

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](mailto:info@syntesion.de)  
[www.syntesion.de](http://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, abgegoltene, 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 Ermesssen 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 Zuliefererkomponenten
- 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

<b>Personalabbau bei OEM und Zulieferern</b>	<b>6</b>
Intention	6
Erläuterungen	6
OEM/Fahrzeugherrsteller	7
Zulieferer	13
Werkschließungen	34
<b>Insolvenzen</b>	<b>38</b>
Übersicht Insolvenzen	38
<b>Analyse</b>	<b>41</b>
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
<b>Transformationsanforderungen der deutschen Automobilindustrie</b>	<b>47</b>
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
<b>Transformation am Beispiel Aumovio SE</b>	<b>53</b>
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: Beispielweise 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 Harmann 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: Werk-schließungen« nicht in dem Eintrag der Gesamtübersicht hereingerechnet.

## Die Beschäftigungsentwicklung in der deutschen Kraftfahrzeugindustrie seit Ende 2024

### 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
BMW Group AG	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"> <li>▪ Programm »Cost Down Europe« <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Produktion</li> <li>▪ Zentrale</li> <li>▪ Verwaltung</li> <li>▪ Vertrieb</li> <li>▪ Entwicklung</li> <li>▪ Standorte <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wörth</li> <li>▪ Gaggenau</li> <li>▪ Kassel</li> <li>▪ Mannheim</li> <li>▪ Stuttgart</li> </ul> </li> <li>▪ Ohne Segment EvoBus</li> </ul> </li> </ul>	12.2030	Reduzierung wiederkehrenden Kosten dauerhaft $\geq 1$ Milliarde bis 2030	<ul style="list-style-type: none"> <li>Keine betriebsbedingten Kündigungen bis Ende 2034.</li> <li>▪ Fluktuation</li> <li>▪ Erweiterte Atz</li> <li>▪ Verlagerung ins Ausland</li> <li>▪ Teilweise Verrechnung der Tariferhöhung für 2026 mit bestehenden tariflichen Zulagen</li> </ul>		08.07.2025
Ford Deutschland		2.900	Köln	12.2027	Geschätzt 500 Millionen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Produktion Modell »Focus« bis Ende November 2025</li> <li>▪ Abfindungen</li> <li>▪ Kündigungsschutz bis Ende 2032</li> <li>▪ Finanzieller Schutzzschirm für Ford-Renter</li> </ul>		20.11.2024
		1.000	Erweiterung Stellenabbau Köln <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Produktion (Elektrofahrzeuge)</li> </ul> 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 Deutsch-land					<b>09.12.2025</b> Ford und Renault haben eine Partnerschaft zur Fertigung von zwei erschwinglichen Elektroautos für europäische Kunden vereinbart. <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Entwurf: Ford.</li> <li>Entwicklung: Renault</li> <li>▪ Produktion in Douai in Nordfrankreich.</li> <li>▪ Verkauf ab 2028.</li> </ul>		09.12.2025
	2.500	Saarlouis	01.2025				06.11.2024
	1.000	Saarlouis ▪ Aber: Neues Werk für 1.000 MA	12.2032				
Mercedes-Benz AG	20.000	Programm »Next Level Performance« <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Hauptsächlich im indirekten Bereich, nicht in der Produktion</li> </ul>	12.2027	5 Milliarden	Keine betriebsbedingten Kündigungen bis 2029 <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Freiwilliger Stellenabbau</li> <li>▪ Fluktuation</li> <li>▪ Atz</li> </ul>	12.2027	20.02.2025
Opel Automobi-ble GmbH	1.000	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Rüsselsheim               <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Entwicklung</li> </ul> </li> <li>▪ »Zweite Option« nach Streichrunde 2021</li> <li>▪ Im Dezember 2024 wurde in Rüsselsheim die Produktion vom Zweischichtbetrieb auf eine Schicht umgestellt.</li> </ul>	06.2025		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Alters- und Abfindungsprogramme</li> <li>▪ »Speedprämie« für Schnellentschlossene bis 10. Januar 2025</li> </ul>	01.2025	20.11.2024
	?	Ausschöpfen der »Ersten Option« aus Streichrunde 2021 <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Rüsselsheim</li> <li>▪ Kaiserslautern</li> <li>▪ Dudenhofen</li> <li>▪ Eisenach</li> </ul>	?		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verbesserte Konditionen des ohnehin bestehenden Freiwilligenprogramms</li> </ul>	09.2025	24.07.2025
Tesla Manu-facturing Brandenburg SE	1.700	Gigafactory Grünheide. <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Innerhalb von 2 Jahren wurden laut Betriebsrat 1.700 Jobs klammheimlich und ohne transparente Kommunikation gestrichen.</li> </ul>	12.2025		Laut Tesla hat es im Vergleich zu 2024 keinen nennenswerten Stellenabbau bei der Stammbelegschaft 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	<p>Programm »Volkswagen Boost 2030«</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zehn Standorte betroffen</li> <li>▪ 4.000 in Wolfsburg.</li> <li>▪ Ab 2026 Reduktion Ausbildungsplätze von 1.400 auf 600</li> </ul> <p><b>18.11.2025</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mehr als 25.000 der geplanten 35.000 Austritte sind vertraglich fixiert.</li> <li>▪ Fabrikkosten an den Standorten Wolfsburg, Emden und Zwickau im Schnitt um fast 30 Prozent gesenkt..</li> </ul>	12.2030	4 Milliarden p.a.	Beschäftigungs-garantie bis 2030		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 »veralte 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:	06.2026	22.01.2026	
			<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Reduzierung der Vorstandsmitglieder in der »Brand Group Core« um ein Drittel um 10 auf 19.</li> <li>▪ Ein »Markengruppenvorstand« soll zentrale Entscheidungen in den Feldern Produktion, Entwicklung und Beschaffung treffen.</li> </ul>					

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"> <li>▪ JV VW-Rivian (12.11.2024)</li> <li>▪ JV VW-Xpeng (29.02.2024)</li> <li>▪ CARIAD-Horizon Robotics (JV: CARIZON) (11.2023)</li> <li>▪ CARIAD-ThunderSoft JV: CARTHUNDER) (09.2023))</li> </ul> )	12.2025	Dreistelliger Millionenbetrag	Sozialverträglich über Abfindungen und Vorruhestandsprogramme	11.03.2025
	Audi	[7.500]	▪ Ingolstadt <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Neckarsulm</li> </ul> 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"> <li>▪ Freiwilliger Stellenabbau</li> <li>▪ Fluktuation</li> </ul>	17.03.2025
	Porsche Holding Stuttgart GmbH	[1.500]	Auslauf von befristeten Verträgen <sup>1</sup>	01.2025			18.09.2024
	Porsche AG	[1.900]	Alle Bereiche <sup>1</sup> : <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Entwicklung</li> <li>▪ Produktion</li> <li>▪ Verwaltung</li> </ul>	12.2028	3,9 Milliarden	Keine betriebsbedingten Kündigungen für ca. 23.000 MA bis Ende 07.2030 <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Atz</li> <li>▪ Aufhebungsverträge</li> <li>▪ Demografischer Wandel</li> </ul>	13.02.2025
						Deckelung Mitarbeiterboni 2024 auf 5.250 EUR (2023: bis zu 9.690 EUR)	12.05.2025

<sup>1</sup> 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« (?) <sup>2</sup> Alle Bereiche: <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Entwicklung</li><li>▪ Produktion</li><li>▪ Verwaltung</li></ul> <b>10.12.2025</b> »Zukunftspaket II« (?): Bis zu über 5.500 Jobs von 23.000 könnten längerfristig zur Disposition stehen.	?		<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Streichung von Einmalzahlungen und Jubiläumsleistungen.</li><li>▪ Kürzung bei Altersvorsorge.</li><li>▪ »Personalabbau im Angestelltenbereich« oder eine »externe Verlagerung von Dienstleistungsumfängen«, zudem eine »Reduzierung der Azubi-Zahlen und bedingte Übernahmegarantie«.</li></ul>		04.12.2025
		200	Kirchentellinsfurt <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Einstellung Produktion 11.2025.</li><li>▪ Ein kleiner Bereich für Forschungsteam soll bleiben.</li><li>▪ Investitionen auch von<ul style="list-style-type: none"><li>▪ VW</li><li>▪ Land BaWü: Bund 60 Millionen EUR</li></ul></li><li>▪ Allein auf die Produktionsanlagen schreibt Porsche 295 Millionen EUR ab.</li></ul>	11.2025			
	MHP	250	Insgesamt dreistellige Anzahl oder ca 5% der Belegschaft <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Ludwigsburg</li><li>▪ Frankfurt</li><li>▪ Berlin</li><li>▪ München</li></ul>	?	Perspektivisch Verkauf, nachdem erst im Januar 2024 alle Anteile übernommen wurden.		01.07.2025

<sup>2</sup> 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 <sup>3</sup> MAN Truck & Bus SE	2.300	<p>Programm »MAN2030+«</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 1.300 München</li> <li>▪ 600 Salzgitter</li> <li>▪ 400 Nürnberg</li> </ul> <p>Der Großteil soll anschließend in Krakau/Polen wiederaufgebaut werden.</p>	12.2035	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bis 2028 etwa 935 Millionen, Gewinnmarke von acht Prozent</li> <li>▪ Bis 2030 etwa 1,8 Milliarden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Abbau ohne Kündigungen</li> <li>▪ Streichung von Gehaltsbestandteilen im Umfang von 160 Millionen Euro.</li> </ul> <p><b>15.01.2026</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Beschäftigungssicherung bis Ende 2035, verlängerbar bis 2040.</li> <li>▪ Betriebsbedingte Kündigungen ausgeschlossen</li> </ul>		20.11.2025

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

## Die Beschäftigungsentwicklung in der deutschen Kraftfahrzeugindustrie seit Ende 2024

### 1.4. Zulieferer

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

Unternehmen	Personalabbau Deutschland			Geplante Einsparung & Maßnahmen			Veröffentlicht
	Anzahl	Details	Datum	EUR	Maßnahme	Datum	
AE Group	650	Insolvenzverfahren vom 12.08.2024 gescheitert. Regelinsolvenzverfahren seit 31.07.2025 ohne belastbares Angebot. <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Betriebseinstellung Schließung der Standorte</li><li>▪ Gerstungen</li><li>▪ Nentershausen</li></ul>	12.2025		<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Sozialplan mit bis zu 6 Monaten Lohnzahlungen</li><li>▪ Transfergesellschaft für 90% der MA und 6 Monate Qualifizierung.</li></ul>		25.08.2025
	127	Standort Lübeck zum 31.03.2025 insolvenzbedingt geschlossen	03.2025				
Allgaier Automotive GmbH	750	Insolvenzverfahren vom 21.06.2023 gescheitert. <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Es wurde kein Investor gefunden</li><li>▪ Betriebseinstellung.</li></ul>	12.2025		Transfergesellschaft, die die MA bis Mitte 2026 finanziell absichert.	06.2026	21.06.2023
ANDRITZ Schuler GmbH	500	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Schließung der Produktion in<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Göppingen</li><li>▪ Gemmingen</li></ul></li><li>▪ Schließung Standort Weingarten</li></ul>	12.2025		<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Verlagerung der Fertigung nach Brasilien und China</li><li>▪ Die 500 Stellen schliessen ein die zum Verkauf stehenden Bereiche der Produktion am Standort Erfurt.</li></ul>		04.09.2024
Aumovio SE <sup>4</sup>  Autonomous Mobility ADC GmbH	Gesamt	13.000	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ 7.150 R&amp;D</li><li>▪ 5.400 Verwaltung</li></ul>	12.2025	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ 400 Millionen p.a. ab 2025</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Betriebsbedingte Kündigungen nicht ausgeschlossen</li><li>▪ R&amp;D Ausgaben unter 10% des Umsatzes 2027</li></ul>	20.02.2025
		1.000	Zusätzlicher Abbau (Zahl ist exklusive Elektrobit und Continental Engineering Services)	12.2026			12.05.2025
	Safety and Motion	220	Frankfurt-Rödelheim <ul style="list-style-type: none"><li>▪ R&amp;D.</li></ul>	12.2026	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Reduzierung R&amp;D Ausgaben</li><li>▪ Freiwilligenprogramm ab März 2026</li></ul>		28.01.2026
		180	Lindau (von ca. 530) <ul style="list-style-type: none"><li>▪ R&amp;D.</li></ul>	12.2026			28.01.2026
		275	Ulm (von ca. 800) <ul style="list-style-type: none"><li>▪ R&amp;D.</li></ul>	12.2026			28.01.2026
		100	Regensburg <ul style="list-style-type: none"><li>▪ R&amp;D.</li></ul>	12.2026			28.01.2026

