# White Paper

# Die Beschäftigungsentwicklung in der deutschen Kraftfahrzeug- industrie seit Ende 2024

syntesion GmbH Hans-Sachs-Str. 31 D – 76133 Karlsruhe info@syntesion.de www.syntesion.de Datum 01.11.2025

Version 1.5

© 2025 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 Ermessen zu nutzen.

#### TL;DR

#### Überblick der Krise

Die deutsche Automobilindustrie durchlebt eine der schwersten Beschäftigungskrisen ihrer Geschichte. Diese Analyse dokumentiert geplante und bereits durchgeführte Personalabbaumaßnahmen von Ende 2024 bis zu Planungshorizonten bis 2032 und zeigt das Ausmaß der strukturellen Transformation auf.

#### **Zentrale Erkenntnisse**

Dimensionen des Stellenabbaus:

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

#### Betroffene Bereiche:

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

#### Regionale Verteilung:

- Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen als Schwerpunktregionen des Abbaus
- Vollständige Werkschließungen betreffen über 15.000 Arbeitsplätze
- mehr als 40 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

• Gefährdung der Wettbewerbsfähigkeit des Standorts Deutschland

#### Chancen:

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

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

# Inhalt

Personalabbau bei OEM und Zulieferern	6
Intention	6
OEM/Fahrzeughersteller	6
Zulieferer	9
Werkschließungen	22
Insolvenzen	25
Analyse	27
Was lässt sich aus dieser Übersicht ableiten?	27
Umfang Stellenabbau	27
Zeitraum Stellenabbau	27
Einsparpotential	28
Branchenweite Einflussfaktoren und externe Marktdynamik	28
Nachfragerückgang in China	29
Verlust von Marktanteilen der Zulieferer	30
Deutsche Standortfaktoren	30
Transformationsanforderungen der deutschen Automobilindustrie	31
Zentrale Herausforderungen	31
Unterschiedliche Transformationsgeschwindigkeiten	31
Erforderliche Transformationsschwerpunkte	31
Unterschiedliche Auswirkungen auf die Zulieferunternehmen	32
Transformationsschwerpunkte im Detail	32
Elektrifizierung des Antriebsstrangs	32
»China Speed«, Software-Defined Vehicles und Entwicklungsprozesse	33
Strategie Regionaler Differenzierung	34
Strategie-Elemente	35
Transformation am Beispiel Aumovio SE	36
Neue Geschäftsstrategie und Marktausrichtung	37
Umsetzung	38

#### 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 2032 erstrecken
- eine Übersicht der geplanten Einsparungen.

#### 1.2. OEM/Fahrzeughersteller

Tabelle 1.2.–1: Geplanter und durchgeführter Personalabbau bei OEM

Un	ternehmen		Personalabbau Deutschland		Geplante Ei	nsparung & Maßna	hmen	Veröffentlicht
		Anzahl	Details	Datum	EUR	Maßnahme	Datum	
BMW Group AG	BMW	2.000	Abbau Leiharbeitsstellen in Dingolfing.	11.2024		Teilweise Über- nahme MA durch BMW		06.12.2024
B W M G	ALPINA Bovensie- pen	290	Die ALPINA-Modelle werden nach dem 31.12.2025 nicht mehr produziert.	12.2025		Teilweise Über- nahme MA durch BMW		03.05.2024
Da AG	imler Truck	5.000	<ul> <li>Programm »Cost Down Europe«</li> <li>Produktion</li> <li>Zentrale</li> <li>Verwaltung</li> <li>Vertrieb</li> <li>Entwicklung</li> <li>Standorte</li> <li>Wörth</li> <li>Gaggenau</li> <li>Kassel</li> <li>Mannheim</li> <li>Stuttgart</li> <li>Ohne Segment EvoBus</li> </ul>	12,2030	Reduzierung wiederkeh- renden Kosten dauerhaft ≥ 1 Milliarde bis 2030	Keine betriebsbedingten Kündigungen bis Ende 2034.  Fluktuation Erweiterte Atz Verlagerung ins Ausland Teilweise Verrechnung der Tariferhöhung für 2026 mit bestehenden tariflichen Zulagen		08.07.2025
Fo	rd Deutsch- Id	2.900	Köln	12.2027	Geschätzt 500 Millionen	• Ford Focus Produktion bis		20.11.2024
		1.000	Erweiterung Stellenabbau Köln • Produktion (Elektrofahrzeuge) Ab Januar 2026: Umstellung von Zwei-Schicht-Betrieb auf Ein-Schicht-Betrieb	01.2026		Ende November 2025  Abfindungen  Kündigungsschutz bis Ende 2032  Finanzieller Schutzschirm		16.09.2025
		2.500	Saarlouis	01.2025		für Ford-Rent- ner		06.11.2024
		1.000	Saarlouis  • Aber: Neues Werk für  1.000 MA	12.2032				

Unt	ernehmen		Personalabbau Deutschland		Geplante Ei	nsparung & Maßna	hmen	Veröffentlicht
		Anzahl	Details	Datum	EUR	Maßnahme	Datum	
1	rcedes- z AG	20.000	Programm »Next Level Performance«  Hauptsächlich im indirekten Bereich, nicht in der Produktion	12.2027	5 Milliarden	Keine betriebsbedingten Kündigungen bis 2029 Freiwilliger Stellenabbau Fluktuation Atz	12.2027	20.02.2025
	el Auto- bile GmbH	1.000	<ul> <li>Rüsselsheim</li> <li>Entwicklung</li> <li>»Zweite Option« nach Streichrunde 2021</li> </ul>	06.2025		<ul> <li>Alters- und Abfindungs- programme</li> <li>»Speedprä- mie« für Schnellent- schlossene bis 10. Januar 2025</li> </ul>	01.2025	20.11.2024
		?	Ausschöpfen der »Ersten Option« aus Streichrunde 2021  Rüsselsheim  Kaiserslautern  Dudenhofen  Eisenach	?		• Verbesserte Konditionen des ohnehin bestehenden Freiwilligen- programms	09.2025	24.07.2025
	VW	35.000	Programm »Zukunft Volks-wagen«  • 4.000 in Wolfsburg.  • Ab 2026 Reduktion Ausbildungsplätze von	12.2030	4 Milliarden p.a.	Beschäftigungsgarantie bis 2030  Abfindungen  Erweiterte Atz		20.12.2024
			1.400 auf 600		300 Millionen	Kürzung Mana- gergehälter	12.2030	07.01.2025
						Keine MA-Ent- gelterhöhung	2025- 2026	20.12.2024
						Keine MA-Ent- gelterhöhung	2027- 2030	20.12.2024
Volkswagen AG	SE	1.600	Restrukturierung seit 2023 (und ggf. ersetzt durch  JV VW-Rivian (12.11.2024)  JV VW-Xpeng (29.02.2024))	12.2025	Dreistelliger Millionenbe- trag	Sozialverträglich über Abfindun- gen und Vor- ruhestandspro- gramme		11.03.2025
	Audi	7.500	<ul> <li>Ingolstadt</li> <li>Neckarsulm</li> <li>Abbau im »indirekten Bereich« – d.h. nicht in der Produktion; Abbau von Bürokratie.</li> <li>600 Millionen Euro Rück-</li> </ul>	12.2029	1 Milliarde p.a.	Keine betriebsbedingten Kündigungen bis Ende 2033 Freiwilliger Stellenabbau Fluktuation		17.03.2025
			stellungen 2025.			Deckelung Mit- arbeiterboni 2024 auf 5.310 EUR (2023: 8.840 EUR)		12.05.2025

Unt	erneh	ımen		Personalabbau Deutschland		Geplante Ei	nsparung & Maßna	hmen	Veröffentlicht
			Anzahl	Details	Datum	EUR	Maßnahme	Datum	
			1.500	<ul> <li>Auslauf von befristeten Verträgen</li> </ul>	01.2025				18.09.2024
		Porsche	1.900	Alle Bereiche:	12.2025	3,9 Milliarden	Keine betriebsbedingten Kündigungen bis Ende 07.2030  Atz  Aufhebungsverträge  Demografischer Wandel		13.02.2025
		Po					Deckelung Mit- arbeiterboni 2024 auf 5.250 EUR (2023: bis zu 9.690 EUR)		12.05.2025
	Porsche	Porscne	5.000	»Strukturpaket II«¹ Alle Bereiche: • Entwicklung • Produktion • Verwaltung	?				19.07.2025
Volkswagen AG		МНР	250	<ul> <li>Ludwigsburg</li> <li>Frankfurt</li> <li>Berlin</li> <li>München</li> <li>Insgesamt dreistellige Anzahl oder ca 5% der Belegschaft</li> </ul>	?		Perspektivisch Verkauf, nach- dem erst im Januar 2024 alle Anteile über- nommen wurden		01.07.2025
		Cellforce	200	Kirchentellinsfurt  Eventuell soll das Forschungsteam erhalten bleiben  Investitionen auch von  VW  Land BaWü/Bund 60 Millionen EUR  Allein auf die Produktionsanlagen nimmt Porsche Abschreibungen von 295 Millionen EUR	11.2025		<ul> <li>Perspektivisch Abwicklung des Unterneh- mens</li> <li>August 2025: Wird auf einen Forschungs- bereich ge- schrumpft</li> <li>Keine Beschäf- tigungsgaran- tie</li> </ul>		20.08.2025
	Traton SE	MAN	7.500– 9.500	<ul> <li>»Zielbild 2030«</li> <li>Verlagerung Komponentenwerk Salzgitter nach Krakau/Polen</li> <li>Schließung der Werke</li> <li>Plauen</li> <li>Wittlich</li> <li>Ohne Segment MAN</li> <li>Energy</li> </ul>	12.2030	Bis 2030 etwa 1,8 Milliarden	• Kündigung der Verein- barungen zur Standort- und Beschäfti- gungssiche- rung		21.09.2025

<sup>1</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.

