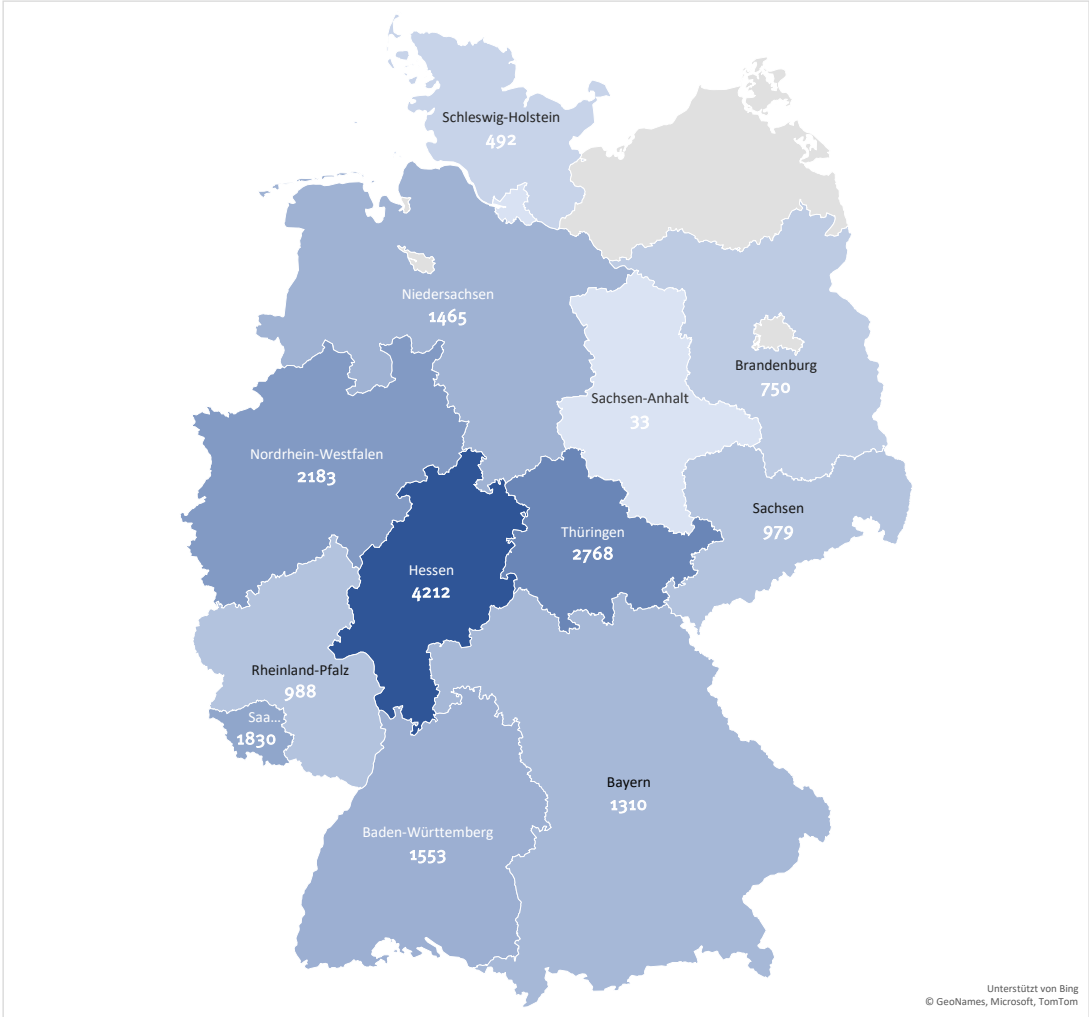
| Unternehmen | | Personal- abbau | Werkschließung | | | | Veröffentlicht |
|--|---|--------------------|---------------------------|------|---|-----------|----------------|
| | | Anzahl | Werk | Land | Produkt | Plandatum | |
| Eichenauer GmbH & Co KG | | 200 | Hatzenbühl | RP | Elektrische Heizelemente | 2026 | 14.11.2026 |
| Eissmann Auto- motive GmbH | | 220 | Gera | SN | Interieurteile | 08.2025 | 31.08.2025 |
| ElringKlinger | | 33 | Thale | ST | Kunststoffkomponenten | 02.2025 | 27.11.2024 |
| FES 360 smart manufacturing | | 80 | St. Georgen | SL | Präzisionserzeugnisse aus Metall und Kunststoff | 10.2025 | 17.07.2025 |
| Forvia SE | Faurecia Emis- sions Control Technologies, Germany GmbH | 23 | Heilbronn | BW | Abgasreinigungsanlagen und Syste- me für Verbrennungsmotoren | 06.2025 | 25.09.2023 |
| | Hella GmbH & Co. KGaA | 25 | Nellingen | BW | Beleuchtungssysteme und Elektronik | 03.2025 | 25.01.2025 |
| Geiger Automotive GmbH | | 210 | Ziemetshausen | BY | Kunststoffkomponenten für Thermo- management | 06.2025 | 20.01.2025 |
| Goodyear | | 1.000 | Fulda | HE | Reifen aller Art | 09.2025 | 17.11.2023 |
| | | 700 | Fürstenwalde | BB | PKW Reifen | 12.2027 | 17.11.2023 |
| IHI Charging Sys- tems International | | 300 | Ichtershausen | TN | Turbocharger | 03.2025 | 19.04.2024 |
| | | 90 | Heidelberg | BW | Aftermarket EMEA | 03.2025 | 19.04.2024 |
| KICO | | 150 | Halver | NW | Verriegelungen und Schließsysteme | 11.2025 | 01.07.2024 |
| Lear Corporation | | 350 | Kronach | BY | Autositze, E-Systeme | 03.2025 | 08.01.2025 |
| | | 100 | Eisenach | TH | Autositze, E-Systeme | 10.2024 | 17.09.2024 |
| LEONI HighTemp Solutions GmbH | | 120 | Halver-Oecking- hausen | NW | Hochtemperaturleitungen | 12.2025 | 05.07.2025 |
| Magna | | 216 | Köln | NW | Powertrain | 06.2024 | 07.02.2024 |
| | | 100 | Neumarkt | BY | Benzin- und Dieseltanks | 12.2026 | 29.10.2024 |
| | | 350 | Rosenberg | BW | Powertrain | 12.2026 | 14.10.2043 |
| | | 250 | Roitzsch | SN | Powertrain | 12.2025 | 18.04.2024 |
| Marelli | | 800 | Brotterode | TH | Fahrzeugaussenbeleuchtung | 03.2024 | 14.06.2023 |
| | | 140 | Köln | NW | E-Motoren | 03.2024 | 23.06.2023 |
| mbw Gruppe | | 65 | Einbeck | NI | Metall-Oberflächenveredlung | 08.2025 | 07.08.2025 |
| | | 20 | Hartha | SN | Metall-Oberflächenveredlung | 10.2025 | 15.08.2025 |
| Michelin Reifen- werke AG & Co. KGaA | | 600 | Karlsruhe | BW | LKW-Reifen | 12.2025 | 07.07.2024 |
| | | 850 | Homburg | SL | LKW Reifen und Halbfabrikate | 12.2025 | 07.07.2024 |
| | | 88 | Trier | RP | Wulstkerne für PKW-Reifen | 12.2024 | 28.11.2023 |
| Musashi Hanno- versch Münden GmbH | | 190 | Hannoversch Münden | NI | Stahl-Komponenten | 03.2027 | 08.12.2025 |
| Neumayer Tekfor | | 380 | Schmölln | TH | Antriebskomponenten | 12.2025 | 25.04.2025 |
| NTN Kugellager- fabrik GmbH | | 120 | Mettmann | NW | Wälzlager | 12.2025 | 18.10.2024 |
| PWK IBEX GmbH | | 115 | Gelenau | SN | Metallbearbeitung | 03.2025 | 10.09.2024 |
| RECARO Automoti- ve GmbH | | 215 | Kirchheim/Teck | BW | Autositze | 12.2024 | 04.10.2024 |

Die Beschäftigungsentwicklung in der deutschen Kraftfahrzeugindustrie seit Ende 2024

| Unternehmen | | | Personal- abbau | Werkschließung | | | | Veröffentlicht |
|--|--------|--------------------|--------------------|----------------|------|---|-----------|----------------|
| | | | Anzahl | Werk | Land | Produkt | Plandatum | |
| Ronal | | | 540 | Landau | RP | Leichtmetallfelgen | 03.2025 | 30.04.2024 |
| Rüster Gruppe | | | 40 | Deggingen | BW | Interieurteile | 05.2025 | 03.04.2025 |
| Schaeffler AG | | | 220 | Homburg | SL | Lineartechnik | 12.2025 | 21.05.2025 |
| | | | 200 | Steinhagen | NW | Gelenklager für unterschiedliche industrielle Anwendungen | 12.2026 | 26.08.2025 |
| Thyssenkrupp Automotive Body Solutions | | | 300 | Hagen | NW | Federn und Stabilisatoren | 12.2027 | 29.04.2025 |
| Valeo GmbH | | | 310 | Bad Neustadt | HE | E-Motoren | 06.2024 | 07.02.2024 |
| Voit Automotive GmbH | | | 680 | St. Ingbert | SL | Komponenten für Antriebs- und Assistenzsysteme aus Aluminiumdruckguss und mittels Umformtechnik | 10.2026 | 29.10.2025 |
| Volkswagen AG | VW | | 320 | Dresden | SN | »Gläserne Manufaktur«, ID.3 Fertigung | 12.2025 | 12.2024 |
| | Traton | MAN Truck & Bus SE | ? | Plauen | SN | Modifikationsarbeiten für Busse und Vans | 12.2030 | 21.09.2025 |
| | | | ? | Wittlich | RP | Service- und Reparaturstützpunkt für Nutzfahrzeuge | 12.2030 | 21.09.2025 |
| Würth Elektronik | | | 300 | Schopfheim | BW | Leiterplatten | 04.2025 | 07.10.2024 |
| Yanfeng Automotive Interiors | | | 230 | Lüneburg | NI | Komponenten für Fahrzeuginnenraum | 12.2026 | 21.01.2026 |
| ZF Friedrichshafen AG | | | 200 | Damme | NI | PKW Spurstangen, Kugelzapfen | 08.2024 | 08.09.2023 |
| | | | 200 | Gelsenkirchen | NW | Lenksysteme und Kabelbäume | 12.2024 | 11.10.2024 |
| | | | 590 | Eitorf | NW | Stoßdämpfer | 12.2027 | 22.09.2022 |

Die Beschäftigungsentwicklung in der deutschen Kraftfahrzeugindustrie seit Ende 2024

Abbildung 1.5.–1: Stellenabbau durch Werkschließungen pro Bundesland



2. Insolvenzen

In der folgenden Tabelle sind keine Personalzahlen enthalten, da die Insolvenzen mehrheitlich zunächst in Eigenverwaltung (§270 InsO) durchgeführt werden und die Auswirkungen auf den Personalbestand meist noch nicht bekannt sind. Gescheiterte Insolvenzverfahren und geschlossene Werke innerhalb von Insolvenzverfahren werden in den Tabellen oben aufgeführt.

»Anhang B« auf Seite 59 führt weitere Details zu diesen Insolvenzen auf.

2.1. Übersicht Insolvenzen

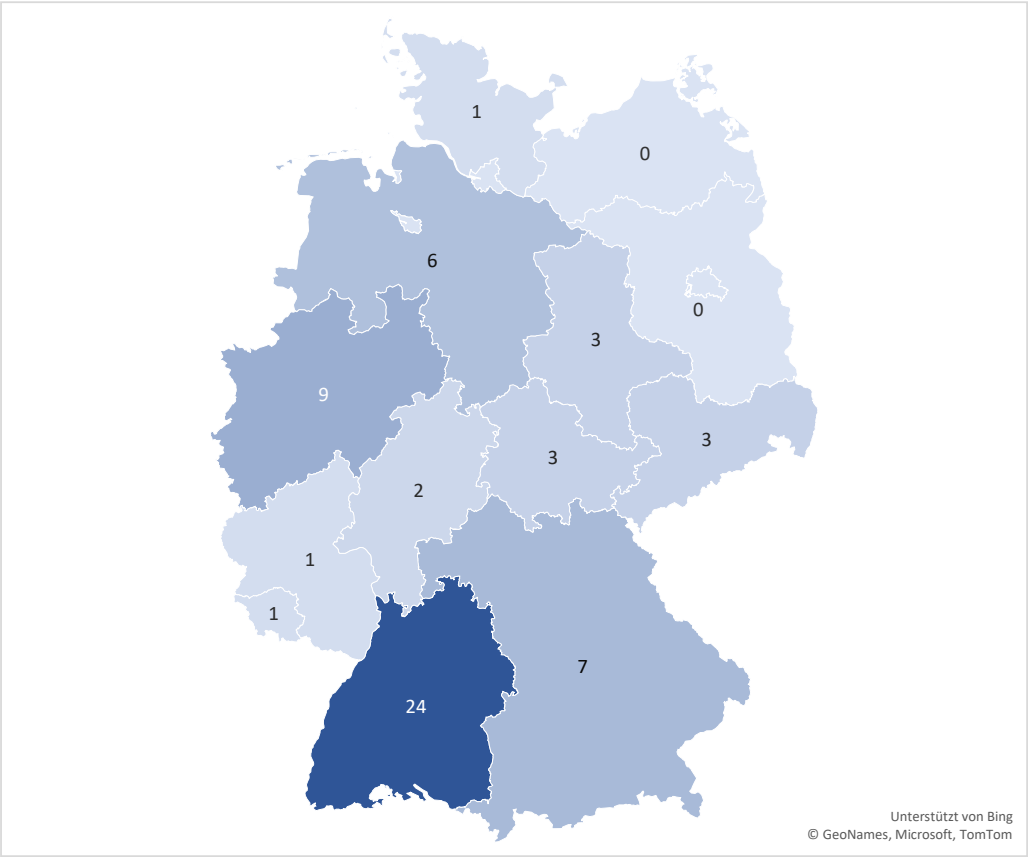
Tabelle 2.1. –1: Übersicht Insolvenzen

| Nr | Unternehmen | Sitz | Bundesland | Veröffentlicht |
|----|--|----------------------|------------|----------------|
| 1 | Allgaier Automotive GmbH | Uhingen | BW | 21.06.2023 |
| 2 | Castwerk Technologies | Frankenberg | BW | 08.03.2024 |
| 3 | BBS Autotechnik GmbH | Schiltach | BW | 26.07.2024 |
| 4 | Flabeg Automotive Germany GmbH | Furth am Wald | BY | 30.07.2024 |
| 5 | AE Group | Gerstungen | TH | 12.08.2024 |
| 6 | RECARO Automotive GmbH | Kirchheim unter Teck | BW | 16.08.2024 |
| 7 | Federnfabrik Erwin Lutz GmbH | Eningen unter Achalm | BW | 09.08.2024 |
| 8 | WKW.group (Walter Klein GmbH & Co. KG) | Wuppertal | NW | 23.09.2024 |
| 9 | Eissmann Automotive Deutschland GmbH | Bad Urach | BW | 23.09.2024 |
| 10 | iwis mechatronics GmbH & Co. KG | Schwaigern | BW | 23.09.2024 |
| 11 | Franken Guss GmbH & Co. KG | Kitzingen | BY | 23.09.2024 |
| 12 | New Albea Kunststofftechnik GmbH | Seelbach | BW | 07.10.2024 |
| 13 | Johann Vitz Federn GmbH & Co. KG | Velbert | NW | 08.11.2024 |
| 14 | Gerhardi Kunststofftechnik GmbH | Lüdenscheid | NW | 26.11.2024 |
| 15 | Bo Parts Solutions GmbH & Co. KG | Nentershausen | TH | 30.11.2024 |
| 16 | WEBO GmbH | Amtzell | BW | 05.12.2024 |
| 17 | Witte Barskamp GmbH & Co. KG | Bleckede | NI | 06.12.2024 |
| 18 | Manz AG | Reutlingen | BW | 27.12.2024 |
| 19 | mbw-Gruppe | Rheinmünster | BW | 10.01.2025 |
| 20 | Voit Automotive GmbH | St. Ingbert | SL | 22.01.2025 |
| 21 | Accuride Wheels Solingen GmbH und Accuride Wheels Ronneburg GmbH | Solingen/Ronneburg | NW | 05.02.2025 |
| 22 | DIHAG Hasenclever GmbH | Battenberg (Eder) | HE | 06.02.2025 |
| 23 | ArtiMinds Robotics GmbH | Karlsruhe | BW | 13.02.2025 |
| 24 | Boryszew Kunststofftechnik GmbH | Gardelegen | ST | 04.03.2025 |
| 25 | Sonnplast Solutions GmbH | Sonneberg | NI | 10.03.2025 |
| 26 | AVICEM Germany GmbH & Co. KG und KOKI TECHNIK Transmission Systems GmbH | Niederwürschnitz | SN | 07.04.2025 |
| 27 | DTS Maschinenbau e.K. | Neunburg | BY | 15.04.2025 |
| 28 | Braunschweiger Kunststofftechnik GmbH | Braunschweig | NI | 16.04.2025 |
| 29 | Bohai Trimet Automotive Holding GmbH und Bohai Automotive International GmbH | Harzgerode | ST | 22.04.2025 |
| 30 | Schlote Holding GmbH | Harsum | NI | 01.05.2025 |

