

## Zehntausende Auto-Jobs in Deutschland im Jahr 2026 gefährdet

Atradius-Standort in Köln

© Atradius

**Deutschlands Automobilindustrie droht auch im Jahr 2026 der Verlust Zehntausender Arbeitsplätze. Bereits in diesem Jahr sind rund 50.000 Stellen verlorengegangen. „Die Transformation der Branche wird schmerzhaft und der Arbeitsplatzabbau wird sich vermutlich in ähnlicher Größenordnung fortsetzen“, sagt Dietmar Gerke, Senior Manager Special Risk Management beim internationalen Kreditversicherer Atradius. Zwar investieren die Hersteller Milliarden in die Elektrifizierung und Software und versuchen so mit aller Macht, verlorenes Terrain wieder aufzuholen, doch, so der Atradius-Manager weiter: „Derzeit ist kein Aufwärtstrend erkennbar.“**

So schmerzhaft der Prozess für die Beschäftigten ist, so unvermeidbar scheint er angesichts der nackten Zahlen auch zu sein. Wurden im Jahr 2011 noch 5,9 Millionen Fahrzeuge in Deutschland produziert, waren es per November 2025 nur noch 3,9 Millionen. 2024 wurden im Inland 4,1 Millionen Autos in Deutschland gebaut, 1,8 Millionen weniger als noch 2011. Die Zahl der Beschäftigten in der Branche blieb jedoch im Vergleich zu Mitte 2011 (718.000 Beschäftigte) mit 721.400 Mitarbeitenden (September 2025) annähernd stabil. Nach Rückgängen in den Jahren 2024 und 2025 erwartet Atradius für 2026 einen weiteren Produktionsrückgang um 2,7 Prozent. „Der Rückgang unterstreicht, wie sowohl Handels- als auch politische Risiken den größten Automobilmarkt Europas neu gestalten“, sagt Dietmar Gerke. Die Branche ist mit einer schwachen Nachfrage, sinkenden Margen, Zöllen und der Abkehr von Verbrennungsmotoren hin zu Elektrofahrzeugen konfrontiert – und das alles gleichzeitig.

### Zulieferer stehen zunehmend unter Druck

Vor allem Zulieferer stehen unter zunehmendem Druck, mit 29 größeren Insolvenzen in diesem Segment im ersten Halbjahr 2025. Die Insolvenzsituation bleibt angespannt, und die Zahlungsausfälle haben das Niveau von 2024 erreicht. Banken werden bei der Vergabe von Krediten an Automobilzulieferer zunehmend restriktiv. Daher ist es für viele Unternehmen schwieriger, Kreditverlängerungen oder Refinanzierungen zu erhalten, was sich auf die Liquidität auswirkt.

Insbesondere kleinere Tier-3- und Tier-4-Zulieferer geraten zunehmend unter Druck, da ihnen die notwendigen finanziellen Puffer fehlen. Der zunehmende Wettbewerb führt zu einem deutlichen Umsatzrückgang. Darüber hinaus konzentrieren sich viele Unternehmen nach wie vor auf die Herstellung von Verbrennungsmotorkomponenten und sehen sich mit enormen Umstellungskosten konfrontiert, um ihre Zukunft zu sichern.

### US-Zölle sind ein zusätzlicher Schlag

Deutsche Hersteller, die im Jahr 2024 Autos im Wert von 33 Milliarden US-Dollar in die USA geliefert haben, sind besonders anfällig für die 15-prozentigen US-Zölle auf EU-Autoexporte. Da die USA einer der wichtigsten Exportmärkte Deutschlands sind, drohen die neuen Zölle die Absatzmengen und Margen erheblich zu schmälern. Die Umleitung der Exporte auf andere Märkte ist bestenfalls eine Teillösung. Dietmar Gerke: „Unterschiede in der Marktnachfrage und den Verbraucherpräferenzen, logistische Hindernisse, Vorschriften und zunehmender Wettbewerb durch Länder wie China und Südkorea bedeuten, dass es unwahrscheinlich ist, dass die verlorenen US-Verkäufe kurzfristig vollständig ausgeglichen werden können.“

Um den US-Markt nicht zu verlieren, planen mehrere deutsche OEMs die Errichtung von Produktionsstätten in den USA. Früher oder später werden die Zulieferer diesem Beispiel folgen und ebenfalls in die USA umziehen müssen, um zu überleben. „Viele kleinere Zulieferer werden

sich dies jedoch nicht leisten können. Infolgedessen werden die Kapazitäten in Deutschland reduziert, in einigen Fällen unwiederbringlich“, so Dietmar Gerke weiter.

### **Weichenstellung und Klarheit seitens der Politik unabdingbar**

Nach Ansicht von Atradius wäre mehr Unterstützung von Seiten der Politik ein Mittel, um der strauchelnden Branche ein Stück weit Handlungs- und Planungssicherheit zu geben. Vor allem in Bezug auf die Umstellung der Branche auf Elektromobilität. Denn, so Dietmar Gerke: „Die Basis ist da, die Innovationskraft und der Erfindergeist sind intakt.“ Allerdings müssten auch bei bestem Herstellerwillen zahlreiche Fragen geklärt werden. Die Wichtigste ist dabei: Wer kann und wird die Batterien in Deutschland bauen? Und: Woher werden die Rohstoffe für die Herstellung der Batterien bezogen?

Ganz grundsätzlich bräuchte es aus seiner Sicht daneben einerseits Klarheit über den Zeitpunkt des Endes des Verbrenners. Dabei gehe es für die Hersteller insbesondere um die Frage, wie lange sie noch in Verbrennertechnologie investieren müssen, statt sich vollends auf die Elektrifizierung zu fokussieren. Das diskutierte Aus für Verbrenner ab 2035 innerhalb der EU, auch bei einer möglichen Aufweichung des Planes, dürfte zwangsläufig Auswirkungen auf die Transformation der Mobilität haben. „Wer nicht muss, macht auch nichts. Der Technologiewandel wird kommen. Daher wäre eine eventuelle Verschiebung lediglich ein Hinauszögern der damit verbundenen Probleme. Wichtig ist eine Planungssicherheit“, ahnt Dietmar Gerke.

Andererseits sollte seitens Deutschlands und der EU auch über Barrieren insbesondere für chinesische Hersteller nachgedacht werden, da davon auszugehen sei, dass die Autobauer aus dem Reich der Mitte mit ihren günstigen Modellen in Zukunft deutlich höhere Marktanteile in Deutschland und Europa erreichen würden. „Hier braucht es Chancengleichheit“, so der Atradius-Manager. Dass solche Maßnahmen nicht ohne Risiko seien, ist ihm bewusst. So könnte China etwa mit Exportbeschränkungen auf seltene Erden und Chips reagieren. „Aber die Eskalation wäre richtig, um die Chancen für die deutschen Hersteller zu wahren.“ Insbesondere vor dem Hintergrund der Ambitionen von Chinas Automobilindustrie. Denn gemäß des Abschlusskommunikés des vierten Plenums des 20. Zentralkomitees Chinas setzen sich Spitzenpolitiker im Rahmen ihres Fünf-Jahres-Plans vor allem ein Ziel: Weg von Massenproduktion am unteren Ende der Wertschöpfung hin zu einer Hochtechnologie-Produktion.