

Business

syntesion

White Paper

Die Beschäftigungsentwicklung in der deutschen Kraftfahrzeug- industrie seit Ende 2024

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

Datum 16.11.2025
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, abgoltene, unwiderrufliche Lizenz. Diese Lizenz umfasst das Recht, das Feedback zu jedem Verwendungszweck ohne Einschränkung in Bezug auf dieses Werk und zukünftige Versionen davon einzuschließen, offenzulegen und nach Ermessen zu nutzen.

TL;DR

Überblick der Krise

Die deutsche Automobilindustrie durchlebt eine der schwersten Beschäftigungskrisen ihrer Geschichte. Diese Analyse dokumentiert geplante und bereits durchgeführte Personalabbaumaßnahmen von Ende 2024 bis zu Planungshorizonten bis 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

Die Beschäftigungsentwicklung in der deutschen Kraftfahrzeugindustrie seit Ende 2024

- Gefährdung der Wettbewerbsfähigkeit des Standorts Deutschland

Chancen:

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

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

Inhalt

Personalabbau bei OEM und Zulieferern	6
Intention	6
OEM/Fahrzeughersteller	6
Zulieferer	9
Werkschließungen	23
Insolvenzen	26
Analyse	28
Was lässt sich aus dieser Übersicht ableiten?	28
Umfang Stellenabbau	28
Zeitraum Stellenabbau	28
Einsparpotential	29
Branchenweite Einflussfaktoren und externe Marktdynamik	29
Nachfragerückgang in China	30
Verlust von Marktanteilen der Zulieferer	31
Deutsche Standortfaktoren	31
Transformationsanforderungen der deutschen Automobilindustrie	32
Zentrale Herausforderungen	32
Unterschiedliche Transformationsgeschwindigkeiten	33
Erforderliche Transformationsschwerpunkte	33
Unterschiedliche Auswirkungen auf die Zulieferunternehmen	33
Transformationsschwerpunkte im Detail	34
Elektrifizierung des Antriebsstrangs	34
»China Speed«, Software-Defined Vehicles und Entwicklungsprozesse	35
Strategie Regionaler Differenzierung	36
Strategie-Elemente	37
Transformation am Beispiel Aumovio SE	38
Neue Geschäftsstrategie und Marktausrichtung	38
Umsetzung	39
	46

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

Unternehmen		Personalabbau Deutschland			Geplante Einsparung & Maßnahmen			Veröffentlicht
		Anzahl	Details	Datum	EUR	Maßnahme	Datum	
BMW Group AG	BMW	2.000	Abbau Leiharbeitsstellen in Dingolfing.	11.2024		Teilweise Übernahme MA durch BMW		06.12.2024
	ALPINA Bovensiepen	290	Die ALPINA-Modelle werden nach dem 31.12.2025 nicht mehr produziert.	12.2025		Teilweise Übernahme MA durch BMW		03.05.2024
Daimler Truck AG		5.000	▪ Programm »Cost Down Europe« • Produktion • Zentrale • Verwaltung • Vertrieb • Entwicklung ▪ Standorte • Würth • Gaggenau • Kassel • Mannheim • Stuttgart ▪ Ohne Segment EvoBus	12.2030	Reduzierung wiederkehrenden Kosten dauerhaft ≥ 1 Milliarde bis 2030	Keine betriebsbedingten Kündigungen bis Ende 2034. ▪ Fluktuation ▪ Erweiterte Atz ▪ Verlagerung ins Ausland ▪ Teilweise Verrechnung der Tarifierhöhung für 2026 mit bestehenden tariflichen Zulagen		08.07.2025
Ford Deutschland		2.900	Köln	12.2027	Geschätzt 500 Millionen	▪ Ford Focus Produktion bis Ende November 2025 ▪ Abfindungen ▪ Kündigungsschutz bis Ende 2032 ▪ Finanzieller Schutzschirm für Ford-Rentner		20.11.2024
		1.000	Erweiterung Stellenabbau Köln ▪ Produktion (Elektrofahrzeuge) Ab Januar 2026: Umstellung von Zwei-Schicht-Betrieb auf Ein-Schicht-Betrieb	01.2026				16.09.2025
		2.500	Saarlouis	01.2025				06.11.2024
		1.000	Saarlouis ▪ Aber: Neues Werk für 1.000 MA	12.2032				

Die Beschäftigungsentwicklung in der deutschen Kraftfahrzeugindustrie seit Ende 2024

Unternehmen		Personalabbau Deutschland			Geplante Einsparung & Maßnahmen			Veröffentlicht
		Anzahl	Details	Datum	EUR	Maßnahme	Datum	
Mercedes-Benz 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
Opel Automobile GmbH		1.000	▪ Rüsselsheim • Entwicklung ▪ »Zweite Option« nach Streichrunde 2021	06.2025		▪ Alters- und Abfindungsprogramme ▪ »Speedprämie« für Schnellentschlossene bis 10. Januar 2025	01.2025	20.11.2024
		?	Ausschöpfen der »Ersten Option« aus Streichrunde 2021 ▪ Rüsselsheim ▪ Kaiserslautern ▪ Dudenhofen ▪ Eisenach	?		▪ Verbesserte Konditionen des ohnehin bestehenden Freiwilligenprogramms	09.2025	24.07.2025
Volkswagen AG	VW	35.000	Programm »Zukunft Volkswagen« ▪ 4.000 in Wolfsburg. ▪ Ab 2026 Reduktion Ausbildungsplätze von 1.400 auf 600 11.11.2025 Ausfall des jährlichen Bonus für den Vorstand für 2025 wegen Gewinneinbruchs.	12.2030	4 Milliarden p.a.	Beschäftigungsgarantie bis 2030 ▪ Abfindungen ▪ Erweiterte Atz		20.12.2024
					300 Millionen	Kürzung Managergehälter	12.2030	07.01.2025
						Keine MA-Entgelterhöhung	2025–2026	20.12.2024
						Keine MA-Entgelterhöhung	2027–2030	20.12.2024
	CARIAD 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 Millionenbetrag	Sozialverträglich über Abfindungen und Vorruhestandsprogramme		11.03.2025
	Audi	7.500	▪ Ingolstadt ▪ Neckarsulm Abbau im »indirekten Bereich« – d.h. nicht in der Produktion; Abbau von Bürokratie. 600 Millionen Euro Rückstellungen 2025.	12.2029	1 Milliarde p.a.	Keine betriebsbedingten Kündigungen bis Ende 2033 ▪ Freiwilliger Stellenabbau ▪ Fluktuation		17.03.2025
						Deckelung Mitarbeiterboni 2024 auf 5.310 EUR (2023: 8.840 EUR)		12.05.2025

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		1.500	▪ Auslauf von befristeten Verträgen	01.2025				18.09.2024
			1.900	Alle Bereiche: ▪ Entwicklung ▪ Produktion ▪ Verwaltung	12.2025	3,9 Milliarden	Keine betriebsbedingten Kündigungen bis Ende 07.2030 ▪ Atz ▪ Aufhebungsverträge ▪ Demografischer Wandel		13.02.2025
							Deckelung Mitarbeiterboni 2024 auf 5.250 EUR (2023: bis zu 9.690 EUR)		12.05.2025
			5.000	»Strukturpaket II« ¹ Alle Bereiche: ▪ Entwicklung ▪ Produktion ▪ Verwaltung	?				19.07.2025
		MHP	250	▪ Ludwigsburg ▪ Frankfurt ▪ Berlin ▪ München ▪ Insgesamt dreistellige Anzahl oder ca 5% der Belegschaft	?		Perspektivisch Verkauf, nachdem erst im Januar 2024 alle Anteile übernommen 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 vor.	11.2025		▪ Perspektivisch Abwicklung des Unternehmens ▪ August 2025: Wird auf einen Forschungsbereich geschrumpft ▪ Keine Beschäftigungsgarantie		20.08.2025
	Traton SE	MAN	7.500–9.500	»Zielbild 2030« ▪ Verlagerung Komponentenwerk Salzgitter nach Krakau/Polen Schließung der Werke ▪ Plauen ▪ Wittlich Ohne Segment MAN Energy	12.2030	Bis 2030 etwa 1,8 Milliarden	▪ Kündigung der Vereinbarungen zur Standort- und Beschäftigungssicherung		21.09.2025