Die Beschäftigungsentwicklung in der deutschen Kraftfahrzeugindustrie seit Ende 2024

| Nr | Unternehmen | Sitz | Bundesland | Veröffentlicht |
|----|---|--------------------|------------|----------------|
| 31 | Kick GmbH | Göppingen | BW | 01.06.2025 |
| 32 | Rotec Präzisionsteile GmbH | Hermaringen | BW | 24.06.2025 |
| 33 | FES 360 smart manufacturing GmbH | St. Georgen | BW | 01.07.2025 |
| 34 | Segula Technologies GmbH | Rüsselsheim | HE | 15.07.2025 |
| 35 | Werkzeugbau Laichingen GmbH | Laichingen | BW | 15.07.2025 |
| 36 | Krämer Automotive Systems GmbH | Reutlingen | BW | 17.08.2025 |
| 37 | Eichenauer GmbH & Co. KG | Hatzenbühl | RP | 18.08.2025 |
| 38 | Huber Automotive AG | Mühlhausen im Tale | BW | 27.08.2025 |
| 39 | MVI Group GmbH | Wolfsburg | NI | 27.08.2025 |
| 40 | NEAPCO Europe GmbH | Düren | NW | 01.09.2025 |
| 41 | DMB Metallverarbeitung GmbH | Grünhain-Beierfeld | SN | 14.09.2025 |
| 42 | Kiekert Holding GmbH und Kiekert AG | Heiligenhaus | NW | 23.09.2025 |
| 43 | CoFo PWK-Presswerk GmbH | Krefeld | NW | 29.09.2025 |
| 44 | Winning BLW GmbH | Remscheid | NW | 07.10.2025 |
| 45 | BMZ Germany GmbH und BMZ Holding GmbH | Karlstein am Main | BY | 24.10.2025 |
| 46 | Diepersdorf Plastic Manufacturing GmbH | Leinburg | BY | 04.11.2025 |
| 47 | Roku Mechanik GmbH | Unterschneidheim | BW | 18.11.2025 |
| 48 | SwaroTex GmbH | Murg | BW | 27.11.2025 |
| 49 | Meteor GmbH | Bockenem | NI | 28.11.2025 |
| 50 | HRZ Reisemobile | Bretzfeld | BW | 10.12.2025 |
| 51 | Teknia Stuttgart GmbH | Mahlstetten | BW | 12.12.2025 |
| 52 | Likum Automotive GmbH | Eitersheim | BY | 16.12.2025 |
| 53 | Salty Blue Campers GmbH | Bargteheide | SH | 17.12.2025 |
| 54 | DOMO Caproleuna GmbH und DOMO Chemicals GmbH | Leuna | ST | 26.12.2025 |
| 55 | EFS Gesellschaft für Hebe- und Handhabungstechnik mbH | Nordheim | BW | 30.12.2025 |
| 56 | SMK Sächsische Metall- und Kunststoffveredelung | Oberlungwitz | SN | 03.01.2026 |
| 57 | High Precision Components Witten GmbH (HPC) | Witten | NW | 14.01.2026 |
| 58 | Riedl Kunststofftechnik und Formenbau GmbH & Co. KG | Erding | BY | 19.01.2026 |
| 59 | RT Lasertechnik GmbH | Rheda-Wiedenbrück | NW | 21.01.2026 |
| 60 | WK Metall GmbH | Neuenbürg | BW | 02.02.2026 |

Abbildung 1.1.–1: Insolvenzen pro Bundesland



3. Analyse

3.1. Was lässt sich aus dieser Übersicht ableiten?

3.1.2. Umfang Stellenabbau

Nach »Tabelle 1.3.–1: Geplanter und durchgeführter Personalabbau bei OEM« und »Tabelle 1.4.–1: Geplanter und durchgeführter Personalabbau bei Zulieferern« wird die deutsche Automobilindustrie zwischen Ende 2024 und Ende 2035 rund 165.000 Arbeitsplätze abbauen. Diese Zahl liegt am unteren Ende, da

- die Einträge für 2024 unvollständig sind.
- Kleinstunternehmen nicht berücksichtigt sind.
- aufgrund der gegenwärtigen Entwicklungen in der Automobilindustrie die Wahrscheinlichkeit für einen weiteren Abbau zwischen 2025 und 2035 höher ist als die Aufhebung der Pläne oder einer Verbesserung der Standortfaktoren in Deutschland und damit einem Stopp der Verlagerungen an günstigere Standorte.

Zum Vergleich:

- Eine VDA-Studie prognostiziert einen potenziellen Stellenabbau von bis zu 190.000 Arbeitsplätzen bis 2035, wovon rund ein Viertel (46.000) bereits entfallen sind.¹¹
- Andere Studien variieren in ihrer Bandbreite zwischen 114.000 und 600.000 Stellenverlusten in der deutschen Automobilindustrie, abhängig von Zeithorizont, Branchenabgrenzungen und anderen Faktoren.
- Nach der Destatis-Pressemitteilung No67 vom 20.11.2025¹² hat die Automobilindustrie 2025 bis Ende Q3 rund 48.700 Beschäftigte verloren. Nach diesem Dokument sind es rund 35.000 für das komplette Jahr 2025. Unterschiede:
 - in diesem Dokument werden die Zahlen zu den einzelnen Plandaten addiert, deswegen erscheint der Abbau in den Jahren 2025, 2027 und 2030 aussergewöhnlich hoch. In der Realität vollzieht sich ein Abbau über eine mehr oder minder kontinuierliche Reduzierung bis zum Plandatum; Destatis dagegen hat wegen der Auskunftspflicht kontinuierlichen Zugang zur Personalentwicklung.
 - Destatis hat Zugang zu weiteren Daten von anderen Unternehmen, die hier nicht berücksichtigt wurden.

3.1.3. Relation

2018 gab es 834.000 direkt Beschäftigte in der deutschen Automobilindustrie. Das war der Höchststand. Schon 2022 waren es deutlich weniger: zwischen 773.000 und 780.000. Wenn von 780.000 bis 2035 ca. 165.000 abgebaut werden, verbleiben 615.000.

Verglichen mit 2018 sind das über 17 Jahre ca. 26% weniger, verglichen mit 2022 über 13 Jahre ca. 21% weniger.

Der in diesem Dokument beschriebene Abbau findet über ein Jahrzehnt statt. Nüchtern betrachtet sind diese 165.000 also nicht besonders viel.

Im Jahresdurchschnitt 2025 waren rund 46,0 Millionen Menschen mit Arbeitsort in Deutschland erwerbstätig¹³. Die direkt Beschäftigten in der Automobilindustrie machen somit weniger als 2% aller Erwerbstätigen aus, 165.000 abgebaute Arbeitsplätze entsprechen 0,35%.

Woher kommt die enorme öffentliche Aufmerksamkeit und die politische Bedeutung dieser Arbeitsplätze?

¹¹ https://www.vda.de/de/presse/Pressemeldungen/2024/241029_Prognos-Studie_zur_Beschaeftigung_in_der_Automobilindustrie. Die VDE Studie <https://www.vde.com/resource/blob/2309820/8bf6142687a7ce4d211ed151cdd41f9a/vde-studie-automobilstandort-2035--2--data.pdf> vermeidet dagegen konkrete Zahlen.

¹² https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2025/11/PD25_No67_42.html

¹³ https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2026/01/PD26_001_13321.html

3.1.4. Die Bedeutung der Automobilindustrie in Deutschland

Ein Abbau von 165.000 Stellen über ein Jahrzehnt entspricht bei 46 Millionen Erwerbstätigen tatsächlich nur einem Bruchteil der Gesamtwirtschaft. Dennoch wird die Automobilindustrie oft als »Schicksalsbranche« Deutschlands bezeichnet.

Die große öffentliche Aufmerksamkeit und die politische Bedeutung erklären sich durch Faktoren, die über die reine Anzahl der Köpfe hinausgehen:

Der Multiplikator-Effekt (Indirekte Beschäftigte) Die im vorigen Abschnitt aufgeführten 780.000 Menschen sind nur die direkt in der Branche Beschäftigten (Hersteller und große Zulieferer). Die Autoindustrie fungiert jedoch als »Anker« für viele andere Sektoren:

- **Zulieferkette:** Von der Stahl- und Chemieindustrie über den Maschinenbau bis hin zur Textilbranche (Sitzbezüge). **Dienstleistungen:** Werkstätten, Autohäuser, Logistikunternehmen und Versicherungen.
Verhältnis: Es wird oft mit einem Faktor von etwa 1:2,5 bis 1:3 gerechnet. Das bedeutet, an einem Arbeitsplatz in der Montage hängen statistisch zwei bis drei weitere Stellen. Damit betrifft die Krise nicht 1,7%, sondern eher 5% bis 7% der gesamten deutschen Belegschaft.

Industrielle Wertschöpfung und Wohlstand Die Autoindustrie ist die umsatzstärkste Branche Deutschlands. Im Jahr 2024 erwirtschaftete sie allein rund 25% des gesamten Industrieumsatzes.

- **Hochlohn-Sektor:** Die Gehälter in der Automobilindustrie liegen deutlich über dem Durchschnitt. Ein Abbau dieser Stellen bedeutet einen überproportionalen Verlust an Kaufkraft und Sozialversicherungsbeiträgen.
- **Forschung & Entwicklung (R&D):** Etwa ein Drittel aller R&D-Investitionen der deutschen Wirtschaft stammt aus dem Automobilsektor. Bricht dieser Motor weg, schwindet die technologische Innovationskraft des gesamten Landes.

Regionale Abhängigkeiten („Klumpenrisiko“) In manchen Regionen ist die Abhängigkeit extrem. Während 0,34 % bundesweit wenig klingen, sieht es lokal anders aus:

- In Städten wie Wolfsburg, Ingolstadt, Stuttgart oder Zwickau hängen teilweise 30% bis 50% der gesamten lokalen Wirtschaftskraft direkt oder indirekt am Auto. Ein massiver Abbau kann hier ganze Stadtgesellschaften und deren Infrastruktur (Kitas, Schwimmbäder, Einzelhandel) gefährden.

Psychologie und Export-Identität »Made in Germany« wird weltweit primär mit dem Automobil identifiziert.

- **Symbolkraft:** Das Auto ist das Herzstück der deutschen Exportwirtschaft (ca. 17% aller Exportgüter). Die Krise wird daher als Symbol für den allgemeinen Abstieg des Standorts Deutschland wahrgenommen (hohe Energiekosten, Bürokratie, verpasste Digitalisierung).
- **Strukturwandel:** Anders als in kleineren Branchen ist dieser Abbau kein normales »Wirtschaftsrauschen«, sondern das Ergebnis eines disruptiven Technologiewechsels (vom Verbrenner zum E-Auto), bei dem Deutschland seine weltweite Dominanz an neue Player (wie Tesla oder BYD) zu verlieren droht.

3.1.5. Zeitraum Stellenabbau

Es fällt auf, dass die Plandaten für den Personalabbau teilweise relativ weit in der Zukunft liegen, vielfach nach 2027, bei MAN Truck & Bus sogar erst 2035.

Natürlich scheiden Mitarbeiter bei einem Personalabbau in toto nicht kurz nach der Ankündigung oder zum Ende des Planungshorizonts aus, sondern wie oben erwähnt über eine mehr oder minder kontinuierliche Reduzierung bis zum Plandatum. So soll VW Mitte 2025 bereits rund 20.000 Freiwillige gefunden haben, die Verträge unterzeichnet haben. Es ist aber offenkundig, dass die Automobilindustrie aufgrund von Beschäftigungsgarantien oder Betriebsvereinbarungen sich in Zeitlupe bewegt—bewegen muss—, und den mühsamen und teuren Weg über Freiwilligkeit mit entsprechenden Abfindungen, Altersteilzeit, oder weniger wirksamen Maßnahmen wie Arbeits-

zeit- und Bonusreduktion gehen muss. Das können sich die deutschen Konsenskultur, die Gewerkschaften, der soziale Ausgleich, oder andere Akteure und Faktoren zugute halten, jedoch ist eine Umsetzungsdauer von mehreren Jahren in einer echten Krise eine Belastung.

Die langen Zeithorizonte bis 2035 bedeuten, dass die Automobilindustrie über ein Jahrzehnt (Abbau und Verlagerung begannen schon vor 2024) mit suboptimalen Kostenstrukturen leben muss. Wie wirkt es sich auf die Wettbewerbsfähigkeit aus, wenn etwa chinesische Konkurrenten deutlich schneller und mit einer völlig anderen Kostenbasis agieren können? Es ist im Grunde erstaunlich, dass diese Zeithorizonte in dieser Länge überhaupt durchgehalten werden können.

Diese Zeithorizonte werden anscheinend öffentlich nicht thematisiert, vielleicht sind auch alle Beteiligten zufrieden mit der Situation. Diese Zufriedenheit könnte sich aus der demografischen Entwicklung in Deutschland ergeben: Ab 2030 werden die geburtenstarken Jahrgänge 1964 und 1965 in Rente gehen. Mit entsprechendem Alter erleichtert das die Entscheidung für einen freiwilligen Abschied—wegen der letzten paar fehlenden Jahre bis zur Regelaltersgrenze wird niemand auf die Straße gehen. Jedenfalls dürfte das Jahr 2030 mit den meisten Beschäftigungs- und Standortgarantien zwischen 2024 und 2032 kein Zufall sein.

Weiterhin fällt auf, dass zwei OEM und drei Zulieferer (Mercedes und VW sowie Aumovio (vormals Continental Automotive), Bosch und ZF) einem jeweils umfangreichen Stellenabbau planen. Diese Zahlen deuten—teilweise abgesehen von ZF—entweder auf enorme Überkapazitäten hin oder auf eine massive Verlagerung an kostengünstigere Standorte:

- Mercedes-Benz: Für irgendeinen Zweck müssen das *Mercedes Benz Research and Development Tech Center* in Peking und das künftige Mercedes-Benz R&D-Zentrum in Kecskemét/Ungarn (mit Hardware- und Softwareentwicklung, Prototypentest und Integration neuer Elektroplattformen) letztlich gebaut worden sein, da der Stellenabbau in Deutschland in allen Bereichen außer der Produktion stattfindet.
- VW hat im November 2025 sein größtes R&D Zentrum außerhalb Deutschlands in Hefei/China eröffnet (»in China for China«). Durch lokale Entwicklungsstrukturen und die frühzeitige Einbindung von Zulieferern in der Konzeptphase neuer Fahrzeuge und Technologien die Kosten für ein neues Modell um bis zu 50 Prozent und die Entwicklungszeit um 30 Prozent reduzieren.
- Aumovio setzt mit der neugewonnenen Eigenständigkeit auf China.

