DISKUSSIONSPAPIER · AUTOINDUSTRIE, ZULIEFERER UND REGIONEN

Bis zu 500.000 Arbeitsplätze in Gefahr

Wie die Krise der Autoindustrie Zulieferer, Regionen und die Kaufkraft vor Ort mitreißt und warum die offiziellen Abbauzahlen nur die Spitze des Eisbergs zeigen.

Andreas W. Herb · Paderborn, Oktober 2026

691.500	−142.400	bis 200.000	bis 500.000
Beschäftigte Mitte 2026, Tiefstand seit 2005[1]	Jobs seit 2019, jeder sechste[3]	weitere direkte Jobs in rund 5 Jahren[6]	inklusive Folgejobs in Handel, Handwerk, Gastronomie

Das Wichtigste in fünf Sätzen

- Seit 2019 ist jeder sechste Arbeitsplatz in der deutschen Autoindustrie verschwunden, und das Tempo hat sich zuletzt mehr als verdreifacht.[3,4]
- Je nach Studie fallen bis Anfang der 2030er Jahre weitere **125.000 bis 200.000 direkte Stellen** bei Herstellern und Zulieferern weg.[5,6]
- Jeder Industriejob trägt in seiner Region 1,4 bis 1,6 weitere Jobs. Mit diesen Folgejobs stehen **250.000 bis 500.000 Arbeitsplätze** im Feuer.[17,18]
- Den betroffenen Regionen fehlen dadurch jedes Jahr bis zu rund **21 Milliarden Euro Netto-Kaufkraft**, beim Bäcker, im Autohaus, im Restaurant und im Handwerk.
- Es trifft nicht ganz Deutschland gleich, sondern **116 Autokreise** mit voller Wucht, und mit ihnen deren Kommunalhaushalte.[12]

1. Was bereits verloren ist

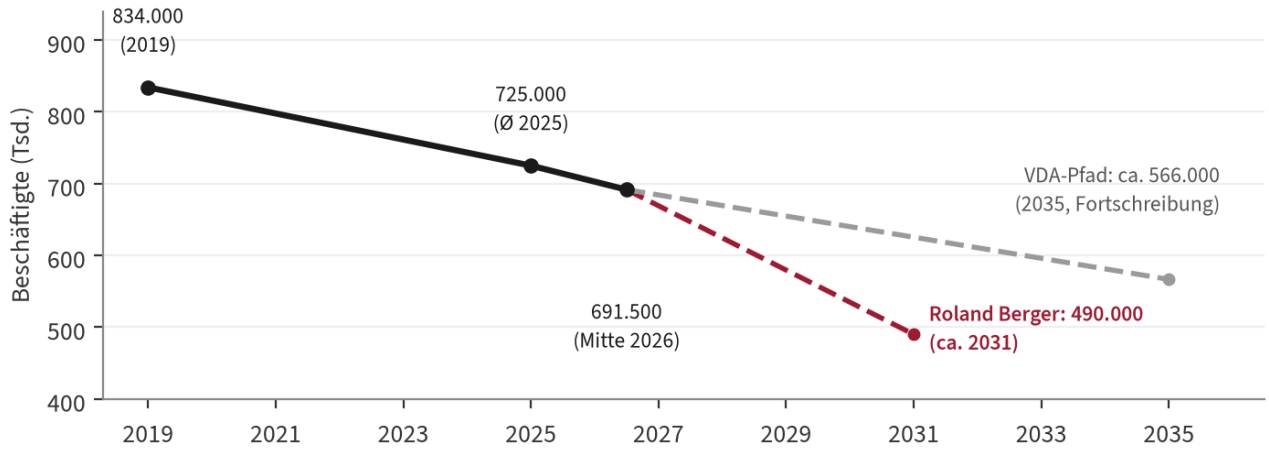
Ende Juni 2026 arbeiteten in der deutschen Automobilindustrie noch **691.500 Menschen**, so wenige wie nie seit Beginn der vergleichbaren Statistik im Jahr 2005.[1] Innerhalb eines einzigen Jahres fielen 42.300 Stellen weg, ein Minus von 5,8 Prozent. Keine andere große Industriebranche verliert so schnell Arbeitsplätze.[1] Seit 2019 summiert sich der Verlust auf rund **142.400 Jobs**. Jeder sechste Arbeitsplatz ist weg.[3]