<sup>4</sup> 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			Veröffentlicht
			Anzahl	Details	Datum	EUR	Maßnahme	Datum	
Aumovio SE  Autonomous Mobility	Aumovio Microelectronic GmbH	30	Ingolstadt ▪ R&D.	12.2026		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Reduzierung R&amp;D Ausgaben</li> <li>▪ Freiwilligenprogramm ab März 2026</li> </ul>		28.01.2026	
		130	Markdorf ▪ R&D ▪ entspricht mehr als 50% der gesamten Belegschaft. Damit stellt sich die Frage zur Zukunft des Standorts	12.2026				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"> <li>▪ Unternehmensbereichsübergreifend</li> <li>▪ Stellenabbau am Standort Tappenbeck (Planung: Abbau 600 Stellen in den Segmenten Digital und Physical Engineering im April 2025 gestoppt)</li> </ul>	03.2025				30.09.2024	
		130	Schließung Prüfstandort Nufringen	03.2025		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Abfindungen</li> <li>▪ Transfersgesellschaft</li> </ul>		22.02.2025	
BorgWarner	Akasol GmbH	350	Darmstadt ▪ 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"> <li>▪ Bis 2028 soll die Mitarbeiterzahl auf etwa 700 Beschäftigte gesenkt werden</li> <li>▪ Freiwilligenprogramme</li> <li>▪ Atz</li> </ul>		09.08.2024	

Die Beschäftigungsentwicklung in der deutschen Kraftfahrzeugindustrie seit Ende 2024

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

Die Beschäftigungsentwicklung in der deutschen Kraftfahrzeugindustrie seit Ende 2024

Unternehmen		Personalabbau Deutschland			Geplante Einsparung & Maßnahmen			Veröffentlicht
		Anzahl	Details	Datum	EUR	Maßnahme	Datum	
Robert Bosch GmbH	Bosch Mobility	[13.000]	<b>Zweite Welle</b> Erweiterung der Pläne <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Zahl von 9.000 Stellen wurde durch neuere Ankündigungen 09.2025 überholt.</li> <li>▪ Bosch hat das Sparziel massiv verschärft:               <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zu den ursprünglichen 9.000 Stellen kamen weitere 13.000 Stellen hinzu, die bis 12.2030 wegfallen sollen.</li> <li>▪ Das Gesamtziel liegt bei einem Stellenabbau von ca. 22.000 MA.</li> </ul> </li> </ul>	12.2030	<b>16.09.2025</b> 2,5 Milliarden p.a. ab spätestens 2030. Bis dahin sukzessiver Ausbau von Kosten senkungen.	Abbauziel ohne betriebsbedingte Kündigungen nicht erreichbar. <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ab 2027 sind betriebsbedingte Kündigungen möglich</li> </ul> <b>30.01.2026</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ergebnis für 2025: 6.500 Stellen sind weggefallen</li> <li>▪ 2,7 Milliarden Euro Rückstellungen gebildet</li> </ul>		27.11.2025
		7.260	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 3.500 Stuttgart-Feuerbach               <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 1.500 Werk für Antriebskomponenten</li> <li>▪ 1.500 Schieberdingen                   <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Power Solutions, Electrified Motion und Mobility Electronics</li> </ul> </li> <li>▪ 560 Waiblingen                   <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Auslauf Produktion für Verbindungstechnik bis 2028</li> <li>▪ 1.550 Bühl/Bühlertal</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>	12.2030				25.09.2025
		1.000	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Homburg               <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Antriebstechnik und Diesel</li> </ul> </li> </ul>	12.2032		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Standortgarantie bis 2032</li> <li>▪ Freiwilliger Abbau über Abfindungen und Altersteilzeit.</li> <li>▪ Keine Schließung des Standort West.</li> <li>▪ Standort Ost:               <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Erweiterungsinvestitionen geplant</li> <li>▪ Dieselkomponentenfertigung wird gestärkt.</li> </ul> </li> <li>▪ Produktion von Wasserstoff</li> </ul>		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	
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	<b>26.06.2025:</b> ▪ Standortgarantie bis 2030 ▪ Verlagerung LKW Lenksysteme nach Ungarn ▪ Keine betriebsbedingten Kündigungen für einen Teil der MA bis 2028		26.06.2025
	Mobility Electronics	1.100	Reutlingen ▪ Produktion ▪ Verwaltung ▪ Entwicklung	12.2029	Künftig: Halbleiterfertigung statt Steuergeräte für Verbrennungsmotoren.		22.07.2025
		550	Hildesheim	12.2027	<b>▪ Keine betriebsbedingten Kündigungen bis 2027.</b> ▪ Danach verbindliche Mindesthaltelinie für rund 420 Arbeitsplätze bis 2032. ▪ Verlagerung Navigationsgeräte-Produktion nach Portugal ▪ Fertigung von Komponenten für Elektromotoren bleibt.	12.2032	09.10.2025
	Electrified Motion						

Die Beschäftigungsentwicklung in der deutschen Kraftfahrzeugindustrie seit Ende 2024

Unternehmen			Personalabbau Deutschland			Geplante Einsparung & Maßnahmen			Veröffentlicht
			Anzahl	Details	Datum	EUR	Maßnahme	Datum	
Robert Bosch GmbH	Bosch	Bosch-Rexroth	240	Bereich <i>Lineartechnik</i> ▪ Schweinfurt ▪ Volkach	12.2028				13.03.2024
	ETAS		200	Die genaue Anzahl der abzubauenden 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 Fahrzeugeile GmbH & Co. KG		700	▪ 200 Coburg ▪ 200 Bamberg ▪ 120 Würzburg		12.2025	Verwaltung: 40 Millionen	▪ Freiwillige Austritte ▪ Atz	2025–2027	18.12.2024
Capgemini Deutschland Holding GmbH		60–250	Warmenau		?		▪ Betriebsbedingte Kündigungen nicht ausgeschlossen ▪ Abbau im Zuge der VW Sparmaßnahmen		06.09.2024
Castwerk Technologies		140	Insolvenzverfahren gescheitert ▪ 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 Industriegeschäfts OESL (umfasst das Geschäft mit Gummiprodukten für Automobilhersteller) an Regent L.P. <sup>5</sup>	08.2025	08.04.2024
		1.500	Großteil entfällt auf Hannover, insbesonders in der Verwaltung ▪ Tätigkeiten werden verlagert, Stellen abgebaut, Abläufe angepasst.		?	Weltweit 150 Millionen p.a. ab 2028.	Verkauf Rest von ContiTech	2026	24.06.2025
									24.11.2025

<sup>5</sup> Eine globale Investment Firma in Beverly Hills, California, USA.

Die Beschäftigungsentwicklung in der deutschen Kraftfahrzeugindustrie seit Ende 2024

Unternehmen	Personalabbau Deutschland			Geplante Einsparung & Maßnahmen			Veröffentlicht
	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"> <li>▪ Entlassungen im Rahmen des Insolvenzverfahrens vom 04.11.2025</li> <li>▪ 120 Kündigungen im Januar 2026</li> <li>▪ 40 befristete Verträge nicht verlängert</li> </ul>	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"> <li>▪ Erneutes Schutzschirmverfahren Februar 2025 nach Übernahme des insolventen Eisenwerks Hasenclever + Sohn GmbH 2024.</li> <li>▪ Nach Schutzschirmverfahren hat ein Viertel der ehemals 600 Mitarbeiter ihre Jobs verloren.</li> </ul>	06.2025		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Transfergesellschaft</li> <li>▪ Sozialverträglich über Vorruestandsmodelle</li> </ul>		06.02.2025
Dräxlmaier Group SE & Co. KG	360	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 300 Vilsbiburg, Verwaltung und Entwicklung</li> <li>▪ 60 Werk Achim</li> </ul>	03.2025		Freiwillige Personalabbauprogramme		17.02.2025
Dürr AG	250	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verwaltung</li> <li>▪ Standortübergreifend</li> </ul>	12.2026	50 Millionen p.a. ab 2027	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Abfindungsprogramme</li> </ul>		24.07.2025
Eberspächer catem GmbH & Co. KG	160	Herxheim <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Einstellung Produktion</li> </ul>	07.2025		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verlagerung Produktion nach Bulgarien</li> <li>▪ Abfindungen</li> <li>▪ Auffanggesellschaft</li> </ul>		27.07.2024
Eissmann Automotive Deutschland GmbH	220	Neuausrichtung nach Insolvenz vom 23.09.2024: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Schließung Werk Gera <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Produktion teilweise nach Tschechien, Ungarn und in die Slowakei verlagert</li> </ul> </li> </ul>	08.2025		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Übernahme Vermögenswerte durch Axent Capital Partners<sup>6</sup></li> <li>▪ Weltweit Abbau von 1.800 MA</li> </ul>		
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"> <li>▪ Sanierungsperspektive nach Insolvenz Juli 2025 nicht gegeben</li> <li>▪ Ausproduktion</li> </ul>	10.2025		Geschäftsbetrieb wird eingestellt <b>21.10.2025</b> Verkauf Maschinen und Anlagen		01.07.2025

<sup>6</sup> Ein Schweizer Investor

Die Beschäftigungsentwicklung in der deutschen Kraftfahrzeugindustrie seit Ende 2024