¹ 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 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. Schließung der Standorte ▪ Gerstungen ▪ Nentershausen	12.2025		▪ Sozialplan mit bis zu 6 Monaten Lohnzahlungen ▪ Transfergesellschaft für 90% der MA und 6 Monaten Qualifizierung.		25.08.2025
	127	Standort Lübeck zum 31.03.2025 insolvenzbedingt geschlossen	03.2025				
Allgaier Automotive GmbH	750	Insolvenzverfahren vom 21.06.2023 gescheitert. ▪ Es wurde kein Investor gefunden ▪ Betriebseinstellung.	12.2025		Transfergesellschaft, die die MA bis Mitte 2026 finanziell absichert.	06.2026	21.06.2023
ANDRITZ Schuler GmbH	500	▪ Schließung der Produktion in • Göppingen • Gemmingen ▪ Schließung Standort Weingarten	12.2025		▪ Verlagerung der Fertigung nach Brasilien und China ▪ Die 500 Stellen schließen ein die zum Verkauf stehenden Bereiche der Produktion am Standort Erfurt.		04.09.2024
Aumovio SE ²	13.000	▪ 7.150 R&D ▪ 5.400 Verwaltung	12.2025	▪ 400 Millionen p.a. ab 2025 ▪ R&D Ausgaben unter 10% des Umsatzes	Betriebsbedingte Kündigungen nicht ausgeschlossen		20.02.2025
	1.000	Zusätzlicher Abbau (Zahl ist exklusive Elektrobat und Continental Engineering Services)	12.2026				12.05.2025
Autokabel Hausen	250	Einstellung Produktion	12.2025		MA erhalten Abfindung		25.07.2025
Bertrandt AG	800–1.200	▪ Unternehmensbereichsübergreifend ▪ Stellenabbau am Standort Tappenbeck (Planung: Abbau 600 Stellen in den Segmenten Digital und Physical Engineering im April 2025 gestoppt)	03.2025				30.09.2024
BorgWarner	500	Kirchheimbolanden	12.2028		▪ Freiwilligenprogramme ▪ Atz		09.08.2024

² 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	
Robert Bosch GmbH	Bosch	8.250–13.000	Sparte <i>Mobility</i> 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 Arbeitsplätzen kommt zu bereits kommunizierten Stellenstreichungen hinzu, sodass sich der Stellenabbau in der Mobility-Sparte bis 2030 auf insgesamt etwa 22.000 Arbeitsplätze weltweit addiert.		25.09.2025
		1.750	Bereich <i>Cross-Domain Computing Solutions</i> (Assistenzsysteme und automatisiertes Fahren) - Abstatt - Renningen - Schwieberdingen	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 Lohnausgleich		08.05.2025
		1.500	Sparte <i>Mobility</i> , Antriebsysteme 950 Region Stuttgart Ohne E-Bike-Systems	12.2032				
		550	Hildesheim	12.2027		- Keine betriebsbedingten Kündigungen bis 2027. - 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
		460	Bosch Engineering - Abstatt - Holzkirchen	?		- Sozialverträglich - Wegen Überkapazitäten und Kostendruck.		23.07.2025

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	1.100	Reutlingen - Produktion - Verwaltung - Entwicklung	12.2029	16.09.2025 2,5 Milliarden p.a. ab spätestens 2030. Bis dahin sukzessiver Ausbau von Kostensenkungen.	Künftig: Halbleiterfertigung statt Steuergeräte für Verbrennungsmotoren		22.07.2025
		1.150	Bereich <i>Vehicle Motions/Lenkssysteme</i> Schwäbisch Gmünd	12.2030		26.06.2025: - Standortgarantie bis 2030 - Verlagerung LKW Lenksysteme nach Ungarn - Keine betriebsbedingten Kündigungen für einen Teil der MA bis 2028		26.06.2025
	Bosch Rexroth	240	Bereich Lineartechnik - Schweinfurt - Volkach	12.2028				13.03.2024
	ETAS	200	Die genaue Anzahl der abzubauenen Stellen in Deutschland ist noch nicht bekannt, aber mehr als 50% der ETAS-MA arbeiten hierzulande	12.2026		Keine betriebsbedingten Kündigungen bis Ende 2027		05.12.2024
Brose Fahrzeugteile GmbH & Co. KG		700	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	08.2024		- Betrieb eingestellt - 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

Die Beschäftigungsentwicklung in der deutschen Kraftfahrzeugindustrie seit Ende 2024

Unternehmen		Personalabbau Deutschland			Geplante Einsparung & Maßnahmen			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
Diehl Metal Applications		330	Zehdenick	03.2025		Befristete und unbefristete Stellen		22.10.2024
Dräxlmaier Group SE & Co. KG		360	300 Vilsbiburg, Verwaltung und Entwicklung 60 Werk Achim	03.2025		Freiwillige Personalabbauprogramme		17.02.2025
Dürr AG		250	- Verwaltung - Standortübergreifend	12.2026	50 Millionen p.a. ab 2027	- Sozialverträglich - Abfindungsprogramme		24.07.2025
Eberspächer catem GmbH & Co. KG		160	Herxheim Einstellung Produktion	07.2025		- Verlagerung Produktion nach Bulgarien - Abfindungen - Auffanggesellschaft		27.07.2024
Eissmann Automotive GmbH		220	Neuausrichtung nach Insolvenz am 23.09.2024: - Schliessung Werk Gera - Produktion teilweise nach Tschechien, Ungarn und in die Slowakei verlagert	08.2025		- Übernahme Vermögenswerte durch Axent Capital Partners⁴ - Weltweit Abbau von 1.800 MA		
ElringKlinger AG		?	STREAMLINE-Programm	?	Mindestens 30 Millionen p.a. ab 2026	Freiwilligenprogramm		08.05.2025
FES 360 smart manufacturing GmbH (früher: Likum)		80	St. Georgen - Sanierungsperspektive nach Insolvenz Juli 2025 nicht gegeben - Ausproduktion	10.2025		Geschäftsbetrieb wird eingestellt 21.10.2025 Verkauf Maschinen und Anlagen		01.07.2025
Flabeg Automotive 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

³ Eine globale Investment Firma in Beverly Hills, California, USA.

⁴ 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	
Forvia SE	Faurecia Autositze GmbH	230	Stadthagen, Produktion	06.2024				
		96	Hannover-Marienwerder, Entwicklung	06.2025				12.03.2025
	Faurecia Innenraum Systeme GmbH	172	Hagenbach	06.2024		Zusätzlich: ▪ Verlagerung 40 Arbeitsplätze überwiegend an andere europäische Standorte ▪ Verlagerung 12 Stellen nach Hannover		02.10.2023
	Forvia-Hella	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
		158	Hella Innenleuchten Systeme ▪ Zell/Wembach • 100 befristete Stellen • 58 unbefristete Stellen	12.2026		Sozialverträglich		28.02.2025
		152	Werk Recklinghausen	12.2027		▪ Teile nicht mehr wettbewerbsfähig. ▪ Verlagerung Produktion nach Osteuropa		29.09.2025
Gerhardi Kunststofftechnik GmbH	500	▪ Nach Insolvenzverfahren vom November 2024 wurden 500 Stellen abgebaut. ▪ Rund 1.000 MA in Lüdenscheid, Altena-Rosmart und Ibbenbüren verbleiben	06.2025		▪ Fusioniert mit Freeglass GmbH & Co. KG, Schwaikheim	11.2025	03.11.2025	
Goodyear Germany GmbH	1.000	Fulda ▪ Fertigung wird schrittweise bis 30.09.2025 beendet	09.2025		▪ Transfergesellschaft ▪ 3 Millionen EU-Beihilfen		17.11.2023	

Die Beschäftigungsentwicklung in der deutschen Kraftfahrzeugindustrie seit Ende 2024

Unternehmen	Personalabbau Deutschland			Geplante Einsparung & Maßnahmen			Veröffentlicht
	Anzahl	Details	Datum	EUR	Maßnahme	Datum	
Goodyear Germany GmbH	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
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 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	Geschäftsaufgabe	03.2025				18.04.2024
Knorr Bremse	700	»Boost 2026« Programm - LKW Bremsen 13% der deutschen Belegschaft 328 München			- Betriebsbedingte Kündigungen nicht ausgeschlossen - Aufhebungsverträge - Atz		10.08.2025

Die Beschäftigungsentwicklung in der deutschen Kraftfahrzeugindustrie seit Ende 2024