Am härtesten trifft es die Zulieferer. Bei den Herstellern von Teilen und Zubehör sank die Beschäftigung binnen eines Jahres um 7,6 Prozent.[1] Seit 2019 ist dort **fast jede vierte Stelle** verschwunden.[2] Und das Tempo zieht an: Zwischen 2019 und 2024 gingen im Schnitt rund 12.000 Jobs pro Jahr verloren, seit 2024 sind es rund **41.000 pro Jahr**.[4]

Bereich	Beschäftigte Mitte 2026	Veränderung zum Vorjahr
Autohersteller (Kraftwagen und Motoren)	429.200	−6,1 %
Zulieferer von Teilen und Zubehör	219.500	−7,6 %
Karosserien, Aufbauten, Anhänger	42.800	+10,0 %
Automobilindustrie gesamt	**691.500**	**−5,8 % (−42.300)**

Quelle: Statistisches Bundesamt[1]

Beschäftigte in der Automobilindustrie: Ist-Werte und zwei Prognosepfade



Ist-Werte: Destatis und EY[1,2,4]. Roland-Berger-Pfad: Rückgang auf 490.000[6]. VDA-Pfad: weitere 125.000 Stellen bis 2035[5], fortgeschrieben auf den Destatis-Stand. Eigene Darstellung.

2. Warum das keine Delle ist

Wer auf die nächste Erholung hofft, verkennt die Lage. Die Ursachen sind strukturell, und sie verstärken sich gegenseitig:

- **China bricht weg.** Im Premiumsegment sind die Verkäufe von VW, BMW und Mercedes-Benz in China um jeweils rund 30 Prozent eingebrochen.[10] Der operative Gewinn der drei Konzerne sank zusammen um 19 Prozent auf 13 Milliarden Euro.[11] EY erwartet nicht, dass der Export nach China zurückkommt; Märkte wie Indien oder Südamerika können die Lücke bei weitem nicht schließen.[2]
- **Die Produktion wandert ab.** 2014 liefen in Deutschland 5,6 Millionen Autos vom Band, 2024 waren es noch knapp 4,1 Millionen.[12]
- **Der Antrieb ändert sich.** Ein Elektroauto braucht weniger Teile und weniger Arbeit als ein Verbrenner. Das trifft vor allem die Zulieferer.[5] Noch immer arbeiten rund 235.000 Menschen in Tätigkeiten rund um den Verbrennungsmotor.[12]
- **Der Standort ist zu teuer.** Neue Arbeitsplätze der Transformation entstehen laut VDA zunehmend im Ausland, weil die Bedingungen in Deutschland nicht mehr reichen.[5]
- **Die Zulieferer gehen in die Knie.** Von Anfang 2024 bis Mitte 2026 wurden 333 Insolvenzverfahren bei Autozulieferern eingeleitet, rund 35.800 Arbeitsplätze gingen dabei verloren.[9]

3. Was noch kommt: die Prognosen

Alle seriösen Analysen zeigen in dieselbe Richtung. Sie unterscheiden sich nur darin, wie schnell und wie tief der Einschnitt wird.

Studie	Erwarteter weiterer Abbau	Zeitraum	Einordnung
VDA (Branchenverband, Basis Prognos)	rund 125.000 weitere Stellen, 225.000 seit 2019[5]	bis 2035	eher vorsichtig
Roland Berger	gut 200.000 Stellen, auf nur noch 490.000 Beschäftigte; mehr als fünf Werksschließungen[6,7]	rund 5 Jahre (bis ca. 2031)	eher hart
Strukturstudie Baden-Württemberg (e-mobil BW)	bis zu 66.000 im Autocluster BW; bis 2040 bis zu 154.500[23]	bis 2030 / 2040	nur ein Bundesland
Fraunhofer IAO	bis zu 726.000 von 1,6 Mio. Jobs im europäischen Antriebsstrang (–45 %)[8]	bis 2040	Europa, strengstes Szenario