3.1.6. Einsparpotential

Während der Zusammenstellung der Tabellen in diesem Dokument bestand die Hoffnung, jeweils Informationen zum geplanten Einsparvolumen in Euro einbeziehen zu können. Dieses Ziel wurde nur zu einem geringen Teil erreicht, vielleicht wissen die Unternehmen es auch selber nicht, da noch der sozialverträgliche Abbau mit den Gewerkschaften ausgehandelt werden muss.

In erster Näherung sieht es so aus, dass manche AGs transparenter sind oder sein müssen als nicht-börsenfähige Kapitalgesellschaften, oder Familien- und Stiftungsunternehmen. Auch AGs müssen nichts über Pflichtveröffentlichungen hinaus veröffentlichen. Insofern hat niemand ein Recht auf eine detaillierte Darstellung der jeweiligen Geschäftsstrategie, Risiken und Pläne.

3.2. Branchenweite Einflussfaktoren und externe Marktdynamik

Die in Abschnitt »1. Personalabbau bei OEM und Zulieferern« dokumentierten Abbaumaßnahmen zeigen das Ausmaß der aktuellen Beschäftigungskrise in der deutschen Automobilindustrie. Um diese Entwicklung richtig einordnen zu können, bedarf es einer systematischen Analyse sowohl der quantitativen Dimensionen als auch der zugrundeliegenden strukturellen Ursachen. Die folgende Auswertung betrachtet zunächst die Daten aus den erfassten Unternehmensmeldungen, bevor externe Faktoren und Marktentwicklungen in die Betrachtung einbezogen werden.

Dass die Automobilindustrie seit etwa zwei Jahren in einer veritablen Krise steckt, ist mittlerweile allgemein bekannt. Meist werden die Ursachen festgemacht an dem Nachfragerückgang vor allem in China, gekoppelt mit der »China-Speed« der aufstrebenden chinesischen Konkurrenz, der Transformation zum elektrischen Antrieb (verbunden mit der Trägheit der deutschen Marktteilnehmer), sowie den Standortbedingungen in Deutschland (verbunden mit der Tendenz der deutschen Politik, sie weiter zu verschlechtern).

Tabelle 3.2.–1: Faktoren für Krise der deutschen Automobilindustrie seit 2023

| | |
|---------------------------|---|
| Markt | <ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Globale Kräfteverschiebung nach Asien:</i> Seit dem Jahrtausendwechsel hat sich das Epizentrum der globalen Autoindustrie nach Asien verschoben. Praktisch das gesamte Wachstum fand in Asien und insbesondere in China statt. Im Jahr 2023 wurden fast 60% aller Automobile weltweit in Asien gebaut. ▪ <i>Sinkende Nachfrage:</i> Drastische Nachfragerückgänge bei deutschen OEM im Inland als auch international, vor allem auf dem wichtigen Exportmarkt China. Zwischen 2017 und 2024 ist die inländische Produktion von Automobilen von 5,7 Millionen auf 4 Millionen gefallen. Die Exporte von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeugteilen sanken tendenziell schon seit 2017, auch wenn sie nach der Corona-Krise und dem Abflauen der Lieferengpässe zwischenzeitlich deutlich angestiegen sind. Seit der zweiten Jahreshälfte 2023 liessen sie bereits spürbar nach. |
| Markt | <ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Wettbewerbsdruck aus China:</i> China tritt auf dem Weltmarkt (und auf dem Heimatmarkt sowie so) zunehmend als Konkurrent deutscher Unternehmen in Erscheinung. Im Automobilsektor bedeutet dies, dass chinesische Automobilhersteller mit günstigeren Modellen und innovativen Technologien auf den Markt drängen und damit die deutschen Unternehmen unter Druck setzen. Bis 2030 könnten chinesische Automobilmarken rund ein Drittel des Weltmarktes erobern und rund neun Millionen Einheiten außerhalb Chinas verkaufen. |
| Technischer Wandel | <ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Elektrifizierung des Antriebsstrangs:</i> für die Herstellung von Elektro-Fahrzeugen wird eine insgesamt niedrigere Beschäftigung benötigt als in der Vergangenheit. ▪ <i>Veränderte Marktbedingungen:</i> etwa durch den generellen technischen Wandel durch neue Bauteile und dadurch veränderte Kundenpräferenzen. ▪ <i>Steigende Anforderungen:</i> gegebenenfalls sind neue Produktionsprozesse und Technologien erforderlich, die in Niedriglohnländern leichter bzw. günstiger umgesetzt werden können. |
| Standortfaktoren | <ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Der oft bemühte »Kosten- und Margendruck«:</i> Es ist bekannt, dass die Automobilzulieferindustrie generell kein einfaches Metier ist. Gemeint sind in der Regel jedoch für alle Marktteilnehmer ungünstige Standortfaktoren wie hohe Steuern, hohe Arbeitskosten, hohe Energiekosten und Überregulierung. ▪ <i>US-Zölle:</i> Seit August 2025—vielleicht—15%. ▪ <i>Der demografische Wandel:</i> Der mit dem Ausscheiden der »Boomer« wahrscheinlich tatsächlich in den nächsten Jahren eintretende Fachkräftemangel in Berufen, deren Relevanz steigt, das Angebot aber sinkt, kann durch Verlagerung in Regionen mit einem größeren Angebot an Personal gemindert werden. |

Trotz aller negativen Veröffentlichungen, Prognosen und unbestreitbaren Herausforderungen ist es wichtig, sich zu bewusst zu machen, dass die Automobilindustrie nicht in roten Zahlen steckt.

Abhängig vom Veröffentlichungsdatum reduzieren einige Studien die Ursache noch auf »Die Automobilindustrie durchläuft derzeit einen umfassenden Transformationsprozess, der maßgeblich durch die Elektrifizierung der Antriebe vorangetrieben wird« (VDA, Oktober 2024) oder »Deutschlands Automobilindustrie befindet sich in einem tiefgreifenden Wandel. Schlüsselemente sind hierbei die fortschreitende Digitalisierung und der Übergang zur Elektromobilität«¹⁴. Das ist auf technischer Ebene wegen der chinesischen Konkurrenz und des EU Green Deals zwar richtig, berücksichtigt jedoch wirtschaftliche und andere Aspekte nicht.

¹⁴ VDE Studie »Automobilstandort Deutschland 2035« April 2024

Die folgenden Abschnitte betrachten daher neben dem chinesischen Markt auch die deutschen Standortfaktoren sowie einige Faktoren der chinesischen Konkurrenten wie etwa einen geänderten Ansatz im Entwicklungsprozess.

3.2.2. Nachfragerückgang in China

China war in den letzten Jahren überragend wichtig für die deutschen Hersteller, in der Vergangenheit wurde zeitweise markenabhängig mehr als jedes dritte Fahrzeug in China verkauft.

Der Marktanteil ausländischer Automobilhersteller in China sinkt jedoch schon seit einigen Jahren: Von 62% im Jahr 2020 auf 36% im Zeitraum Januar bis September 2024 und 31% im ersten Quartal 2025. Das bedeutet, so richtig schlecht sind die Umsätze für die deutschen Hersteller schon seit dem ersten Halbjahr 2024, für manche Marken sind sie sogar verheerend.

Hauptgründe für diesen Rückgang sind:

- Technologischer Rückstand: Chinesische Hersteller wie BYD, NIO und Xpeng dominieren den Markt mit technologisch überlegenen Fahrzeugen, die mehr Computer auf Rädern als klassische Automobile sind. Deutsche Hersteller dagegen haben die Bedeutung von Software und IT-Features für chinesische Kunden unterschätzt, die einen hohen Stellenwert in der Fahrzeugausstattung einnehmen.
- Die Vielfalt an Modellen ist in China gross, insbesondere Fahrzeuge mit Range Extender (REEV) sind sehr nachgefragt. Deutsche Hersteller haben jedoch keine REEV-Modelle im Angebot¹⁵, was sich erst 2026 ändern wird.
- Fahrzeuge deutscher Hersteller sind vergleichsweise teuer.
- Der allgemeine wirtschaftliche Abschwung in China in den letzten Jahren und die daraus resultierende geringere Kaufkraft.
- Wegen der circa 80–130 lokalen Elektroauto-Marken¹⁶ (2025) in China, die um Marktanteile kämpfen, kommt es zu einem erheblichen Preisdruck¹⁷.
- Im Juli 2025 wurde die Grenze für die 10 prozentige Steuer auf Luxusautos von bisher 1,3 Millionen CNY (derzeit rund 154.000 EUR) herabgesetzt auf 900.000 CNY (rund 107.000 EUR).
- Derzeit gelten ausländische Marken als unpatriotisch.

Da seit dem ersten Halbjahr 2024 die Anzahl verkaufter Fahrzeuge deutlich sinkt, ist es aufgrund der Standortfaktoren nachvollziehbar, dass die deutschen Hersteller und Zulieferer durch Stellenabbau in Deutschland darauf reagieren.

3.2.3. Verlust von Marktanteilen der Zulieferer

Deutsche Autozulieferer haben in den vergangenen zehn Jahren international Marktanteile an die aufstrebende chinesische Konkurrenz verloren. Im Jahr 2024 belief sich der Weltmarktanteil der deutschen Zulieferer nach Berechnungen der Unternehmensberatung Strategy& auf 23 Prozent, drei Prozentpunkte weniger als zehn Jahre zuvor. Chinesische Unternehmen dagegen—die vor 20 Jahren noch gar keine Rolle auf dem Weltmarkt spielten—haben ihren Anteil im gleichen Zeitraum von 5 auf 12 Prozent erhöht.

¹⁵ Gab es mal, schon 2013, etwa von BMW. Deutsche Autohersteller haben Range-Extender-Modelle eingestellt, weil sie als teure und ineffiziente Übergangstechnologie angesehen wurden, die durch die Weiterentwicklung der reinen Elektroautos und Plug-in-Hybride (PHEV) an Bedeutung verliert.

¹⁶ Die meisten davon werden von nur etwa 20 großen Unternehmen kontrolliert.

¹⁷ Etwas eingedämmt durch eine von der chinesischen Regierung veranlasste Selbstregulierung der großen Elektrofahrzeughersteller im Juni 2025, keine »unangemessenen« Rabatte anzubieten.

3.2.4. Deutsche Standortfaktoren

3.2.4.1. Offshoring

Über einen längerfristigen Zeitraum betrachtet, kommt beim Stellenabbau ein wichtiger Faktor hinzu: die Standortbedingungen. Wegen der hohen Kosten in Deutschland ist die Verlagerung von Aktivitäten in »Low-Cost«- oder »Best-Cost«-Länder (u.a. wegen Lohnkosten-Arbitrage) eine gängige Gegenmaßnahme. Damit gemeint sind im Wesentlichen Osteuropa (vor allem Produktion und Software), Indien (vor allem Software, Services), China (ursprünglich Produktion, mittlerweile auch Entwicklung), sowie andere Länder.

Insofern ist die Diskussion über den aktuellen und kommenden Stellenabbau in Deutschland zum Teil blauäugig:

- im IMD World Competitiveness Ranking, das verschiedene Standortfaktoren von 67 Ländern vergleicht, ist Deutschland von Platz 5 (2010) auf Platz 19 (2025) abgerutscht. Diese katastrophale Entwicklung ist reines Selbstverschulden.
- der Prozess der Verlagerung hat bereits eine lange Geschichte: Beispielsweise wurde der erste Continental-Produktionsstandort in Wuhu/China bereits 1995 gegründet, der Continental-Standort Timișoara/Rumänien 1999.
- derzeit verfügt beispielsweise Aumovio über 48 Entwicklungszentren, 56 Produktionsstandorte, über 30.000 Ingenieure, verteilt auf 28 Länder.

Anscheinend haben nur Wenige realisiert, wie lange diese Internationalisierung bereits andauert und wie gross die ausländischen Standorte auch der Zulieferer mittlerweile tatsächlich sind.

Daraus folgt: Viele der in Deutschland wegfallenden Arbeitsplätze verschwinden nicht, sie werden lediglich verlagert. Oder anders: der Standort Deutschland hat schon länger fundamentale Wettbewerbsschwächen und preist sich außerdem aus dem Markt.

Diese verlagerten Arbeitsplätze werden nicht wieder zurückverlagert. Es gibt auch wenig Grund für die Annahme, dass neue Arbeitsplätze für Berufsgruppen, deren Relevanz in den nächsten Jahren steigt (etwa IT und Softwareentwicklung), mehrheitlich in Deutschland geschaffen werden.

3.2.4.2. Investitionen 2025–2029

Laut VDA Anfang November 2025 werden die OEM und Zulieferer der deutschen Automobilindustrie von 2025 bis 2029 weltweit rund 320 Milliarden Euro in Forschung und Entwicklung investieren. Der Fokus der Investitionen liegt auf der Transformation, insbesondere der Elektromobilität inklusive Batterietechnik, autonomes Fahren sowie Digitalisierung. Damit investieren OEM und Zulieferer in diesem Zeitraum rechnerisch jährlich weltweit 64 Milliarden Euro in Forschung und Entwicklung—sie erhöhen ihre R&D-Ausgaben also weiter.

Zu den R&D-Investitionen hinzu kommen von 2025 bis 2029 weitere rund 220 Milliarden Euro Sachinvestitionen, die weltweit von der deutschen Automobilindustrie unter anderem in den Aufbau neuer Fabriken, den Umbau von Werken sowie deren Ausstattung und in andere Investitionsgüter fließen.

Das Problem: ein Großteil dieser Mittel wird nicht in Deutschland investiert. Der Hauptanteil fließt ins Ausland, was VDA-Verbandschefin Müller scharf kritisiert. »Alarmierend«, nennt sie diese Entwicklung, denn »der Standort Deutschland wird leider immer unattraktiver.«

Die Verbandschefin warnt, dass diese Verlagerung Folgen für Wohlstand und Beschäftigung in Deutschland haben werde. Müller fordert daher umfassende politische Reformen. Sie plädiert für weniger Regulierung und Bürokratie, günstigere Energiepreise und ein wettbewerbsfähigeres Steuersystem. »Die Liste der Aufgaben ist lang, jetzt muss die Politik die Ärmel hochkrempeln«, mahnt sie. Nur so könne Deutschland wieder zu einem attraktiven Standort für Investitionen werden.

Angesichts der politischen Bilanz der letzten Jahre in Deutschland braucht es nicht viel Phantasie, um vorherzusagen, dass nichts Substantielles davon in den kommenden Jahren geschehen wird.

