

## **Experte über Autoindustrie: „Die nächsten fünf Jahre werden grausam“**

05.07.2026, Nina Noire Kugler – Thüringer Allgemeine

Berlin. Die Autobranche steckt in der Krise. Stellen werden abgebaut, Investitionen zurückgefahren. Wohin steuert das Autoland Deutschland?

Die Automobilindustrie galt lange Zeit als das Herzstück der deutschen Wirtschaft. Mit Stolz blickte man auf Technologie und Entwicklung. Kein Wunder: Hatte Carl Benz in den 1880er-Jahren in Stuttgart mit dem weltweit ersten Auto mit Verbrennungsmotor das Rad doch sprichwörtlich neu erfunden. Doch seit einiger Zeit ruckelt es gewaltig im Getriebe der Autobranche. Eine schlechte Nachricht reiht sich an die nächste; die Stimmung in den großen Konzernen ist alarmistisch bis deprimierend.

Mitte Juni erst hatte BMW seine Jahresprognose deutlich gesenkt. Die Krise auf dem chinesischen Automarkt und hohe Energiepreise infolge des Iran-Kriegs belasten demnach Absatz, Marge und Gewinn. Der Münchener Autobauer rechnet nun mit einem „deutlichen“ Rückgang des Vorsteuergewinns. Nach der BMW-Definition entspricht das einem Minus von mehr als 15 Prozent.

### **VW, Daimler, BMW: Sorgenkinder der deutschen Wirtschaft**

Ende Juni zog Mercedes nach: Man müsse noch stärker sparen, hieß es aus dem schwäbischen Weltkonzern. Konkret bedeutet das für die Beschäftigten, dass sie vorläufig auf ihre jährliche Sonderzahlung verzichten müssen. Perspektivisch wünscht sich der Autobauer für seine Beschäftigten, dass sie wieder 40 Stunden die Woche schaffen. Bei gleichem Lohn.

Gleichzeitig drangen aus dem VW-Werk in Wolfsburg Gerüchte nach außen, dass Europas größter Autokonzern weltweit von seinen insgesamt rund 657.000 Arbeitsplätzen bis zu 100.000 abbauen könnte. Bislang war immer von 50.000 Stellenstreichungen die Rede. Die Investitionen sollen demnach um etwa 15 Prozent auf gut 130 Milliarden Euro sinken. Zudem könnten die Werke in Hannover, Zwickau und Emden sowie der Audi-Standort Neckarsulm geschlossen werden.

### **Auto-Experte: „Das Problem ist der Standort Deutschland“**

„Die Lage der deutschen Autoindustrie ist besorgniserregend“, fasst es Ferdinand Dudenhöffer, Direktor des Bochumer Center Automotive Research (CAR), zusammen. Dabei liege es keineswegs an der Qualität der Autobauer, dass es der Branche so schlecht gehe. „Die haben gute Programme. VW hat zum Beispiel ein kräftiges, überzeugendes Programm für China. BMW geht in dieselbe Richtung. Siemens ist ein tolles Unternehmen, das sich richtig aufgestellt hat“, sagt der Experte dieser Redaktion. Das Problem sei der Standort Deutschland.

„Die Bedingungen, in Deutschland zu investieren, sind katastrophal schlecht“, sagt Dudenhöffer. Bürokratie-Wahnsinn, europäische Regulierung, hohe Energie- und Arbeitskosten: „Die Hoffnungen liegen jetzt auf den Reformen von Friedrich Merz.“ Hoffnung, dass die Reformen – sollten sie denn überhaupt mit so einem Wumms kommen, wie von der Bundesregierung versprochen – schnell Besserung bringen können, hat der Autoexperte nicht: „Die nächsten fünf Jahre werden grausam. Die Talsohle haben wir noch nicht erreicht.“

## **Autoindustrie als Motor der deutschen Wirtschaft**

Die Autoindustrie ist nach wie vor der Motor der deutschen Wirtschaft. Laut dem Statistischen Bundesamt trägt allein die Herstellung von Kraftfahrzeugen mehr als 4,5 Prozent zur Bruttowertschöpfung des Landes bei. Etwa 3,2 Millionen Beschäftigte haben direkt oder indirekt mit der Autoindustrie zu tun, davon arbeiten allein 1,2 Millionen in der Produktion. Doch die Nachfrage nach neuen Autos geht national wie international zurück – vor allem nach Modellen mit Verbrennermotor. Die deutschen Hersteller verlieren dadurch Marktanteile. Hinzu kommt, dass die Produktion zunehmend ins Ausland wandert. Wurden 2014 noch 5,6 Millionen Autos in Deutschland hergestellt, waren es 2024 weniger als 4,1 Millionen. Auch Zulieferbetriebe haben deshalb weniger zu tun.