#### 1.3. Zulieferer

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

Unternehmen		Personalabbau Deutschland		Geplante E	Geplante Einsparung & Maßnahmen EUR Maßnahme Datum		
	Anzahl	Details	Datum	EUR	Maßnahme	Datum	
AE Group	650	Insolvenzverfahren vom 12.08.2024 gescheitert. Regelinsolvenzverfahren seit 31.07.2025 ohne be- lastbares Angebot. Schließung der Standorte Gerstungen Nentershausen	12.2025		<ul> <li>Sozialplan mit bis zu sechs Monaten Lohn- zahlungen</li> <li>Transfergesell- schaft</li> </ul>		25.08.2025
Allgaier Auto-	127	Standort Lübeck zum 31.03.2025 insolvenzbe- dingt geschlossen	03.2025				
Allgaier Auto- motive GmbH	750	Betriebseinstellung nach Insolvenz 2024.	12.2025		Transfergesell- schaft, die die MA bis Mitte 2026 finanziell absichert.	06.2026	04.03.2025
ANDRITZ Schuler GmbH	500	<ul> <li>Schließung der Produktion in</li> <li>Göppingen</li> <li>Gemmingen</li> <li>Schließung Standort Weingarten</li> </ul>	12.2025		<ul> <li>Verlagerung der Fertigung nach Brasilien und China</li> <li>Die 500 Stellen schliessen die zum Verkauf stehenden Bereiche der Produktion am Standort Erfurt ein.</li> </ul>		04.09.2024
Aumovio SE <sup>2</sup>	13.000	<ul><li>7.150 R&amp;D</li><li>5.400 Verwaltung</li></ul>	12.2025	• 400 Millio- nen p.a. ab	Betriebsbedingte Kündigungen		20.02.2025
	1.000	Zusätzlicher Abbau (Zahl ist exklusive Elektrobit und Continental Engineer- ing Services)	12.2026	2025  • R&D Ausgaben unter 10% des Umsatzes	nicht ausge- schlossen		12.05.2025
Autokabel Hausen	250	Einstellung Produktion	12.2025		MA erhalten Abfindung		25.07.2025
Bertrandt AG	800- 1.200	<ul> <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
BorgWarner	500	Kirchheimbolanden	12.2028		<ul><li>Freiwilligen- programme</li><li>Atz</li></ul>		09.08.2024

<sup>2</sup> Bis Mai 2025: Continental Automotive. Entscheidung über Abspaltung in HV 25.04.2025, Börsennotierung am 18.09.2025

Un	ternehmen		Personalabbau Deutschland		Geplante E	insparung & Maßnal	nmen	Veröffentlicht
		Anzahl	Details	Datum	EUR	Maßnahme	Datum	
	Bosch	8.250- 13.000	Sparte Mobility  3.500 Stuttgart-Feuerbach  1.500 Werk für Antriebskomponenten  1.500 Schwieberdingen  Power Solutions, Electrified Motion und Mobility Electronics  560 Waiblingen  Auslauf Produktion für Verbindungstechnik bis 2028  1.550 Bühl/Bühlertal  1.250 Homburg  Antriebstechnik und Diesel	12.2030	2,5 Milliarden p.a.	Zusätzlicher Abbau: Der geplante Stellenabbau von 13.000 Arbeits- plätzen kommt zu bereits kom- munizierten Stel- lenstreichungen hinzu, sodass sich der Stellen- abbau in der Mobility-Sparte bis 2030 auf insgesamt etwa 22.000 Arbeits- plätze weltweit addiert.		25.09.2025
Robert Bosch GmbH		1.750	Bereich Cross-Domain Computing Solutions (Assistenzsysteme und automatisiertes Fahren)  Abstatt Renningen Schwieberdingen  Sparte Mobility, Antriebssysteme	12.2032	16.09.2025 2,5 Milliarden p.a. ab spätestens 2030. Bis dahin sukzessiver Ausbau von Kostensenkungen.	22.11.2024 40h oder 38h Arbeitsverträge von 2.800 MA gekürzt auf 35h ohne Lohnaus- gleich		08.05.2025
ert Bos			■ 950 Region Stuttgart Ohne E-Bike-Systems					
Robi		550	Hildesheim	12.2027		<ul> <li>Keine betriebsbedingten         Kündigungen         bis 2027.</li> <li>Danach verbindliche         Mindesthaltelinie         für rund 420         Arbeitsplätze         bis 2032</li> <li>Verlagerung         Navigationsgeräte-Produktion nach         Portugal</li> <li>Fertigung von         Komponenten         für Elektromotoren bleibt.</li> </ul>	12.2032	09.10.2025
		460	Bosch Engineering  Abstatt Holzkirchen	?		<ul><li>Sozialverträg- lich</li><li>Wegen Überka- pazitäten und Kostendruck.</li></ul>		23.07.2025

Un	ternehmen	-	Personalabbau Deutschland	-	Geplante E	insparung & Maßna	hmen	Veröffentlicht
		Anzahl	Details	Datum	EUR	Maßnahme	Datum	
	Bosch	1.100	Reutlingen Produktion Verwaltung Entwicklung	12.2029	16.09.2025 2,5 Milliarden p.a. ab spätes- tens 2030. Bis dahin sukzes-	Künftig: Halblei- terfertigung statt Steuergeräte für Verbrennungs- motoren		22.07.2025
Robert Bosch GmbH		1.150	Bereich Vehicle Motions/ Lenksysteme Schwäbisch Gmünd	12.2030	siver Ausbau von Kosten- senkungen.	<ul> <li>26.06.2025:</li> <li>Standortgarantie bis 2030</li> <li>Verlagerung LKW Lenksysteme nach Ungarn</li> <li>Keine betriebsbedingten Kündigungen für einen Teil der MA bis 2028</li> </ul>		26.06.2025
	Bosch Rexroth	240	Bereich Lineartechnik 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 arbei- ten hierzulande	12.2026		Keine betriebsbedingten Kündigungen bis Ende 2027		05.12.2024
zei	ose Fahr- ugteile nbH & Co.	700	<ul><li>200 Coburg</li><li>200 Bamberg</li><li>120 Würzburg</li></ul>	12.2025	Verwaltung: 40 Millionen	<ul><li>Freiwillige Austritte</li><li>Atz</li></ul>	2025– 2027	18.12.2024
De lar	pgemini utsch- Id Holding IbH	60– 250	Warmenau	?		<ul> <li>Betriebsbedingte Kündigungen nicht ausgeschlossen</li> <li>Abbau im Zugeder VW Sparmaßnahmen</li> </ul>		06.09.2024
	stwerk chnologies	140	Insolvenzverfahren ge- scheitert	08.2024		<ul><li>Betrieb eingestellt</li><li>Alle MA entlassen</li></ul>		12.08.2024
4G	Elektrobit	330	Standortübergreifend	12.2026				18.02.2025
Continental AG	Continental Engineering Services	330	Standortübergreifend	12.2026				18.02.2025