Unternehmen	Personalabbau Deutschland			Geplante Einsparung & Maßnahmen			Veröffentlicht
	Anzahl	Details	Datum	EUR	Maßnahme	Datum	
Lear Corpora-tion	500	Ottmarsheim	07.2025		Perspektivisch Schließung 2026 mit Abbau weite-rer 250 MA.		23.03.2025
Leoni AG	4.500 ⁵		12.2026		Verlagerung nach Agadir, Marokko		04.11.2024
Magna Inter-national	400	- Soest - Untergruppenbach	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
	500	Größtenteils Stuttgart Verwaltung und R&D.	?	75 Millionen p.a., 1/3 Sach-kosten, 2/3 Per-sonalkoaten	- Reduzierung bestehender Vergütungen - Abfindungen - Vorruhestands-regelungen		04.11.2025
	190	Prüfung Stelllegung Werk Hambach (Bauteile für Thermomanagement)	04.2026		Verteilung auf andere euro-päische Mahle-Standorte		17.11.2025
Manz AG	100	Insolvenzverfahren seit 24.02.2025 wegen Zahlungsunfähigkeit und Überschuldung Die Manz AG wird im Rahmen des Regelinsolvenzverfahrens abgewickelt	02.2025		Nach Insolvenz Übernahme von 300 MA am Standort Reut-lingen durch Tesla Automation GmbH	03.2025	18.12.2024
Marquardt Gruppe	150	Rietheim-Weilheim Abbau in indirekten Bereichen, exklusive Produktion	12.2025		Sozialverträglich		15.04.2025
Michelin Rei-fenwerke AG & Co. KGaA	600	Karlsruhe	12.2025		Verlagerung Kun-denzentrum nach Polen		07.07.2024
	850	Homburg	12.2025				07.07.2024
	88	Trier	12.2024				28.11.2023
Mother-son Group	Mother-son	400 - Bötzingen - Tschirn	12.2026		Sozialverträglich		25.04.2025
	SMIA	(Samvardhana Mother-son Innovative Autosystems) Michelau (200 Produk-tion, 140 Verwaltung)	12.2025		Produktion: die Stellenstreichun-gen betreffen zu 99% Leiharbei-ter.		25.04.2025
	Dr Schnei-der	150 - Kronach-Neuses - Produktion - Administration	12.2026		Integration in Mother-son Ge-samtorganisation		14.05.2025

⁵ Weltweit, in Deutschland also deutlich weniger; genaue Anzahl unbekannt

Die Beschäftigungsentwicklung in der deutschen Kraftfahrzeugindustrie seit Ende 2024

Unternehmen		Personalabbau Deutschland			Geplante Einsparung & Maßnahmen			Veröffentlicht
		Anzahl	Details	Datum	EUR	Maßnahme	Datum	
Mubea (Muhr und Bender) Präzisionsstahlrohr AG		300	150 Firmenzentrale in Attendorn. Die übrigen ▪ Daaden/Weitefeld ▪ Sömmerda ▪ Mühlhausen	12.2025				05.09.2024
Musashi		550 bis 620	▪ Lüchow (130–170) Schließung der Produktion in ▪ Hannoversch Münden (170–200) ▪ Leinefelde (250) aufgrund von Verlusten in dreistelliger Millionenhöhe.	08.2026		▪ Betriebsbedingte Kündigungen nicht ausgeschlossen ▪ Umsetzung soll stufenweise im Januar, Mai und August 2026 erfolgen. ▪ Standortgarantie bis Ende 2030 noch nicht gekündigt.		01.07.2025
MVI Group GmbH		260	Standort Wolfsburg ▪ Insolvenzverfahren vom 27.08.2025 gescheitert • Es wurde kein Investor gefunden.	10.2025		▪ Abwicklung des Unternehmens ▪ Fortführung des Unternehmens ist wegen der anhaltenden Verluste aus dem laufenden Geschäftsbetrieb nicht möglich	10.2025	01.10.2025
NTN Corp	Antriebs-technik	60	Gardelegen	09.2025		Einstellung Produktion von E-Seitenwellen für Mercedes		17.02.2025
	Kugellager	120	Schließung Standort Mettmann	12.2025		Stufenweiser Abbau		07.06.2024
RECARO Automotive GmbH		215	Nach Insolvenz vom 16.08.2024 Schließung der Produktion in Kirchheim/Teck.	12.2024		Verkauf an die Promo Group ⁶ . ▪ Verlagerung der Produktion in die Region Turin. ▪ Gekauft wurde eine leere Hülle, bzw. nur die Marke RECARO.		04.12.2024

⁶ 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	
Ribe (Richard Bergner Holding GmbH & Co. KG)		165	»Transformations- und Effizienzprogramm 2025« ▪ Schwabach	12.2025				
Schaeffler AG		3.090	734 Regensburg 701 Herzogenaurach 590 Schweinfurt 227 Homburg 217 Nürnberg 139 Schwalbach 72 Berlin 26 Karben	12.2027	290 Millionen p.a.	Schließt ein Integration von Vitesco ⁷ , durch den Abbau entfallen Doppelbesetzungen. ▪ Freiwilligenprogramm ▪ Fluktuation ▪ Atz ▪ Aufhebungsverträge	12.2029	05.11.2024
			▪ Hameln (Schaeffler Ultra Precision Drives GmbH) ggf. Verkauf	?				
			▪ 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	- Insolvenzverfahren vom 15.07.2025 gescheitert - Es wurde kein Investor gefunden. - Das Geschäft mit Ingenieurdienstleistungen ist nicht betroffen.	10.2025		- Abwicklung der insolventen Testing-Sparte - Transfergesellschaft für 82 MA.		28.10.2025
Siemens Digital Industries	Automatisierung	2.600	- Nürnberg - Erlangen - Fürth - Amberg	09.2027		Ohne betriebsbedingte Kündigungen ▪ Umschulungen und Verlagerungen in andere Konzernbereiche		18.03.2025
	Smart Infrastructure	250	Sparte <i>eMobility</i> ▪ Frankfurt ▪ Koblenz ▪ Mainz Fokus auf Schnellladetechnologie	12.2025				18.03.2025
SKF		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

⁷ Vitesco war ein internationaler Automobilzulieferer, der sich auf Antriebstechnologien für Verbrennungs-, Hybrid- und Elektrofahrzeuge spezialisiert hatte. Das Unternehmen entstand 2019 als Abspaltung von Continental und wurde 2021 selbständig an die Börse gebracht. Im Oktober 2024 wurde Vitesco dann mit Schaeffler fusioniert.

Die Beschäftigungsentwicklung in der deutschen Kraftfahrzeugindustrie seit Ende 2024

Unternehmen		Personalabbau Deutschland			Geplante Einsparung & Maßnahmen			Veröffentlicht
		Anzahl	Details	Datum	EUR	Maßnahme	Datum	
Stabilus SE		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
Swoboda Wiggensbach KG		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
TechHub by efs ⁸		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
TE Connectivity		110	Speyer	02.2025		Ausserdem Kurzarbeit in Bensheim		
Tenneco	Federal-Mogul Bremsbelag GmbH	330	Glinde	12.2027		- Abbau von fast 75 Prozent der MA. - Bis 2027 noch 121 MA übrig		03.03.2025
	Federal-Mogul Valve-train GmbH	200	Ventilwerk Blumberg	05.2024		Umstrukturierung des Deutschland-Geschäfts		05.03.2024
		320	Ventilwerk Blumberg	12.2026				
Thyssenkrupp	Automotive Technology	1.800	Einsparung durch Abbau von ‚rechnerisch‘ rund 1.800 Arbeitsplätzen - Heilbronn - Weinsberg - Leingarten - Mühlacker	09.2025	150 Millionen (weltweit)	- Anpassung der Investitionen - Reduzierung des gebundenen Betriebskapitals - Vorübergehender Einstellungsstopp		06.03.2025

⁸ 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	
	Bilstein Group	250–300	155 Burscheid 100 Schließung Standort Solingen-Merscheid	09.2025				05.11.2024
	Valeo GmbH	430	100 Bietigheim 280 Ebern 90 Erlangen 12 Bad Rodach - Fischbach - Wemding					03.02.2024
	Voit Automotive GmbH	680	- Insolvenzverfahren vom 25.01.2025 gescheitert - Hauptkunde ZF plant kurz- und mittelfristig nicht mehr mit Voit. - Bis Oktober 2026 soll die Produktion im Werk St. Ingbert auslaufen.	10.2026		Transfergesellschaft ab Januar 2026, die von ZF mitfinanziert wird.		29.10.2025
	Webasto SE	300	180 Führungspersonal in Firmenzentrale in Stockdorf 70 Gilching	12.2025	150 Millionen	- Interessenausgleich samt Sozialplan - Transfergesellschaft		14.10.2025
		650	Schwerpunktmäßig in Unternehmensverwaltung und Entwicklung	12.2025		- Umsetzung Restrukturierungsplan bis 2028 - Sozialverträglich	12.2028	02.04.2025
	Werkzeugbau Laichingen GmbH	100	- Insolvenzverfahren vom 15.07.2025 gescheitert - Es wurde kein Investor gefunden.	12.2025		Stilllegung des Betriebs	12.2025	03.10.2025
	ZF Friedrichshafen AG	11.000 bis 14.000	- Standortübergreifend - Für 4.900 Mitarbeiter des <i>Betriebs Z</i> am ZF-Hauptsitz sind betriebsbedingte Kündigungen nach einer Einigung bis zum 30. Juni 2028 ausgeschlossen	12.2027	6 Milliarden für 2024 und 2025	- Abfindungsprogramm - Atz 01.08.2025 Betriebsbedingte Kündigungen nicht »gänzlich« ausgeschlossen	2024–2025	22.10.2024