4. Transformationsanforderungen der deutschen Automobilindustrie

4.1. Zentrale Herausforderungen

Die deutsche Automobilbranche steht vor vier grundlegenden Herausforderungen:

Tabelle 4.1.–1: Herausforderungen für deutsche Automobilwirtschaft

| | |
|---|---|
| Verlagerung nach Asien | 2023 wurden fast 60% aller Kraftfahrzeuge weltweit in Asien gebaut. Das globale Zentrum der Automobilindustrie hat sich dauerhaft nach Osten verschoben. |
| Verzögerte Umstellung auf technische und wirtschaftliche Trends | Deutsche Unternehmen hinken bei der Elektrifizierung, bei Software-Defined Vehicles (SDV) und bei der Anpassung ihrer Entwicklungsprozesse an die »China Speed« hinterher. |
| Verschärfung des Wettbewerbs | Die große Anzahl chinesischer Anbieter günstiger Elektroautos setzt deutsche Hersteller unter massiven Preisdruck. Chinesische Hersteller errichten zusätzlich Fabriken in Europa (BYD in Ungarn, Chery in Spanien), um Zölle zu umgehen. |
| Hohe Standortkosten in Deutschland | Deutsche Unternehmen tragen strukturell höhere Kosten als ihre internationalen Wettbewerber. Diese Kostenbelastung reduziert die Investitionsbereitschaft gerade dann, wenn massive Investitionen in E-Mobilität erforderlich sind. |

4.2. Unterschiedliche Transformationsgeschwindigkeiten

Deutschland und China agieren derzeit mit grundsätzlich verschiedenen Ansätzen:

Tabelle 4.2.–2: Deutschland vs. China – Unterschiedliche Transformationsgeschwindigkeiten

| | | |
|-------------|-------------------------|---|
| Deutschland | Regulatorische Vorgaben | EU-Vorgaben schaffen verbindliche Elektrifizierungs-Zeitpläne, aber mit längeren Übergangsfristen |
| | Kundenpräferenzen | <ul style="list-style-type: none">▪ Der Verkauf von Elektroautos in Europa entwickelt sich nicht so wie geplant▪ Chinesische Hersteller entwickeln sich zu einer echten Konkurrenz |
| | Premium-Fokus | Deutsche OEMs setzen noch stärker auf höherwertige Komponenten und bewährte Technologien |
| China | Marktdynamik | Volumenmarkt mit extremer Preissensitivität und »China-Speed« |
| | Tech-Integration | Software und Digitalisierung werden als Differenzierungsmerkmal erwartet |
| | Lokale Konkurrenz | Aggressive chinesische Wettbewerber mit anderen Kostenstrukturen |

4.3. Erforderliche Transformationsschwerpunkte

Insgesamt setzt China derzeit die wirtschaftlichen und technischen Trends. Um mit diesem Wandel Schritt zu halten, ist eine Transformation für hiesige OEM und Lieferanten unumgänglich. Für deutsche Unternehmen ergeben sich vier Handlungsfelder:

Tabelle 4.3.–3: Transformationsschwerpunkte

| | |
|------------------|--|
| Software & KI | Die deutschen Hersteller müssen auf dem chinesischen Markt mit ihrem Angebot an Software und IT-Features wieder stärker werden. Dazu können sie sich auch heimische Partner suchen. |
| Elektrifizierung | Unabhängig von aktuellen Marktturbulenzen bleibt die Elektrifizierung aufgrund regulatorischer Zwänge unumgänglich. EU-Flottengrenzwerte verschärfen sich kontinuierlich, Strafzahlungen bei Nichteinhaltung können existenzbedrohend werden. Ein Ausstieg aus der Elektrifizierung würde deutsche Unternehmen in eine globale Nischenstrategie drängen. |

| | |
|-----------------------|--|
| Portfolio-Ausrichtung | Höherwertige Produkte und erweiterte Funktionen, weg von einzelnen Komponenten |
| Standortkosten | Solange Wettbewerbsfähigkeit nicht zur politischen Priorität wird, werden deutsche Unternehmen ihre Aktivitäten weiter in kostengünstigere Standorte verlagern müssen. |

4.4. Unterschiedliche Auswirkungen auf die Zulieferunternehmen

Die Transformation trifft die in Tabelle 1.2.–1 und siehe auch Eintrag zu »Tabelle 1.4.–1: Geplanter und durchgeführter Personalabbau bei Zulieferern« aufgeführten Unternehmen unterschiedlich stark:

Tabelle 4.4.–4: Kategorisierung betroffener Zulieferer

| | |
|---------------------|--|
| Erheblich betroffen | <ul style="list-style-type: none">▪ <i>Antriebsstrang-Spezialisten</i>: Getriebehersteller, Motorkomponenten-Lieferanten▪ <i>Elektronik/Software</i>: Traditionelle ECU-Hersteller müssen gegen Tech-Giganten wie Google und Apple konkurrieren▪ <i>Drive-by-wire, Assistenzsysteme</i>: Hier verschiebt sich die Wertschöpfung zu Software und KI-Algorithmen |
| Moderat betroffen | <ul style="list-style-type: none">▪ <i>Fahrwerk/Bremsen</i>: Elektrofahrzeuge brauchen angepasste, aber weiterhin mechanische Systeme▪ <i>Thermomanagement</i>: Neue Aufgaben durch Batteriekühlung▪ <i>Interieur</i>: Smart Cockpits erfordern neue Kompetenzen |
| Weniger betroffen | <ul style="list-style-type: none">▪ <i>Karosserie-Strukturen</i>: Glasdächer, Sitzrahmen oder Türscharniere bleiben weitgehend unverändert▪ <i>Passiv-Sicherheit</i>: Airbags, Sicherheitsgurte ändern sich technologisch weniger dramatisch▪ <i>Basic-Komponenten</i>: Reifen, Scheiben, einfache Kunststoffteile |

Für stark betroffene Unternehmen liegt die Kernherausforderung in der Verschiebung der Wertschöpfung von Hardware zu Software. Moderat und weniger betroffene Unternehmen müssen primär ihre internen Strukturen optimieren, Handlungsfähigkeit und Geschwindigkeit erhöhen sowie Kosteneinsparungen realisieren.

4.5. Transformationsschwerpunkte im Detail

4.5.5. Elektrifizierung des Antriebsstrangs

Die globale Elektrifizierung verläuft regional stark unterschiedlich. Während einige Märkte verbindliche Ziele gesetzt haben, bleiben andere bei konventionellen Antrieben:

Tabelle 4.5.–1: Derzeitiger Stand regionaler Elektrifizierung

| | | |
|---------------------------------------|---------------------------|--|
| Verpflichtende/geförderte E-Mobilität | EU | Verbot der Zulassung neuer Verbrenner-PKW ab 2035 |
| | China | Massive staatliche Förderung, >30% E-Anteil bereits erreicht |
| | Kalifornien/Teile der USA | Ähnliche Ziele wie EU |
| Geringe/keine Elektrifizierung | Afrika | Keine Ladeinfrastruktur absehbar |
| | Südamerika | Begrenzte Infrastruktur |
| | Teile Asiens | noch sehr verbrenner-fokussiert |
| | Mittlerer Osten | Ölreiche Länder ohne Elektrifizierungsziel |

Trotzdem war es bis Juli/August 2025 eine sichere Annahme, dass die deutschen Premium-OEM (BMW, Mercedes, Porsche, Audi) ihre Produktpalette global elektrifizieren—auch für den Export nach Afrika oder Südamerika verkaufen sie zunehmend E-Modelle oder Hybride. Geplant waren ambitionierte Elektrifizierungsziele:

- BMW: bis 2030 mindestens 50% der weltweiten Verkäufe mit vollelektrischen Fahrzeugen zu erzielen (2024:

17,4% des Gesamtabsatzes).

- Mercedes: bis 2030 eine vollelektrische Produktpalette in Märkten, »in denen die Bedingungen dies zulassen« Hier wird die Relativierung zwar gleich mitgeliefert, aber insgesamt ist das Ziel doch äußerst ambitioniert.
- Porsche: bis 2030 mehr als 80% vollelektrische Sportwagen zu verkaufen.
- Audi: bis 2033 eine rein elektrische Marke zu werden.

Nach den Gewinneinbrüchen im Sommer 2025, die hauptsächlich auf China zurückzuführen waren, überdenken Porsche und Mercedes ihre Strategien. Beide erwägen verstärkte Investitionen in Verbrennungsmotoren, was die ursprünglichen Ziele gefährdet.

Unverändert bleibt China ein Schlüsselmarkt, der bis vor kurzem oft 30–40 % des Umsatzes ausmachte. Die Elektrifizierung muss daher weiter vorangetrieben werden:

- *Marktposition in China:* China bleibt trotz aktueller Rückschläge ein Schlüsselmarkt. Ein Rückzug aus der Elektrifizierung würde weitere Marktanteilsverluste bedeuten.
- *Economies of Scale:* Parallele Produktlinien für Verbrenner und Elektroantrieb sind kostspieliger als eine fokussierte E-Strategie mit globaler Skalierung.
- *Technologische Pfadabhängigkeit:* Ohne heutige Investitionen in E-Antriebe fehlt in zehn Jahren wettbewerbsfähige Technologie—auch für später elektrifizierende Märkte.

4.5.2. »China Speed«, Software-Defined Vehicles und Entwicklungsprozesse

»China-Speed« bezeichnet das extrem schnelle Tempo, mit dem chinesische Automobilhersteller neue Fahrzeuge entwickeln, produzieren und auf den Markt bringen—deutlich schneller als etablierte westliche Hersteller.

Das bedeutet:

1. *Entwicklungszyklen:* Während westliche Hersteller typischerweise 4–6 Jahre für die Entwicklung eines neuen Modells benötigen, schaffen es chinesische Unternehmen oft in 18–24 Monaten. Teilweise werden sogar noch kürzere Zyklen erreicht.
2. *Produktionsgeschwindigkeit:* Neue Fabriken werden in kürzester Zeit errichtet und die Serienproduktion startet deutlich früher als bei etablierten Herstellern
3. *Markteinführung:* Chinesische Hersteller bringen häufiger neue Modelle und Modellvarianten auf den Markt, teilweise mehrere pro Jahr pro Marke.
4. *Technologie-Integration:* Besonders bei Elektrofahrzeugen und digitalen Features werden neue Technologien sehr schnell implementiert und in Serie gebracht.

Diese Geschwindigkeit wird ermöglicht durch flachere Hierarchien, weniger komplexe Abstimmungsprozesse, höhere Risikobereitschaft und oft auch durch staatliche Unterstützung. Gleichzeitig nutzen viele chinesische Hersteller bereits bestehende Plattformen und Zuliefererstrukturen, um Zeit zu sparen.

»China Speed« in der Fahrzeugentwicklung beruht dabei wesentlich auf landesspezifischen Möglichkeiten und einer anderen Arbeitsweise:

1. Viel Personal zu niedrigen Löhnen, lange Arbeitszeiten, umfangreicher Einsatz von digitalen Tools und künstlicher Intelligenz sowie mehr Experimentierfreude.
 1. Chinas Marktführer BYD beschäftigt zu niedrigen Löhnen rund 900.000 MA, fast so viele wie Toyota und Volkswagen zusammen.
 2. Bei vielen chinesischen OEM sind sechs Zwölf-Stunden-Tage pro Woche üblich. BYD stellt auch Firmenwohnungen auf einem Campus am Hauptsitz in Shenzhen für seine MA zur Verfügung, inklusive firmen-

eigener Schulen für ihre Kinder. Das erinnert an Elektronik-Auftragsfertiger in China während der frühen 2000er-Jahre.

2. Schnellere Entwicklungsprozesse im Vergleich zu etablierten Autoherstellern, verkürzte Prüfverfahren, weniger Prototypen und Straßentests, dafür mehr Simulation.
 1. Es werden schneller »ausreichend gute« Fahrzeuge auf den Markt gebracht, mit weit weniger Prototypen und einer Philosophie des schnellen Scheiterns, die an Start-ups im Silicon Valley erinnert
 2. Das Aufkommen von Software Defined Vehicles (SDVs) stellt herkömmliche Validierungs- und Sicherungsverfahren infrage. SDVs bringen schnellere Aktualisierungszyklen und erweiterte Funktionen mit sich. Das führt zu einer Zunahme an Testfällen, die innerhalb kürzerer Zeiträume ausgeführt werden müssen. Viele Tests können parallel in Simulatoren laufen, während die etablierten Automobilhersteller mehr physische Erprobungen sequenziell auf der Straße durchlaufen. Abhängig vom OEM werden dabei oft selbst kleine Anpassungen der Software wie Änderungen an physischen Bauteilen behandelt.
3. Kontinuierliche Weiterentwicklung der Software nach Markteinführung, häufig Upgrades auf der Grundlage von Kundenfeedback.

Inwieweit die Qualitätskontrolle oder die Nachhaltigkeit bei diesem forcierten Vorgehen auf der Strecke bleiben, ist offen. Ob die kontinuierliche Weiterentwicklung der Software nach der Markteinführung technisch und ökonomisch auf Dauer tatsächlich realisierbar ist, ist ebenfalls unklar. Bei geflopten Modellen beispielsweise, die nach einem Jahr wieder vom Markt genommen werden, ist es vielleicht doch etwas optimistisch, mit Updates für die nächsten 10 Jahre zu rechnen, selbst mit einem vollständig implementierten SDV.

Zudem wird die Software für ein SDV umfangreicher und komplexer sein als die heutige Fahrzeugsoftware. Wann die entsprechenden Software-Komponenten, Werkzeuge und Prozesse bereitstehen und von den etablierten Herstellern und Zulieferern routinemäßig eingesetzt werden können, ist noch nicht klar. Mitte 2025 gibt es zwar mehrere strategische Software-Partnerschaften, deren Ziel eine Kostenreduzierung und Geschwindigkeits-erhöhung ist¹⁸. Wann daraus etwas Greifbares entstehen wird, ist derzeit nicht absehbar.

Nicht alle Elemente der chinesischen Arbeitsweise werden sich auf Dauer bewähren oder können in Europa und anderswo übernommen werden. Ein 6 × 12 Arbeitszeitmodell beispielsweise dürfte auf Widerstand stoßen. Dennoch ermöglicht eine lokale Präsenz im jetzt größten Automarkt der Welt ein direktes Verständnis für sich schnell ändernde Kundenbedürfnisse und regulatorische Entwicklungen. Das gilt auch für Prinzipien der Effizienz, Agilität und kundenzentrischen Entwicklung.

Andere Elemente, wie etwa verkürzten Prüfverfahren oder ein verringerter Qualitätsanspruch, liessen sich sehr wohl übernehmen, so dass die deutschen Hersteller neue Fahrzeuge deutlich schneller entwickeln, produzieren und auf den Markt bringen könnten. Offen ist, inwieweit deutsche Hersteller sich darauf einlassen.

4.5.2.1. Beispiel: Volkswagen Group China ID. UNYX 07

Am 28. Januar 2026 lieferte die Volkswagen Group China ihre China Electronic Architecture (CEA) termingerecht aus und rollte das erste darauf basierende Serienfahrzeug vom Band: den ID. UNYX 07. Der VW ID. UNYX 07 ist eine ab 2025/2026 in China produzierte, vollelektrische Limousine der gehobenen Mittelklasse, die speziell für den chinesischen Markt entwickelt wurde.

CEA ist eine von Grund auf neu entwickelte SDV-Architektur mit:

- Zonaler E/E
- Hochleistungsfähiger zentraler Rechenleistung
- Vollständiger Fahrzeug-OTA

¹⁸ Zum Beispiel: https://www.vda.de/en/press/press-releases/2025/250624_PM_Automotive_industry_signs_Memorandum_of_Understanding

Die Beschäftigungsentwicklung in der deutschen Kraftfahrzeugindustrie seit Ende 2024

- Skalierbarkeit über alle Antriebsstränge hinweg (EV, Hybrid, ICE)

Nach Konzernangaben hat Volkswagen die CEA in 18 Monaten von der Konzeptphase bis zur Serienreife entwickelt. Erreicht wurde das durch:

- Verlagerung der Entscheidungsgewalt auf die lokale Ebene
- Einbindung von Zulieferern bereits in der Konzeptphase
- Gemeinsame Entwicklung von Software und Hardware statt Übergaben
- Neugestaltung von Arbeitsabläufen statt zusätzlicher Besprechungen

Die neue Architektur soll deutliche Zeit- und Kostenvorteile in der Fahrzeugentwicklung ermöglichen:

- Bis zu 30% kürzere Entwicklungszyklen
- Bis zu 50% niedrigere Entwicklungskosten in ausgewählten Programmen

Die CEA wurde entwickelt von:

- Volkswagen Group China Technology Company (VCTC) in Hefei/China
- CARIAD China
- XPENG

Das ist zweifellos eine beeindruckende Leistung. Interessant wäre, wie die »in 18 Monaten« tatsächlich gezählt werden, also ab wann die Uhr tickt. Etwa: Haben die Zulieferer vor ihrer Nominierung mit der Entwicklung begonnen? Wie hoch ist der Re-use- oder Off-the-shelf-Anteil? Wie hoch war der Umsetzungsgrad wirklich, d.h. das Delta zwischen »spezifiziert« und »gut genug«?