Unternehmen	Personalabbau Deutschland			Geplante Einsparung & Maßnahmen			Veröffentlicht
	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 Maschinen und Anlagen	08.2025	04.03.2025
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 Sparmaßnahmen		23.01.2025
Forvia SE	200	Lippstadt ▪ Entwicklung und Verwaltung ▪ davon 150 in der Elektronik-Entwicklung	12.2025	400 Millionen p.a.	Sozialverträglich		28.02.2025
	420	Lippstadt ▪ Scheinwerfer-Werk 2	06.2026		Entfall Produktion Rückleuchten und Elektronik		27.06.2024
	152	Werk Recklinghausen	12.2027		▪ Teile nicht mehr wettbewerbsfähig. ▪ 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			Veröffentlicht
	Anzahl	Details	Datum	EUR	Maßnahme	Datum	
Gerhardi Kunststofftechnik GmbH	500	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Nach Insolvenzverfahren vom November 2024 wurden 500 Stellen abgebaut.</li> <li>▪ Ca 1.000 MA in Lüdenscheid, Altena-Rosmart, und Ibbenbüren verbleiben.</li> </ul>	06.2025		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Übernahme durch Finanzinvestor Hannover Finanz Opportunities (HFO)</li> <li>▪ Fusioniert mit Freeglass GmbH &amp; Co. KG, Schwaikheim</li> </ul>	11.2025	03.11.2025
Goodyear Germany GmbH	1.000	Fulda <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Fertigung wird schrittweise bis 30.09.2025 beendet.</li> </ul>	09.2025		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Transfergesellschaft</li> <li>▪ 3 Millionen EU-Beihilfen aus dem »Fonds für die Anpassung an die Globalisierung« (EGF)</li> </ul>		17.11.2023
	750	Fürstenwalde <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Produktion soll schrittweise bis 2027 eingestellt werden: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 72 Stellen im März 2025.</li> <li>▪ 149 Stellen sollen am 30. September 2025 gestrichen werden.</li> <li>▪ 388 Stellen sollen 2027 entfallen,</li> </ul> </li> </ul>	12.2027				17.11.2023
	200	Hanau <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Teilweise Stilllegung des Standorts</li> <li>▪ R&amp;D</li> <li>▪ Verwaltung</li> </ul>	?		Genaue 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"> <li>▪ Grammer Deutschland GmbH</li> <li>▪ Grammer Automotive Metall GmbH</li> </ul>		04.04.2025

Die Beschäftigungsentwicklung in der deutschen Kraftfahrzeugindustrie seit Ende 2024

Unternehmen	Personalabbau Deutschland			Geplante Einsparung & Maßnahmen			Veröffentlicht
	Anzahl	Details	Datum	EUR	Maßnahme	Datum	
Grammer AG					Finanzielle Zugeständnisse der MA: ▪ Verschiebung geplanter Entgelterhöhungen ▪ Staffelung von Sonderzahlungen	2025–2026	
HCL Tech	75	Schließung Standort Leipzig-Schönefeld			▪ Verlagerung der Tätigkeiten nach Bulgarien ▪ Sozialplan		15.12.2025
	100	Gifhorn			Verlagerung der Tätigkeiten nach Bulgarien		05.08.2025
Huber Automotive GmbH	75	Insolvenzverfahren vom 27.08.2024 gescheitert. ▪ Es wurde kein Investor gefunden ▪ Betriebseinstellung 28.02.2026	02.2026		Die Entwicklungsbereitung mit mehr als 30 Beschäftigten wurde am 22.10.2025 an Neura Robotics verkauft.		14.12.2025
IAV Ingenieurgesellschaft Auto und Verkehr GmbH	1.500	1.000 Gifhorn	12.2026		▪ Fluktuation ▪ Abfindungsprogramm bis Anfang 2025		03.09.2024
IHI Charging Systems International GmbH	390	Geschäftsauflage	03.2025				18.04.2024
Knorr Bremse	700	▪ »Boost 2026« Programm ▪ LKW Bremsen ▪ 13% der deutschen Belegschaft ▪ 328 München ▪ Berlin (Hasse & Wrede)			▪ Betriebsbedingte Kündigungen nicht ausgeschlossen ▪ Aufhebungsverträge ▪ Atz		10.08.2025
Lear Corporation	500	Ottmarsheim	07.2025		Perspektivisch Schließung 2026 mit Abbau weiterer 250 MA.		23.03.2025
Leoni AG	400	Abbau im »Overhead-Bereich«	12.2026				25.10.2024

Die Beschäftigungsentwicklung in der deutschen Kraftfahrzeugindustrie seit Ende 2024

Unternehmen	Personalabbau Deutschland			Geplante Einsparung & Maßnahmen			Veröffentlicht
	Anzahl	Details	Datum	EUR	Maßnahme	Datum	
<b>Magna International</b>	Magna BDW Technologies	400	Soest	12.2025	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Freiwilligenprogramme</li> <li>▪ Sozialpläne</li> <li>▪ Transfergesellschaften</li> </ul>		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"> <li>▪ Stufenweiser Abbau, Beginn Anfang 2025</li> </ul>	12.2026			14.10.2024
		100	Schließung Werk Neumarkt <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Stufenweiser Abbau</li> </ul>	12.2026	Verlagerung nach Österreich		29.10.2024
<b>MAHLE-Gruppe</b>	2.800	<b>23.07.2025</b> In den vergangenen zwölf Monaten wurden rund 600 Stellen in Deutschland abgebaut.	12.2025		Keine betriebsbedingten Kündigungen bis Ende 2025		19.11.2024
	500	Größtenteils Stuttgart <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verwaltung und R&amp;D.</li> </ul>	?	75 Millionen p.a., $\frac{1}{3}$ Sachkosten, $\frac{2}{3}$ Personalkosten.	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Reduzierung bestehender Vergütungen</li> <li>▪ Abfindungen</li> <li>▪ Vorruestandsregelungen</li> </ul>		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 europäische Mahle-Standorte		17.11.2025
<b>Manz AG</b>	100	Insolvenzverfahren vom 24.02.2025 wegen Zahlungsunfähigkeit und Überschuldung gescheitert <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Manz AG wird im Rahmen des Regelinsolvenzverfahrens abgewickelt</li> </ul>	02.2025		Nach Insolvenz Übernahme von 300 MA am Standort Reutlingen durch Tesla Automation GmbH	03.2025	18.12.2024
<b>Marquardt Gruppe</b>	150	Rietheim-Weilheim <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Abbau in indirekten Bereichen, exklusive Produktion</li> </ul>	12.2025		Sozialverträglich		15.04.2025
					Vorübergehende 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			Veröffentlicht
	Anzahl	Details	Datum	EUR	Maßnahme	Datum	
<b>Michelin Reifenwerke AG &amp; Co. KGaA</b>	600	Karlsruhe	12.2025		Verlagerung Kundenzentrum nach Polen.		07.07.2024
	850	Homburg	12.2025				07.07.2024
	88	Trier	12.2024				28.11.2023
<b>Mubea (Muhr und Bender) Präzisionsstahlrohr AG</b>	300	150 Firmenzentrale in Attendorn. Die übrigen ▪ Daaden/Weitefeld ▪ Sömmerda ▪ Mühlhausen	12.2025				05.09.2024
<b>Musashi Deutschland</b>	100 bis 130	Lüchow ▪ Personalabbau von etwa der Hälfte der Stellen ▪ Erste Kündigungen 09.2026	06.2027		▪ Teile der Produktion werden nach Bad Sodenheim, Bockenau und Grolsheim verlegt		01.07.2025
	190	Schließung der Produktion ▪ Hannoversch Münden ▪ Erste Kündigungen 09.2026	03.2027		▪ Restrukturierung läuft in drei Phasen und soll bis Ende März 2027 abgeschlossen sein ▪ Sozialpläne ▪ Qualifizierungsmaßnahmen		08.12.2025
	200	Leinefelde ▪ Zerspanung wird geschlossen ▪ Die 60 Mitarbeiter in der Schmiede werden mindestens bis 2028 weiter beschäftigt.	08.2026		▪ Abfindungen		08.12.2025
<b>MVI Group GmbH</b>	260	Standort Wolfsburg ▪ Insolvenzverfahren vom 27.08.2025 gescheitert ▪ Es wurde kein Investor gefunden.	10.2025		▪ Abwicklung des Unternehmens ▪ Fortführung des Unternehmens war wegen der anhaltenden Verluste aus dem laufenden Geschäftsbetrieb nicht möglich	10.2025	01.10.2025

Die Beschäftigungsentwicklung in der deutschen Kraftfahrzeugindustrie seit Ende 2024

Unternehmen	Personalabbau Deutschland			Geplante Einsparung & Maßnahmen			Veröffentlicht
	Anzahl	Details	Datum	EUR	Maßnahme	Datum	
NTN Corp	NTN Antriebstechnik GmbH	60	Gardelegen	09.2025	Einstellung Produktion von E-Seitenwellen für Mercedes		17.02.2025
	NTN Kugellagerfabrik GmbH	120	Schließung Standort Mettmann	12.2025	Stufenweiser Abbau		07.06.2024
Preh GmbH		410	Bad Neustadt	06.2024	Freiwilligenprogramm		22.10.2024
		[280]	Bad Neustadt	?	Weiterer Abbau		30.11.2025
RECARO Automotive GmbH		215	Nach Insolvenz vom 16.08.2024 Schließung der Produktion in Kirchheim unter Teck.	12.2024	Verkauf an die Proma Group <sup>7</sup> . ▪ Verlagerung der Produktion in die Region Turin. ▪ Gekauft wurde eine leere Hülle, bzw. nur die Marke RECARO.		04.12.2024
Ribe (Richard Bergner Holding GmbH & Co. KG)		165	»Transformations- und Effizienzprogramm 2025« ▪ Schwabach	06.2025	▪ Ohne betriebsbedingte Kündigungen		07.09.2024
Samvardhana Motherson International Ltd (SMIL)	SMP Automotive	188	(Samvardhana Motherson Peguform) ▪ Bötzingen	12.2026	Sozialverträglich		11.04.2025
	SMIA früher Scherer & Trier	340	(Samvardhana Motherson Innovative Autosystems) ▪ Michelau (200 Produktion, 140 Verwaltung)	12.2025	Produktion: die Stellenstreichungen betreffen zu 99% Leiharbeiter.		25.04.2025
	Dr. Schneider Kunststoffwerke GmbH	150	▪ Kronach-Neuses ▪ Produktion ▪ Administration	12.2026	▪ Integration in Motherson Gesamtorganisation. ▪ Nach Insolvenzantrag 09.2022 verkauft 10.2023 an SMIL.		14.05.2025
		200	Schließung Standort Judenbach	09.2026			25.04.2025

<sup>7</sup> 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			Veröffentlicht
	Anzahl	Details	Datum	EUR	Maßnahme	Datum	
Schaeffler AG	2.890	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 734 Regensburg</li> <li>▪ 701 Herzogenaurach</li> <li>▪ 590 Schweinfurt</li> <li>▪ 227 Homburg</li> <li>▪ 217 Nürnberg</li> <li>▪ 139 Schwalbach</li> <li>▪ 72 Berlin</li> <li>▪ 26 Karben</li> </ul>	12.2027	290 Millionen p.a.	<p>Schließt ein Integration von Vitesco<sup>8</sup>, durch den Abbau entfallen Doppelbesetzungen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Freiwilligenprogramm</li> <li>▪ Fluktuation</li> <li>▪ Atz</li> <li>▪ Aufhebungsverträge</li> </ul>	12.2029	05.11.2024
Schaeffler AG	Schaeffler Ultra Precision Drives GmbH	Hameln, ggf. Verkauf	?				
Schaeffler AG	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"> <li>▪ Insolvenzverfahren vom 15.07.2025 gescheitert           <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Es wurde kein Investor gefunden.</li> </ul> </li> <li>▪ Das Geschäft mit Ingenieurdienstleistungen ist nicht betroffen.</li> </ul>	10.2025		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Abwicklung der insolventen Testing-Sparte</li> <li>▪ Transfersellschaft für 82 MA.</li> </ul>		28.10.2025
Siemens Digital Industries	Automatisierung	2.600	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Nürnberg</li> <li>▪ Erlangen</li> <li>▪ Fürth</li> <li>▪ Amberg</li> </ul>	09.2027		Ohne betriebsbedingte Kündigungen	18.03.2025
	Smart Infrastructure	250	<p>Sparte eMobility</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Frankfurt</li> <li>▪ Koblenz</li> <li>▪ Mainz</li> </ul> <p>Fokus auf Schnelllade-technologie</p>	12.2025		▪ Umschulungen und Verlagerungen in andere Konzernbereiche	18.03.2025
SKF GmbH	1.300	<p>Schweinfurt</p> <p><b>28.07.2025</b></p> <p>Möglicherweise weiterer Stellenabbau, mit u.a. Verlagerungen von Tätigkeiten nach Indien</p>	12.2025		<p>Keine betriebsbedingten Kündigungen bis 2029</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sozialverträglich</li> <li>▪ Atz</li> <li>▪ Aufhebungsverträge</li> </ul>		24.09.2024