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		16.10.2025 Freiwilligenprogramm soll bald starten. Angedacht ist eine Abfindung von bis zu 250.000 EUR. 01.08.2025 Seit Anfang 2024 - wurden 5.700 Vollzeitstellen in Deutschland abgebaut. - haben 4.700 Beschäftigte Atz vereinbart oder gingen planmäßig in den Ruhestand.					
		11.09.2025 Vorstandschef Holger Klein zum 30.09. entlassen, ersetzt durch Mathias Miedreich		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 Millionenbetrag	Friedrichshafen: Arbeitszeitkürzung 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

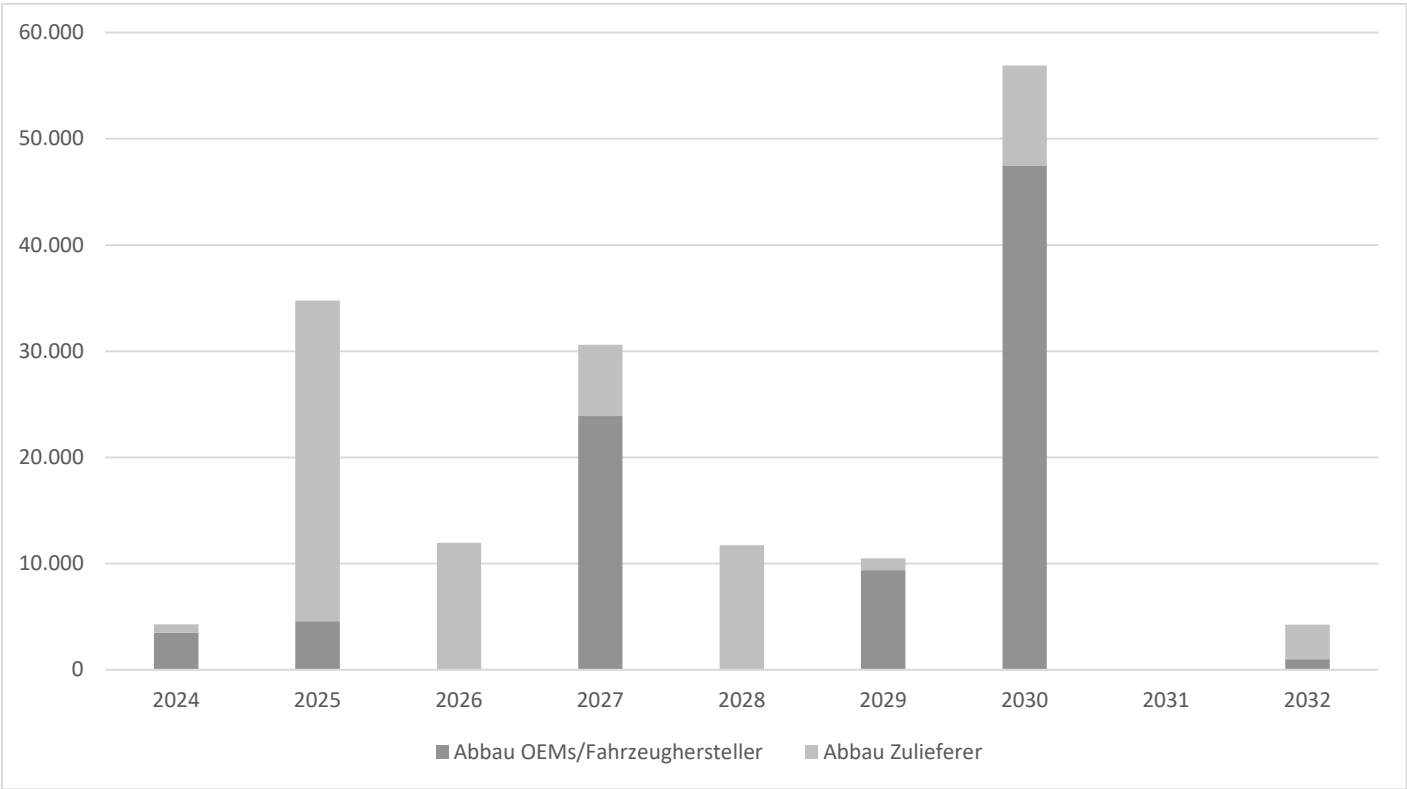
Die Beschäftigungsentwicklung in der deutschen Kraftfahrzeugindustrie seit Ende 2024

Unternehmen	Personalabbau Deutschland			Geplante Einsparung & Maßnahmen			Veröffentlicht
	Anzahl	Details	Datum	EUR	Maßnahme	Datum	
ZF Friedrichshafen AG	7.600	<i>Division E</i> (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		- Ausschluss betriebsbedingter Kündigungen bis Mitte 2028 ist unklar. - Ausdünnung Produktangebot. - Partnersuche zur Industrialisierung einzelner Produkte. - Abfindungsprogramm - Atz		01.10.2025
				500 Millionen p.a. bis Ende 2027	Finanzielle Zugeständnisse der MA: - Verschiebung tarifliche Lohn-erhöhung von April 2026 auf Oktober 2026. - Keine Lohn-erhöhung für AT-Führungskräfte. - Umwandlung bestimmter im Tarif vorgesehene Sonderzahlungen in freie Tage oder Streichung. - 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 gesenkt.	12.2027	

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



1.4. Werkschließungen

Tabelle 1.4.–1: Werkschließungen

Unternehmen		Personal- abbau	Werkschließung			Veröffentlicht
		Anzahl	Werk	Produkt	Plandatum	
Adient 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
Autoliv		500	Elmshorn	Airbags und Sicherheitsgurte	12.2024	08.06.2023
Brose		200	Ronsdorf	Schließsysteme	04.2025	03.04.2025
Continental AG	Aumovio SE	200	Karben	Elektronikfertigung	12.2024	
		930	Schwalbach	Bremssysteme, Elektronikkompo-nenten	12.2025	27.03.2024
		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
		27	Frohbürg	Werkzeugbau	2025	30.01.2025
		27	Geithain	Werkzeugbau	2025	30.01.2025
		47	Moers	Spezialgurte	2025	30.01.2025
		53	Hamburg	Original Equipment Solutions. Z.T. Verlagerung nach Hannover-Vah-renwald	06.2026	30.01.2025
		110	Stolzenau	Laderaumabdeckungen	06.2025	30.01.2025
	Continental Engineering Services	140	Nürnberg	Ingenieurdienstleistungen	12.2026	18.02.2025
Eberspächer catem		160	Herxheim	Hochvolt-Heizungen für BEV	07.2025	16.12.2024
		120	Hermsdorf	PTC Keramiken	07.2025	17.01.2025
Eissmann		220	Gera	Interieurteile	08.2025	31.08.2025
ElringKlinger		33	Thale	Kunststoffkomponenten	02.2025	27.11.2024
Faurecia		23	Heilbronn	Emissions Control Technologies	06.2025	25.09.2023
Goodyear		1.000	Fulda	Reifen aller Art	09.2025	17.11.2023
		700	Fürstenwalde	PKW Reifen	12.2027	17.11.2023
IHI Charging Sys-tems International		300	Ichtershausen	Turbocharger	03.2025	19.04.2024
		90	Heidelberg	Aftermarket EMEA	03.2025	19.04.2024
Lear Corporation		350	Kronach	Autositze, E-Systeme	03.2025	08.01.2025
		100	Eisenach	Autositze, E-Systeme	10.2024	17.09.2024
Magna		216	Köln	Powertrain	06.2024	07.02.2024
		100	Neumarkt	Powertrain	12.2026	29.10.2024

Die Beschäftigungsentwicklung in der deutschen Kraftfahrzeugindustrie seit Ende 2024

Unternehmen			Personal- abbau	Werkschließung			Veröffentlicht
			Anzahl	Werk	Produkt	Plandatum	
Magna			350	Rosenberg	Powertrain	12.2026	29.10.2023
			250	Roitzsch	Powertrain	12.2025	18.04.2024
Marelli			800	Brotterode	Fahrzeugaussenbeleuchtung	03.2024	14.06.2023
			140	Köln	E-Motoren	03.2024	23.06.2023
mbw Gruppe			?	Einbeck	Metall-Oberflächenveredlung	08.2025	07.08.2025
			20	Hartha	Metall-Oberflächenveredlung	10.2025	15.08.2025
Michelin			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
Musashi			260	Leinefelde	Stahl-Komponenten	08.2026	01.10.2025
Neumayer Tekfor			380	Schmölln	Antriebskomponenten	12.2025	25.04.2025
RECARO Automoti- ve GmbH			215	Kirchheim/Teck	Autositze	12.2024	04.10.2024
Ronaf			540	Landau	Leichtmetallfelgen	03.2025	30.04.2024
Rüster Gruppe			40	Deggingen	Interieurteile	05.2025	03.04.2025
Schaeffler			220	Homburg	Lineartechnik	12.2025	21.05.2025
			200	Steinhagen	Gelenklager für unterschiedliche industrielle Anwendungen	12.2026	26.08.2025
Thyssenkrupp Automotive Body Solutions			300	Hagen	Federn und Stabilisatoren	12.2027	29.04.2025
Valeo			310	Bad Neustadt	E-Motoren	06.2024	07.02.2024
VW	Traton	MAN	?	Plauen	Modifikationsarbeiten für Busse und Vans	12.2030	21.09.2025
			?	Wittlich	Service- und Reparaturstützpunkt für Nutzfahrzeuge	12.2030	21.09.2025
Voit Automotive GmbH			680	St. Ingbert	Komponenten für Antriebs- und As- sistenzsysteme aus Aluminiumdruck- guss und mittels Umformtechnik	10.2026	29.10.2025
Würth Elektronik			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

Die Beschäftigungsentwicklung in der deutschen Kraftfahrzeugindustrie seit Ende 2024

Abbildung 1.4.–1: Stellenabbau durch Werkschließungen pro Bundesland



1.5. Insolvenzen

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

»Anhang B« auf Seite 46 führt weitere Details zu diesen Insolvenzen auf.