Zudem sieht das Erfolgsrezept für die 18 Monate von der Konzeptphase bis zur Serienreife nach einer übertragbaren Prozessoptimierung aus. In den vergangenen Jahren stand es VW Deutschland jederzeit frei, Zulieferer in der Konzeptphase einzubinden und die Arbeitsabläufe zu ändern, um Entwicklungszyklen und -kosten zu senken. Die Frage ist: Warum konnte VW Deutschland nicht ohne China auf solche Ideen kommen und umsetzen?

4.6. Strategie Regionaler Differenzierung

Die unterschiedlichen Marktgeschwindigkeiten und Kundenanforderungen erfordern eine Abkehr von globalen Einheitsstrategien. Stattdessen entwickelt sich ein Modell regionaler Spezialisierung:

Tabelle 4.6.–1: Management unterschiedlicher regionaler Ziele

| | | |
|---|----------------------|--|
| Portfolio-Seg- mentierung nach Regionen | »Two-Speed-Strategy« | Deutschland/Europa |
| | | <ul style="list-style-type: none">▪ Qualitätsfokus▪ Regulatorische Compliance▪ Premium-Positioning |
| | | China |
| | | <ul style="list-style-type: none">▪ Aggressive Digitalisierung▪ Kostenfokussierte Lösungen▪ Schnelle Markteinführung |
| | | USA |
| | | <ul style="list-style-type: none">▪ Hybridansatz je nach Marktsegment |

| | | |
|--------------------------------|---|---|
| Organisatorische Strukturen | Regionale Autonomie mit globaler Koordination | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Separate Profit&Loss-Verantwortung für das China-Geschäft ▪ Lokale Entwicklungsteams mit direkter Entscheidungsbefugnis ▪ Globale Plattformen für Skaleneffekte, aber regionale Anpassung <p>Letztlich bedeutet das: Abkopplung und Verlagerung wesentlicher konzerninterner Aktivitäten und Funktionen nach China. Jeder deutsche Hersteller muss sich quasi in China ein zweites Mal erfinden, will er dauerhaft erfolgreich bleiben. Das kostet Arbeitsplätze in Deutschland.</p> |
| | Talent-Management | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Seit 2024 sinkt die Zahl der Beschäftigten bei den OEM und in der deutschen Zuliefererindustrie signifikant. Es muss daher zu einem systematischen Personalabbau bei gleichzeitigem Kompetenzwandel kommen ▪ Aufbau digitaler Kompetenzen in beiden Märkten ▪ <i>Cross-Training</i> zwischen den Regionen |
| Technologie-Roadmaps | Parallele Entwicklungspfade | <ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>China-first</i> für Software-intensive Lösungen (schnelle Marktvalidierung) ▪ <i>Germany-first</i> für sicherheitskritische Systeme (ausführliche Validierung) ▪ Gemeinsame Plattformen wo möglich, separate wo nötig |
| Finanzierung und Investitionen | Risiko-Diversifizierung | <ul style="list-style-type: none"> ▪ China-Investitionen für Wachstum und Marktlernen ▪ Deutschland-Investitionen für Technologie-Leadership und IP-Entwicklung ▪ Joint Ventures in China für Risikominimierung <p>Autozulieferer kooperieren verstärkt mit Technologieunternehmen und bilden internationale Partnerschaften. So können sie neue Softwarelösungen, Fahrzeugplattformen und innovative Komponenten entwickeln. Der Schlüssel liegt darin, regionale Besonderheiten zu akzeptieren statt eine »One-Size-Fits-All«-Strategie zu verfolgen, dabei aber Synergien zu heben wo sinnvoll.</p> |

4.6.2. Strategie-Elemente

Aus dem vorigen Abschnitt lassen sich folgende Punkte einer Strategie für die nächsten Jahre ableiten:

Tabelle 4.6.–3: Strategieelemente für die nächsten Jahre

| | | |
|-------------------------|---|---|
| Portfolio-Umbau | Verbrenner | Ausstieg aus Verbrenner-Komponenten: Getriebe, Motorteile, Abgasanlagen werden eingestellt |
| | Alternative Antriebe (Elektromobilität) | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Massive Investitionen in E-Antrieb: Batteriesysteme, Leistungselektronik, E-Motoren ▪ Aufbau neuer Kompetenzen: Thermomanagement für Batterien, Hochvolt-System |
| Software Transformation | Strategien der Zulieferer | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Massives Software-Hiring: Tausende Entwickler werden rekrutiert ▪ Partnerschaften mit Tech-Unternehmen: Joint Ventures für KI und Algorithmen ▪ Eigenentwicklung von System-Lösungen und Plattformen: Von Hardware- zu Software-Unternehmen |

| | | |
|--|---------------------------------------|--|
| Neue Geschäftsmodelle | Von Produktverkauf zu Services | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Software-as-a-Service: Kontinuierliche Updates und Features ▪ Daten-Monetarisierung: Fahrzeugdaten als neue Erlösquelle ▪ Lifecycle-Management: Komplette Systembetreuung statt Einzelkomponenten |
| Diversifikation | Erweiterung des Geschäfts | Z.B. Einstieg in die derzeit boomende Rüstungsindustrie oder Robotik. |
| Geografische Neuausrichtung | Strategische Verlagerungen | <p>Aumovio, Bosch, ZF und andere könnten einen stillen Exodus aus Deutschland planen. Damit würde der Nimbus »German Engineering« entfallen, im Zweifel ist aber auch eine Zukunft ohne vorstellbar.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Weitere Produktionsverlagerung nach Asien: Näher zu wachsenden Märkten und niedrigeren Kosten ▪ R&D-Zentren in den bekannten Software-Hubs: Silicon Valley, Indien, zur Gestaltung von Digitalkompetenz ▪ Deutschland als Premium-Standort: Fokus auf Hochwerttechnologie und Systemintegration |
| Organisatorische Neuaufstellung | Strukturelle Veränderungen | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Spin-offs: Trennung von Altgeschäft und Zukunftstechnologien ▪ Akquisitionen: Zukauf von Software- und Tech-Unternehmen ▪ Kulturwandel: Von Maschinenbau- zu Tech-Mentalität |
| Finanzierungsstrategien | Kapital für die Transformation | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkauf von Assets: Finanzierung der Neuausrichtung durch Verkauf alter Geschäftsbereiche ▪ Partnerschaften: Risikostreuung durch Joint Ventures ▪ Staatliche Förderung: Nutzung von EU- und Bundesförderung für E-Mobilität |

Zwei Drittel der deutschen Zulieferer rechnen mit einer Marktberreinigung. Wer die Transformation nicht schafft, verschwindet vom Markt. Die Gewinner werden Software-Unternehmen mit Automotive-Kompetenz sein, nicht umgekehrt.

5. Transformation am Beispiel Aumovio SE

Auf Seite 43 wurde bereits erwähnt, dass kein Unternehmen seine Pläne veröffentlichen muss. Es gibt eine positive Ausnahme: Aumovio hat im Rahmen der Abspaltung von Continental auf der Automotive Masterminds 2025 in Berlin¹⁹ Einblicke in die neue Strategie des Unternehmens gewährt.

Da die chinesischen Automobilhersteller mit ihren günstigeren Modellen, innovativen Technologien und Execution mit »China Speed« derzeit das Mass der Dinge sind, hat sich Aumovio entschlossen, sich neben einer Unternehmenstransformation vermehrt auf den chinesischen Markt zu konzentrieren.

Die Orientierung am chinesischen Vorgehen ist angesichts der aktuellen Marktlage tatsächlich eine brauchbare Option für OEM oder Tier-1-Lieferanten—idealerweise durch ein direktes Engagement vor Ort: If you can't beat them, join them.

Dazu müssen sich deutsche Unternehmen völlig neu ausrichten, um direkt mit aufstrebenden chinesischen Zulieferern oder Fahrzeugherstellern mit Zulieferaktivitäten konkurrieren zu können.

5.1. Neue Geschäftsstrategie und Marktausrichtung

Angesichts der Zeitenwende in der Automobilindustrie—getrieben durch Elektromobilität, Digitalisierung und den Markteintritt chinesischer Konkurrenten—hat sich Aumovio zu einen grundlegenden kulturellen und struktu-

¹⁹ Eine branchenrelevante Management-Veranstaltung für die Automobilbranche am 5. und 6. Mai, die sich auf Themen wie Software-Defined-Vehicles, Cloud-native Entwicklung, E-Fuels und die EV-Infrastruktur konzentrierte.

rellen Wandel entschlossen.

Das bisherige Modell mit etablierten Prozessen, stabilen Hierarchien und Ingenieurskultur war auf Zuverlässigkeit, Präzision und langfristige Planung ausgelegt. Dieses System erweist sich jedoch für die aktuellen Marktanforderungen als ungeeignet. Aumovio will sich zudem nicht länger darauf beschränken, nur Komponenten zu liefern.

Das neue Geschäftsmodell sieht vor, als Anbieter integrierter Systemlösungen, Softwareplattformen und skalierbarer Services zu agieren. Der traditionelle Tier-1-Zulieferer soll zu einem agilen, softwaregetriebenen Systempartner transformiert werden.

Da chinesische Unternehmen derzeit als Innovationstreiber gelten, fokussiert sich Aumovio verstärkt auf den chinesischen Markt, um »keine entscheidenden Entwicklungen zu verpassen«. Die Frage ist, was genau das bedeutet: Continental Automotive ist schon seit 1995 in China vertreten und hat dort mittlerweile rund 10.000 Mitarbeiter. Außerdem arbeiten alle deutschen Zulieferer ohnehin immer häufiger für chinesische OEM, schon weil sie schneller wachsen als ihre deutschen oder andere Mitbewerber. Dennoch wurden seit 2020 wohl mehrere chinesische Entwicklungen übersehen. Oder es wurden keine Konsequenzen daraus gezogen.

Im Zentrum der Transformation stehen die kritischen Dimensionen Geschwindigkeit sowie Software, IT und Digitalisierung. Im Grunde ist das neue Modell nicht so ganz neu, Continental Automotive hat an mehreren Stellen Vorarbeit geleistet. Daher kann Aumovio hinsichtlich des Ziels »Systemlösungen« für vernetzte Fahrzeuge, automatisiertes Fahren und Fahrerassistenzsysteme auf existierende Technologiepartnerschaften aufbauen, zum Beispiel:

1. Continental/Aumovio begann 2021 damit, Kooperationen mit verschiedenen Chip-Herstellern aufzubauen. Ziel ist es, die Entwicklung von Technologien für das automatisierte und vernetzte Fahren voranzutreiben. Im Juni 2025 wurde die Einheit *Advanced Electronics & Semiconductor Solutions* (AESS) gegründet.
2. Mit Horizon Robotics²⁰ wurde 2021 das JV *Horizon Continental Technology* (HCT) gegründet, das sich auf integrierte Hard- und Softwarelösungen für Fahrerassistenzsysteme und automatisiertes Fahren konzentriert.

Auf der Automotive Masterminds 2025 in Berlin wurde die Strategie hinter diesem Wandel von Aumovio vorgestellt: *Lead, Transform, Deliver*. Das bedeutet: in Zukunftstechnologien führend sein, die eigene Organisation grundlegend transformieren und das Versprochene messbar einlösen.

Ob diese Strategie tatsächlich erfolgreich oder überhaupt umsetzbar ist, bleibt abzuwarten. Immerhin ist es ein kreativerer Ansatz als eine Kostensenkungsmaßnahme nach der anderen.

5.1.4. Umsetzung

Wie genau die Umsetzung der neuen Strategie geplant ist, wurde auf der Automotive Masterminds 2025 nicht weiter ausgeführt. Zwar soll alles »agiler« werden—aber was bedeutet das genau? *Lead, Transform, Deliver* bewegt sich auf einer höheren Abstraktionsebene als konkrete Aussagen wie »der Entwicklungszyklus für unsere Systeme wird halbiert« oder »die Systemlösung x ist bereits entwickelt und muss nur noch kundenspezifisch angepasst werden«. Es lässt sich jedoch festhalten, dass *Transform* völlig neue Entwicklungs- und Entscheidungsprozesse erfordert.

Die Hoffnung scheint zu sein: Als agiler Technologieführer, der mit den neuesten Innovationen aus China vertraut ist, kann Aumovio OEM-Anforderungen quasi *en passant* erfüllen. Doch selbst wenn das technisch funktionieren sollte: Was geschieht, wenn beispielsweise chinesische Konkurrenten dies noch agiler umsetzen—mit off-the-shelf Chips, und vielleicht mit doppelt so großem Projektteam, aber zu halben Kosten? Wo liegt dann der Mehrwert von Aumovio?

Außerdem:

²⁰ Horizon Robotics ist ein chinesisches Technologieunternehmen, das sich auf die Entwicklung von KI-Chips für intelligente Fahrzeuge und Fahrerassistenzsysteme (ADAS) spezialisiert hat.

- Dauer: Für die Transformation zu *Lead, Transform, Deliver* wird Aumovio insgesamt Jahre benötigen.
- »Follower«-Strategie statt echter Führung: Die Fokussierung auf den chinesischen Markt um »keine entscheidenden Entwicklungen zu verpassen« klingt nach einer reaktiven Haltung. Aumovio will in China lernen, was chinesische Konkurrenten entwickeln, anstatt selbst Innovationen zu setzen. Es ist zwar offen, was genau »in Zukunftstechnologien führend« bedeuten soll, aber ohne den Ehrgeiz eigener Innovationen wird das Unternehmen so zum Technologie-Follower.
- Langfristige Überflüssigkeit: Chinesische OEM entwickeln zunehmend eigene Zulieferer-Netzwerke (vertikale Integration). Aumovio riskiert, nur als Technologie-Brücke zu dienen, bis chinesische Unternehmen die Kompetenz selbst aufgebaut haben.

Bei Teilen der Aumovio-Ideen gibt es bereits Konkurrenz:

- Die Idee für eigene Chips hatten auch andere:
 1. Mercedes: Anfang 2025 wurden die bisherigen Anstrengungen eigener Chip-Entwicklung komplett in das Spin-off *Athos Silicon* ausgegliedert. Der Anwendungsbereich ist autonomes Fahren nach Level 3 und 4, und die Prozessoren sollen auch an Zulieferer verkauft werden. Continental AESS ist damit kein Alleinstellungsmerkmal mehr.
 2. BMW: Zusammen mit Qualcomm wurde die Snapdragon Ride Platform für ADAS entwickelt.
- Die Idee der Konzentration auf China hatte auch ZF, aus den gleichen Gründen wie Aumovio:
 1. ZF (nach dem Verlauf der ADAS-Sparte Ende 2025 wohl Harman) und das chinesische Technologieunternehmen Horizon Robotics werden gemeinsam ein fortgeschrittenes Fahrerassistenzsystem (ADAS) nach Level 3 in Serie fertigen. Erstkunde wird 2026 ein chinesischer Automobilhersteller.
 2. »China ist eine Innovationsschmiede für die globale Automobilindustrie und gleichzeitig der wichtigste Automobilmarkt für ZF«, so Christian Brenneke, Elektronikchef bei ZF. »Die enge Zusammenarbeit mit Horizon Robotics und chinesischen Fahrzeugherstellern ermöglicht es uns, Markttrends genauer zu erfassen und weltweit führende Technologien mit lokalen Anwendungsszenarien zu integrieren«.
 3. Ziel ist ein »industrielles Ökosystem in China« mit entsprechendem Ausbau des Umsatzes. Horizon Robotics verschafft sich damit zudem direkten Zugang zum Fahrwerkswissen von ZF. »Diese Zusammenarbeit kann nicht nur die nächste Generation des intelligenten Fahrens beschleunigen, sondern auch die Einführung intelligenter Fahrfunktionen in einer größeren Bandbreite von Fahrzeugen und Märkten fördern«. so Yu Kai, Gründer und CEO von Horizon Robotics. Da die Fahrerassistenzsysteme und zentralen Bordcomputer nicht mehr zum absoluten ZF-Kerngeschäft zählen, könnte der mögliche weitere Weg vorgezeichnet sein.