<sup>8</sup> 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 selbstständig 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			Veröffentlicht
	Anzahl	Details	Datum	EUR	Maßnahme	Datum	
<b>Stabilus SE</b>	150	Werk Koblenz ▪ Produktion	12.2024		▪ Fluktuation ▪ Renteneintritte		31.07.2023
	?	▪ 450 weltweit ▪ Umstrukturierungskosten von 18 Millionen EUR	?		»Optimierung des Standortportfolios«: Büro- und Produktionsflächen in Deutschland, den USA, in Singapur und Thailand werden verlagert oder zusammengeführt.		18.09.2025
<b>Stark Corporation</b>	LEONI HighTemp Solutions GmbH	120	▪ Schließung Standort Halver-Oeckinghausen ▪ keine wirtschaftliche Fortführungsperspektive	?	▪ LHTS 2022 durch Stark Corp übernommen von Leoni Group, Wire & Cable Solutions ▪ Kurzarbeit in Werken wie Roth bis 05.2025		30.06.2025
<b>Swoboda Wiggensbach KG</b>		140	Schorndorf ▪ Schließung Vertriebs- und Entwicklungszentrum. ▪ Teil einer Umstrukturierung, die auch die Zentrale in Wiggensbach treffen könnte.	06.2026	Die Schorndorfer Kapazitäten sollen auf die übrigen deutschen Niederlassungen des Unternehmens verteilt werden.		10.11.2025
<b>TechHub by efs<sup>9</sup></b>		250–300	Gaimersheim ▪ Abbau ca. der Hälfte der Stellen	?	▪ Softwaredienstleister, der hauptsächlich für Audi und VW tätig ist ▪ Streichung aller Boni, Prämien und Benefits		17.09.2025
<b>TE Connectivity</b>		110	Speyer	02.2025	Ausserdem Kurzarbeit in Bensheim		
<b>Tenneco</b>	Federal-Mogul Bremsbelag GmbH	330	Glinde	12.2027	▪ Abbau von fast 75 Prozent der MA. ▪ Nach 2027 noch 121 MA übrig		03.03.2025

<sup>9</sup> 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			Veröffentlicht
		Anzahl	Details	Datum	EUR	Maßnahme	Datum	
Tenneco	Federal-Mogul Valvetrain GmbH	200	Ventilwerk Blumberg	05.2024		▪ Umstrukturierung des Deutschland-Geschäfts		05.03.2024
		320	Ventilwerk Blumberg	12.2026				
Thyssenkrupp	Auto-motive Techno-logy	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 ▪ Vortübergehen der 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 Automoti-ve 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			Veröffentlicht
	Anzahl	Details	Datum	EUR	Maßnahme	Datum	
<b>Webasto SE</b>	300	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 180 Führungspersonal in Firmenzentrale in Stockdorf</li> <li>▪ 70 Gilching</li> </ul>	12.2025	150 Millionen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Interessenausgleich samt Sozialplan</li> <li>▪ Transfergesellschaft</li> </ul>		14.10.2025
	650	Schwerpunktmaßig in Unternehmensverwaltung und Entwicklung	12.2025		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Umsetzung Restrukturierungsplan bis 2028</li> <li>▪ Sozialverträglich</li> </ul>	12.2028	02.04.2025
<b>Werkzeugbau Laichingen GmbH</b>	100	Insolvenzverfahren vom 15.07.2025 gescheitert ▪ Es wurde kein Investor gefunden.	12.2025		Stilllegung des Betriebs	12.2025	03.10.2025
<b>Yanfeng Automotive Interiors</b>	230	Schliessung Standort Lüneburg	12.2026		Verlagerung der Aktivitäten an einen bereits bestehenden Standort in Tschechien.	12.2027	21.01.2026
<b>ZF Friedrichshafen AG</b>	<i>[11.000 bis [14.000]</i>	Standortübergreifend <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Für 4.900 Mitarbeiter des Betriebs Z am ZF-Hauptsitz sind betriebsbedingte Kündigungen nach einer Einigung bis zum 30. Juni 2028 ausgeschlossen</li> </ul>	12.2027	6 Milliarden für 2024 und 2025	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Abfindungsprogramm</li> <li>▪ Atz</li> </ul> <p><b>01.08.2025</b> Betriebsbedingte Kündigungen nicht »gänzlich« ausgeschlossen</p>	2024–2025	22.10.2024
		<b>01.08.2025</b> Seit Anfang 2024 <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ wurden 5.700 Vollzeitstellen in Deutschland abgebaut.</li> <li>▪ haben 4.700 Beschäftigte Atz vereinbart oder gingen planmäßig in den Ruhestand.</li> </ul>			<b>16.10.2025</b> Freiwilligenprogramm soll bald starten. Ange- dacht ist eine Abfindung von bis zu 250.000 EUR.		
<b>Division Chassis Solutions</b>	200	Gelsenkirchen-Schalke ▪ Produktionseinstellung	12.2024		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Erste Schliessung eines kompletten ZF-Werks überhaupt.</li> <li>▪ Werk nicht mehr wettbewerbsfähig.</li> </ul>	12.2024	15.03.2024

Die Beschäftigungsentwicklung in der deutschen Kraftfahrzeugindustrie seit Ende 2024

Unternehmen	Personalabbau Deutschland			Geplante Einsparung & Maßnahmen			Veröffentlicht
	Anzahl	Details	Datum	EUR	Maßnahme	Datum	
ZF Friedrichshafen AG	Multidivisionsstandort Dümmer	200	Damme: ■ Auslauf Mietvertrag mit BOGE Elastmetall GmbH <sup>10</sup> . ■ 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
	Multidivisionsstandort 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 Division E	12.2027	■ Ergänzt durch weitere Abbaumaßnahmen in anderen Bereichen. ■ Sozialverträglich durch ■ Altersteilzeit ■ Abfindungen ■ Qualifizierung		19.11.2025

<sup>10</sup> 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			Veröffentlicht
	Anzahl	Details	Datum	EUR	Maßnahme	Datum	
ZF Friedrichshafen AG	Division E (Pkw-Antriebstechnologien)	7.600	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Standorte:           <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Friedrichshafen</li> <li>▪ Saarbrücken</li> <li>▪ Schweinfurt</li> </ul> </li> <li>▪ »Bündnis für Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigungssicherung«</li> <li>▪ Verluste mit der Produktion von Getrieben und Komponenten für Elektroautos bei so gut wie allen Produkten.</li> <li>▪ Alle diese Stellen sollen bereits in den 11.000–14.000 Arbeitsplätzen enthalten sind, die ZF bis zum Jahr 2028 abbauen will.</li> </ul>	12.2029	500 Millionen bis 2027	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ausschluss betriebsbedingter Kündigungen bis Mitte 2028 ist unklar.</li> <li>▪ Ausdünnung Produktangebot.</li> <li>▪ Partnersuche zur Industrialisierung einzelner Produkte.</li> <li>▪ Abfindungsprogramm: Freiwilligenprogramm läuft bis zum 15.02.2026.</li> <li>▪ Atz</li> </ul>	01.10.2025
					Finanzielle Zugeständnisse der MA:	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

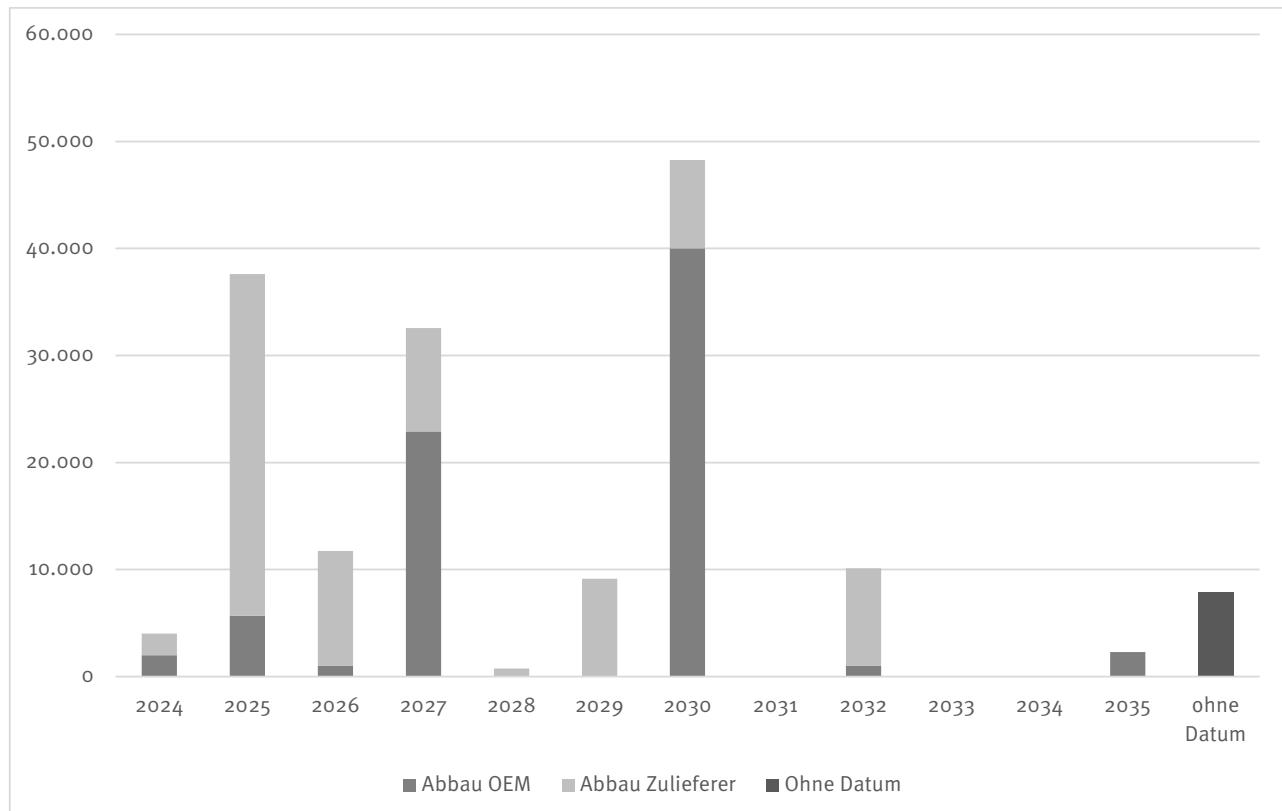
Die Beschäftigungsentwicklung in der deutschen Kraftfahrzeugindustrie seit Ende 2024