Tabelle 1.5.–1: Übersicht Insolvenzen

Nr	Unternehmen	Sitz	Veröffentlicht
1	Allgaier Automotive GmbH	Uhingen	21.06.2023
2	Castwerk Technologies	Frankenberg	08.03.2024
3	BBS Autotechnik GmbH	Schiltach	26.07.2024
4	Flabeg Automotive Germany GmbH	Furth am Wald	30.07.2024
5	AE Group	Gerstungen	12.08.2024
6	RECARO Automotive GmbH	Kirchheim unter Teck	16.08.2024
7	Federnfabrik Erwin Lutz GmbH	Eningen	16.09.2024
8	WKW.group (Walter Klein GmbH & Co. KG)	Wuppertal	23.09.2024
9	Eissmann Automotive Deutschland GmbH	Bad Urach	23.09.2024
10	iwis mechatronics GmbH & Co. KG	Schwaigern	23.09.2024
11	Franken Guss GmbH & Co. KG	Kitzingen	23.09.2024
12	New Albea Kunststofftechnik GmbH	Seelbach	07.10.2024
13	Johann Vitz GmbH & Co. KG	Velbert	08.11.2024
14	Gerhardi Kunststofftechnik GmbH	Lüdenscheid	26.11.2024
15	Bo Parts Solutions GmbH & Co. KG	Nentershausen	30.11.2024
16	WEBO GmbH	Amtzell	05.12.2024
17	Witte Barskamp GmbH & Co. KG	Bleckede	06.12.2024
18	Manz AG	Reutlingen	27.12.2024
19	mbw-Gruppe	Rheinmünster	10.01.2025
20	Voit Automotive GmbH	St. Ingbert	22.01.2025
21	Accuride Wheels Solingen GmbH	Solingen/Ronneburg	05.02.2025
22	ArtiMinds Robotics GmbH	Karlsruhe	13.02.2025
23	Boryszew Kunststofftechnik GmbH	Gardelegen	04.03.2025
24	Sonnplast Solutions GmbH	Sonneberg	10.03.2025
25	DTS Maschinenbau e.K.	Neunburg	15.04.2025
26	Braunschweiger Kunststofftechnik GmbH	Braunschweig	16.04.2025
27	Bohai Trimet Automotive Holding GmbH und Bohai Automotive International GmbH	Harzgerode	22.04.2025
28	Schlote Holding GmbH	Harsum	01.05.2025
29	Kick GmbH	Göppingen	01.06.2025
30	Rotec Präzisionsteile GmbH	Hermaringen	24.06.2025
31	FES 360 smart manufacturing GmbH	St. Georgen	01.07.2025
32	Segula Technologies GmbH	Rüsselsheim	15.07.2025
33	Werkzeugbau Laichingen GmbH	Laichingen	15.07.2025
34	Krämer Automotive Systems GmbH	Reutlingen	17.08.2025

Die Beschäftigungsentwicklung in der deutschen Kraftfahrzeugindustrie seit Ende 2024

Nr	Unternehmen	Sitz	Veröffentlicht
35	Eichenauer GmbH & Co. KG	Hatzenbühl	18.08.2025
36	Huber Automotive AG	Mühlhausen im Täle	27.08.2025
37	MVI Group GmbH	Wolfsburg	27.08.2025
38	DMB Metallverarbeitung GmbH	Grünhain-Beierfeld	14.09.2025
39	Kiekert Holding GmbH und Kiekert AG	Heiligenhaus	23.09.2025
40	Winning BLW GmbH	Remscheid	07.10.2025
41	BMZ Germany GmbH und BMZ Holding GmbH	Karlstein am Main	24.10.2025
42	Diepersdorf Plastic Manufacturing GmbH	Leinburg	04.11.2025

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 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 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.⁹
- 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.

⁹ 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.

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,
- 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.

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 siehe auch Eintrag für »1. Personalabbau bei OEM und Zulieferern« weiter oben 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	▪ <i>Globale Kräfteverschiebung nach Asien:</i> Seit dem Jahrtausendwechsel hat sich das Epizentrum der globalen Autoindustrie nach Asien verschoben. Praktisch das gesamte Wachstum fand in Asien und insbesondere in China statt. Im Jahr 2023 wurden fast 60% aller Automobile weltweit in Asien gebaut. ▪ <i>Sinkende Nachfrage:</i> Drastische Nachfragerückgänge bei deutschen OEM im Inland als auch international, vor allem auf dem wichtigen Exportmarkt China. Zwischen 2017 und 2024 ist die inländische Produktion von Automobilen von 5,7 Millionen auf 4 Millionen gefallen. Die Exporte von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeugteilen sanken tendenziell schon seit 2017, auch wenn sie nach der Corona-Krise und dem Abflauen der Lieferengpässe zwischenzeitlich deutlich angestiegen sind. Seit der zweiten Jahreshälfte 2023 liessen sie bereits spürbar nach.
-------	--

Markt	▪ <i>Wettbewerbsdruck aus China:</i> China tritt auf dem Weltmarkt (und auf dem Heimatmarkt sowie so) zunehmend als Konkurrent deutscher Unternehmen in Erscheinung. Im Automobilsektor bedeutet dies, dass chinesische Automobilhersteller mit günstigeren Modellen und innovativen Technologien auf den Markt drängen und damit die deutschen Unternehmen unter Druck setzen. Bis 2030 könnten chinesische Automobilmarken rund ein Drittel des Weltmarktes erobern und rund neun Millionen Einheiten außerhalb Chinas verkaufen.
Technischer Wandel	▪ <i>Elektrifizierung des Antriebsstrangs:</i> für die Herstellung von Elektro-Fahrzeugen wird eine insgesamt niedrigere Beschäftigung benötigt als in der Vergangenheit. ▪ <i>Veränderte Marktbedingungen:</i> etwa durch den generellen technischen Wandel durch neue Bauteile und dadurch veränderte Kundenpräferenzen. ▪ <i>Steigende Anforderungen:</i> gegebenenfalls sind neue Produktionsprozesse und Technologien erforderlich, die in Niedriglohnländern leichter bzw. günstiger umgesetzt werden können.
Standortfaktoren	▪ <i>Der oft bemühte »Kosten- und Margendruck«:</i> Es ist bekannt, dass die Automobilzulieferindustrie generell kein einfaches Metier ist. Gemeint sind in der Regel jedoch für alle Marktteilnehmer ungünstige Standortfaktoren wie hohe Steuern, hohe Arbeitskosten, hohe Energiekosten und Überregulierung. ▪ <i>US-Zölle:</i> Seit August 2025—vielleicht—15%. ▪ <i>Der demografische Wandel:</i> Der mit dem Ausscheiden der »Boomer« wahrscheinlich tatsächlich in den nächsten Jahren eintretende Fachkräftemangel in Berufen, deren Relevanz steigt, das Angebot aber sinkt, kann durch Verlagerung in Regionen mit einem größeren Angebot an Personal gemindert werden.

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

Abhängig vom Veröffentlichungsdatum reduzieren einige Studien die Ursache noch auf »Die Automobilindustrie durchläuft derzeit einen umfassenden Transformationsprozess, der maßgeblich durch die Elektrifizierung der Antriebe vorangetrieben wird« (VDA, Oktober 2024) oder »Deutschlands Automobilindustrie befindet sich in einem tiefgreifenden Wandel. Schlüsselemente sind hierbei die fortschreitende Digitalisierung und der Übergang zur Elektromobilität«¹⁰. 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.

¹⁰ VDE Studie »Automobilstandort Deutschland 2035« April 2024

- 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 Angebot¹¹, 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-Marken¹² (2025) in China, die um Marktanteile kämpfen, kommt es zu einem erheblichen Preisdruck¹³.
- 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

2.2.4.1. 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.

¹¹ 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.

¹² Die meisten davon werden von nur etwa 20 großen Unternehmen kontrolliert.