Seite 11 Seite 11

Un	ternehmen		Personalabbau Deutschland		Geplante E	insparung & Maßna	hmen	Veröffentlicht
		Anzahl	Details	Datum	EUR	Maßnahme	Datum	
Continental AG	ContiTech	126	Produktion im Werk Hannover-Vahrenwald soll Juni 2026 auslaufen und in das Aumovio-Werk Jičín in Tschechien überführt werden.	06.2026		27.08.2025 Verkauf Teil des Industrie- geschäfts OESL (umfasst das Geschäft mit Gummiprodukten für Automobil- hersteller) an Regent L.P.3	08.2025	08.04.2024
						Verkauf Rest von ContiTech	2026	24.06.2025
ı	ehl Metal plications	330	Zehdenick	03.2025		Befristete und unbefristete Stellen		22.10.2024
Gr	äxlmaier oup SE & . KG	360	<ul><li>300 Vilsbiburg, Verwaltung und Entwicklung</li><li>60 Werk Achim</li></ul>	03.2025		Freiwillige Personalabbauprogramme		17.02.2025
Dü	rr AG	250	<ul><li>Verwaltung</li><li>Standortübergreifend</li></ul>	12.2026	50 Millionen p.a. ab 2027	<ul><li>Sozialverträglich</li><li>Abfindungsprogramme</li></ul>		24.07.2025
cat	erspächer tem GmbH Co. KG	160	Herxheim • Einstellung Produktion	07.2025		<ul> <li>Verlagerung         Produktion             nach Bulgarien     </li> <li>Abfindungen</li> <li>Auffanggesell-             schaft</li> </ul>		27.07.2024
Au	smann tomotive nbH	220	Neuausrichtung nach Insolvenz am 23.09.2024:  Schliessung Werk Gera Produktion teilweise nach Tschechien, Ungarn und in die Slowakei verlagert	08.2025		<ul> <li>Übernahme Vermögens- werte durch Axent Capital Partners<sup>4</sup></li> <li>Weltweit Abbau von 1.800 MA</li> </ul>		
Elr AG	ingKlinger	?	STREAMLINE-Programm	?	Mindestens 30 Millionen p.a. ab 2026	Freiwilligenpro- gramm		08.05.2025
sm fac Gn	S 360 lart manu- cturing nbH (frü- r: Likum)	80	St. Georgen  Sanierungsperspektive nach Insolvenz Juli 2025 nicht gegeben Ausproduktion	10.2025		Geschäftsbetrieb wird eingestellt 21.10.2025 Verkauf Maschi- nen		01.07.2025
ш	Faurecia	230	Stadthagen, Produktion	06.2024				
Forvia SE	Autositze GmbH	96	Hannover-Marienwerder, Entwicklung	06.2025				12.03.2025

<sup>3</sup> Eine globale Investment Firma in Beverly Hills, California, USA.

<sup>4</sup> Ein Schweizer Investor

Un	ternehmen		Personalabbau Deutschland		Geplante E	insparung & Maßna	hmen	Veröffentlicht
		Anzahl	Details	Datum	EUR	Maßnahme	Datum	
	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
via SE	Forvia- Hella	200	Lippstadt  Entwicklung und Verwaltung  davon 150 in der Elektronik-Entwicklung	12.2025	400 Millionen p.a.	Sozialverträglich		28.02.2025
Forvia		420	Lippstadt • Scheinwerfer-Werk 2	06.2026		Entfall Produktion Rückleuchten und Elektronik		27.06.2024
		158	Hella Innenleuchten Systeme  Zell/Wembach  100 befristete Stellen  58 unbefristete Stellen	12.2026		Sozialverträglich		28.02.2025
		152	Werk Recklinghausen	12.2027		<ul> <li>Teile nicht mehr wettbe- werbsfähig.</li> <li>Verlagerung Produktion nach Osteuropa</li> </ul>		29.09.2025
Ge	odyear rmany 1bH	1.000	Fulda • Fertigung wird schrittweise bis 30.09.2025 beendet	09.2025		<ul> <li>Sozialverträglich</li> <li>Transfergesellschaft</li> <li>3 Millionen EUBeihilfen</li> </ul>		17.11.2023
		750	Fürstenwalde Die Produktion soll schrittweise bis 2027 eingestellt werden: 72 Stellen im März 2025 149 Stellen sollen am 30. September 2025 gestrichen werden, 388 Stellen sollen 2027 entfallen,	12.2027				17.11.2023
		200	Hanau Teilweise Stilllegung des Standorts R&D Verwaltung	?				28.06.2024

Unternehmen		Personalabbau Deutschland		Geplante Ei	nsparung & Maßna	hmen	Veröffentlicht
	Anzahl	Details	Datum	EUR	Maßnahme	Datum	
Grammer AG	200	Verwaltung im Hauptwerk in Ursensollen	12,2025		Keine betriebsbedingten Kündigungen bis 04.2028 bei: Grammer Deutschland GmbH Grammer Automotive Metall GmbH		04.04.2025
					Finanzielle Zugeständnisse der MA:  Verschiebung geplanter Entgelterhöhungen  Staffelung von Sonderzahlungen	2025– 2026	
IAV Inge- nieurgesell- schaft Auto und Verkehr GmbH	1.500	1.000 Gifhorn	12.2026		<ul> <li>Fluktuation</li> <li>Abfindungs- programm bis Anfang 2025</li> </ul>		03.09.2024
IHI Charging Systems International GmbH	390	Geschäftsaufgabe	03.2025				18.04.2024
Knorr Bremse	700	<ul> <li>»Boost 2026« Programm</li> <li>• LKW Bremsen</li> <li>• 13% der deutschen Belegschaft</li> <li>• 328 München</li> </ul>			<ul> <li>Betriebsbedingte Kündigungen nicht ausgeschlossen</li> <li>Aufhebungsverträge</li> <li>Atz</li> </ul>		10.08.2025
Lear Corpora- tion	500	Ottmarsheim	07.2025		Perspektivisch Schließung 2026 mit Abbau weite- rer 250 MA.		23.03.2025
Leoni AG	4.5005		12.2026		Verlagerung nach Agadir, Marokko		04.11.2024
Magna Inter- national	400	<ul><li>Soest</li><li>Untergruppenbach</li></ul>	12.2025				
MAHLE-Grup- pe	2.800	23.07.2025 In den vergangenen zwölf Monaten wurden rund 600 Stellen in Deutschland abgebaut.	12.2025		Keine betriebsbe- dingten Kündi- gungen bis Ende 2025		19.11.2024

<sup>5</sup> Weltweit, in Deutschland also deutlich weniger; genaue Anzahl unbekannt

Un	ternehmen		Personalabbau Deutschland		Geplante E	insparung & Maßna	hmen	Veröffentlicht
		Anzahl	Details	Datum	EUR	Maßnahme	Datum	
Ma	nz AG	100	Reutlingen	02.2025		Nach Insolvenz Ende 2024 teilweise Über- nahme durch Tesla Automation GmbH		27.12.2024
	rquardt uppe	150	Rietheim-Weilheim  Abbau in indirekten Bereichen, exklusive Produktion	12.2025		Sozialverträglich		15.04.2025
fer	chelin Rei- lwerke AG Co. KGaA	600	Karlsruhe	12.2025		Verlagerung Kun- denzentrum nach Polen		07.07.2024
		850	Homburg	12.2025				07.07.2024
		88	Trier	12.2024				28.11.2023
	Mother- son	400	<ul><li>Bötzingen</li><li>Tschirn</li></ul>	12.2026		Sozialverträglich		25.04.2025
Motherson Group	SMIA	340	(Samvardhana Motherson Innovative Autosystems)  • Michelau (200 Produktion, 140 Verwaltung)	12.2025		Produktion: die Stellenstreichun- gen betreffen zu 99% Leiharbei- ter.		25.04.2025
)W	Dr Schnei- der	150	<ul><li>Kronach-Neuses</li><li>Produktion</li><li>Administration</li></ul>	12.2026		Integration in Motherson Ge- samtorganisation		14.05.2025
un Prä	bea (Muhr d Bender) izisions- hlrohr AG	300	150 Firmenzentrale in Attendorn. Die übrigen • Daaden/Weitefeld • Sömmerda • Mühlhausen	12.2025				05.09.2024
Mu	ısashi	550 bis 620	<ul> <li>Lüchow (130–170)</li> <li>Schließung der Produktion in</li> <li>Hannoversch Münden (170–200)</li> <li>Leinefelde (250) aufgrund von Verlusten in dreistelliger Millionenhöhe.</li> </ul>	08.2026		<ul> <li>Betriebsbedingte Kündigungen nicht ausgeschlossen</li> <li>Umsetzung soll stufenweise im Januar, Mai und August 2026 erfolgen.</li> <li>Standortgarantie bis Ende 2030 noch nicht gekündigt.</li> </ul>		01.07.2025
NTN Corp	Antriebs- technik	60	Gardelegen	09.2025		Einstellung Produktion von E-Seitenwellen für Mercedes		17.02.2025
Z	Kugella- ger	120	Schließung Standort Mett- mann	12.2025		Stufenweiser Abbau		07.06.2024