Unternehmen	Personalabbau Deutschland			Geplante Einsparung & Maßnahmen			Veröffentlicht	
	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"><li>▪ erste Reduktion im September 2025 auf 32,5 Stunden.</li><li>▪ vollständige Umsetzung bis Ende 2027,</li></ul>	12.2027	Teil des Sparpakets von 500 Millionen bis 2027	Arbeitszeitverkürzung: <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Für MA der Antriebssparte und der in Schweinfurt und Friedrichshafen angestellten MA in den Bereichen Verwaltung und R&amp;D wird die wöchentliche Arbeitszeit bis Ende 2027 um 7% gesenkt.</li></ul>	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"><li>▪ 370 R&amp;D</li><li>▪ 80 Verwaltung.</li></ul>	2030		<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Start Abbau: Mitte 2026.</li><li>▪ Absehbar Verlagerung R&amp;D nach China und Indien.</li></ul>	12.2029	19.09.2025
	ZF Lifetec GmbH	160	Alfdorf	2026		<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Abbau von 10% der Arbeitsplätze.</li><li>▪ 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.</li></ul>		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			Veröffentlicht
	Anzahl	Details	Datum	EUR	Maßnahme	Datum	
Zollern GmbH & Co. KG	150	Bereich Feinguss ▪ Laucherthal ▪ Herbertingen	12.2026		▪ Abfindungsangebote ▪ Transfergesellschaft		06.10.2025

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



## 1.5. Werkschließungen

Tabelle 1.5.-1: Werkschließungen

Unternehmen	Personalabbau	Werkschließung					Veröffentlicht
		Anzahl	Werk	Land	Produkt	Plandatum	
Adient Germany	100	Solingen-Merscheid	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
	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	Ingenieurdiestleistungen		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	Hermsdorf	TH	PTC Keramiken		07.2025	17.01.2025

Die Beschäftigungsentwicklung in der deutschen Kraftfahrzeugindustrie seit Ende 2024

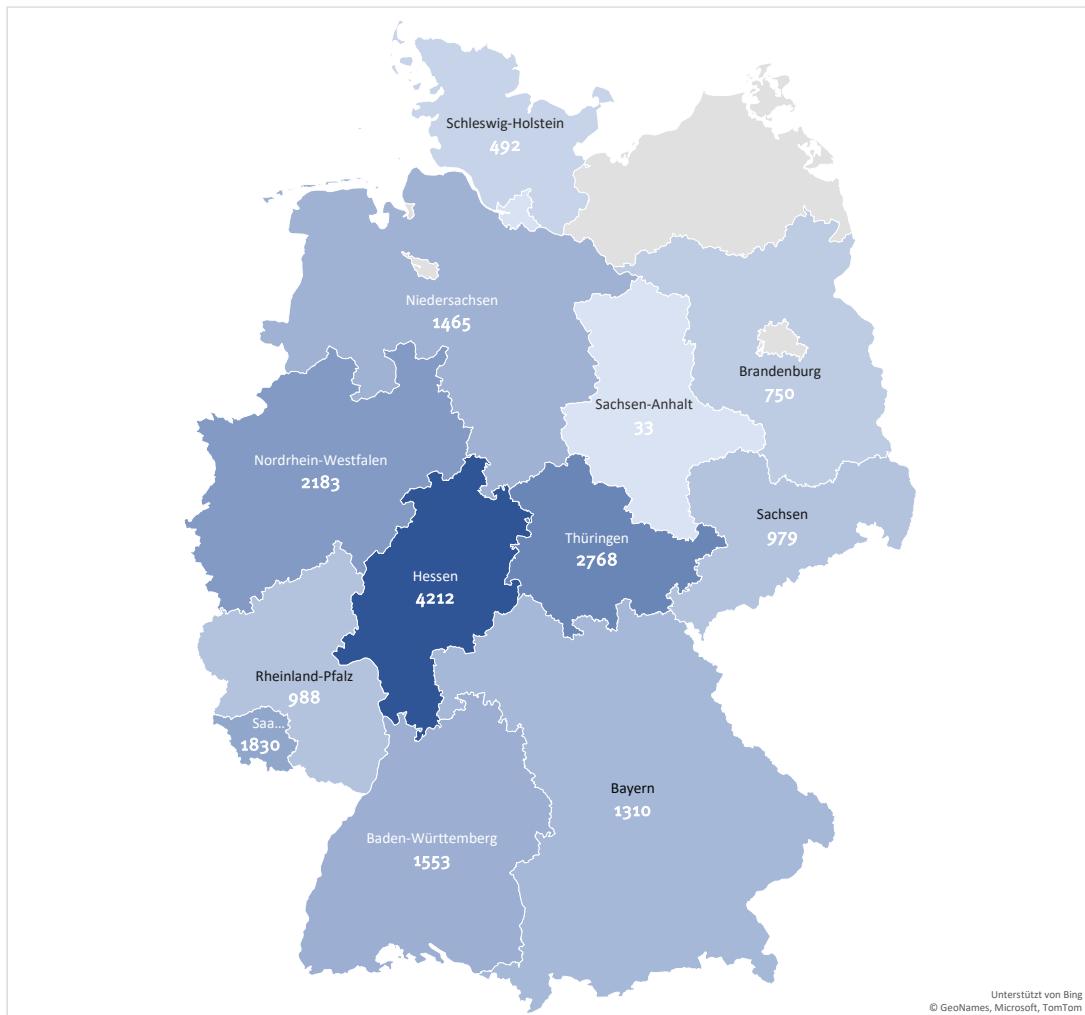
Unternehmen	Personal-abbau	Werkschließung					Veröffentlicht
		Anzahl	Werk	Land	Produkt	Plandatum	
Eichenauer GmbH & Co KG	200	Hatzenbühl	RP		Elektrische Heizelemente	2026	14.11.2026
Eissmann Automotive GmbH	220	Gera	SN		Interieurteile	08.2025	31.08.2025
ElringKlinger	33	Thale	ST		Kunststoffkomponenten	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 Emissions Control Technologies, Germany GmbH	23	Heilbronn	BW	Abgasreinigungsanlagen und Systeme 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 Systems 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-Oeckinghausen	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 Reifenwerke 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 Hannoversch 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 Automotive GmbH	215	Kirchheim/Teck	BW		Autositze	12.2024	04.10.2024

Die Beschäftigungsentwicklung in der deutschen Kraftfahrzeugindustrie seit Ende 2024

Unternehmen	Personalabbau	Werkschließung					Veröffentlicht	
		Anzahl	Werk	Land	Produkt	Plandatum		
Ronal	540	Landau	RP	Leichtmetallfelgen	03.2025	30.04.2024		
Rüster Gruppe	40	Degglingen	BW	Interieurteile	05.2025	03.04.2025		
Schaeffler AG	220	Homburg	SL	Lineartechnik	12.2025	21.05.2025		
	200	Steinhagen	NW	Gelenkkäfer 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

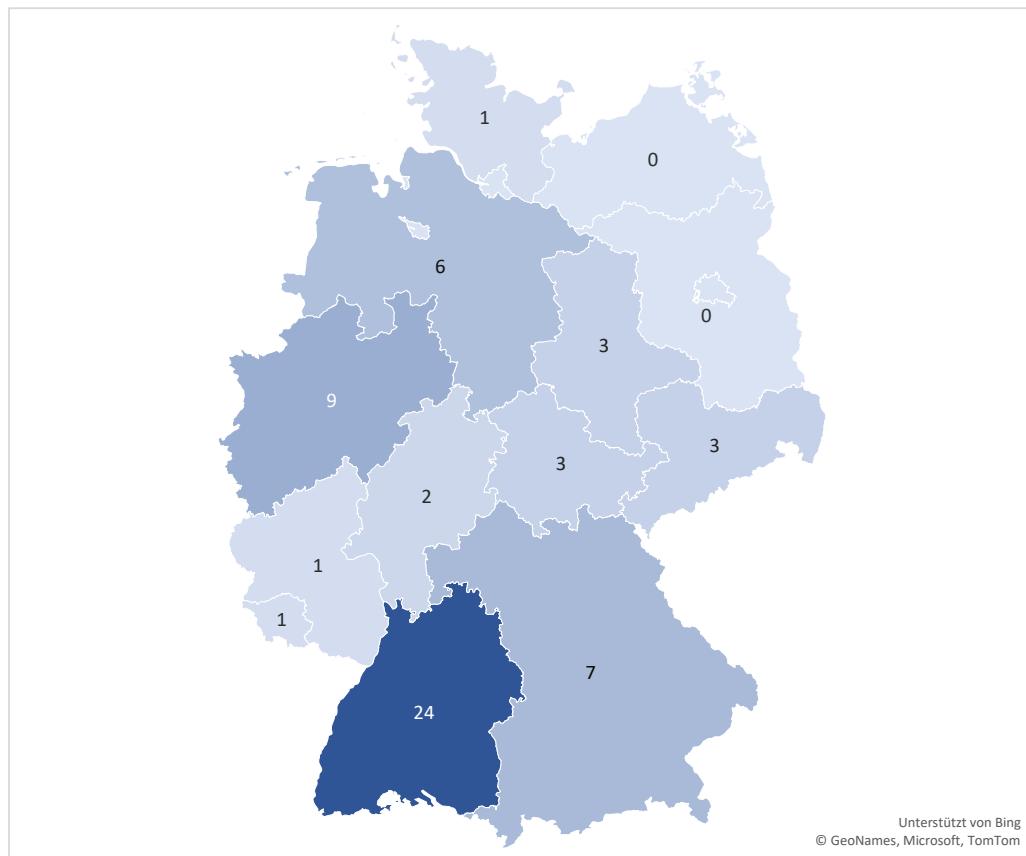
Nr	Unternehmen	Sitz	Bundesland	Veröffentlicht
1	Allgaier Automotive GmbH	Uhingen	BW	21.06.2023
2	Castwerk Technologies	Frankenberg	BW	08.03.2024
3	BBS Autotechnik GmbH	Schiltach	BW	26.07.2024
4	Flabeg Automotive Germany GmbH	Furth am Wald	BY	30.07.2024
5	AE Group	Gerstungen	TH	12.08.2024
6	RECARO Automotive 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	Sonnoplast 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 Täle	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

## Die Beschäftigungsentwicklung in der deutschen Kraftfahrzeugindustrie seit Ende 2024

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.<sup>11</sup>
- 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 20.11.2025<sup>12</sup> 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 erwerbstätig<sup>13</sup>. Die direkt Beschäftigten in der Automobilindustrie machen somit weniger als 2% aller Erwerbstätigen aus, 165.000 abgebauten Arbeitsplätze entsprechen 0,35%.

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

<sup>11</sup> [https://www.vda.de/de/presse/Pressemeldungen/2024/241029\\_Prognos-Studie\\_zur\\_Beschaeftigung\\_in\\_der\\_Automobilindustrie](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.