¹³ Etwas eingedämmt durch eine von der chinesischen Regierung veranlasste Selbstregulierung der großen Elektrofahrzeughersteller im Juni 2025, keine »unangemessenen« Rabatte anzubieten.

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.

2.2.4.2. Investitionen 2025–2029

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

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

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

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

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

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 Umstellung auf technische und wirtschaftliche Trends	Deutsche Unternehmen hinken bei der Elektrifizierung, bei Software-Defined Vehicles (SDV) und bei der Anpassung ihrer Entwicklungsprozesse an die »China Speed« hinterher.
Verschärfung des Wettbewerbs	Die große Anzahl chinesischer Anbieter günstiger Elektroautos setzt deutsche Hersteller unter massiven Preisdruck. Chinesische Hersteller errichten zusätzlich Fabriken in Europa (BYD in Ungarn, Chery in Spanien), um Zölle zu umgehen.

Hohe Standortkosten in Deutschland	Deutsche Unternehmen tragen strukturell höhere Kosten als ihre internationalen Wettbewerber. Diese Kostenbelastung reduziert die Investitionsbereitschaft gerade dann, wenn massive Investitionen in E-Mobilität erforderlich sind.
---	---

3.2. Unterschiedliche Transformationsgeschwindigkeiten

Deutschland und China agieren derzeit mit grundsätzlich verschiedenen Ansätzen:

Tabelle 3.2.–2: Deutschland vs. China – Unterschiedliche Transformationsgeschwindigkeiten

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

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 siehe auch Eintrag für »Tabelle 1.3.–1: Geplanter und durchgeführter Personalabbau bei Zulieferern« weiter oben 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	▪ <i>Fahrwerk/Bremsen</i>: Elektrofahrzeuge brauchen angepasste, aber weiterhin mechanische Systeme ▪ <i>Thermomanagement</i>: Neue Aufgaben durch Batteriekühlung ▪ <i>Interieur</i>: Smart Cockpits erfordern neue Kompetenzen
Weniger betroffen	▪ <i>Karosserie-Strukturen</i>: Glasdächer, Sitzrahmen oder Türscharniere bleiben weitgehend unverändert ▪ <i>Passiv-Sicherheit</i>: Airbags, Sicherheitsgurte ändern sich technologisch weniger dramatisch ▪ <i>Basic-Komponenten</i>: Reifen, Scheiben, einfache Kunststoffteile

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

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

von Kundenfeedback.

Inwieweit die Qualitätskontrolle oder die Nachhaltigkeit bei diesem forcierten Vorgehen auf der Strecke bleiben, ist offen. Ob die kontinuierliche Weiterentwicklung der Software nach der Markteinführung technisch und ökonomisch auf Dauer tatsächlich realisierbar ist, ist ebenfalls unklar. Bei 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 ist¹⁴. Wann daraus etwas Greifbares entstehen wird, ist derzeit nicht absehbar.

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

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

3.6. Strategie Regionaler Differenzierung

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

Tabelle 3.6.–1: Management unterschiedlicher regionaler Ziele

Portfolio-Segmentierung nach Regionen	»Two-Speed-Strategy«	Deutschland/Europa
		▪ Qualitätsfokus
		▪ Regulatorische Compliance
		▪ Premium-Positioning
		China
		▪ Aggressive Digitalisierung
		▪ Kostenfokussierte Lösungen
		▪ Schnelle Markteinführung
		USA
		▪ Hybridansatz je nach Marktsegment

¹⁴ Zum Beispiel: https://www.vda.de/en/press/press-releases/2025/250624_PM_Automotive_industry_signs_Memorandum_of_Understanding

Organisatorische Strukturen	Regionale Autonomie mit globaler Koordination	▪ Separate Profit&Loss-Verantwortung für das China-Geschäft ▪ Lokale Entwicklungsteams mit direkter Entscheidungsbefugnis ▪ Globale Plattformen für Skaleneffekte, aber regionale Anpassung 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.
	Talent-Management	▪ Seit 2024 sinkt die Zahl der Beschäftigten bei den OEM und in der deutschen Zuliefererindustrie signifikant. Es muss daher zu einem systematischen Personalabbau bei gleichzeitigem Kompetenzwandel kommen ▪ Aufbau digitaler Kompetenzen in beiden Märkten ▪ <i>Cross-Training</i> zwischen den Regionen
Technologie-Roadmaps	Parallele Entwicklungspfade	▪ <i>China-first</i> für Software-intensive Lösungen (schnelle Marktvalidierung) ▪ <i>Germany-first</i> für sicherheitskritische Systeme (ausführliche Validierung) ▪ Gemeinsame Plattformen wo möglich, separate wo nötig
Finanzierung und Investitionen	Risiko-Diversifizierung	▪ China-Investitionen für Wachstum und Marktlernen ▪ 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)	▪ Massive Investitionen in E-Antrieb: Batteriesysteme, Leistungselektronik, E-Motoren ▪ Aufbau neuer Kompetenzen: Thermomanagement für Batterien, Hochvolt-System
Software Transformation	Strategien der Zulieferer	▪ Massives Software-Hiring: Tausende Entwickler werden rekrutiert ▪ Partnerschaften mit Tech-Unternehmen: Joint Ventures für KI und Algorithmen ▪ Eigenentwicklung von System-Lösungen und Plattformen: Von Hardware- zu Software-Unternehmen

Neue Geschäftsmodelle	Von Produktverkauf zu Services	▪ Software-as-a-Service: Kontinuierliche Updates und Features ▪ 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. ▪ Weitere Produktionsverlagerung nach Asien: Näher zu wachsenden Märkten und niedrigeren Kosten ▪ R&D-Zentren in den bekannten Software-Hubs: Silicon Valley, Indien, zur Gestaltung von Digitalkompetenz ▪ Deutschland als Premium-Standort: Fokus auf Hochwerttechnologie und Systemintegration
Organisatorische Neuaufstellung	Strukturelle Veränderungen	▪ Spin-offs: Trennung von Altgeschäft und Zukunftstechnologien ▪ Akquisitionen: Zukauf von Software- und Tech-Unternehmen ▪ Kulturwandel: Von Maschinenbau- zu Tech-Mentalität
Finanzierungsstrategien	Kapital für die Transformation	▪ Verkauf von Assets: Finanzierung der Neuausrichtung durch Verkauf alter Geschäftsbereiche ▪ Partnerschaften: Risikostreuung durch Joint Ventures ▪ Staatliche Förderung: Nutzung von EU- und Bundesförderung für E-Mobilität

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

4. Transformation am Beispiel Aumovio SE

Auf Seite 29 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 Berlin¹⁵ 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.

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 struktu-

¹⁵ Eine branchenrelevante Management-Veranstaltung für die Automobilbranche am 5. und 6. Mai, die sich auf Themen wie Software-Defined-Vehicles, Cloud-native Entwicklung, E-Fuels und die EV-Infrastruktur konzentrierte.

rellen Wandel entschlossen.

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

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

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

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

1. Continental/Aumovio begann 2021 damit, Kooperationen mit verschiedenen Chip-Herstellern aufzubauen. Ziel ist es, die Entwicklung von Technologien für das automatisierte und vernetzte Fahren voranzutreiben. Im Juni 2025 wurde die Einheit *Advanced Electronics & Semiconductor Solutions* (AESS) gegründet.
2. Mit Horizon Robotics¹⁶ 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.

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:

¹⁶ Horizon Robotics ist ein chinesisches Technologieunternehmen, das sich auf die Entwicklung von KI-Chips für intelligente Fahrzeuge und Fahrerassistenzsysteme (ADAS) spezialisiert hat.