Die Risiken der Aumovio Transformationsstrategie sind zum Teil natürlich allgemeine Risiken, wie sie jede Strategie birgt. Es ist anzunehmen, dass sich jemand aus der C-Suite damit beschäftigt. Positiv ist jedenfalls, dass Aumovio die Zeichen der Zeit erkannt hat und sich (zu)traut, im hyperkompetitiven China zu konkurrieren.

Anhang A

Tabelle A–1: Details zu Insolvenzen

| Nr | Unternehmen | | | | | |
|----|--|---|----------------|---|-------------------------|------------|
| 1 | Allgaier Automotive GmbH | | | | | |
| | Sitz | Uhingen | Veröffentlicht | 21.06.2023 | Insolvenzverfahren Ende | 03.03.2025 |
| | Status | Gescheitert | Wegen | Rückzug eines potenziellen Investors. | | |
| | Details | <ul style="list-style-type: none">Einstellung des Betriebs Ende 12.2025. Abwicklung des Unternehmens.Verkauf der Allgaier Process Technologie GmbH Ende 2023 an die Mülheimer Siebtechnik GmbHAllgaier wurde 2022 von der chinesische Westron Group gekauft. | | | | |
| 2 | Castwerk Technologies | | | | | |
| | Sitz | Frankenberg | Veröffentlicht | 08.03.2024 | Insolvenzverfahren Ende | 13.08.2024 |
| | Status | Gescheitert | Wegen | Keinen Investor gefunden. | | |
| | Details | Trotz eines Umsatzes von 23 Millionen Euro im Jahr 2023 gab es keine wirtschaftliche Perspektive für eine Fortführung des Unternehmens. Alle Mitarbeiter wurden entlassen. | | | | |
| 3 | BBS Autotechnik GmbH | | | | | |
| | Sitz | Schiltach | Veröffentlicht | 27.07.2024 | Insolvenzverfahren Ende | 27.03.2025 |
| | Status | Beendet | Wegen | Übernahme aller Vermögenswerte durch KW Automotive GmbH. | | |
| | Details | Fünfte Insolvenz nach 2007, 2010, 2020 und 2023. Wiederaufnahme der Produktion März 2025. Das zeigt einen bemerkenswerten Glauben an die Marke. | | | | |
| 4 | Flabeg Automotive Germany GmbH | | | | | |
| | Sitz | Furth am Wald | Veröffentlicht | 30.07.2024 | Insolvenzverfahren Ende | 04.03.2025 |
| | Status | Gescheitert | Wegen | Rückzug eines potenziellen Investors. | | |
| | Details | <ul style="list-style-type: none">Ein neues Produkt hat im März 2025 einen Sicherheitstest nicht bestanden. Ohne den Umsatz aus dem Auftrag war ein wirtschaftlicher Betrieb nicht mehr möglich.Operativer Betrieb Ende 05.2025 eingestellt.08.08.2025 Versteigerung der Maschinen und Anlagen. | | | | |
| 5 | AE Group | | | | | |
| | Sitz | Gerstungen | Veröffentlicht | 12.08.2024 | Insolvenzverfahren Ende | 01.09.2025 |
| | Status | Gescheitert | Wegen | Regelinsolvenzverfahren seit 31.07.2025 ohne belastbares Angebot. | | |
| | Details | Standorte werden zum Ende 2025 geschlossen | | | | |
| 6 | RECARO Automotive GmbH | | | | | |
| | Sitz | Kirchheim unter Teck | Veröffentlicht | 16.08.2024 | Insolvenzverfahren Ende | 05.12.2024 |
| | Status | Beendet | Wegen | Übernahme durch die italienische Proma Group. | | |
| | Details | Die Produktion wurde in die Region Turin verlagert, Aufnahme der Produktion Januar 2025. | | | | |
| 7 | Federnfabrik Erwin Lutz GmbH | | | | | |
| | Sitz | Eningen unter Achalm | Veröffentlicht | 09.08.2024 | Insolvenzverfahren Ende | |
| | Status | Laufend | Wegen | n/a | | |
| | Details | <ul style="list-style-type: none">27.09.2024 Bereits vor dem Antrag auf die Eröffnung eines Insolvenzverfahrens wurde ein Stilllegungsbeschluss für die Fabrik getroffen. Alle 20 Mitarbeiter haben ihre Kündigungen erhalten. Der Betrieb wird im Rahmen des Insolvenzantragsverfahrens derzeit fortgeführt.Die Vermutung liegt nahe, dass die Federnfabrik in Eningen durch das Insolvenzverfahren entweder komplett abgewickelt oder aber vollständig neu gestartet werden soll. | | | | |
| 8 | WKW.group (Walter Klein GmbH & Co. KG) | | | | | |
| | Sitz | Wuppertal | Veröffentlicht | 23.09.2024 | Insolvenzverfahren Ende | |
| | Status | Laufend | Wegen | n/a | | |
| | Details | <ul style="list-style-type: none">Im Laufe des Jahres 2024 (vor der Insolvenz) schien ein US-amerikanischer Investor als Eigentümer gefunden, der jedoch kurzfristig absprang.Kurze Zeit nach dem Insolvenzantrag der Walter Klein GmbH & Co. KG in Wuppertal sowie die WKW Aktiengesellschaft in Velbert stellten weitere Gesellschaften Insolvenzantrag:<ul style="list-style-type: none">Erbslöh Aluminium GmbHVelbert und Hemer (Niederlassung)WKW Engineering GmbH, Wuppertal | | | | |

Die Beschäftigungsentwicklung in der deutschen Kraftfahrzeugindustrie seit Ende 2024

| Nr | Unternehmen | | | | | |
|----|--------------------------------------|---|----------------|--|-------------------------|------------|
| 8 | | <ul style="list-style-type: none">▪ WKW Roof Rail GmbH, Velbert▪ WKW AnodiCoat GmbH & Co. KG, Sprockhövel▪ Nicht betroffen von der Insolvenz sind unter anderem die Produktionsstandorte in Ungarn, Frankreich, Monaco (seit 1984, Fertigung von koextrudierten Zier- und Funktionsteilen. Ca. 230 MA), Tunesien und den USA.▪ Betrieb läuft uneingeschränkt weiter. | | | | |
| 9 | Eissmann Automotive Deutschland GmbH | | | | | |
| | Sitz | Bad Urach | Veröffentlicht | 23.09.2024 | Insolvenzverfahren Ende | 06.10.2025 |
| | Status | Beendet | Wegen | Ende der Insolvenz in Eigenverwaltung | | |
| | Details | Neuaufstellung des Unternehmens. <ul style="list-style-type: none">▪ Übernahme Vermögenswerte durch Axent Capital Partners AG mit Sitz in Zug/Schweiz.▪ Weltweit Abbau von 1.800 MA.▪ Schliessung Werk Gera.▪ Produktion teilweise nach Tschechien, Ungarn und in die Slowakei verlagert. | | | | |
| 10 | iwis mechatronics GmbH & Co. KG | | | | | |
| | Sitz | Schwaigern | Veröffentlicht | 24.10.2024 | Insolvenzverfahren Ende | |
| | Status | Laufend | Wegen | n/a | | |
| | Details | 24.12.2024 Abbau 150 Stellen, zuvor wurden bereits 90 MA freigestellt. | | | | |
| 11 | Franken Guss GmbH & Co. KG | | | | | |
| | Sitz | Kitzingen | Veröffentlicht | 23.09.2024 | Insolvenzverfahren Ende | 31.12.2025 |
| | Status | Beendet | Wegen | Eigenverwaltungsverfahren aufgehoben | | |
| | Details | 03.11.2025 Insolvenzverfahren beendet. Die Insolvenzpläne wurden von den Gläubigern angenommen. | | | | |
| 12 | New Albea Kunststofftechnik GmbH | | | | | |
| | Sitz | Seelbach | Veröffentlicht | 07.10.2024 | Insolvenzverfahren Ende | 01.07.2025 |
| | Status | Beendet | Wegen | Ende der Insolvenz in Eigenverwaltung | | |
| | Details | <ul style="list-style-type: none">▪ Neuaufstellung des Unternehmens.▪ Einbringung des erforderlichen Kapitalbedarfs Ende Juni 2025▪ Überarbeitung Produktportfolio▪ Neue Aufträge | | | | |
| 13 | Johann Vitz Federn GmbH & Co. KG | | | | | |
| | Sitz | Velbert | Veröffentlicht | 08.11.2024 | Insolvenzverfahren Ende | |
| | Status | Laufend | Wegen | n/a | | |
| | Details | | | | | |
| 14 | Gerhardi Kunststofftechnik GmbH | | | | | |
| | Sitz | Lüdenscheid | Veröffentlicht | 26.11.2024 | Insolvenzverfahren Ende | 02.09.2025 |
| | Status | Beendet | Wegen | Übernahme durch Finanzinvestor Hannover Finanz Opportunities (HFO) mit Sitz in Frankfurt. | | |
| | Details | 03.11.2025 Gerhardi wird fusioniert mit Freeglass GmbH & Co. KG, Schwaikheim, die 2024 von HFO übernommen wurde. | | | | |
| 15 | Bo Parts Solutions GmbH & Co. KG | | | | | |
| | Sitz | Nentershausen | Veröffentlicht | 24.11.2024 | Insolvenzverfahren Ende | |
| | Status | Laufend | Wegen | n/a | | |
| | Details | <ul style="list-style-type: none">▪ Weitere Insolvenz seit 2020, damals noch als Bo Parts Sontra..▪ 14.01.2025: 28 von zuletzt 75 Mitarbeitern wurden im Rahmen der Sanierungsmaßnahmen entlassen. | | | | |
| 16 | Witte Barskamp GmbH & Co. KG | | | | | |
| | Sitz | Bleckede | Veröffentlicht | 06.12.2024 | Insolvenzverfahren Ende | 06.11.2025 |
| | Status | Beendet | Wegen | Eigenverwaltungsverfahren aufgehoben wegen Übernahme durch die neu gegründete Witte Barskamp GmbH. | | |
| | Details | Die neuen Träger sind die AW Operations & Equity GmbH (Osnabrück) und die HERMONT GmbH (Porta Westfalica) gemeinsam mit der bisherigen Geschäftsführung. | | | | |
| 17 | WEBO GmbH | | | | | |
| | Sitz | Amtzell | Veröffentlicht | 06.12.2024 | Insolvenzverfahren Ende | |
| | Status | Laufend | Wegen | n/a | | |
| | Details | | | | | |

Die Beschäftigungsentwicklung in der deutschen Kraftfahrzeugindustrie seit Ende 2024

| Nr | Unternehmen | | | | | |
|----|---------------------------------|--|----------------|---|-------------------------|------------|
| 18 | Manz AG | | | | | |
| | Sitz | Reutlingen | Veröffentlicht | 27.12.2024 | Insolvenzverfahren Ende | 11.07.2025 |
| | Status | Gescheitert | Wegen | Das operative Geschäft der Manz AG wurde eingestellt. | | |
| | Details | Die Manz AG wird im Rahmen des Regelinsolvenzverfahrens abgewickelt. <ul style="list-style-type: none">▪ 28.02.2025 Verkauf der Tochtergesellschaft Manz Slovakia s.r.o. an die Greatech Technology Berhad (Malaysia).▪ 16.04.2025 Verkauf des Teilkonzerns Manz Asia Ltd. im Rahmen eines Management-Buy-Out.▪ 02.07.2025 Verkauf der Manz USA AG an ekvip automation GmbH, Leipzig. Über die Tochtergesellschaften in Italien ist noch nicht entschieden. | | | | |
| 19 | mbw Gruppe | | | | | |
| | Sitz | Rheinmünster | Veröffentlicht | 10.01.2025 | Insolvenzverfahren Ende | 31.12.2025 |
| | Status | Beendet | Wegen | Zerschlagung der Gruppe und Fortführungslösung | | |
| | Details | <ul style="list-style-type: none">▪ Zerschlagung der Gruppe in Einzelstandorte:<ul style="list-style-type: none">▪ Der Standort Lichtenau wird seit dem 01.10.2025 von der Arthur Henninger GmbH weitergeführt.▪ Der Standort Einbeck wurde zum 31.08.2025 geschlossen.▪ Der Standort Hartha wurde zum 31.10.2025 geschlossen.▪ 01.09.2025: Die Rieger Metallveredlung aus Steinheim im Albuch übernimmt den Standort Mühlhausen.▪ 01.09.2025: MWG-Gruppe/Wernigerode übernimmt den Standort Sömmerda.▪ 29.12.2025: MWG-Gruppe/Wernigerode übernimmt zum 01.01.2026 den ehemaligen mbw-Hauptsitz—die rund 60 Produktions-Arbeitsplätze bleiben erhalten, einstellige Personalanpassung in der Verwaltung. | | | | |
| 20 | Voit Automotive GmbH | | | | | |
| | Sitz | St. Ingbert | Veröffentlicht | 10.01.2025 | Insolvenzverfahren Ende | 29.10.2025 |
| | Status | Gescheitert | Wegen | Hauptkunde ZF hat Aufträge abgezogen. | | |
| | Details | Einstellung des Betriebs bis 06.2026. | | | | |
| 21 | Accuride Wheels Solingen GmbH | | | | | |
| | Sitz | Solingen/Ronneburg | Veröffentlicht | 05.02.2025 | Insolvenzverfahren Ende | 29.10.2025 |
| | Status | Beendet | Wegen | Übernahme durch die KRONPRINZ Germany GmbH | | |
| | Details | Eigner der KRONPRINZ Germany GmbH ist ein Investorenkonsortium mit Sitz in Hongkong. | | | | |
| 22 | DIHAG Hasenclever GmbH | | | | | |
| | Sitz | Battenberg (Eder) | Veröffentlicht | 06.02.2025 | Insolvenzverfahren Ende | 03.06.2025 |
| | Status | Beendet | Wegen | Investitionen Gesellschafter und Sanierungsbeiträge Hauptkunden | | |
| | Details | <ul style="list-style-type: none">▪ Im Mai 2024 wurde der Geschäftsbetrieb der insolventen Eisenwerk Hasenclever + Sohn GmbH (siehe auch Eintrag zu »Schlote Holding GmbH«) von der zur DIHAG Holding GmbH gehörenden DIHAG Hasenclever GmbH erworben.▪ Die DIHAG Hasenclever GmbH beantragte im Februar 2025 erneut ein Schutzschirmverfahren.▪ 03.06.2025 Der Gesellschafter DIHAG ist bereit, erneut zu investieren, und hat den Geschäftsbetrieb über eine übertragende Sanierung übernommen.<ul style="list-style-type: none">▪ Ermöglicht wurde dies durch erhebliche Sanierungsbeiträge der Hauptkunden verbunden mit Zusagen an eine weitere Zusammenarbeit sowie Zugeständnisse der MA.▪ Nachfolgend wurde das Unternehmen auf die DIHAG Solutions GmbH übertragen | | | | |
| 23 | ArtiMinds Robotics GmbH | | | | | |
| | Sitz | Karlsruhe | Veröffentlicht | 13.02.2025 | Insolvenzverfahren Ende | |
| | Status | Laufend | Wegen | n/a | | |
| | Details | Ausgründung des Karlsruher Institut für Technologie (KIT) 2013. | | | | |
| 24 | Boryszew Kunststofftechnik GmbH | | | | | |
| | Sitz | Gardelegen | Veröffentlicht | 04.03.2025 | Insolvenzverfahren Ende | |
| | Status | Laufend | Wegen | n/a | | |
| | Details | <ul style="list-style-type: none">▪ Betrifft auch<ul style="list-style-type: none">▪ Boryszew Formenbau Deutschland GmbH. 14.11.2024 Es wurde kein Investor gefunden, die Gesellschaft wird abgewickelt.▪ Boryszew Oberflächentechnik Deutschland GmbH, Prenzlau. Einstellung des Geschäftsbetriebs Ende Oktober 2024.▪ 08.11.2025 24 Mitarbeitern wurde im Rahmen der Restrukturierung Ende Oktober gekündigt | | | | |