<sup>12</sup> [https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemeldungen/2025/11/PD25\\_No67\\_42.html](https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemeldungen/2025/11/PD25_No67_42.html)

<sup>13</sup> [https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemeldungen/2026/01/PD26\\_001\\_13321.html](https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemeldungen/2026/01/PD26_001_13321.html)

## Die Beschäftigungsentwicklung in der deutschen Kraftfahrzeugindustrie seit Ende 2024

### 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 Zeitlepe bewegt—bewegen muss—, und den mühsamen und teuren Weg über Freiwilligkeit mit entsprechenden Abfindungen, Altersteilzeit, oder weniger wirksamen Maßnahmen wie Arbeits-

## Die Beschäftigungsentwicklung in der deutschen Kraftfahrzeugindustrie seit Ende 2024

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 neu gewonnenen 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 nichtbörsenfähige 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.

## Die Beschäftigungsentwicklung in der deutschen Kraftfahrzeugindustrie seit Ende 2024

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

<b>Markt</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <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.</li> <li>▪ <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.</li> </ul>
<b>Markt</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <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.</li> </ul>
<b>Technischer Wandel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Elektrifizierung des Antriebsstrangs:</i> für die Herstellung von Elektro-Fahrzeugen wird eine insgesamt niedrigere Beschäftigung benötigt als in der Vergangenheit.</li> <li>▪ <i>Veränderte Marktbedingungen:</i> etwa durch den generellen technischen Wandel durch neue Bauteile und dadurch veränderte Kundenpräferenzen.</li> <li>▪ <i>Steigende Anforderungen:</i> gegebenenfalls sind neue Produktionsprozesse und Technologien erforderlich, die in Niedriglohnländern leichter bzw. günstiger umgesetzt werden können.</li> </ul>
<b>Standortfaktoren</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <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.</li> <li>▪ <i>US-Zölle:</i> Seit August 2025—vielleicht—15%.</li> <li>▪ <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.</li> </ul>

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«<sup>14</sup>. Das ist auf technischer Ebene wegen der chinesischen Konkurrenz und des EU Green Deals zwar richtig, berücksichtigt jedoch wirtschaftliche und andere Aspekte nicht.

<sup>14</sup> VDE Studie »Automobilstandort Deutschland 2035« April 2024

## Die Beschäftigungsentwicklung in der deutschen Kraftfahrzeugindustrie seit Ende 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 Fahrzeugausrüstung 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 Angebot<sup>15</sup>, 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-Marken<sup>16</sup> (2025) in China, die um Marktanteile kämpfen, kommt es zu einem erheblichen Preisdruck<sup>17</sup>.
- 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.

---

<sup>15</sup> 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 verloren.

<sup>16</sup> Die meisten davon werden von nur etwa 20 großen Unternehmen kontrolliert.

<sup>17</sup> 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 hochklemeln«, 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

<b>Verlagerung nach Asien</b>	2023 wurden fast 60% aller Kraftfahrzeuge weltweit in Asien gebaut. Das globale Zentrum der Automobilindustrie hat sich dauerhaft nach Osten verschoben.
<b>Verzögerte Umstellung auf technische und wirtschaftliche Trends</b>	Deutsche Unternehmen hinken bei der Elektrifizierung, bei Software-Defined Vehicles (SDV) und bei der Anpassung ihrer Entwicklungsprozesse an die »China Speed« hinterher.
<b>Verschärfung des Wettbewerbs</b>	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.
<b>Hohe Standortkosten in Deutschland</b>	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

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

<b>Software &amp; KI</b>	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.
<b>Elektrifizierung</b>	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.

## Die Beschäftigungsentwicklung in der deutschen Kraftfahrzeugindustrie seit Ende 2024

<b>Portfolio-Ausrichtung</b>	Höherwertige Produkte und erweiterte Funktionen, weg von einzelnen Komponenten
<b>Standortkosten</b>	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

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

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

<b>Verpflichtende/ geförderte E-Mobilität</b>	<b>EU</b>	Verbot der Zulassung neuer Verbrenner-PKW ab 2035
	<b>China</b>	Massive staatliche Förderung, >30% E-Anteil bereits erreicht
	<b>Kalifornien/Teile der USA</b>	Ähnliche Ziele wie EU
<b>Geringe/keine Elektrifizierung</b>	<b>Afrika</b>	Keine Ladeinfrastruktur absehbar
	<b>Südamerika</b>	Begrenzte Infrastruktur
	<b>Teile Asiens</b>	noch sehr verbrenner-fokussiert
	<b>Mittlerer Osten</b>	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 Aktualisierungsszyklen 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 gefloppten 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 ist<sup>18</sup>. 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 verringelter 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

<sup>18</sup> Zum Beispiel: [https://www.vda.de/en/press/press-releases/2025/250624\\_PM\\_Automotive\\_industry\\_signs\\_Memorandum\\_of\\_Understanding](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

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

## Die Beschäftigungsentwicklung in der deutschen Kraftfahrzeugindustrie seit Ende 2024

<b>Organisatorische Strukturen</b>	<b>Regionale Autonomie mit globaler Koordination</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Separate Profit&amp;Loss-Verantwortung für das China-Geschäft</li> <li>▪ Lokale Entwicklungsteams mit direkter Entscheidungsbefugnis</li> <li>▪ Globale Plattformen für Skaleneffekte, aber regionale Anpassung</li> </ul> <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>
	<b>Talent-Management</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 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</li> <li>▪ Aufbau digitaler Kompetenzen in beiden Märkten</li> <li>▪ <i>Cross-Training</i> zwischen den Regionen</li> </ul>
<b>Technologie-Roadmaps</b>	<b>Parallele Entwicklungs-pfade</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>China-first</i> für Software-intensive Lösungen (schnelle Marktvalidierung)</li> <li>▪ <i>Germany-first</i> für sicherheitskritische Systeme (ausführliche Validierung)</li> <li>▪ Gemeinsame Plattformen wo möglich, separate wo nötig</li> </ul>
<b>Finanzierung und Investitionen</b>	<b>Risiko-Diversifizierung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ China-Investitionen für Wachstum und Marktlernen</li> <li>▪ Deutschland-Investitionen für Technologie-Leadership und IP-Entwicklung</li> <li>▪ Joint Ventures in China für Risikominimierung</li> </ul> <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

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

<b>Neue Geschäftsmodelle</b>	<b>Von Produktverkauf zu Services</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Software-as-a-Service: Kontinuierliche Updates und Features</li> <li>▪ Daten-Monetarisierung: Fahrzeugdaten als neue Erlösquelle</li> <li>▪ Lifecycle-Management: Komplette Systembetreuung statt Einzelkomponenten</li> </ul>
<b>Diversifikation</b>	<b>Erweiterung des Geschäfts</b>	Z.B. Einstieg in die derzeit boomende Rüstungsindustrie oder Robotik.
<b>Geografische Neuausrichtung</b>	<b>Strategische Verlagerungen</b>	<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"> <li>▪ Weitere Produktionsverlagerung nach Asien: Näher zu wachsenden Märkten und niedrigeren Kosten</li> <li>▪ R&amp;D-Zentren in den bekannten Software-Hubs: Silicon Valley, Indien, zur Gestaltung von Digitalkompetenz</li> <li>▪ Deutschland als Premium-Standort: Fokus auf Hochwertstechnologie und Systemintegration</li> </ul>
<b>Organisatorische Neuaufstellung</b>	<b>Strukturelle Veränderungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Spin-offs: Trennung von Altgeschäft und Zukunftstechnologien</li> <li>▪ Akquisitionen: Zukauf von Software- und Tech-Unternehmen</li> <li>▪ Kulturwandel: Von Maschinenbau- zu Tech-Mentalität</li> </ul>
<b>Finanzierungsstrategien</b>	<b>Kapital für die Transformation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verkauf von Assets: Finanzierung der Neuausrichtung durch Verkauf alter Geschäftsbereiche</li> <li>▪ Partnerschaften: Risikostreuung durch Joint Ventures</li> <li>▪ Staatliche Förderung: Nutzung von EU- und Bundesförderung für E-Mobilität</li> </ul>

Zwei Drittel der deutschen Zulieferer rechnen mit einer Marktbereinigung. 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 Berlin<sup>19</sup> 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-

<sup>19</sup> 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 Gunde 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 Robotics<sup>20</sup> 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—with off-the-shelf Chips, und vielleicht mit doppelt so großem Projektteam, aber zu halben Kosten? Wo liegt dann der Mehrwert von Aumovio?

Außerdem:

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

## Die Beschäftigungsentwicklung in der deutschen Kraftfahrzeugindustrie seit Ende 2024

- 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 AECC 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 Fahrzeugherrstellern 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	<b>Allgaier Automotive GmbH</b>					
	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"> <li>■ Einstellung des Betriebs Ende 12.2025. Abwicklung des Unternehmens.</li> <li>■ Verkauf der Allgaier Process Technologie GmbH Ende 2023 an die Mülheimer Siebtechnik GmbH</li> <li>■ Allgaier wurde 2022 von der chinesische Westron Group gekauft.</li> </ul>				
2	<b>Castwerk Technologies</b>					
	Sitz	Frankenberg	Veröffentlicht	08.03.2024	Insolvenzverfahren Ende	13.08.2024
	Status	Gescheitert	Wegen	Keinen Investor gefunden.		
3	<b>BBS Autotechnik GmbH</b>					
	Sitz	Schiltach	Veröffentlicht	27.07.2024	Insolvenzverfahren Ende	27.03.2025
	Status	Beendet	Wegen	Übernahme aller Vermögenswerte durch KW Automotive GmbH.		
4	<b>Flabeg Automotive Germany GmbH</b>					
	Sitz	Furth am Wald	Veröffentlicht	30.07.2024	Insolvenzverfahren Ende	04.03.2025
	Status	Gescheitert	Wegen	Rückzug eines potenziellen Investors.		
5	<b>AE Group</b>					
	Sitz	Gerstungen	Veröffentlicht	12.08.2024	Insolvenzverfahren Ende	01.09.2025
	Status	Gescheitert	Wegen	Regelinsolvenzverfahren seit 31.07.2025 ohne belastbares Angebot.		
6	<b>RECARO Automotive GmbH</b>					
	Sitz	Kirchheim unter Teck	Veröffentlicht	16.08.2024	Insolvenzverfahren Ende	05.12.2024
	Status	Beendet	Wegen	Übernahme durch die italienische Proma Group.		
7	<b>Federnfabrik Erwin Lutz GmbH</b>					
	Sitz	Eningen unter Achalm	Veröffentlicht	09.08.2024	Insolvenzverfahren Ende	
	Status	Laufend	Wegen	n/a		
8	<b>WKK.group (Walter Klein GmbH &amp; Co. KG)</b>					
	Sitz	Wuppertal	Veröffentlicht	23.09.2024	Insolvenzverfahren Ende	
	Status	Laufend	Wegen	n/a		
	Details	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Im Laufe des Jahres 2024 (vor der Insolvenz) schien ein US-amerikanischer Investor als Eigentümer gefunden, der jedoch kurzfristig absprang.</li> <li>■ Kurze Zeit nach dem Insolvenzantrag der Walter Klein GmbH &amp; Co. KG in Wuppertal sowie die WKW Aktiengesellschaft in Velbert stellten weitere Gesellschaften Insolvenzantrag: <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Erbslöh Aluminium GmbH</li> <li>■ Velbert und Hemer (Niederlassung)</li> <li>■ WKW Engineering GmbH, Wuppertal</li> </ul> </li> </ul>				