Bemerkenswert: Der VDA hat seine eigene Prognose von 2024 bereits um 35.000 Stellen nach oben korrigiert. Der Abbau verläuft schneller als selbst die Branche erwartet hat.[5] Roland Berger zerlegt seine rund 200.000 Stellen nach Ursachen: etwa 70.000 wegen zu viel Personal in Verwaltung und Entwicklung, 60.000 durch höhere Produktivität, 50.000 durch weniger Produktion in Deutschland und nur 25.000 wegen des geringeren Arbeitsaufwands beim Elektroauto.[4]

Die Botschaft ist unbequem: **Das Problem ist nicht in erster Linie das Elektroauto, sondern die Wettbewerbsfähigkeit des Standorts.**

4. Wer gerade abbaut

Unternehmen	Angekündigter Abbau in Deutschland
Volkswagen	über 35.000 Stellen bis 2030; gut 16.300 Beschäftigte sind bereits gegangen[4]
Bosch	rund 22.000 Stellen in der Zuliefersparte[13]
ZF Friedrichshafen	bis zu 14.000 Stellen, etwa ein Viertel der deutschen Belegschaft[22]
Continental	weitere 1.450 Stellen; der Standort Nürnberg schließt[14]

Branchenübergreifend stehen bei Deutschlands Großkonzernen derzeit rund 160.000 Stellen auf Streichlisten.[15] Diese Zahlen sind die sichtbare Spitze. Was sie nicht zeigen, sind die Menschen, deren Arbeit an diesen Stellen hängt.

5. Die zweite und dritte Welle

Wenn ein Werk schrumpft, endet der Schaden nicht am Werkstor. Die Forschung unterscheidet drei Wellen:[19]

Welle	Wer betroffen ist	Beispiele	Sichtbarkeit
1 Direkt	Belegschaft bei Herstellern und Zulieferern	Montage, Logistik, Entwicklung, Verwaltung	hoch, steht in jeder Meldung
2 Indirekt	Lieferanten und Dienstleister außerhalb der Branche	Werkzeugbau, Spedition, Reinigung, Ingenieurbüros, Chemie, Kunststoff	mittel, oft erst auf den zweiten Blick
3 Induziert	alle, die vom Konsum der Beschäftigten leben	Bäcker, Friseur, Gastronomie, Einzelhandel, Autohaus, Handwerk, Vereine	niedrig, taucht in keiner Konzernbilanz auf

Schon die amtliche Zahl von 691.500 Beschäftigten ist zu niedrig gegriffen: Sie erfasst nur Betriebe ab 50 Beschäftigten innerhalb der Branche. Reifenhersteller und andere Zulieferer außerhalb der Autoindustrie fehlen.[1] Rechnet man die gesamte Wertschöpfungskette ein, hängen in Deutschland rund **3,2 Millionen Erwerbstätige** an der Automobilwirtschaft.[12]

Wie viele Folgejobs an einem Industriearbeitsplatz hängen, ist gut erforscht:

Studie	Ergebnis
Gathmann, Helm, Schönberg (Heidelberg, Stockholm, London), deutsche Verwaltungsdaten aus drei Jahrzehnten	Regionen verlieren nach Massenentlassungen deutlich mehr Jobs als den ursprünglichen Abbau, und das dauerhaft.[16] Pro abgebauter Stelle bei einer Werksschließung verliert die Stadt im Schnitt **1,4 weitere Arbeitsplätze**.[17]
Moretti (University of California, Berkeley)	Jeder Industriejob trägt **1,6 Jobs** in lokalen Diensten, jeder qualifizierte Job sogar **2,5**.[18]
Prognos zum Steinkohleausstieg	9.850 direkte Stellen zogen 22.750 weitere Stellen nach sich, mehr als das Doppelte.[19]
Branchenliteratur Automobil	Beschäftigungsmultiplikator je nach Abgrenzung zwischen **2 und 5**, einschließlich Zulieferkette.[19]