Un	ternehmen		Personalabbau Deutschland		Geplante Ei	insparung & Maßna	hmen	Veröffentlicht
		Anzahl	Details	Datum	EUR	Maßnahme	Datum	
Be dir	oe (Richard rgner Hol- ng GmbH & . KG)	165	»Transformations- und Effizienzprogramm 2025« • Schwabach	12.2025				
Sc	haeffler AG	3.090	<ul> <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.	Schließt ein Integration von Vitesco <sup>6</sup> , durch den Abbau ent- fallen Doppelbe- setzungen. • Freiwilligen- programm • Fluktuation • Atz • Aufhebungs- verträge	12.2029	05.11.2024
			<ul> <li>Hameln (Schaeffler Ultra Precision Drives GmbH) ggf. Verkauf</li> </ul>	?				
			<ul> <li>200 Steinhagen (Fertigung Gelenklager für industrielle Anwendungen): Wird geschlossen, keine tragfähige Perspektive mehr. Produktion wird in Schweinfurt integriert.</li> </ul>	12.2026		vertrage		26.08.2025
Te	gula chnologies nbH	330	<ul> <li>Insolvenzverfahren vom 15.07.2025 gescheitert</li> <li>Es wurde kein Investor gefunden.</li> <li>Das Geschäft mit Inge- nieurdienstleistungen ist nicht betroffen.</li> </ul>	10.2025		<ul> <li>Abwicklung der insolventen Testing-Sparte</li> <li>Transfergesell- schaft für 82 MA.</li> </ul>		28.10.2025
Industries	Automati- sierung	2.600	<ul><li>Nürnberg</li><li>Erlangen</li><li>Fürth</li><li>Amberg</li></ul>	09.2027		Ohne betriebsbedingte Kündigungen  • Umschulungen		18.03.2025
Siemens Digital Indu	Smart In- frastruc- ture	250	Sparte <i>eMobility</i> Frankfurt  Koblenz  Mainz  Fokus auf Schnellladetechnologie	12.2025		und Verla- gerungen in andere Kon- zernbereiche		18.03.2025
SK	F	1.300	Schweinfurt  28.07.2025  Möglicherweise weiterer  Stellenabbau, mit u.a. Verlagerungen von Tätigkeiten nach Indien	12.2025		Keine betriebsbedingten Kündigungen bis 2029 Sozialverträglich Atz Aufhebungsverträge		24.09.2024

<sup>6</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 selbständig an die Börse gebracht. Im Oktober 2024 wurde Vitesco dann mit Schaeffler fusioniert.

Unternehmen			Personalabbau Deutschland	Geplante Einsparung & Maßnahmen			Veröffentlicht	
		Anzahl	Details	Datum	EUR	Maßnahme	Datum	
Stabilus SE		150	Werk Koblenz Produktion	12.2024		<ul><li>Fluktuation</li><li>Renteneintritte</li></ul>		31.07.2023
		?	<ul> <li>450 weltweit</li> <li>Umstrukturierungs- kosten von 18 Millionen EUR</li> </ul>	?		»Optimierung des Standortportfo- lios«: Büro- und Produktionsflä- chen in Deutsch- land, den USA, in Singapur und Thailand werden verlagert oder zu- sammengeführt		18.09.2025
TechHub by efs <sup>7</sup>		250– 300	Gaimersheim  Abbau ca. der Hälfte der Stellen	?		<ul> <li>Softwaredienst- leister, der hauptsächlich für Audi und VW tätig ist</li> <li>Streichung aller Boni, Prämien und Benefits</li> </ul>		17.09.2025
TE vit	Connecti- y	110	Speyer	02.2025		Ausserdem Kurz- arbeit in Bens- heim		
00	Federal- Mogul Bremsbe- lag GmbH	330	Glinde	12.2027				05.03.3025
Tenneco	Federal-	200	Ventilwerk Blumberg	05.2024				03.05.2024
F	Mogul Valve- train GmbH	320	Ventilwerk Blumberg	12.2026		• X		
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)	<ul> <li>Anpassung der Investitionen</li> <li>Reduzierung des gebunde- nen Betriebs- kapitals</li> <li>Vorübergehen- der Einstel- lungsstopp</li> </ul>		06.03.2025
	Bilstein Group	250- 300	<ul><li>155 Burscheid</li><li>100 Schließung Stand- ort Solingen-Merscheid</li></ul>	09.2025				05.11.2024
Val	leo GmbH	430	<ul> <li>100 Bietigheim</li> <li>280 Ebern</li> <li>90 Erlangen</li> <li>12 Bad Rodach</li> <li>Fischbach</li> <li>Wemding</li> </ul>					03.02.2024

<sup>7</sup> Joint Venture zwischen CARIAD SE (49%) und Akkodis Germany Solutions GmbH (51%)

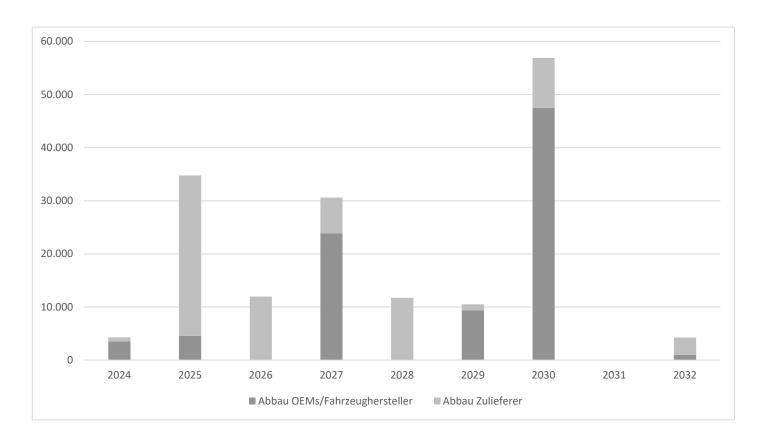
Unternehmen		Personalabbau Deutschland		Geplante Ei	insparung & Maßnal	hmen	Veröffentlicht
	Anzahl	Details	Datum	EUR	Maßnahme	Datum	
Voit Automo- tive GmbH	680	<ul> <li>Insolvenzverfahren vom 25.01.2025 gescheitert</li> <li>Hauptkunde ZF plant kurz- und mittelfristig nicht mehr mit Voit.</li> <li>Bis Oktober 2026 soll die Produktion im Werk St. Ingbert aus- laufen.</li> </ul>	09.2026		Transfergesell- schaft ab Januar 2026, die von ZF mitfinanziert wird.		29.10.2025
Webasto SE	300	<ul><li>180 Führungspersonal in Firmenzentrale in Stockdorf</li><li>70 Gilching</li></ul>	12.2025	150 Millionen	<ul><li>Interessenaus- gleich samt Sozialplan</li><li>Transfergesell- schaft</li></ul>		14.10.2025
	650	Schwerpunktmäßig in Unternehmensverwaltung und Entwicklung	12.2025		<ul> <li>Umsetzung         Restrukturie-         rungsplan bis         2028</li> <li>Sozialverträg-         lich</li> </ul>	12.2028	02.04.2025
ZF Friedrichs- hafen AG	11.000 bis 14.000	Standortübergreifend Für 4.900 Mitarbeiter des Betriebs Z am ZF- Hauptsitz sind betriebs- bedingte Kündigungen nach einer Einigung bis zum 30. Juni 2028 aus- geschlossen  16.10.2025 Freiwilligenprogramm soll bald starten. Angedacht ist eine Abfindung von bis zu 250.000 EUR.  11.09.2025 Vorstandschef Holger Klein zum 30.09. entlas- sen, ersetzt durch Mathias Miedreich  01.08.2025 Seit Anfang 2024 wurden 5.700 Vollzeit- stellen in Deutschland abgebaut. haben 4.700 Beschäftigte Atz vereinbart oder gingen planmäßig in den Ruhestand.	12.2027	6 Milliarden für 2024 und 2025	<ul> <li>Abfindungsprogramm</li> <li>Atz</li> <li>o1.08.2025         Betriebsbedingte</li></ul>	2024-2025	22.10.2024

Unternehmen		Personalabbau Deutschland		Geplante E	insparung & Maßna	nmen	Veröffentlicht
	Anzahl	Details	Datum	EUR	Maßnahme	Datum	
ZF Friedrichs- hafen AG				Verhinderung Stellenabbau von 300 MA	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	25.11.2024
				Zweistelliger Millionenbe- trag	Friedrichshafen: Arbeitszeitkür- zung auf 31,5h/ Woche für 2.800 Beschäftigte ab 01.06.2025	06.2025	13.05.2025
					Koblenz:  Abbau 450 Stellen bis 2030 (Start: 2026). 370 R&D, 80 Verwaltung.  Absehbar Verlagerung R&D nach China und Indien	12.2029	19.09.2025
					Düsseldorf-Heerdt:  Abbau weiterer 130 Stellen im »TechCenter«		21.10.2025
					Düsseldorf-Heerdt:  Abbau 150 Stellen		15.04.2025