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

Bei Teilen der Aumovio-Ideen gibt es bereits Konkurrenz:

- Die Idee für eigene Chips hatten auch andere:
 1. Mercedes: Anfang 2025 wurden die bisherigen Anstrengungen eigener Chip-Entwicklung komplett in das Spin-off *Athos Silicon* ausgegliedert. Der Anwendungsbereich ist autonomes Fahren nach Level 3 und 4, und die Prozessoren sollen auch an Zulieferer verkauft werden. Continental AESS ist damit kein Alleinstellungsmerkmal mehr.
 2. BMW: Zusammen mit Qualcomm wurde die Snapdragon Ride Platform für ADAS entwickelt.
- Die Idee der Konzentration auf China hatte auch ZF, aus den gleichen Gründen wie Aumovio:
 1. ZF 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: Details zu Insolvenzen

Nr	Unternehmen					
1	Allgaier Automotive GmbH					
	Sitz	Uhingen	Veröffentlicht	21.06.2023	Insolvenzverfahren Ende	03.03.2025
	Status	Gescheitert	Wegen	Rückzug eines potenziellen Investors.		
	Details	▪ Einstellung des Betriebs Ende 12.2025. Abwicklung des Unternehmens. ▪ Verkauf der Allgaier Process Technologie GmbH Ende 2023 an die Mülheimer Siebtechnik GmbH ▪ Allgaier wurde 2022 von der chinesische Westron Group gekauft.				
2	Castwerk Technologies					
	Sitz	Frankenberg	Veröffentlicht	08.03.2024	Insolvenzverfahren Ende	13.08.2024
	Status	Gescheitert	Wegen	Keinen Investor gefunden.		
	Details	Trotz eines Umsatzes von 23 Millionen Euro im Jahr 2023 gab es keine wirtschaftliche Perspektive für eine Fortführung des Unternehmens. Alle Mitarbeiter wurden entlassen.				
3	BBS Autotechnik GmbH					
	Sitz	Schiltach	Veröffentlicht	27.07.2024	Insolvenzverfahren Ende	27.03.2025
	Status	Beendet	Wegen	Übernahme aller Vermögenswerte durch KW Automotive GmbH.		
	Details	Fünfte Insolvenz nach 2007, 2010, 2020 und 2023. Wiederaufnahme der Produktion März 2025. Das zeigt einen bemerkenswerten Glauben an die Marke.				
4	Flabeg Automotive Germany GmbH					
	Sitz	Furth am Wald	Veröffentlicht	30.07.2024	Insolvenzverfahren Ende	04.03.2025
	Status	Gescheitert	Wegen	Rückzug eines potenziellen Investors.		
	Details	▪ Ein neues Produkt hat im März 2025 einen Sicherheitstest nicht bestanden. Ohne den Umsatz aus dem Auftrag war ein wirtschaftlicher Betrieb nicht mehr möglich. ▪ Operativer Betrieb Ende 05.2025 eingestellt. ▪ 08.08.2025 Versteigerung der Maschinen und Anlagen.				
5	AE Group					
	Sitz	Gerstungen	Veröffentlicht	12.08.2024	Insolvenzverfahren Ende	01.09.2025
	Status	Gescheitert	Wegen	Regelinsolvenzverfahren seit 31.07.2025 ohne belastbares Angebot.		
	Details	Standorte werden zum Ende 2025 geschlossen				
6	RECARO Automotive GmbH					
	Sitz	Kirchheim unter Teck	Veröffentlicht	16.08.2024	Insolvenzverfahren Ende	05.12.2024
	Status	Beendet	Wegen	Übernahme durch die italienische Proma Group.		
	Details	Die Produktion wurde in die Region Turin verlagert, Aufnahme der Produktion Januar 2025.				
7	Federnfabrik Erwin Lutz GmbH					
	Sitz	Eningen	Veröffentlicht	16.09.2024	Insolvenzverfahren Ende	
	Status	Laufend	Wegen			
	Details					
8	WKW.group (Walter Klein GmbH & Co. KG)					
	Sitz	Wuppertal	Veröffentlicht	23.09.2024	Insolvenzverfahren Ende	
	Status	Laufend	Wegen			
	Details					
9	Eissmann Automotive Deutschland GmbH					
	Sitz	Bad Urach	Veröffentlicht	23.09.2024	Insolvenzverfahren Ende	06.10.2025
	Status	Beendet	Wegen	Ende der Insolvenz in Eigenverwaltung		
	Details	Neuaufstellung des Unternehmens. ▪ Übernahme Vermögenswerte durch Axent Capital Partners AG mit Sitz in Zug/Schweiz. ▪ Weltweit Abbau von 1.800 MA. ▪ Schliessung Werk Gera. ▪ Produktion teilweise nach Tschechien, Ungarn und in die Slowakei verlagert.				

Die Beschäftigungsentwicklung in der deutschen Kraftfahrzeugindustrie seit Ende 2024

Nr	Unternehmen					
10	iwis mechatronics GmbH & Co. KG					
	Sitz	Schwaigern	Veröffentlicht	23.09.2024	Insolvenzverfahren Ende	
	Status	Laufend	Wegen			
	Details					
11	Franken Guss GmbH & Co. KG					
	Sitz	Kitzingen	Veröffentlicht	23.09.2024	Insolvenzverfahren Ende	
	Status	Laufend	Wegen			
	Details					
12	New Albea Kunststofftechnik GmbH					
	Sitz	Seelbach	Veröffentlicht	07.10.2024	Insolvenzverfahren Ende	01.07.2025
	Status	Beendet	Wegen	Ende der Insolvenz in Eigenverwaltung		
	Details	Neuaufstellung des Unternehmens.				
13	Johann Vitz GmbH & Co. KG					
	Sitz	Velbert	Veröffentlicht	08.11.2024	Insolvenzverfahren Ende	
	Status	Laufend	Wegen			
	Details					
14	Gerhardi Kunststofftechnik GmbH					
	Sitz	Lüdenscheid	Veröffentlicht	26.11.2024	Insolvenzverfahren Ende	02.09.2025
	Status	Beendet	Wegen	Übernahme durch Finanzinvestor Hannover Finanz Opportunities (HFO) mit Sitz in Frankfurt.		
	Details	03.11.2025 Gerhardi wird fusioniert mit Freeglass GmbH & Co. KG, Schwaikheim, die 2024 von HFO übernommen wurde.				
15	Bo Parts Solutions GmbH & Co. KG					
	Sitz	Nentershausen	Veröffentlicht	30.11.2024	Insolvenzverfahren Ende	
	Status	Laufend	Wegen			
	Details	Weitere Insolvenz nach 2020, damals noch als Bo Parts Sontra..				
16	Witte Barskamp GmbH & Co. KG					
	Sitz	Bleckede	Veröffentlicht	06.12.2024	Insolvenzverfahren Ende	06.11.2025
	Status	Beendet	Wegen	Eigenverwaltungsverfahren aufgehoben wegen Übernahme durch die neu gegründete Witte Barskamp GmbH.		
	Details	Die neuen Träger sind die AW Operations & Equity GmbH (Osnabrück) und die HERMONT GmbH (Porta Westfalica) gemeinsam mit der bisherigen Geschäftsführung.				
17	WEBO GmbH					
	Sitz	Amtzell	Veröffentlicht	06.12.2024	Insolvenzverfahren Ende	
	Status	Laufend	Wegen	E		
	Details					
18	Manz AG					
	Sitz	Reutlingen	Veröffentlicht	27.12.2024	Insolvenzverfahren Ende	11.07.2025
	Status	Gescheitert	Wegen	Das operative Geschäft der Manz AG wurde eingestellt.		
	Details	Die Manz AG wird im Rahmen des Regelinsolvenzverfahrens abgewickelt. 28.02.2025 Verkauf der Tochtergesellschaft Manz Slovakia s.r.o. an die Greotech Technology Berhad (Malaysia). 16.04.2025 Verkauf des Teilkonzerns Manz Asia Ltd. im Rahmen eines Management-Buy-Out. 02.07.2025 Verkauf der Manz USA AG an ekvip automation GmbH, Leipzig. Über die Tochtergesellschaften in Italien ist noch nicht entschieden.				
19	mbw Gruppe					
	Sitz	Rheinmünster	Veröffentlicht	10.01.2025	Insolvenzverfahren Ende	
	Status	Laufend	Wegen			
	Details	- Der Standort Lichtenau wird seit dem 01.10.2025 von der Arthur Henninger GmbH weitergeführt. - Der Standorte Einbeck wurde zum 31.08.2025 geschlossen. - Der Standorte Hartha wurde zum 31.10.2025 geschlossen. Über die Standorte in Rheinmünster, Mühlhausen und Sömmerda ist noch nicht entschieden.				

Die Beschäftigungsentwicklung in der deutschen Kraftfahrzeugindustrie seit Ende 2024