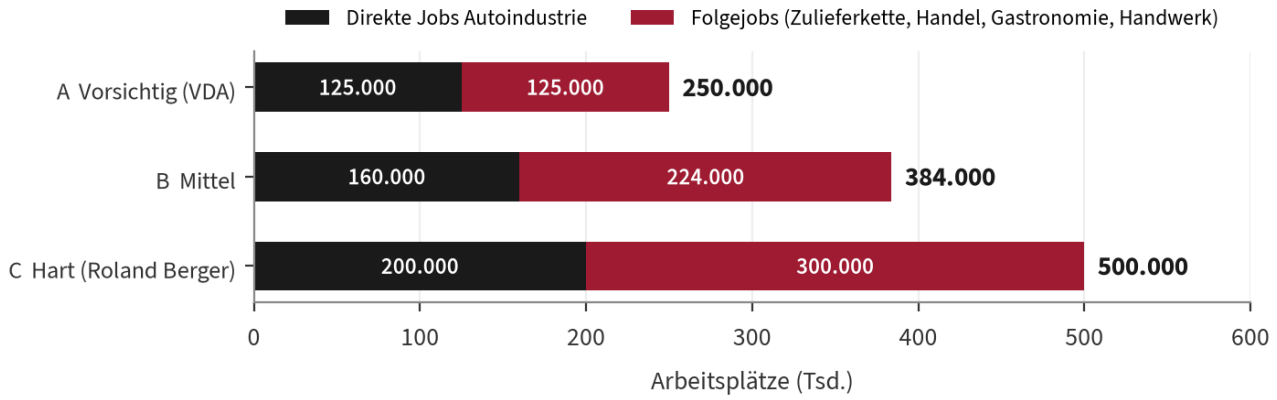
Die Faustregel lautet: **Für jeden Arbeitsplatz am Band verschwindet in der Region mindestens ein weiterer, eher anderthalb.**

6. Die Rechnung: bis zu 500.000

Verbindet man die Prognosen für den direkten Abbau mit den Multiplikatoren aus der Forschung, ergeben sich drei Szenarien. Es handelt sich um eine eigene Rechnung auf Basis der zitierten Studien, nicht um eine amtliche Prognose.

Szenario	Direkt	Faktor	Folgejobs	Gesamt	Kaufkraft pro Jahr*
A Vorsichtig (VDA)	125.000	1,0	125.000	250.000	7,5–10,5 Mrd. €
B Mittel (Faktor Gathmann)	160.000	1,4	224.000	384.000	11,5–16,1 Mrd. €
C Hart (Roland Berger)	**200.000**	**1,5**	**300.000**	**500.000**	**15,0–21,0 Mrd. €**

* Wegfallendes Nettoeinkommen bei 2.500 bis 3.500 Euro netto pro Monat und Stelle, vor Arbeitslosengeld und anderen Transfers. Mit Morettis Faktor von 1,6 läge Szenario C sogar bei 520.000 Arbeitsplätzen.[18]



Eigene Berechnung auf Basis der Quellen[5,6,17,18]

7. Das Geld fehlt vor Ort

Ein Autofacharbeiter, der seinen Job verliert, wird nicht zwangsläufig arbeitslos. Aber er verdient fast immer weniger, und zwar dauerhaft. Eine große Studie mit deutschen Verwaltungsdaten zeigt: Die Einkommensverluste nach einem Jobverlust sind groß, anhaltend und in Abschwüngen beinahe doppelt so hoch, vor allem weil Betroffene zu schlechter zahlenden Arbeitgebern wechseln.[20]

Das DIW beziffert den Abstieg: Wer nach einer Massenentlassung aus der Produktion in einen Dienstleistungsberuf im Dienstleistungssektor wechselt, verdient im Schnitt **rund 30 Prozent weniger**. Wer in der Industrie bleibt, verliert nur rund 2 Prozent.[21]