Unternehmen		Personalabbau Deutschland		Geplante Ei	insparung & Maßnal	hmen	Veröffentlicht
	Anzahl	Details	Datum	EUR	Maßnahme	Datum	
ZF Friedrichs- hafen AG	7.600	Division E (Pkw-Antriebstechnologien)  Standorte: Friedrichshafen Saarbrücken Schweinfurt  Bündnis für Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigungssicherung« Verluste mit der Produktion von Getrieben und Komponenten für Elektroautos bei so gut wie allen Produkten.  Alle diese Stellen sollen bereits in den 11.000–14.000 Arbeitsplätzen enthalten sind, die ZF bis zum Jahr 2028 abbauen will.	12.2029		<ul> <li>Ausschluss betriebsbedingter Kündigungen bis Mitte 2028 ist unklar.</li> <li>Ausdünnung Produktangebot.</li> <li>Partnersuche zur Industrialisierung einzelner Produkte.</li> <li>Abfindungsprogramm</li> <li>Atz</li> </ul>		01.10.2025
				500 Millionen p.a. bis Ende 2027	Finanzielle Zugeständnisse der MA:  Verschiebung tarifliche Lohnerhöhung von April 2026 auf Oktober 2026.  Keine Lohnerhöhung für AT-Führungskräfte.  Umwandlung bestimmter im Tarif vorgesehene Sonderzahlungen in freie Tage oder Streichung.  Für MA der Antriebssparte und der in Schweinfurt und Friedrichshafen angestellten MA in den Bereichen Verwaltung und R&D wird die wöchentliche Arbeitszeit bis Ende 2027 um sieben Prozent gesenktt.	12.2027	

Unternehmen	Personalabbau Deutschland			Geplante Einsparung & Maßnahmen			Veröffentlicht
	Anzahl	Details	Datum	EUR	Maßnahme	Datum	
Zollern GmbH & Co. KG	150	Bereich Feinguss Laucherthal Herbertingen	12.2026		<ul><li>Abfindungsan- gebote</li><li>Transfergesell- schaft</li></ul>		06.10.2025

Abbildung 1.3.-1: Geplanter Stellenabbau Automobilindustrie in Deutschland 2024–2032



Seite 21

# 1.4. Werkschließungen

Tabelle 1.4.–1: Werkschließungen

Uni	ternehmen	Personal- abbau		Werkschließung		Veröffentlicht
		Anzahl	Werk	Produkt	Plandatum	
Adi	ent Germany	100	Solingen-Mer- scheid	Autositze	12.2025	22.04.2024
AE Group		127	Lübeck	Alu Druckguss Lübeck GmbH Aluminium-Druckgusskomponenten	03.2025	
		549	Gerstungen	Aluminium-Druckgusskomponenten	12.2025	01.09.2025
		134	Nentershausen	Aluminium-Druckgusskomponenten	12.2025	01.09.2025
Aut	oliv	500	Elmshorn	Airbags und Sicherheitsgurte	12.2024	08.06.2023
Bro	se	200	Ronsdorf	Schließsysteme	04.2025	03.04.2025
	Aumovio SE	200	Karben	Elektronikfertigung	12.2024	
		930	Schwalbach	Bremssysteme, Elektronikkomponenten	12.2025	27.03.2024
Continental AG		432	Wetzlar	Technologien für passive Sicher- heits-, Brems-, Fahrwerks-, sowie Bewegungs- und Bewegungskontroll- systeme	12.2025	27.03.2024
		900	Gifhorn	Bremssysteme	12.2027	
		1.650	Babenhausen	UX/Displaysysteme	12.2026	19.07.2025
	ContiTech	185	Bad Blankenburg	Transportgummi, Riemen, Schläuche	12.2025	30.01.2025
tine		27	Frohburg	Werkzeugbau	2025	30.01.2025
Con		27	Geithain	Werkzeugbau	2025	30.01.2025
		47	Moers	Spezialgurte	2025	30.01.2025
		53	Hamburg	Original Equipment Solutions. Z.T. Verlagerung nach Hannover-Vahrenwald	06.2026	30.01.2025
		110	Stolzenau	Laderaumabdeckungen	06.2025	30.01.2025
	Continental Engineering Services	140	Nürnberg	Ingenieurdienstleistungen	12.2026	18.02.2025
Ebe	erspächer catem	160	Herxheim	Hochvolt-Heizungen für BEV	07.2025	16.12.2024
		120	Hermsdorf	PTC Keramiken	07.2025	17.01.2025
Eis	smann	220	Gera	Interieurteile	08.2025	31.08.2025
Elri	ngKlinger	33	Thale	Kunststoffkomponenten	02.2025	27.11.2024
Fau	ırecia	23	Heilbronn	Emissions Control Technologies	06.2025	25.09.2023
Go	odyear	1.000	Fulda	Reifen aller Art	09.2025	17.11.2023
		700	Fürstenwalde	PKW Reifen	12.2027	17.11.2023
IHI Charging Sys-		300	Ichtershausen	Turbocharger	03.2025	19.04.2024
ten	ns International	90	Heidelberg	Aftermarket EMEA	03.2025	19.04.2024
Lea	r Corporation	350	Kronach	Autositze, E-Systeme	03.2025	08.01.2025
		100	Eisenach	Autositze, E-Systeme	10.2024	17.09.2024
Ma	gna	216	Köln	Powertrain	06.2024	07.02.2024
		100	Neumarkt	Powertrain	12.2026	29.10.2024

at		Personal- abbau		Werkschließung		Veröffentlicht	
			Anzahl	Werk	Produkt	Plandatum	
Ma	gna		350	Rosenberg	Powertrain	12.2026	29.10.2023
			250	Roitzsch	Powertrain	12.2025	18.04.2024
Ma	relli		800	Brotterode	Fahrzeugaussenbeleuchtung	03.2024	14.06.2023
			140	Köln	E-Motoren	03.2024	23.06.2023
Mid	chelin	1	600	Karlsruhe	LKW-Reifen	12.2025	07.07.2024
			850	Homburg	LKW Reifen und Halbfabrikate	12.2025	07.07.2024
			88	Trier	Wulstkerne für PKW-Reifen	12.2024	28.11.2023
Mu	sashi	İ	260	Leinefelde	Stahl-Komponenten	08.2026	01.10.2025
Nei	umay	er Tekfor	380	Schmölln	Antriebskomponenten	12.2025	25.04.2025
Roi	Ronal		540	Landau	Leichtmetallfelgen	03.2025	30.04.2024
Rüs	Rüster Gruppe		40	Deggingen	Interieurteile	05.2025	03.04.2025
Sch	naeffl	er	220	Homburg	Lineartechnik	12.2025	21.05.2025
			200	Steinhagen	Gelenklager für unterschiedliche industrielle Anwendungen	12.2026	26.08.2025
Aut		krupp ive Body s	300	Hagen	Federn und Stabilisatoren	12.2027	29.04.2025
Val	eo		310	Bad Neustadt	E-Motoren	06.2024	07.02.2024
M	Traton	MAN	?	Plauen	Modifikationsarbeiten für Busse und Vans	12.2030	21.09.2025
5	Tra		?	Wittlich	Service- und Reparaturstützpunkt für Nutzfahrzeuge	12.2030	21.09.2025
	Voit Automotive GmbH		680	St. Ingbert	Komponenten für Antriebs- und Assistenzsysteme aus Aluminiumdruckguss und mittels Umformtechnik	10.2026	29.10.2025
Wü	rth El	ektronik	300	Schopfheim	Leiterplatten	04.2025	07.10.2024
ZF			200	Damme	PKW Spurstangen	08.2024	08.09.2023
			200	Gelsenkirchen	Lenksysteme	12.2024	11.10.2024
			590	Eitorf	Stoßdämpfer	12.2027	22.09.2022

Abbildung 1.4.-1: Stellenabbau durch Werkschließungen pro Bundesland



#### 1.5. Insolvenzen

In dieser Tabelle sind keine Personalzahlen enthalten, da die Insolvenzen mehrheitlich in Eigenverwaltung 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.