## Die Beschäftigungsentwicklung in der deutschen Kraftfahrzeugindustrie seit Ende 2024

Nr	Unternehmen								
8	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ WKW Roof Rail GmbH, Velbert</li> <li>■ WKW AnodiCoat GmbH &amp; Co. KG, Sprockhövel</li> <li>■ 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.</li> <li>■ Betrieb läuft uneingeschränkt weiter.</li> </ul>								
9	<b>Eissmann Automotive Deutschland GmbH</b>								
	Sitz	Bad Urach	Veröffentlicht	23.09.2024	Insolvenzverfahren Ende	06.10.2025			
	Status	Beendet	Wegen	Ende der Insolvenz in Eigenverwaltung					
	Details	<p>Neuaufstellung des Unternehmens.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Übernahme Vermögenswerte durch Axent Capital Partners AG mit Sitz in Zug/Schweiz.</li> <li>■ Weltweit Abbau von 1.800 MA.</li> <li>■ Schliessung Werk Gera.</li> <li>■ Produktion teilweise nach Tschechien, Ungarn und in die Slowakei verlagert.</li> </ul>							
10	<b>iwis mechatronics GmbH &amp; Co. KG</b>								
	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	<b>Franken Guss GmbH &amp; Co. KG</b>								
	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	<b>New Albea Kunststofftechnik GmbH</b>								
	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"> <li>■ Neuaufstellung des Unternehmens.</li> <li>■ Einbringung des erforderlichen Kapitalbedarfs Ende Juni 2025</li> <li>■ Überarbeitung Produktpotfolio</li> <li>■ Neue Aufträge</li> </ul>							
13	<b>Johann Vitz Federn GmbH &amp; Co. KG</b>								
	Sitz	Velbert	Veröffentlicht	08.11.2024	Insolvenzverfahren Ende				
	Status	Laufend	Wegen	n/a					
	Details								
14	<b>Gerhardi Kunststofftechnik GmbH</b>								
	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	<b>Bo Parts Solutions GmbH &amp; Co. KG</b>								
	Sitz	Nentershausen	Veröffentlicht	24.11.2024	Insolvenzverfahren Ende				
	Status	Laufend	Wegen	n/a					
	Details	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Weitere Insolvenz seit 2020, damals noch als Bo Parts Sontra..</li> <li>■ 14.01.2025: 28 von zuletzt 75 Mitarbeitern wurden im Rahmen der Sanierungsmaßnahmen entlassen.</li> </ul>							
16	<b>Witte Barskamp GmbH &amp; Co. KG</b>								
	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	<b>WEBO GmbH</b>								
	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	<b>Manz AG</b>									
	Sitz	Reutlingen	Veröffentlicht	27.12.2024	Insolvenzverfahren Ende	11.07.2025				
	Status	Gescheitert	Wegen	Das operative Geschäft der Manz AG wurde eingestellt.						
	Details	<p>Die Manz AG wird im Rahmen des Regelinsolvenzverfahrens abgewickelt.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ <b>28.02.2025</b> Verkauf der Tochtergesellschaft Manz Slovakia s.r.o. an die Greatech Technology Berhad (Malaysia).</li> <li>■ <b>16.04.2025</b> Verkauf des Teilkonzerns Manz Asia Ltd. im Rahmen eines Management-Buy-Out.</li> <li>■ <b>02.07.2025</b> Verkauf der Manz USA AG an ekvip automation GmbH, Leipzig.</li> </ul> <p>Über die Tochtergesellschaften in Italien ist noch nicht entschieden.</p>								
19	<b>mbw Gruppe</b>									
	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"> <li>■ Zerschlagung der Gruppe in Einzelstandorte:           <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Der Standort Lichtenau wird seit dem 01.10.2025 von der Arthur Henninger GmbH weitergeführt.</li> <li>■ Der Standort Einbeck wurde zum 31.08.2025 geschlossen.</li> <li>■ Der Standort Hartha wurde zum 31.10.2025 geschlossen.</li> <li>■ <b>01.09.2025:</b> Die Rieger Metallveredlung aus Steinheim im Albuch übernimmt den Standort Mühlhausen.</li> <li>■ <b>01.09.2025:</b> MWG-Gruppe/Wernigerode übernimmt den Standort Sömmerda.</li> <li>■ <b>29.12.2025:</b> MWG-Gruppe/Wernigerode übernimmt zum 01.01.2026 den ehemaligen mbw-Hauptsitz—die rund 60 Produktions-Arbeitsplätze bleiben erhalten, einstellige Personalanpassung in der Verwaltung.</li> </ul> </li> </ul>								
20	<b>Voit Automotive GmbH</b>									
	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	<b>Accuride Wheels Solingen GmbH</b>									
	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	<b>DIHAG Hasenclever GmbH</b>									
	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"> <li>■ 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.</li> <li>■ Die DIHAG Hasenclever GmbH beantragte im Februar 2025 erneut ein Schutzschirmverfahren.</li> <li>■ <b>03.06.2025</b> Der Gesellschafter DIHAG ist bereit, erneut zu investieren, und hat den Geschäftsbetrieb über eine übertragende Sanierung übernommen.</li> <li>■ Ermöglicht wurde dies durch erhebliche Sanierungsbeiträge der Hauptkunden verbunden mit Zusagen an eine weitere Zusammenarbeit sowie Zugeständnisse der MA.</li> <li>■ Nachfolgend wurde das Unternehmen auf die DIHAG Solutions GmbH übertragen</li> </ul>								
23	<b>ArtiMinds Robotics GmbH</b>									
	Sitz	Karlsruhe	Veröffentlicht	13.02.2025	Insolvenzverfahren Ende					
	Status	Laufend	Wegen	n/a						
	Details	Auszündung des Karlsruher Institut für Technologie (KIT) 2013.								
24	<b>Boryszew Kunststofftechnik GmbH</b>									
	Sitz	Gardelegen	Veröffentlicht	04.03.2025	Insolvenzverfahren Ende					
	Status	Laufend	Wegen	n/a						
	Details	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Betrifft auch           <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Boryszew Formenbau Deutschland GmbH. <b>14.11.2024</b> Es wurde kein Investor gefunden, die Gesellschaft wird abgewickelt.</li> <li>■ Boryszew Oberflächentechnik Deutschland GmbH, Prenzlau. Einstellung des Geschäftsbetriebs Ende Oktober 2024.</li> <li>■ <b>08.11.2025</b> 24 Mitarbeitern wurde im Rahmen der Restrukturierung Ende Oktober gekündigt</li> </ul> </li> </ul>								