Die Beschäftigungsentwicklung in der deutschen Kraftfahrzeugindustrie seit Ende 2024

| Nr | Unternehmen | | | | | |
|----|--|--|----------------|---|-------------------------|------------|
| 25 | Sonnplast Solutions GmbH | | | | | |
| | Sitz | Sonneberg | Veröffentlicht | 10.03.2025 | Insolvenzverfahren Ende | |
| | Status | Laufend | Wegen | n/a | | |
| | Details | <ul style="list-style-type: none">War bereits mehrfach insolvent, zuletzt 2018.Grund für Insolvenz 2025 ist ein 2024 ausgelaufener Auftrag für ein Fahrzeug mit Verbrennungsmotor. | | | | |
| 26 | AVICEM Germany GmbH & Co. KG und KOKI TECHNIK Transmission Systems GmbH | | | | | |
| | Sitz | Niederwürschnitz | Veröffentlicht | 07.04.2025 | Insolvenzverfahren Ende | |
| | Status | Laufend | Wegen | n/a | | |
| | Details | <ul style="list-style-type: none">2014 verkauft an den chinesischen Staatskonzern Avic Electromechanical Systems (AVICEM) (eine Tochtergesellschaft der staatlichen Unternehmensgruppe Aviation Industry Corporation of China (Avic)).Über das Vermögen der chinesisch dominierten Deutschland-Tochter AVICEM Germany GmbH mit Sitz in Glauchau hat das Amtsgericht Chemnitz Mitte März ein Regelinsolvenzverfahren eröffnet.07.04.2025 AVICEM verkauft das Unternehmen, die Managementholding der Koki saniert sich selbst mit einer Insolvenz in Eigenverwaltung.02.12.2025 150 der insgesamt rund 550 Stellen fallen in den nächsten beiden Jahren weg. | | | | |
| 27 | DTS Maschinenbau e.K | | | | | |
| | Sitz | Neunburg | Veröffentlicht | 15.04.2025 | Insolvenzverfahren Ende | 04.08.2025 |
| | Status | Beendet | Wegen | M&A-Prozess mit Verkauf an die neugegründete DTS Maschinenbau GmbH. | | |
| | Details | | | | | |
| 28 | Braunschweiger Kunststofftechnik GmbH | | | | | |
| | Sitz | Braunschweig | Veröffentlicht | 16.04.2025 | Insolvenzverfahren Ende | 29.08.2025 |
| | Status | Beendet | Wegen | Übernahme durch die Wuppertaler Happich GmbH | | |
| | Details | | | | | |
| 29 | Bohai Trimet Automotive Holding GmbH und Bohai Automotive International GmbH | | | | | |
| | Sitz | Harzgerode | Veröffentlicht | 22.04.2025 | Insolvenzverfahren Ende | |
| | Status | Laufend | Wegen | n/a | | |
| | Details | <ul style="list-style-type: none">Die chinesische Bohai Automotive Systems ist 2018 zuerst über ein Joint Venture bei Trimet eingestiegen. Die Komplettübernahme erfolgte 2022.Betroffen sind alle vier Gesellschaften des Unternehmens:<ul style="list-style-type: none">Bohai Trimet Automotive Holding GmbH (Holding)Bohai Trimet Automotive GmbHBohai Trimet Automotive Sömmerda GmbHBohai Trimet Automotive Harzgerode GmbH09.12.2025 Betrieb bis mindestens Mitte 2026 durch Auftragsbestand gesichert. | | | | |
| 30 | Schlote Holding GmbH | | | | | |
| | Sitz | Harsum | Veröffentlicht | 01.05.2025 | Insolvenzverfahren Ende | |
| | Status | Laufend | Wegen | n/a | | |
| | Details | <ul style="list-style-type: none">Der wichtigste Kunde von Schlote ist VWInsolvenz wegen »völlig unerwartetem« Umsatzausfall: ein Grossauftrag ging an einen chinesischen Konkurrenten.16.08.2024 Insolvenz der Schlote GmbH & Co. KG, mitgerissen durch die Insolvenz des Kunden Eisenwerk Hasenclever + Sohn GmbH (siehe auch Eintrag zu »DIHAG Hasenclever GmbH«).11.11.2024 Anzeige eines Restrukturierungsvorhabens nach StaRUG.21.11.2024 Insolvenz der Schlote Saar GmbH.19.03.2025 Insolvenz von (Holding eine Woche früher):<ul style="list-style-type: none">Schlote Technology in HarsumSchlote Getriebe- und Antriebstechnik WernigerodeSchlote BrandenburgSchlote Harzgerode§270 InsO nachdem drei Großbanken die Kreditlinien gekündigt hatten. | | | | |
| 31 | Kick GmbH | | | | | |
| | Sitz | Göppingen | Veröffentlicht | 01.06.2025 | Insolvenzverfahren Ende | 01.08.2025 |
| | Status | Beendet | Wegen | Verkauf an Graewer Gruppe, Dettingen unter Teck. | | |
| | Details | Neuer Name: Graewer Tooling Technology GmbH | | | | |

Die Beschäftigungsentwicklung in der deutschen Kraftfahrzeugindustrie seit Ende 2024

| Nr | Unternehmen | | | | | |
|----|----------------------------------|--|----------------|--|-------------------------|------------|
| 32 | Rotec Präzisionsteile GmbH | | | | | |
| | Sitz | Hermaringen | Veröffentlicht | 24.06.2025 | Insolvenzverfahren Ende | |
| | Status | Laufend | Wegen | n/a | | |
| | Details | 14.08.2025 Das Unternehmen hat die Kontrolle über die Sanierung verloren: Die Anordnung der Eigenverwaltung durch den Schuldner wurde vom Amtsgericht Aalen aufgehoben. | | | | |
| 33 | FES 360 smart manufacturing GmbH | | | | | |
| | Sitz | St. Georgen | Veröffentlicht | 01.07.2025 | Insolvenzverfahren Ende | 17.10.2025 |
| | Status | Gescheitert | Wegen | Zeitnah umsetzbare und konkrete Sanierungsperspektive nicht gegeben. | | |
| | Details | Der Geschäftsbetrieb wurde über Ausproduktion bis 10.2025 eingestellt. | | | | |
| 34 | Segula Technologies GmbH | | | | | |
| | Sitz | Rüsselsheim | Veröffentlicht | 15.07.2025 | Insolvenzverfahren Ende | 31.10.2025 |
| | Status | Gescheitert | Wegen | Keinen Investor gefunden. | | |
| | Details | Betrifft nur die Testing-Sparte. Wird ab 10.2025 abgewickelt. | | | | |
| 35 | Werkzeugbau Laichingen GmbH | | | | | |
| | Sitz | Laichingen | Veröffentlicht | 15.07.2025 | Insolvenzverfahren Ende | 22.10.2025 |
| | Status | Gescheitert | Wegen | Keinen Investor gefunden. | | |
| | Details | Einstellung Betrieb bis 12.2025. | | | | |
| 36 | Krämer Automotive Systems GmbH | | | | | |
| | Sitz | Reutlingen | Veröffentlicht | 17.08.2025 | Insolvenzverfahren Ende | 15.10.2025 |
| | Status | Beendet | Wegen | Insolvenzantrag zurückgenommen | | |
| | Details | Insolvenz abgewendet durch neue Aufträge aus China vor Eröffnung des Insolvenzverfahrens. | | | | |
| 37 | Eichenauer GmbH & Co. KG | | | | | |
| | Sitz | Hatzenbühl | Veröffentlicht | 18.08.2025 | Insolvenzverfahren Ende | |
| | Status | Laufend | Wegen | n/a | | |
| | Details | <ul style="list-style-type: none">Bereits vor der Insolvenz wurde mit 50 von 200 MA ein Viertel der Belegschaft entlassen. Zudem wurden Teile der Produktion nach Tschechien verlagert.14.11.2025 Standort Hatzenbühl wird 2026 geschlossen. | | | | |
| 38 | Huber Automotive AG | | | | | |
| | Sitz | Mühlhausen im Täle | Veröffentlicht | 27.08.2025 | Insolvenzverfahren Ende | 14.12.2025 |
| | Status | Gescheitert | Wegen | Investorensuche gescheitert | | |
| | Details | <ul style="list-style-type: none">22.10.2025 Übernahme des Entwicklungsbereichs durch Neura Robotics/Metzingen.14.12.2025 Das Unternehmen bereitet die Stilllegung bis zum 28. Februar 2026 vor. | | | | |
| 39 | MVI Group GmbH | | | | | |
| | Sitz | Wolfsburg | Veröffentlicht | 27.08.2025 | Insolvenzverfahren Ende | 01.10.2025 |
| | Status | Gescheitert | Wegen | Investorensuche ohne belastbares Übernahmeangebot. | | |
| | Details | Fortführung des Unternehmens ohne Investor nicht möglich. Einstellung des Betriebs zum 01.10.2025. Abwicklung des Unternehmens. | | | | |
| 40 | NEAPCO Europe GmbH | | | | | |
| | Sitz | Düren | Veröffentlicht | 01.09.2025 | Insolvenzverfahren Ende | |
| | Status | Laufend | Wegen | n/a. | | |
| | Details | <ul style="list-style-type: none">Früher: Tedrive Germany GmbH.2010 vom amerikanischen Zulieferkonzern Neapco (New England Auto Products Corporation) übernommen, der sich seit 2006 mehrheitlich im Eigentum der chinesischen Wanxiang Group befindet.Insolvenz 2025 da der Mutterkonzern Neapco das Auslaufen eines Verlustübernahmevertrags bekanntgab, der eigentlich um fünf Jahre verlängert werden sollte.12.11.2025 Wahrscheinlich Einstellung des Betriebs zum 30.06.2026. | | | | |
| 41 | DMB Metallverarbeitung GmbH | | | | | |
| | Sitz | Grünhain-Beierfeld | Veröffentlicht | 14.09.2025 | Insolvenzverfahren Ende | |
| | Status | Laufend | Wegen | n/a | | |
| | Details | Wegen »abrupter« Umsatzrückgänge. | | | | |

Die Beschäftigungsentwicklung in der deutschen Kraftfahrzeugindustrie seit Ende 2024

| Nr | Unternehmen | | | | | |
|----|--|--|----------------|------------|-------------------------|--|
| 42 | Winning BLW GmbH | | | | | |
| | Sitz | Remscheid | Veröffentlicht | 07.10.2025 | Insolvenzverfahren Ende | |
| | Status | Laufend | Wegen | n/a | | |
| | Details | <ul style="list-style-type: none">■ Früher: Bayerisches Leichtmetallwerk (BLW).■ Betroffen sind alle Standorte:<ul style="list-style-type: none">■ Remscheid, Duisburg, Prenzberg■ Von der tschechischen Winning Group übernommen im September 2020. | | | | |
| 43 | Kiekert Holding GmbH und Kiekert AG | | | | | |
| | Sitz | Heiligenhaus | Veröffentlicht | 23.09.2025 | Insolvenzverfahren Ende | |
| | Status | Laufend | Wegen | n/a | | |
| | Details | <ul style="list-style-type: none">■ 2012 wurde Kiekert übernommen von der chinesischen North Lingyun Industrial Group Co (Teil eines chinesischen Militärgüterkonzerns).■ Das vorläufige Insolvenzverfahren im September 2025 musste—zumindest aus der Sicht der Kiekert AG—beantragt werden, weil der Eigentümer seinen finanziellen Verpflichtungen nicht nachkam. | | | | |
| 44 | CoFo PWK-Presswerk GmbH | | | | | |
| | Sitz | Krefeld | Veröffentlicht | 29.09.2025 | Insolvenzverfahren Ende | |
| | Status | Laufend | Wegen | n/a | | |
| | Details | <ul style="list-style-type: none">■ Zweite Insolvenz seit 2021.■ Das Insolvenzverfahren im Jahr 2025 ist eine Folge des US-Insolvenzverfahrens (Chapter 11) der First Brands Group (FBG)²¹ Ende September 2025, die 2024 CoFo PWK von der tschechischen Winning Group erworben hat.■ Siehe auch Eintrag zu »Winning BLW GmbH« und siehe auch Eintrag zu »Diepersdorf Plastic Manufacturing GmbH« und siehe auch Eintrag zu »Meteor GmbH«. | | | | |
| 45 | BMZ Germany GmbH und BMZ Holding GmbH | | | | | |
| | Sitz | Karlstein | Veröffentlicht | 24.10.2025 | Insolvenzverfahren Ende | |
| | Status | Laufend | Wegen | n/a | | |
| | Details | <ul style="list-style-type: none">■ Gründe sind eine akute Liquiditätskrise und ein Sanierungsbedarf infolge des Verlustes eines Großkunden im Segment Energy Storage sowie daraus resultierenden Rechtsstreitigkeiten und Kostenbelastungen.■ 11.11.2025 Der Betrieb wird durch eine »Brückenfinanzierung aus dem Gesellschafterkreis« vorerst aufrechterhalten. | | | | |
| 46 | Diepersdorf Plastic Manufacturing GmbH | | | | | |
| | Sitz | Leinburg | Veröffentlicht | 04.11.2025 | Insolvenzverfahren Ende | |
| | Status | Laufend | Wegen | n/a | | |
| | Details | <ul style="list-style-type: none">■ Offiziell: »Winning Plastics (Diepersdorf GmbH)«.■ Zweites Insolvenzverfahren seit 2021, damals noch als Teil der »Bolta-Werke«. Im Zuge des Insolvenzverfahrens wurde das Unternehmen an die tschechische Winning Group (siehe auch Eintrag zu »Winning BLW GmbH«) verkauft. Diese hat am 10.05.2024 100% der Geschäftsanteile der Kunststoffsparte der Winning Automotive Group an die Horizon Global LLC Group, ein Unternehmen der First Brands Group (FBG), veräußert. Das Insolvenzverfahren im Jahr 2025 ist eine Folge des US-Insolvenzverfahrens (Chapter 11) von First Brands Ende September 2025.■ Siehe auch Eintrag zu »Winning BLW GmbH« und siehe auch Eintrag zu »CoFo PWK-Presswerk GmbH« und siehe auch Eintrag zu »Meteor GmbH«.■ Direkt betroffen sind auch (Eröffnung der Insolvenzverfahren voraussichtlich zum 01.02.2026):<ul style="list-style-type: none">■ Linden Plastics Manufacturing GmbH mit Sitz in Lüdenscheid (rd. 120 Beschäftigte)■ SMK Plastic Manufacturing GmbH mit Sitz in Oberlungwitz (rd. 95 Beschäftigte) | | | | |

²¹ FBG hat mit über 100 verbundenen Unternehmern der First Brands Group am 29.09.2025 Insolvenz nach dem Chapter-11-Restrukturierungsverfahren angemeldet. Zu dem Zeitpunkt war das Unternehmen nicht in der Lage, die Höhe seiner Verbindlichkeiten anzugeben—die größtenteils aus fremdfinanzierten Übernahmen stammen. Der Betrag wird auf 10 bis 50 Milliarden USD geschätzt, wobei ein Teil davon außerhalb der Bilanz versteckt ist. 04.11.2025: FBG wirft seinem Gründer und ehemaligen CEO Patrick James die Veruntreuung von Millionenbeträgen über mehrere Jahre vor. Die Klage des Unternehmens beschuldigt James des Milliarden-Betrugs, was zu einer massiven Verschuldung und dem anschließenden Insolvenzverfahren führte.