Tabelle 1.5.-1: Insolvenzen

Nr	Unternehmen	Ort	Datum
1	Castwerk Technologies <sup>8</sup>	Frankenberg	08.03.2024
2	BBS9 GmbH	Schiltach	26.07.2024
3	AE Group <sup>10</sup>	Gerstungen	12.08.2024
4	RECARO Automotive GmbH	Kirchheim unter Teck	16.08.2024
5	Muhr und Bender (Mubea) Präzisionsstahlrohr AG	Arbon (CH) <sup>11</sup>	05.09.2024
6	Federnfabrik Erwin Lutz GmbH	Eningen	16.09.2024
7	WKW GmbH & Co. KG	Wuppertal	23.09.2024
8	Eissmann Automotive Deutschland GmbH <sup>12</sup>	Bad Urach	23.09.2024
9	iwis mechatronics GmbH & Co. KG	Schwaigern	23.09.2024
10	Franken Guss GmbH & Co. KG	Kitzingen	23.09.2024
11	New Albea Kunststofftechnik GmbH <sup>13</sup>	Seelbach	07.10.2024
12	Johann Vitz GmbH & Co. KG	Velbert	08.11.2024
13	Gerhardi Kunststofftechnik GmbH¹⁴	Lüdenscheid	26.11.2024
14	Bo Parts Solutions	Nentershausen	30.11.2024
15	Witte Barskamp GmbH & Co. KG	Bleckede	06.12.2024
16	WEBO GmbH	Amtzell	16.12.2024
17	Manz AG	Reutlingen	27.12.2024
18	mbw-Gruppe	Rheinmünster	10.01.2025
19	Voit Automotive GmbH <sup>15</sup>	St. Ingbert	22.01.2025
20	Accuride Wheels Solingen GmbH	Solingen/Ronneburg	05.02.2025
21	ArtiMinds Robotics GmbH <sup>16</sup>	Karlsruhe	13.02.2025
22	Allgaier Automotive GmbH <sup>17</sup>	Uhingen	03.03.2025
23	Flabeg Automotive Germany GmbH	Furth am Wald	04.03.2025
24	Boryszew Kunststofftechnik GmbH	Gardelegen	04.03.2025
25	Sonnplast Solutions GmbH	Sonneberg	10.03.2025

<sup>8</sup> Insolvenzverfahren gescheitert, alle MA wurden entlassen.

- 12 Insolvenzverfahren am 06.10.2025 beendet.
- 13 Insolvenzverfahren am 03.07.2025 beendet.
- 14 02.09.2025: Übernahme durch Finanzinvestor HF Opportunities mit Sitz in Frankfurt.
- 15 29.10.2025: Insolvenzverfahren vermutlich gescheitert, da Hauptkunde ZF Aufträge abzog.
- 16 Ausgründung des Karlsruher Institut für Technologie (KIT) 2013
- 17 Wird Ende 2025 geschlossen.

<sup>9</sup> Fünfte Insolvenz nach 2007, 2010, 2020 und 2023. Wiederaufnahme Produktion März 2025. Das zeigt einen bemerkenswerten Glauben an die Marke.

<sup>10</sup> Regelinsolvenzverfahren seit 31. Juli 2025 ohne belastbares Angebot, Standorte werden zum Ende 2025 geschlossen.

<sup>11</sup> Hier aufgeführt wegen des Stellenabbaus in der deutschen Firmenzentrale in Attendorn und den Standorten Daaden/Weitefel, Sömmerda, Mühlhausen. Siehe Tabelle 1-2: Geplanter Personalabbau bei Zulieferern auf Seite 3.

Nr	Unternehmen	Ort	Datum
26	Braunschweiger Kunststofftechnik GmbH	Braunschweig	16.04.2025
27	Bohai Trimet Automotive Holding GmbH	Harzgerode	22.04.2025
28	DTS Maschinenbau	Neunburg	27.04.2025
29	Schlote Holding GmbH	Harsum	01.05.2025
30	Kick GmbH	Göppingen	01.06.2025
31	Rotec Präzisionsteile GmbH	Hermaringen	24.06.2025
32	Segula Technologies GmbH <sup>18</sup>	Rüsselsheim	15.07.2025
33	Werkzeugbau Laichingen	Laichingen	15.07.2025
34	FES 360 smart manufacturing GmbH	St. Georgen	18.07.2025
35	Krämer Automotive Systems GmbH	Reutlingen	17.08.2025
36	Eichenauer	Hatzenbühl	18.08.2025
37	Huber Automotive AG	Mühlhausen im Täle	27.08.2025
38	MVI Group	Wolfsburg	27.08.2025
39	DMB Metallverarbeitung GmbH	Grünhain-Beierfeld	14.09.2025
40	Kiekert Holding GmbH und Kiekert AG	Heiligenhaus	23.09.2025
41	Winning BLW GmbH	Remscheid	07.10.2025
42	BMZ Germany GmbH und BMZ Holding GmbH	Karlstein am Main	24.10.2025

<sup>18</sup> Wird Ende ab Oktober 2025 abgewickelt, da sich kein Investor gefunden hat.

#### 2. Analyse

#### 2.1. Was lässt sich aus dieser Übersicht ableiten?

#### 2.1.2. Umfang Stellenabbau

Nach »Tabelle 1.2.–1: Geplanter und durchgeführter Personalabbau bei OEM« und »Tabelle 1.3.–1: Geplanter und durchgeführter Personalabbau bei Zulieferern« wird die deutsche Automobilindustrie zwischen Ende 2024 und Ende 2032 rund 163.000 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 2032 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.¹9
- Andere Studien variieren in ihrer Bandbreite zwischen 114.000 und 600.000 Stellenverlusten in der deutschen Automobilindustrie, abhängig von Zeithorizont, Branchenabgrenzungen und anderen Faktoren.

#### 2.1.3. Zeitraum Stellenabbau

Es fällt auf, dass die Plandaten für den Personalabbau teilweise relativ weit in der Zukunft liegen, vielfach nach 2027, bei Bosch sogar erst 2032.

Natürlich scheiden Mitarbeiter bei einem Personalabbau in toto nicht kurz nach der Ankündigung oder zum Ende des Planungshorizonts aus, sondern es findet eine mehr oder minder kontinuierliche Reduzierung bis zum Plandatum statt. So soll VW Mitte 2025 bereits rund 20.000 Freiwillige gefunden haben, die Verträge unterzeichnet haben. Es ist aber offenkundig, dass die Automobilindustrie aufgrund von Beschäftigungsgarantien oder Betriebsvereinbarungen sich in Zeitlupe bewegt—bewegen muss—, und den mühsamen und teuren Weg über Freiwilligkeit mit entsprechenden Abfindungen, Altersteilzeit, oder weniger wirksamen Maßnahmen wie Arbeitszeit- 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 2032 bedeuten, dass die Automobilindustrie über fast ein Jahrzehnt (Abbau und Verlagerung begannen schon vor 2024) mit suboptimalen Kostenstrukturen leben müssen. 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.

19 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-automobilstand-ort-2035--2--data.pdf vermeidet dagegen konkrete Zahlen.

Weiterhin fällt auf, dass zwei OEM und zwei Zulieferer (Mercedes und VW sowie Continental 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: Aumovio setzt mit der neugewonnenen Eigenständigkeit auf China, und für irgendeinen Zweck muss das *Mercedes Benz Research and Development Tech Center* in Peking letztlich gebaut worden sein, da der Stellenabbau in Deutschland in allen Bereichen außer der Produktion stattfindet.

#### 2.1.4. Einsparpotential

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

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

#### 2.2. Branchenweite Einflussfaktoren und externe Marktdynamik

Die in Abschnitt 1. Personalabbau bei OEM und Zulieferern auf Seite 6 dokumentierten Abbaumaßnahmen zeigen das Ausmaß der aktuellen Beschäftigungskrise in der deutschen Automobilindustrie. Um diese Entwicklung richtig einordnen zu können, bedarf es einer systematischen Analyse sowohl der quantitativen Dimensionen als auch der zugrundeliegenden strukturellen Ursachen. Die folgende Auswertung betrachtet zunächst die Daten aus den erfassten Unternehmensmeldungen, bevor externe Faktoren und Marktentwicklungen in die Betrachtung einbezogen werden.