Dudenhöffer rechnet mit mindestens zwei bis drei Jahren, bis erste Erfolge bemerkbar werden. „Ich denke, in frühestens fünf bis sieben Jahren können wir mit einem Aufschwung rechnen – aber nur, wenn wir uns jetzt richtig anstrengen. Und wir müssen damit rechnen, dass es zuerst noch weiter schlecht laufen wird.“

## **Branchenkennner: „Autoland Deutschland fährt nicht gegen die Wand“**

Stefan Reindl, Direktor des Instituts für Automobilwirtschaft (IfA), sieht die Lage ähnlich pessimistisch wie sein Kollege. „Autoland Deutschland fährt nicht gegen die Wand, aber es fährt durch die härteste Strukturkrise seit Jahrzehnten.“ Er hält insbesondere das „alte Erfolgsmodell aus Premium, Kompetenz bei Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren, Exportstärke und deutscher Fertigungstiefe“ für nicht mehr tragfähig.

Die Branche sei laut dem Branchenkennner nicht an einem Fehler gescheitert, sondern an einer Häufung strategischer Verzögerungen. „Zu lange wurden Erträge aus der Vermarktung von Verbrennerfahrzeugen, China-Gewinne und Premiumpreise als dauerhafte Gewissheiten behandelt“, sagt Reindl. Gleichzeitig seien Elektromobilität, Batteriekompetenz, neue Wettbewerber und geopolitische Risiken schneller gekommen, als viele deutsche Strukturen reagieren konnten. Kurz: Man habe sich zu lange auf alten Erfolgen ausgeruht.

## **Autoindustrie sieht Politik in der Pflicht**

Hildegard Müller, Präsidentin des Verbandes der Automobilindustrie (VDA), nimmt die Politik in die Pflicht. „Insbesondere hohe Energiepreise und Arbeitskosten, langwierige Planungs- und Genehmigungsverfahren, marode Infrastruktur und immer mehr Regulierung und Bürokratie führen dazu, dass sich die Unternehmen aus wirtschaftlichen Gründen zunehmend gegen den Standort entscheiden müssen“, sagte sie dieser Redaktion. Das Abwandern von Investitionen und Beschäftigung werde nicht ohne Konsequenzen für den deutschen Wohlstand sowie für die gesellschaftliche und politische Stabilität bleiben, mahnt Müller.

Besonders kritisch sieht man in der Autobranche das europäische Vorhaben, ab 2035 nur noch unter harten Bedingungen neue Verbrenner zuzulassen. Ursprünglich wollte Brüssel Verbrennermotoren in neun Jahren komplett verbieten. Auf Druck Deutschlands hatte die EU-Kommission im Dezember vorgeschlagen, auf das Verkaufsverbot für neue Autos mit Verbrennungsmotor ab 2035 zu verzichten, um der Industrie mehr Flexibilität zu verschaffen. Stattdessen müssen die Hersteller ihre CO<sub>2</sub>-Emissionen im Vergleich zu 2021 um 90 Prozent senken und die verbleibenden zehn Prozent Emissionen ausgleichen.

### **VDA: So ließen sich 50.000 Stellen sichern**

Würde man technologieoffen bleiben, könnten allein in Deutschland nach VDA-Berechnungen auch über das Jahr 2035 hinaus etwa 50.000 Arbeitsplätze erhalten bleiben. Auch Dudenhöffer sieht Fehler bei der EU: „Was Brüssel einfällt, sind neue Vorschriften, neue Regulierungen und Zölle. Das führt uns nach unten, nicht nach oben.“

Neben politischen Rahmenbedingungen sieht Reindl aber durchaus auch die Konzerne selbst in der Verantwortung. „Besser werden muss die gesamte industrielle Taktung mit weniger Komplexität, kürzeren Entwicklungszeiten, konsequenteren Plattformen, mehr regionaler Produktverantwortung sowie niedrigeren Batteriekosten und besserer Softwareintegration.“ Sein Fazit: „Die deutsche Automobilindustrie ist nicht am Ende, aber sie ist am Ende ihrer alten Selbstverständlichkeiten.“