Nr	Unternehmen					
20	Voit Automotive GmbH					
	Sitz	St. Ingbert	Veröffentlicht	10.01.2025	Insolvenzverfahren Ende	29.10.2025
	Status	Gescheitert	Wegen	Hauptkunde ZF hat Aufträge abgezogen.		
	Details	Einstellung des Betriebs bis 06.2026.				
21	Accuride Wheels Solingen GmbH					
	Sitz	Solingen/Ronneburg	Veröffentlicht	05.02.2025	Insolvenzverfahren Ende	29.10.2025
	Status	Beendet	Wegen	Übernahme durch die KRONPRINZ Germany GmbH		
	Details	Eigner der KRONPRINZ Germany GmbH ist ein Investorenkonsortium mit Sitz in Hongkong.				
22	ArtiMinds Robotics GmbH					
	Sitz	Karlsruhe	Veröffentlicht	13.02.2025	Insolvenzverfahren Ende	
	Status	Laufend	Wegen			
	Details	Ausgründung des Karlsruher Institut für Technologie (KIT) 2013.				
23	Boryszew Kunststofftechnik GmbH					
	Sitz	Gardelegen	Veröffentlicht	04.03.2025	Insolvenzverfahren Ende	
	Status	Laufend	Wegen			
	Details					
24	Sonnplast Solutions GmbH					
	Sitz	Sonneberg	Veröffentlicht	10.03.2025	Insolvenzverfahren Ende	
	Status	Laufend	Wegen			
	Details	War bereits mehrfach insolvent, zuletzt 2018.				
25	DTS Maschinenbau e.K					
	Sitz	Neunburg	Veröffentlicht	15.04.2025	Insolvenzverfahren Ende	04.08.205
	Status	Beendet	Wegen	M&A-Prozess mit Verkauf an die neugegründete DTS Maschinenbau GmbH.		
	Details					
26	Braunschweiger Kunststofftechnik GmbH					
	Sitz	Braunschweig	Veröffentlicht	16.04.2025	Insolvenzverfahren Ende	29.08.2025
	Status	Beendet	Wegen	Übernahme durch die Wuppertaler Happich GmbH		
	Details					
27	Bohai Trimet Automotive Holding GmbH und Bohai Automotive International GmbH					
	Sitz	Harzegrode	Veröffentlicht	22.04.2025	Insolvenzverfahren Ende	
	Status	Laufend	Wegen			
	Details					
28	Schlote Holding GmbH					
	Sitz	Harsum	Veröffentlicht	01.05.2025	Insolvenzverfahren Ende	
	Status	Laufend	Wegen			
	Details					
29	Kick GmbH					
	Sitz	Göppingen	Veröffentlicht	01.06.2025	Insolvenzverfahren Ende	01.08.2025
	Status	Beendet	Wegen	Verkauf an Graewer Gruppe, Dettingen unter Teck.		
	Details	Neuer Name: Graewer Tooling Technology GmbH				
30	Rotec Präzisionsteile GmbH					
	Sitz	Göppingen	Veröffentlicht	24.06.2025	Insolvenzverfahren Ende	
	Status	Laufend	Wegen			
	Details					

Die Beschäftigungsentwicklung in der deutschen Kraftfahrzeugindustrie seit Ende 2024

Nr	Unternehmen					
31	FES 360 smart manufacturing GmbH					
	Sitz	St. Georgen	Veröffentlicht	01.07.2025	Insolvenzverfahren Ende	17.10.2025
	Status	Gescheitert	Wegen	Zeitnah umsetzbare und konkrete Sanierungsperspektive nicht gegeben.		
	Details	Der Geschäftsbetrieb wurde über Ausproduktion bis 10.2025 eingestellt.				
32	Segula Technologies GmbH					
	Sitz	Rüsselsheim	Veröffentlicht	15.07.2025	Insolvenzverfahren Ende	31.10.2025
	Status	Gescheitert	Wegen	Keinen Investor gefunden.		
	Details	Betrifft nur die Testing-Sparte. Wird ab 10.2025 abgewickelt.				
33	Werkzeugbau Laichingen GmbH					
	Sitz	Laichingen	Veröffentlicht	15.07.2025	Insolvenzverfahren Ende	22.10.2025
	Status	Gescheitert	Wegen	Keinen Investor gefunden.		
	Details	Einstellung Betrieb bis 12.2025				
34	Krämer Automotive Systems GmbH					
	Sitz	Reutlingen	Veröffentlicht	17.08.2025	Insolvenzverfahren Ende	15.10.2025
	Status	Beendet	Wegen	Insolvenzantrag zurückgenommen		
	Details	Insolvenz abgewendet wegen neuer Aufträge aus China vor Eröffnung des Insolvenzverfahrens.				
35	Eichenauer GmbH & Co. KG					
	Sitz	Hatzenbühl	Veröffentlicht	18.08.2025	Insolvenzverfahren Ende	
	Status	Laufend	Wegen			
	Details	Bereits vor der Insolvenz wurde mit 50 von 200 MA ein Viertel der Belegschaft entlassen. Zudem wurden Teile der Produktion nach Tschechien verlagert.				
36	Huber Automotive AG					
	Sitz	Mühlhausen im Täle	Veröffentlicht	27.08.2025	Insolvenzverfahren Ende	
	Status	Laufend	Wegen			
	Details	22.20.2025 Übernahme des Entwicklungsbereichs durch Neura Robotics.				
37	MVI Group GmbH					
	Sitz	Wolfsburg	Veröffentlicht	27.08.2025	Insolvenzverfahren Ende	01.10.2025
	Status	Gescheitert	Wegen	Investorensuche ohne belastbares Übernahmeangebot.		
	Details	Fortführung des Unternehmens ohne Investor nicht möglich. Einstellung des Betriebs zum 01.10.2025. Abwicklung des Unternehmens.				
38	DMB Metallverarbeitung GmbH					
	Sitz	Grünhain-Beierfeld	Veröffentlicht	14.09.2025	Insolvenzverfahren Ende	
	Status	Laufend	Wegen			
	Details					
39	Winning BLW GmbH					
	Sitz	Remscheid	Veröffentlicht	07.10.2025	Insolvenzverfahren Ende	
	Status	Laufend	Wegen			
	Details					
40	Kiekert Holding GmbH und Kiekert AG					
	Sitz	Heiligenhaus	Veröffentlicht	23.09.2025	Insolvenzverfahren Ende	
	Status	Laufend	Wegen			
	Details					
41	BMZ Germany GmbH und BMZ Holding GmbH					
	Sitz	Karlstein	Veröffentlicht	24.10.2025	Insolvenzverfahren Ende	
	Status	Laufend	Wegen			
	Details	- Gründe sind eine akute Liquiditätskrise und ein Sanierungsbedarf infolge des Verlustes eines Großkunden im Segment Energy Storage sowie daraus resultierenden Rechtsstreitigkeiten und Kostenbelastungen. 11.11.2025 Der Betrieb wird durch eine »Brückenfinanzierung aus dem Gesellschafterkreis« vorerst aufrecht-erhalten.				

Die Beschäftigungsentwicklung in der deutschen Kraftfahrzeugindustrie seit Ende 2024

Nr	Unternehmen				
42	Diepersdorf Plastic Manufacturing GmbH				
	Sitz	Leinburg	Veröffentlicht	04.11.2025	Insolvenzverfahren Ende
	Status	Laufend	Wegen		
	Details	▪ Offiziell: »Winning Plastics (Diepersdorf GmbH)«. ▪ Zweites Insolvenzverfahren nach 2021, damals noch als Teil der »Bolta-Werke«. Im Zuge des Insolvenzverfahrens wurde das Unternehmen an die tschechische Winning Group (siehe auch Eintrag für »Winning BLW GmbH« weiter oben) 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.			

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.
BMW	Börsennotierter Automobil- und Motorradhersteller. Größte Anteilseigner mit zusammen etwa 48,5% sind Susanne Klatten und Stefan Quandt.
Bosch	Mehrheitseigentümer: Die gemeinnützige Robert Bosch Stiftung GmbH mit etwa 94% der Anteile.
Brose	Eigentümer ist die Familie Stoschek.
Continental AG	Mehrheitseigentümer: Familie Schaeffler über die IHO Verwaltungs-GmbH und die IHO Beteiligungs-GmbH mit 46% der Anteile. Rest: Streubesitz.
Daimler Truck	Größter Einzelaktionär: Mercedes-Benz Group AG.
Dräxlmaier Group	Inhabergeführtes Familienunternehmen.
Dürr AG	Mehrheitseigentümer: Heinz Dürr GmbH mit einem Anteil von 26,2%. Zusätzlich hält die Heinz und Heide Dürr Stiftung 3,5% der Anteile. Der Rest, etwa 70,3%, befindet sich im Streubesitz.
Eberspächer	Familienunternehmen, das sich zu 100% im Besitz der Familie Eberspächer befindet.
ElringKlinger	Mehrheitseigentümer: Familie Lechler mit 52,04% der Anteile. Der restliche Anteil von 47,96% befindet sich im Streubesitz.
Forvia SE	Börsennotierter Automobilzulieferer.
IAV Ingenieurgesellschaft Auto und Verkehr GmbH	▪ Volkswagen AG (50%) ▪ Aumovio SE (20%) ▪ Schaeffler Technologies GmbH & Co. KG (10%) ▪ Freudenberg SE (10%) ▪ SABIC Innovative Plastics B.V. (10%)
Kiekert AG	Nicht börsennotierte AG nach deutschem Recht. Das Unternehmen ist eine Tochtergesellschaft der Kiekert Holding GmbH. Mehrheitseigentümer: das chinesische Unternehmen North Lingyun Industrial.
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 Tenacious 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
LLC	USA: Limited Liability Company
LP	USA: Limited Partnership
MA	Mitarbeiter
NEV	In China gebräuchlich für » New Energy Vehicle«
OEM	Original Equipment Manufacturer
p.a.	per annum
PHEV	Plug-in-Hybrid Electric Vehicle
PTC	Positive Temperature Coefficient
R&D	Research & Development
REEV	Range extended electric vehicle
SDV	Software Defined Vehicle
SE	Societas Europaea
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