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

Tabelle 2.2.–1: Faktoren für Krise der deutschen Automobilindustrie seit 2023

#### Markt

- *Globale Kräfteverschiebung nach Asien:* 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.
- Sinkende Nachfrage: 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.
- Wettbewerbsdruck aus China: China tritt auf dem Weltmarkt (und auf dem Heimatmarkt sowieso) 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.

rifizierung des Antriebsstrangs: für die Herstellung von Elektro-Fahrzeugen wird eine insmt niedrigere Beschäftigung benötigt als in der Vergangenheit.  Inderte Marktbedingungen: etwa durch den generellen technischen Wandel durch neue eile und dadurch veränderte Kundenpräferenzen.
eile und dadurch veränderte Kundenpräferenzen.
•
and Anfandamuran are beneated to discount and the state of the state o
ende Anforderungen: gegebenenfalls sind neue Produktionsprozesse und Technologien derlich, die in Niedriglohnländern leichter bzw. günstiger umgesetzt werden können.
Ift bemühte »Kosten- und Margendruck«: Es ist bekannt, dass die Automobilzulieferindusenerell kein einfaches Metier ist. Gemeint sind in der Regel jedoch für alle Marktteilnehungünstige Standortfaktoren wie hohe Steuern, hohe Arbeitskosten, hohe Energiekosten Überregulierung.  Ölle: Seit August 2025—vielleicht—15%.  Jemografische Wandel: Der mit dem Ausscheiden der »Boomer« wahrscheinlich tatsächn den nächsten Jahren eintretende Fachkräftemangel in Berufen, deren Relevanz steigt, Angebot aber sinkt, kann durch Verlagerung in Regionen mit einem größeren Angebot an
le n

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 Veröffentlichkeitsdatum 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. Schlüsselelemente sind hierbei die fortschreitende Digitalisierung und der Übergang zur Elektromobilität«<sup>20</sup>. Das ist auf technischer Ebene wegen der chinesischen Konkurrenz und des EU Green Deals zwar richtig, berücksichtigt jedoch wirtschaftliche und andere Aspekte nicht.

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.

#### 2.2.2. Nachfragerückgang in China

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

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

Hauptgründe für diesen Rückgang sind:

- Technologischer Rückstand: Chinesische Hersteller wie BYD, NIO und Xpeng dominieren den Markt mit technologisch überlegenen Fahrzeugen, die mehr Computer auf Rädern als klassische Automobile sind. Deutsche Hersteller dagegen haben die Bedeutung von Software und IT-Features für chinesische Kunden unterschätzt, die einen hohen Stellenwert in der Fahrzeugausstattung einnehmen.
- Die Vielfalt an Modellen ist in China gross, insbesondere Fahrzeuge mit Range Extender (REEV) sind sehr nachgefragt. Deutsche Hersteller haben jedoch keine REEV-Modelle im Angebot<sup>21</sup>, was sich erst 2026 ändern wird.

<sup>20</sup> VDE Studie »Automobilstandort Deutschland 2035« April 2024

<sup>21</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 verliert.

- 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>22</sup> (2025) in China, die um Marktanteile kämpfen, kommt es zu einem erheblichen Preisdruck<sup>23</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.

#### 2.2.3. 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.

#### 2.2.4. Deutsche Standortfaktoren

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 Timişoara/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.

- 22 Die meisten davon werden von nur etwa 20 großen Unternehmen kontrolliert.
- 23 Etwas eingedämmt durch eine von der chinesischen Regierung veranlasste Selbstregulierung der großen Elektrofahrzeughersteller im Juni 2025, keine »unangemessenen« Rabatte anzubieten.

#### 3. Transformationsanforderungen der deutschen Automobilindustrie

#### 3.1. Zentrale Herausforderungen

Die deutsche Automobilbranche steht vor vier grundlegenden Herausforderungen:

Tabelle 3.1.–1: Herausforderungen für deutsche Automobilwirtschaft

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

#### 3.2. Unterschiedliche Transformationsgeschwindigkeiten

Deutschland und China agieren derzeit mit grundsätzlich verschiedenen Ansätzen:

 $\textbf{Tabelle 3.2.-2:} \ \textbf{Deutschland vs.} \ \textbf{China-Unterschiedliche Transformationsgeschwindigkeiten}$ 

Deutschland	Regulatorische Vorgaben	EU-Vorgaben schaffen verbindliche Elektrifizierungs-Zeitpläne, aber mit längeren Übergangsfristen
	Kundenpräferenzen	<ul> <li>Der Verkauf von Elektroautos in Europa entwickelt sich nicht so wie geplant</li> </ul>
		Chinesische Hersteller entwickeln sich zu einer echten Konkurrenz
	Premium-Fokus	Deutsche OEMs setzen noch stärker auf höherwertige Komponenten und bewährte Technologien
China	Marktdynamik	Volumenmarkt mit extremer Preissensitivität und »China-Speed«
	Tech-Integration	Software und Digitalisierung werden als Differenzierungsmerkmal erwartet
	Lokale Konkurrenz	Aggressive chinesische Wettbewerber mit anderen Kostenstrukturen

#### 3.3. 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 3.3.-3: Transformationsschwerpunkte

Software & KI	Die deutschen Hersteller müssen auf dem chinesischen Markt mit ihrem Angebot an Software
	und IT-Features wieder stärker werden. Dazu können sie sich auch heimische Partner suchen.

Elektrifizierung	Unabhängig von aktuellen Marktturbulenzen bleibt die Elektrifizierung aufgrund regulatorischer Zwänge unumgänglich. EU-Flottengrenzwerte verschärfen sich kontinuierlich, Strafzahlungen bei Nichteinhaltung können existenzbedrohend werden. Ein Ausstieg aus der Elektrifizierung würde deutsche Unternehmen in eine globale Nischenstrategie drängen.
Portfolio-Ausrichtung	Höherwertige Produkte und erweiterte Funktionen, weg von einzelnen Komponenten
Standortkosten	Solange Wettbewerbsfähigkeit nicht zur politischen Priorität wird, werden deutsche Unternehmen ihre Aktivitäten weiter in kostengünstigere Standorte verlagern müssen.

#### 3.4. Unterschiedliche Auswirkungen auf die Zulieferunternehmen

Die Transformation trifft die in Tabelle 1.2.–1 und Tabelle 1.3.–1: Geplanter und durchgeführter Personalabbau bei Zulieferern auf Seite 9 aufgeführten Unternehmen unterschiedlich stark:

Tabelle 3.4.-4: Kategorisierung betroffener Zulieferer

Erheblich betroffen	• Antriebsstrang-Spezialisten: Getriebehersteller, Motorkomponenten-Lieferanten
	• Elektronik/Software: Traditionelle ECU-Hersteller müssen gegen Tech-Giganten wie Google
	und Apple konkurrieren
	■ Drive-by-wire, Assistenzsysteme: Hier verschiebt sich die Wertschöpfung zu Software und KI-
	Algorithmen
Moderat betroffen	• Fahrwerk/Bremsen: Elektrofahrzeuge brauchen angepasste, aber weiterhin mechanische
	Systeme
	■ Thermomanagement: Neue Aufgaben durch Batteriekühlung
	<ul> <li>Interieur: Smart Cockpits erfordern neue Kompetenzen</li> </ul>
Weniger betroffen	• Karosserie-Strukturen: Glasdächer, Sitzrahmen oder Türscharniere bleiben weitgehend unver-
	ändert
	• Passiv-Sicherheit: Airbags, Sicherheitsgurte ändern sich technologisch weniger dramatisch
	■ Basic-Komponenten: Reifen, Scheiben, einfache Kunststoffteile

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

#### 3.5. Transformationsschwerpunkte im Detail

#### 3.5.5. Elektrifizierung des Antriebsstrangs

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

Tabelle 3.5.-1: Derzeitiger Stand regionaler Elektrifizierung

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

Trotzdem war es bis Juli/August 2025 eine sichere Annahme, dass die deutschen Premium-OEMs (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, der oft 30-40% des Umsatzes ausmacht. 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.

#### 3.5.2. »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 firmeneigener 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 Sicherungs- verfahren infrage. SDVs bringen schnellere Aktualisierungszyklen und erweiterte Funktionen mit sich. Das führt zu einer Zunahme an Testfällen, die innerhalb kürzerer Zeiträume ausgeführt werden müssen. Viele Tests können parallel in Simulatoren laufen, während die etablierten Automobilhersteller mehr physische Erprobungen sequenziell auf der Straße durchlaufen. Abhängig vom OEM werden dabei oft selbst kleine Anpassungen der Software wie Änderungen an physischen Bauteilen behandelt.
- 3. Kontinuierliche Weiterentwicklung der Software nach Markteinführung, häufig Upgrades auf der Grundlage von Kundenfeedback.

Inwieweit die Qualitätskontrolle oder die Nachhaltigkeit bei diesem forcierten Vorgehen auf der Strecke bleiben, ist offen. Ob die kontinuierliche Weiterentwicklung der Software nach der Markteinführung technisch und ökonomisch auf Dauer tatsächlich realisierbar ist, ist ebenfalls unklar. Bei 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 wird 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 Geschwindigkeitserhöhung ist<sup>24</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  $6 \times 12$  Arbeitszeitmodell beispielsweise dürfte auf Widerstand stoßen. Dennoch ermöglicht eine lokale Präsenz im jetzt größten Automarkt der Welt ein direktes Verständnis für sich schnell ändernde Kundenbedürfnisse und regulatorische Entwicklungen. Das gilt auch für Prinzipien der Effizienz, Agilität und kundenzentrischen Entwicklung.