Die Beschäftigungsentwicklung in der deutschen Kraftfahrzeugindustrie seit Ende 2024

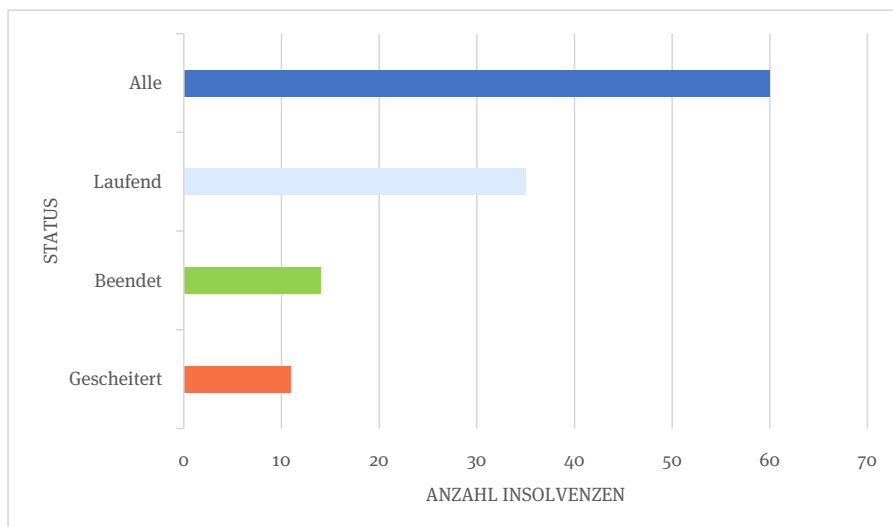
| Nr | Unternehmen | | | | | |
|----|--|---|----------------|------------|-------------------------|--|
| 47 | Roku Mechanik GmbH | | | | | |
| | Sitz | Unterschneidheim | Veröffentlicht | 18.11.2025 | Insolvenzverfahren Ende | |
| | Status | Laufend | Wegen | n/a | | |
| | Details | <ul style="list-style-type: none">Der Geschäftsbetrieb soll während des Verfahrens regulär weiterlaufen. Ziel ist es, das Unternehmen über die Sanierung langfristig zu stabilisieren und den Standort zu erhalten.Löhne und Gehälter der Beschäftigten bis Ende Januar 2026 über das Insolvenzgeld gesichert.2019 wurden 25 Millionen Euro in einen neuen Produktionsstandort investiert. Jetzt beklagt das Unternehmen eine ausbleibende Nachfrage und hohe Energiekosten. | | | | |
| 48 | SwaroTex GmbH | | | | | |
| | Sitz | Murg | Veröffentlicht | 27.11.2025 | Insolvenzverfahren Ende | |
| | Status | Laufend | Wegen | n/a | | |
| | Details | <ul style="list-style-type: none">Vor dem 1.10.2024: Teil der Global Safety Textiles GmbH.Textilhersteller, der überwiegend die Automobilindustrie beliefert.Hat §270 InsO eingeleitet, um so eine drohende Zahlungsunfähigkeit rechtzeitig abzuwenden. | | | | |
| 49 | Meteor GmbH | | | | | |
| | Sitz | Bockenem | Veröffentlicht | 28.11.2025 | Insolvenzverfahren Ende | |
| | Status | Laufend | Wegen | n/a | | |
| | Details | <ul style="list-style-type: none">Zweites Insolvenzverfahren seit 2012.Das Insolvenzverfahren im Jahr 2025 ist eine Folge des US-Insolvenzverfahrens (Chapter 11) der First Brands Group (FBG) Ende September 2025, die kurz vor ihrer Insolvenz Meteor vom Münchner Investor Aequita erworben hat.Siehe auch Eintrag zu »CoFo PWK-Presswerk GmbH« und siehe auch Eintrag zu »Diepersdorf Plastic Manufacturing GmbH« .Der Geschäftsbetrieb der Tochterfirmen in Rumänien, Frankreich und den USA läuft weiter | | | | |
| 50 | HRZ Reisemobile | | | | | |
| | Sitz | Bretzfeld | Veröffentlicht | 10.12.2025 | Insolvenzverfahren Ende | |
| | Status | Laufend | Wegen | n/a | | |
| | Details | In finanzielle Schieflage geraten durch massive Verzögerungen in der Fertigung und dadurch bedingte Erstattungen von Anzahlungen. | | | | |
| 51 | Teknia Stuttgart GmbH | | | | | |
| | Sitz | Mahlstetten | Veröffentlicht | 12.12.2025 | Insolvenzverfahren Ende | |
| | Status | Laufend | Wegen | n/a | | |
| | Details | <ul style="list-style-type: none">Früher: Forschner PTM GmbH.Liquiditätsschwierigkeiten durch rückläufige Auftragslage. | | | | |
| 52 | Likum Automotive GmbH | | | | | |
| | Sitz | Eitersheim | Veröffentlicht | 16.12.2025 | Insolvenzverfahren Ende | |
| | Status | Laufend | Wegen | n/a | | |
| | Details | Fertigt Scheinwerferkomponenten und andere Spritzgießteile für die Automobilindustrie | | | | |
| 53 | Salty Blue Campers GmbH | | | | | |
| | Sitz | Bargteheide | Veröffentlicht | 17.12.2025 | Insolvenzverfahren Ende | |
| | Status | Laufend | Wegen | n/a | | |
| | Details | <ul style="list-style-type: none">Starttermin für Regelinsolvenz: 01.03.2026.Liquiditätsschwierigkeiten durch höhere Kosten und rückläufige Auftragslage. | | | | |
| 54 | DOMO Caproleuna GmbH und DOMO Chemicals GmbH | | | | | |
| | Sitz | Leuna | Veröffentlicht | 26.12.2025 | Insolvenzverfahren Ende | |
| | Status | Laufend | Wegen | n/a | | |
| | Details | <ul style="list-style-type: none">Produziert am Standort Leuna u.a. den hitzebeständigen Kunststoff Polyamid 6, der etwa in Motorräumen von Fahrzeugen, in Schaltschränken sowie für die Produktion von Outdoor-Kleidung eingesetzt wird.Auch bettoffen: DOMO Engineering Plastics GmbH aus dem brandenburgischen PremnitzGrund für die Insolvenz ist die Überschuldung des belgischen Mutterunternehmens DOMO.Betrieb läuft uneingeschränkt weiter. | | | | |

Die Beschäftigungsentwicklung in der deutschen Kraftfahrzeugindustrie seit Ende 2024

| Nr | Unternehmen | | | | | |
|----|---|--|----------------|------------|-------------------------|--|
| 55 | EFS Gesellschaft für Hebe- und Handhabungstechnik mbH | | | | | |
| | Sitz | Nordheim | Veröffentlicht | 30.12.2025 | Insolvenzverfahren Ende | |
| | Status | Laufend | Wegen | n/a | | |
| | Details | <ul style="list-style-type: none">▪ Auf Handhabungstechnik- und Automatisierungslösungen spezialisierter Sondermaschinenbauer.▪ Zentrale Zielbranche des Unternehmens ist mit der Montage von beispielsweise Türen, Karosserien oder Antriebskomponenten die Automobilbranche.▪ Betrieb läuft uneingeschränkt weiter. | | | | |
| 56 | SMK Sächsische Metall- und Kunststoffveredelung | | | | | |
| | Sitz | Oberlungwitz | Veröffentlicht | 03.01.2026 | Insolvenzverfahren Ende | |
| | Status | Laufend | Wegen | n/a | | |
| | Details | <ul style="list-style-type: none">▪ Eröffnung des Insolvenzverfahrens am 01.02.2026.▪ siehe auch Eintrag zu »Diepersdorf Plastic Manufacturing GmbH«▪ Der Geschäftsbetrieb läuft weiter. | | | | |
| 57 | High Precision Components Witten GmbH (HPC) | | | | | |
| | Sitz | Witten | Veröffentlicht | 14.01.2026 | Insolvenzverfahren Ende | |
| | Status | Laufend | Wegen | n/a | | |
| | Details | <ul style="list-style-type: none">▪ Teil der HILO-Gruppe (gegründet 2024 von der Mutares SE & Co. KGaA zur Konsolidierung des Mutares-Zulieferergeschäfts). Portfoliounternehmen:<ul style="list-style-type: none">▪ KICO (KIRCHHOFF & Co. GmbH)▪ ISH (Innomotive Systems Hainichen GmbH)▪ PRINZ Kinematics GmbH▪ HPC (High Precision Components Witten GmbH)▪ Die übrigen Gesellschaften der HILO-Gruppe sind von der Insolvenz nicht betroffen▪ HPC galt schon lange als krisengeschüttelt. | | | | |
| 58 | Riedl Kunststofftechnik und Formenbau GmbH & Co. KG | | | | | |
| | Sitz | Erding | Veröffentlicht | 19.01.2026 | Insolvenzverfahren Ende | |
| | Status | Laufend | Wegen | n/a | | |
| | Details | <ul style="list-style-type: none">▪ Nicht ausschliesslich Automotive-Kunden aber zu einem hohen Anteil.▪ Die Ursache für die wirtschaftliche Krise der Firma sei ein erheblicher Umsatzrückgang um rund ein Viertel.▪ Voraussichtlich wird der Bereich Werkzeugbau eingestellt.▪ Mögliche interne Lösung im Rahmen eines Management-Buy-Out durch bisherige Mitarbeiter. | | | | |
| 59 | RT-Lasertechnik GmbH | | | | | |
| | Sitz | Rheda-Wiedenbrück | Veröffentlicht | 21.01.2026 | Insolvenzverfahren Ende | |
| | Status | Laufend | Wegen | n/a | | |
| | Details | <ul style="list-style-type: none">▪ Insolvenz trotz guter Auftragslage▪ Maschineninvestition gescheitert, dadurch Umsatzeinbußen und keine ausreichende Vorfinanzierung bestehender Aufträge. | | | | |
| 60 | WK Metall GmbH | | | | | |
| | Sitz | Neuenbürg | Veröffentlicht | 02.02.2026 | Insolvenzverfahren Ende | |
| | Status | Laufend | Wegen | n/a | | |
| | Details | <ul style="list-style-type: none">▪ Hoher Auftragsrückgang bei einzelnen Großkunden, größtenteils aus der stark kriselnden Automobilindustrie. | | | | |

Die Beschäftigungsentwicklung in der deutschen Kraftfahrzeugindustrie seit Ende 2024

Abbildung A–1: Status Insolvenzen



Anhang B

Tabelle B–2: Besitzverhältnisse ausgewählter Unternehmen

| Unternehmen | Besitzer |
|--|---|
| Aumovio SE | Börsennotierter Automobilzulieferer. Hervorgegangen aus der Abspaltung von der Continental AG, als deren Unternehmensbereich Aumovio unter »Continental Automotive« firmierte. Hauptaktionär: Familie Schaeffler über die IHO Verwaltungs-GmbH und die IHO Beteiligungs-GmbH mit rund 46%. |
| BMW | Börsennotierter Automobil- und Motorradhersteller. Größte Anteilseigner mit zusammen etwa 48,5% sind Susanne Klatten und Stefan Quandt. |
| Bosch | Mehrheitseigentümer: Die gemeinnützige Robert Bosch Stiftung GmbH mit etwa 94% der Anteile. |
| Brose | Eigentümer ist die Familie Stoschek. |
| Continental AG | Mehrheitseigentümer: Familie Schaeffler über die IHO Verwaltungs-GmbH und die IHO Beteiligungs-GmbH mit 46% der Anteile. Rest: Streubesitz. |
| Daimler Truck | Größter Einzelaktionär: Mercedes-Benz Group AG. |
| Dräxlmaier Group | Inhabergeführtes Familienunternehmen. |
| Dürr AG | Mehrheitseigentümer: Heinz Dürr GmbH mit einem Anteil von 26,2%. Zusätzlich hält die Heinz und Heide Dürr Stiftung 3,5% der Anteile. Der Rest, etwa 70,3%, befindet sich im Streubesitz. |
| Eberspächer | Familienunternehmen, das sich zu 100% im Besitz der Familie Eberspächer befindet. |
| ElringKlinger | Mehrheitseigentümer: Familie Lechler mit 52,04% der Anteile. Der restliche Anteil von 47,96% befindet sich im Streubesitz. |
| Forvia SE | Börsennotierter Automobilzulieferer. |
| IAV Ingenieurgesellschaft Auto und Verkehr GmbH | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Volkswagen AG (50%) ▪ Aumovio SE (20%) ▪ Schaeffler Technologies GmbH & Co. KG (10%) ▪ Freudenberg SE (10%) ▪ SABIC Innovative Plastics B.V. (10%) |
| Kiekert AG | Nicht börsennotierte AG nach deutschem Recht. Das Unternehmen ist eine Tochtergesellschaft der Kiekert Holding GmbH. Mehrheitseigentümer: das chinesische Unternehmen North Lingyun Industrial Group Co. |
| Leoni AG | Mehrheitseigentümer: das chinesische Unternehmen Luxshare Precision Industry Co. Ltd. mit 50,1% der Anteile. |
| MAHLE Gruppe | Mehrheitseigentümer: die gemeinnützige MAHLE-Stiftung GmbH mit 99,9% der Anteile. |
| Marquardt Gruppe | Familienunternehmen, das sich im Besitz der Familie Marquardt befindet. |
| Mercedes-Benz | Im Besitz der Mercedes-Benz Group AG. |
| Mercedes-Benz Group AG | Größter Einzelaktionär ist die chinesische BAIC Group mit 9,98%. Weitere größere Anteilseigner sind der chinesische Investor Li Shufu (über Tenaciou3 Prospect Investment Limited mit 9,69%) und der Staatsfonds von Kuwait. Streubesitz: etwa 67,24%. |
| Motherson Group | Mehrheitlich im Besitz der Familie Sehgal. |
| Opel | Gehört zur französischen Groupe Stellantis. |
| Schaeffler AG | Mehrheitlich im Besitz der Familie Schaeffler. |
| Volkswagen AG | Gehört mehrheitlich der Porsche Automobil Holding SE, die wiederum den Familien Porsche und Piëch gehört und mit 53,3% der Stimmrechte die Kontrolle ausübt. Weitere große Anteilseigner sind das Land Niedersachsen (ca. 20%) und der Qatar Holding LLC (ca. 17%). Der Rest befindet sich im Streubesitz. |
| Webasto SE | Familienunternehmen, das sich im Besitz der Familien Baier und Mey befindet. Entsprechend eines Restrukturierungsplans sollen die Eigentümerfamilien zumindest vorübergehend ihre Anteile Ende Oktober 2025 an einen Treuhänder übergeben. Das könnte auch ein Anzeichen für einen späteren Verkaufsprozess sein. |
| ZF Friedrichshafen AG | Eigentümer: Die Zeppelin-Stiftung, die von der Stadt Friedrichshafen verwaltet wird, und 93,8% der Anteile hält. Weiterhin die Dr. Jürgen und Irmgard Ulderup Stiftung, Lemförde, mit 6,2%. |

Abkürzungen

| | |
|------------------|--|
| §270 InsO | Insolvenzverfahren in Eigenverwaltung |
| ADAS | Advanced Driver Assistance Systems |
| AT | Außer Tarif |
| Atz | Altersteilzeit |
| BEV | Battery Electric Vehicle |
| CES | Continental Engineering Services |
| EB | Elektrobit |
| ECU | Embedded/Electronic Control Unit |
| IP | Intellectual Property |
| JV | Joint Venture |
| KI | Künstliche Intelligenz |
| LLC | USA: Limited Liability Company |
| LP | USA: Limited Partnership |
| MA | Mitarbeiter |
| NEV | In China gebräuchlich für » New Energy Vehicle« |
| OEM | Original Equipment Manufacturer |
| p.a. | per annum |
| PHEV | Plug-in-Hybrid Electric Vehicle |
| PTC | Positive Temperature Coefficient |
| R&D | Research & Development |
| REEV | Range extended electric vehicle |
| SDV | Software Defined Vehicle |
| SE | Societas Europaea |
| StaRUG | Deutschland: Unternehmensstabilisierungs- und -restrukturierungsgesetz |
| UX | User Experience |
| VDA | Verband der Automobilindustrie eV. |
| VDE | Verband der Elektrotechnik Elektronik Informationstechnik eV. |

Copyright © 2026 syntesion GmbH.

The information contained herein is accurate only as of the date of publication, and is subject to change without notice.

Reproduction without written permission is completely forbidden.

syntesion GmbH
Hans-Sachs-Str. 31
D – 76133 Karlsruhe
info@syntesion.de
www.syntesion.de