## Die Beschäftigungsentwicklung in der deutschen Kraftfahrzeugindustrie seit Ende 2024

Nr	Unternehmen							
25	<b>Sonnoplast Solutions GmbH</b>							
	Sitz	Sonneberg	Veröffentlicht	10.03.2025	Insolvenzverfahren Ende			
	Status	Laufend	Wegen	n/a				
	Details	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ War bereits mehrfach insolvent, zuletzt 2018.</li> <li>■ Grund für Insolvenz 2025 ist ein 2024 ausgelaufener Auftrag für ein Fahrzeug mit Verbrennungsmotor.</li> </ul>						
26	<b>AVICEM Germany GmbH &amp; Co. KG und KOKI TECHNIK Transmission Systems GmbH</b>							
	Sitz	Niederwürschnitz	Veröffentlicht	07.04.2025	Insolvenzverfahren Ende			
	Status	Laufend	Wegen	n/a				
	Details	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 2014 verkauft an den chinesischen Staatskonzern Avic Electromechanical Systems (AVICEM) (eine Tochtergesellschaft der staatlichen Unternehmensgruppe Aviation Industry Corporation of China (Avic)).</li> <li>■ Über das Vermögen der chinesisch dominierten Deutschland-Tochter AVICEM Germany GmbH mit Sitz in Glau-</li> <li>chau hat das Amtsgericht Chemnitz Mitte März ein Regelinsolvenzverfahren eröffnet.</li> <li>■ <b>07.04.2025</b> AVICEM verkauft das Unternehmen, die Managementholding der Koki saniert sich selbst mit einer Insolvenz in Eigenverwaltung.</li> <li>■ <b>02.12.2025</b> 150 der insgesamt rund 550 Stellen fallen in den nächsten beiden Jahren weg.</li> </ul>						
27	<b>DTS Maschinenbau e.K</b>							
	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	<b>Braunschweiger Kunststofftechnik GmbH</b>							
	Sitz	Braunschweig	Veröffentlicht	16.04.2025	Insolvenzverfahren Ende	29.08.2025		
	Status	Beendet	Wegen	Übernahme durch die Wuppertaler Happich GmbH				
	Details							
29	<b>Bohai Trimet Automotive Holding GmbH und Bohai Automotive International GmbH</b>							
	Sitz	Harzgerode	Veröffentlicht	22.04.2025	Insolvenzverfahren Ende			
	Status	Laufend	Wegen	n/a				
	Details	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Die chinesische Bohai Automotive Systems ist 2018 zuerst über ein Joint Venture bei Trimet eingestiegen. Die Komplettübernahme erfolgte 2022.</li> <li>■ Betroffen sind alle vier Gesellschaften des Unternehmens: <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Bohai Trimet Automotive Holding GmbH (Holding)</li> <li>■ Bohai Trimet Automotive GmbH</li> <li>■ Bohai Trimet Automotive Sömmerda GmbH</li> <li>■ Bohai Trimet Automotive Harzgerode GmbH</li> </ul> </li> <li>■ <b>09.12.2025</b> Betrieb bis mindestens Mitte 2026 durch Auftragsbestand gesichert.</li> </ul>						
30	<b>Schlote Holding GmbH</b>							
	Sitz	Harsum	Veröffentlicht	01.05.2025	Insolvenzverfahren Ende			
	Status	Laufend	Wegen	n/a				
	Details	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Der wichtigste Kunde von Schlote ist VW</li> <li>■ Insolvenz wegen »völlig unerwartetem« Umsatzausfall: ein Grossauftrag ging an einen chinesischen Konkurrenten.</li> <li>■ <b>16.08.2024</b> Insolvenz der Schlote GmbH &amp; Co. KG, mitgerissen durch die Insolvenz des Kunden Eisenwerk Hasenclever + Sohn GmbH (siehe auch Eintrag zu »DIHAG Hasenclever GmbH«).</li> <li>■ <b>11.11.2024</b> Anzeige eines Restrukturierungsvorhabens nach StaRUG.</li> <li>■ <b>21.11.2024</b> Insolvenz der Schlote Saar GmbH.</li> <li>■ <b>19.03.2025</b> Insolvenz von (Holding eine Woche früher): <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Schlote Technology in Harsum</li> <li>■ Schlote Getriebe- und Antriebstechnik Wernigerode</li> <li>■ Schlote Brandenburg</li> <li>■ Schlote Harzgerode</li> </ul> </li> <li>■ §270 InsO nachdem drei Großbanken die Kreditlinien gekündigt hatten.</li> </ul>						
31	<b>Kick GmbH</b>							
	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	<b>Rotec Präzisionsteile GmbH</b>							
	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	<b>FES 360 smart manufacturing GmbH</b>							
	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	<b>Segula Technologies GmbH</b>							
	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	<b>Werkzeugbau Laichingen GmbH</b>							
	Sitz	Laichingen	Veröffentlicht	15.07.2025	Insolvenzverfahren Ende	22.10.2025		
	Status	Gescheitert	Wegen	Keinen Investor gefunden.				
	Details	Einstellung Betrieb bis 12.2025.						
36	<b>Krämer Automotive Systems GmbH</b>							
	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	<b>Eichenauer GmbH &amp; Co. KG</b>							
	Sitz	Hatzenbühl	Veröffentlicht	18.08.2025	Insolvenzverfahren Ende			
	Status	Laufend	Wegen	n/a				
	Details	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bereits vor der Insolvenz wurde mit 50 von 200 MA ein Viertel der Belegschaft entlassen. Zudem wurden Teile der Produktion nach Tschechien verlagert.</li> <li>▪ 14.11.2025 Standort Hatzenbühl wird 2026 geschlossen.</li> </ul>						
38	<b>Huber Automotive AG</b>							
	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"> <li>▪ 22.10.2025 Übernahme des Entwicklungsbereichs durch Neura Robotics/Metzingen.</li> <li>▪ 14.12.2025 Das Unternehmen bereitet die Stilllegung bis zum 28. Februar 2026 vor.</li> </ul>						
39	<b>MVI Group GmbH</b>							
	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	<b>NEAPCO Europe GmbH</b>							
	Sitz	Düren	Veröffentlicht	01.09.2025	Insolvenzverfahren Ende			
	Status	Laufend	Wegen	n/a.				
	Details	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Früher: Tedrive Germany GmbH.</li> <li>▪ 2010 vom amerikanischen Zulieferkonzern Neapco (New England Auto Products Corporation) übernommen, der sich seit 2006 mehrheitlich im Eigentum der chinesischen Wanxiang Group befindet.</li> <li>▪ Insolvenz 2025 da der Mutterkonzern Neapco das Auslaufen eines Verlustübernahmevertrags bekanntgab, der eigentlich um fünf Jahre verlängert werden sollte.</li> <li>▪ 12.11.2025 Wahrscheinlich Einstellung des Betriebs zum 30.06.2026.</li> </ul>						
41	<b>DMB Metallverarbeitung GmbH</b>							
	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	<b>Winning BLW GmbH</b>				
	Sitz	Remscheid	Veröffentlicht	07.10.2025	Insolvenzverfahren Ende
	Status	Laufend	Wegen	n/a	
	Details	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Früher: Bayerisches Leichtmetallwerk (BLW).</li> <li>■ Betroffen sind alle Standorte:           <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Remscheid, Duisburg, Prenzberg</li> </ul> </li> <li>■ Von der tschechischen Winning Group übernommen im September 2020.</li> </ul>			
43	<b>Kiekert Holding GmbH und Kiekert AG</b>				
	Sitz	Heiligenhaus	Veröffentlicht	23.09.2025	Insolvenzverfahren Ende
	Status	Laufend	Wegen	n/a	
	Details	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 2012 wurde Kiekert übernommen von der chinesischen North Lingyun Industrial Group Co (Teil eines chinesischen Militärgüterkonzerns).</li> <li>■ Das vorläufige Insolvenzverfahren im September 2025 musste—zumindest aus der Sicht der Kiekert AG—beantragen werden, weil der Eigentümer seinen finanziellen Verpflichtungen nicht nachkam.</li> </ul>			
44	<b>CoFo PWK-Presswerk GmbH</b>				
	Sitz	Krefeld	Veröffentlicht	29.09.2025	Insolvenzverfahren Ende
	Status	Laufend	Wegen	n/a	
	Details	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Zweite Insolvenz seit 2021.</li> <li>■ Das Insolvenzverfahren im Jahr 2025 ist eine Folge des US-Insolvenzverfahrens (Chapter 11) der First Brands Group (FBG)<sup>21</sup> Ende September 2025, die 2024 CoFo PWK von der tschechischen Winning Group erworben hat.</li> <li>■ Siehe auch Eintrag zu »Winning BLW GmbH« und siehe auch Eintrag zu »Diepersdorf Plastic Manufacturing GmbH« und siehe auch Eintrag zu »Meteor GmbH«.</li> </ul>			
45	<b>BMZ Germany GmbH und BMZ Holding GmbH</b>				
	Sitz	Karlstein	Veröffentlicht	24.10.2025	Insolvenzverfahren Ende
	Status	Laufend	Wegen	n/a	
	Details	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Gründe sind eine akute Liquiditätskrise und ein Sanierungsbedarf infolge des Verlustes eines Großkunden im Segment Energy Storage sowie daraus resultierenden Rechtsstreitigkeiten und Kostenbelastungen.</li> <li>■ <b>11.11.2025</b> Der Betrieb wird durch eine »Brückenfinanzierung aus dem Gesellschafterkreis« vorerst aufrechterhalten.</li> </ul>			
46	<b>Diepersdorf Plastic Manufacturing GmbH</b>				
	Sitz	Leinburg	Veröffentlicht	04.11.2025	Insolvenzverfahren Ende
	Status	Laufend	Wegen	n/a	
	Details	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Offiziell: »Winning Plastics (Diepersdorf GmbH)«.</li> <li>■ 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.</li> <li>■ Siehe auch Eintrag zu »Winning BLW GmbH« und siehe auch Eintrag zu »CoFo PWK-Presswerk GmbH« und siehe auch Eintrag zu »Meteor GmbH«.</li> <li>■ Direkt betroffen sind auch (Eröffnung der Insolvenzverfahren voraussichtlich zum 01.02.2026):           <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Linden Plastics Manufacturing GmbH mit Sitz in Lüdenscheid (rd. 120 Beschäftigte)</li> <li>■ SMK Plastic Manufacturing GmbH mit Sitz in Oberlungwitz (rd. 95 Beschäftigte)</li> </ul> </li> </ul>			

<sup>21</sup> 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 Millionensummen 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

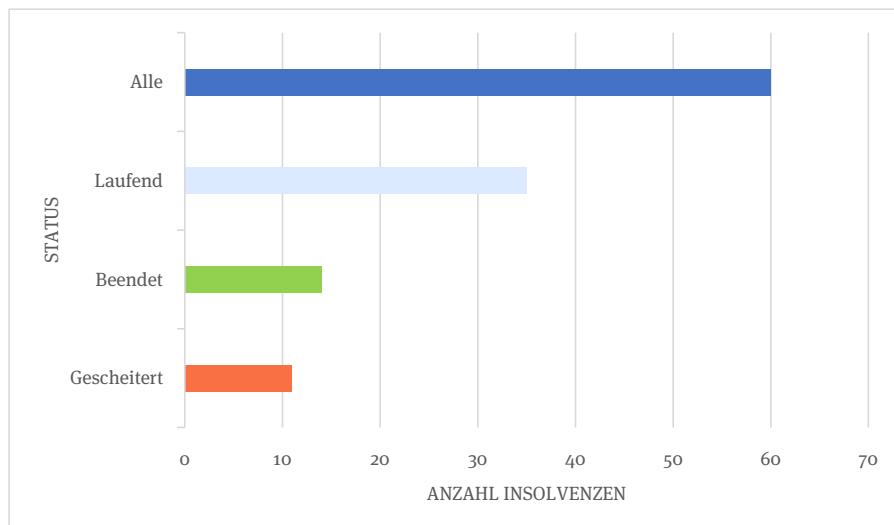
Nr	Unternehmen				
47	<b>Roku Mechanik GmbH</b>				
	Sitz	Unterschneidheim	Veröffentlicht	18.11.2025	Insolvenzverfahren Ende
	Status	Laufend	Wegen	n/a	
	Details	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Der Geschäftsbetrieb soll während des Verfahrens regulär weiterlaufen. Ziel ist es, das Unternehmen über die Sanierung langfristig zu stabilisieren und den Standort zu erhalten.</li> <li>■ Löhne und Gehälter der Beschäftigten bis Ende Januar 2026 über das Insolvenzgeld gesichert.</li> <li>■ 2019 wurden 25 Millionen Euro in einen neuen Produktionsstandort investiert. Jetzt beklagt das Unternehmen eine ausbleibende Nachfrage und hohe Energiekosten.</li> </ul>			
48	<b>SwaroTex GmbH</b>				
	Sitz	Murg	Veröffentlicht	27.11.2025	Insolvenzverfahren Ende
	Status	Laufend	Wegen	n/a	
	Details	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Vor dem 1.10.2024: Teil der Global Safety Textiles GmbH.</li> <li>■ Textilhersteller, der überwiegend die Automobilindustrie beliefern.</li> <li>■ Hat §270 InsO eingeleitet, um so eine drohende Zahlungsunfähigkeit rechtzeitig abzuwenden.</li> </ul>			
49	<b>Meteor GmbH</b>				
	Sitz	Bockenem	Veröffentlicht	28.11.2025	Insolvenzverfahren Ende
	Status	Laufend	Wegen	n/a	
	Details	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Zweites Insolvenzverfahren seit 2012.</li> <li>■ 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 Münchener Investor Aequita erworben hat.</li> <li>■ Siehe auch Eintrag zu »CoFo PWK-Presswerk GmbH« und siehe auch Eintrag zu »Diepersdorf Plastic Manufacturing GmbH« .</li> <li>■ Der Geschäftsbetrieb der Tochterfirmen in Rumänien, Frankreich und den USA läuft weiter</li> </ul>			
50	<b>HRZ Reisemobile</b>				
	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	<b>Teknia Stuttgart GmbH</b>				
	Sitz	Mahlstetten	Veröffentlicht	12.12.2025	Insolvenzverfahren Ende
	Status	Laufend	Wegen	n/a	
	Details	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Früher: Forschner PTM GmbH.</li> <li>■ Liquiditätsschwierigkeiten durch rückläufige Auftragslage.</li> </ul>			
52	<b>Likum Automotive GmbH</b>				
	Sitz	Eitersheim	Veröffentlicht	16.12.2025	Insolvenzverfahren Ende
	Status	Laufend	Wegen	n/a	
	Details	Fertigt Scheinwerferkomponenten und andere Spritzgießteile für die Automobilindustrie			
53	<b>Salty Blue Campers GmbH</b>				
	Sitz	Bargteheide	Veröffentlicht	17.12.2025	Insolvenzverfahren Ende
	Status	Laufend	Wegen	n/a	
	Details	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Starttermin für Regelinsolvenz: 01.03.2026.</li> <li>■ Liquiditätsschwierigkeiten durch höhere Kosten und rückläufige Auftragslage.</li> </ul>			
54	<b>DOMO Caproleuna GmbH und DOMO Chemicals GmbH</b>				
	Sitz	Leuna	Veröffentlicht	26.12.2025	Insolvenzverfahren Ende
	Status	Laufend	Wegen	n/a	
	Details	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 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.</li> <li>■ Auch betroffen: DOMO Engineering Plastics GmbH aus dem brandenburgischen Premnitz</li> <li>■ Grund für die Insolvenz ist die Überschuldung des belgischen Mutterunternehmens DOMO.</li> <li>■ Betrieb läuft uneingeschränkt weiter.</li> </ul>			

## Die Beschäftigungsentwicklung in der deutschen Kraftfahrzeugindustrie seit Ende 2024

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

## 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 Stoscheck.
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"> <li>▪ Volkswagen AG (50%)</li> <li>▪ Aumovio SE (20%)</li> <li>▪ Schaeffler Technologies GmbH &amp; Co. KG (10%)</li> <li>▪ Freudenberg SE (10%)</li> <li>▪ SABIC Innovative Plastics B.V. (10%)</li> </ul>
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

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

## Die Beschäftigungsentwicklung in der deutschen Kraftfahrzeugindustrie seit Ende 2024

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](mailto:info@syntesion.de)  
[www.syntesion.de](http://www.syntesion.de)