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

#### 3.6. Strategie Regionaler Differenzierung

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

<sup>24</sup> Zum Beispiel: https://www.vda.de/en/press/press-releases/2025/250624\_PM\_Automotive\_industry\_signs\_Memorandum\_of\_Understanding

Tabelle 3.6.–1: Management unterschiedlicher regionaler Ziele

Portfolio-Seg- mentierung nach Regionen	»Two-Speed-Strategy«	Deutschland/Europa  • Qualitätsfokus
		Regulatorische Compliance
		Premium-Positioning
		China
		Aggressive Digitalisierung
		■ Kostenfokussierte Lösungen
		Schnelle Markteinführung
		USA
		■ Hybridansatz je nach Marktsegment
Organisatorische	Regionale Autonomie mit	■ Separate Profit&Loss-Verantwortung für das China-Geschäft
Strukturen	globaler Koordination	Lokale Entwicklungsteams mit direkter Entscheidungsbefugnis
		Globale Plattformen für Skaleneffekte, aber regionale Anpassung
		Letztlich bedeutet das: Abkopplung und Verlagerung wesentlicher kon-
		zerninterner Aktivitäten und Funktionen nach China. Jeder deutsche Her-
		steller muss sich quasi in China ein zweites Mal erfinden, will er dauerhaft
		erfolgreich bleiben. Das kostet Arbeitsplätze in Deutschland.
	Talent-Management	• Seit 2024 sinkt die Zahl der Beschäftigten bei den OEM und in der deut-
		schen Zuliefererindustrie signifikant. Es muss daher zu einem systema-
		tischen Personalabbau bei gleichzeitigem Kompetenzwandel kommen
		Aufbau digitaler Kompetenzen in beiden Märkten
		Cross-Training zwischen den Regionen
Technologie- Roadmaps	Parallele Entwicklungs- pfade	<ul> <li>China-first für Software-intensive Lösungen (schnelle Marktvalidierung)</li> </ul>
		• <i>Germany-first</i> für sicherheitskritische Systeme (ausführliche Validierung)
		■ Gemeinsame Plattformen wo möglich, separate wo nötig
Finanzierung und	Risiko-Diversifizierung	China-Investitionen für Wachstum und Marktlernen
Investitionen		Deutschland-Investitionen für Technologie-Leadership und IP-Entwicklung
		Joint Ventures in China für Risikominimierung
		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.

#### 3.6.2. Strategie-Elemente

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

Tabelle 3.6.-3: Strategieelemente für die nächsten Jahre

Portfolio-Umbau	Verbrenner	Ausstieg aus Verbrenner-Komponenten: Getriebe, Motorteile, Abgasanlagen werden eingestellt
	Alternative Antriebe (Elektromobilität)	<ul> <li>Massive Investitionen in E-Antrieb: Batteriesysteme, Leistungselektro- nik, E-Motoren</li> </ul>
		<ul> <li>Aufbau neuer Kompetenzen: Thermomanagement für Batterien, Hochvolt-System</li> </ul>
Software Trans-	Strategien der Zulieferer	Massives Software-Hiring: Tausende Entwickler werden rekrutiert
formation		<ul> <li>Partnerschaften mit Tech-Unternehmen: Joint Ventures für KI und Algorithmen</li> </ul>
		<ul> <li>Eigenentwicklung von System-Lösungen und Plattformen: Von Hardware- zu Software-Unternehmen</li> </ul>
Neue Geschäfts-	Von Produktverkauf zu Services	Software-as-a-Service: Kontinuierliche Updates und Features
modelle		■ Daten-Monetarisierung: Fahrzeugdaten als neue Erlösquelle
		• Lifecycle-Management: Komplette Systembetreuung statt Einzelkomponenten
Diversifikation	Erweiterung des Geschäfts	Einstieg in die derzeit boomende Rüstungsindustrie
Geografische Neuausrichtung	Strategische Verlagerungen	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.
		<ul> <li>Weitere Produktionsverlagerung nach Asien: N\u00e4her zu wachsenden M\u00e4rkten und niedrigeren Kosten</li> </ul>
		R&D-Zentren in den bekannten Software-Hubs: Silicon Valley, Indien, zur Gestaltung von Digitalkompetenz
		<ul> <li>Deutschland als Premium-Standort: Fokus auf Hochwerttechnologie und Systemintegration</li> </ul>
Organisatorische	Strukturelle Veränderungen	Spin-offs: Trennung von Altgeschäft und Zukunftstechnologien
Neuaufstellung		Akquisitionen: Zukauf von Software- und Tech-Unternehmen
		Kulturwandel: Von Maschinenbau- zu Tech-Mentalität
Finanzierungs- strategien	Kapital für die Transformation	<ul> <li>Verkauf von Assets: Finanzierung der Neuausrichtung durch Verkauf alter Geschäftsbereiche</li> </ul>
		Partnerschaften: Risikostreuung durch Joint Ventures
		• Staatliche Förderung: Nutzung von EU- und Bundesförderung für E-Mobilität

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.

#### 4. Transformation am Beispiel Aumovio SE

Auf Seite 28 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>25</sup> Einblicke in die neue Strategie des Unternehmens gewährt.

Da die chinesischen Automobilhersteller mit ihren günstigeren Modellen, innovativen Technologien und Execut-

<sup>25</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.

ion mit »China Speed« derzeit das Mass der Dinge sind, hat sich Aumovio entschlossen, sich neben einer Untere nehmenstransformation 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.

#### 4.1. 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 strukturellen 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>26</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.

<sup>26</sup> Horizon Robotics ist ein chinesisches Technologieunternehmen, das sich auf die Entwicklung von KI-Chips für intelligente Fahrzeuge und Fahrerassistenzsysteme (ADAS) spezialisiert hat.

#### 4.1.4. Umsetzung

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

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

#### Außerdem:

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

sein.

Das sind natürlich zum Teil 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: 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.		
BMW	Börsennotierter Automobil- und Motorradhersteller. Größte Anteilseigner mit zusammen etwa 48,5% sind Susanne Klatten und Stefan Quandt.		
Bosch	Mehrheitseigentümer: Die gemeinnützige Robert Bosch Stiftung GmbH mit etwa 94% der Anteile.		
Brose	Eigentümer ist die Familie Stoschek.		
Continental AG	Mehrheitseigentümer: Familie Schaeffler über die IHO Verwaltungs-GmbH und die IHO Beteiligungs-GmbH mit 46% der Anteile. Rest: Streubesitz.		
Daimler Truck	Größter Einzelaktionär: Mercedes-Benz Group AG.		
Dräxlmaier Group	Inhabergeführtes Familienunternehmen.		
Dürr AG	Mehrheitseigentümer: Heinz Dürr GmbH mit einem Anteil von 26,2%. Zusätzlich hält die Heinz und Heide Dürr Stiftung 3,5% der Anteile. Der Rest, etwa 70,3%, befindet sich im Streubesitz.		
Eberspächer	Familienunternehmen, das sich zu 100% im Besitz der Familie Eberspächer befindet.		
ElringKlinger	Mehrheitseigentümer: Familie Lechler mit 52,04% der Anteile. Der restliche Anteil von 47,96% befindet sich im Streubesitz.		
Forvia SE	Börsennotierter Automobilzulieferer.		
IAV Ingenieurge- sellschaft Auto und Verkehr GmbH	<ul> <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		
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.		
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	Im Besitz der Zeppelin-Stiftung, die von der Stadt Friedrichshafen verwaltet wird, und 93,8% der Anteile hält.		

### Abkürzungen

ADAS Advanced Driver Assistance Systems

AT Außer Tarif

Atz Altersteilzeit

BEV Battery Electric Vehicle

**CES** Continental Engineering Services

**EB** Elektrobit

ECU Embedded/Electronic Control Unit

IP Intellectual Property

JV Joint Venture

KI Künstliche Intelligenz

MA Mitarbeiter

NEV In China gebräulich für » New Energy Vehicle«

**OEM** Original Equipment Manufacturer

**p.a.** per annum

PHEV Plug-in-Hybrid Electric Vehicle

PTC Positive Temperature Coefficient

**R&D** Research & Development

**REEV** Range extended electric vehicle

**SDV** Software Defined Vehicle

SE Societas Europaea

UX User Experience

VDA Verband der Automobilindustrie eV.

VDE Verband der Elektrotechnik Elektronik Informationstechnik eV.

Copyright © 2025 syntesion GmbH.

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

Reproduction without written permission is completely forbidden.

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