Genau hier liegt die Sprengkraft. Die Industrielöhne gehören zu den höchsten im Land. Jeder Euro, der dort fehlt, fehlt beim Autohändler, im Restaurant, im Sportverein und beim Bauunternehmer, der das Einfamilienhaus nicht mehr baut. Bochum zeigt es: Auf dem früheren Opel-Gelände entstanden neue Jobs, doch viele können mit dem Gehalt eines Auto-Facharbeiters nicht mithalten.[17]

8. Wo es einschlägt

Die Krise trifft Deutschland nicht gleichmäßig. Laut IW Consult sind **116 von 400 Kreisen und kreisfreien Städten** besonders von der Autowirtschaft geprägt. Dort arbeiten knapp 859.000 Menschen, fast drei Viertel aller produktionsnahen Beschäftigten der Branche. Ihr Anteil an allen Beschäftigten liegt dort bei 8,4 Prozent, bundesweit nur bei 3,4 Prozent.[12] In 36 dieser Kreise hängen besonders viele Jobs am Verbrennungsmotor; Salzgitter, der Saarpfalz-Kreis, Bamberg und der Landkreis Kassel liegen an der Spitze.[12]

- **Baden-Württemberg:** Das Autocluster sichert direkt und indirekt rund 480.000 Arbeitsplätze. Im ungünstigen Szenario der Landesstudie fallen bis 2030 bis zu 66.000 weg, bis 2040 bis zu 154.500.[23]
- **Ostdeutschland:** Jeder vierte Industriearbeitsplatz, eine Viertelmillion, hängt an der Autoindustrie.[24] Allein im Umfeld des VW-Werks Zwickau gelten rund 20.000 Stellen bei Zulieferern als gefährdet, die meisten in derselben Region.[19]
- **Weitere Länder:** 2025 sank die Beschäftigung in der Autoindustrie in Nordrhein-Westfalen um 8 Prozent, im Saarland um 11 Prozent und in Schleswig-Holstein um 20 Prozent.[2]

> **Rechenbeispiel: ein typischer Autokreis**
>
> Ein Landkreis mit 100.000 Beschäftigten hat bei 8,4 Prozent Branchenanteil rund **8.400 Jobs** in der Autowirtschaft.[12] Fällt davon ein Drittel weg (2.800) und kommen 1,4 Folgejobs je Stelle hinzu, verliert der Kreis rund **6.700 Arbeitsplätze, fast 7 Prozent aller Jobs**. Bei 30.000 bis 42.000 Euro Nettoeinkommen je Stelle fehlen dem Kreis jedes Jahr rund **200 bis 280 Millionen Euro Kaufkraft**.
>
> Eigene Modellrechnung mit Annahmen aus den zitierten Studien.

Hinzu kommen die **Kommunalfinanzen**. In Stuttgart sanken die Gewerbesteuereinnahmen wegen der Krise bei Mercedes und Porsche von 1,3 Milliarden Euro im Jahr 2024 auf 750 Millionen Euro im Jahr 2025. In Rastatt blieb 2025 nur noch ein Drittel der früheren 90 Millionen Euro; für das Folgejahr gilt ein Aufkommen nahe null als möglich.[22] Wenn der größte Steuerzahler wegbricht, trifft es Kitas, Schwimmbäder, Straßen und Vereine, also alle Bürger, nicht nur die Autobeschäftigten.

9. Was die Lage abfedert und warum das nicht reicht

- **Mobilität:** Jüngere Beschäftigte finden oft neue Arbeit, häufig durch Umzug. Am härtesten trifft es über 50-Jährige.[16,17] Für die Region ist das ein schwacher Trost: Wer wegzieht, nimmt seine Kaufkraft mit.
- **Strukturwandel:** Von 1975 bis 2019 wurden rund 68 Prozent der verlorenen Produktionsjobs der Industrie durch produktionsnahe Jobs im Dienstleistungssektor ersetzt, meist schlechter bezahlt.[21]
- **Sozialsysteme:** Arbeitslosengeld, Abfindungen und Altersteilzeit verzögern den Einbruch der Kaufkraft um einige Jahre. Sie verhindern ihn nicht.
- **Demografie:** Viele Stellen fallen über Renteneintritte weg. Das schont den Einzelnen, aber nicht die Region: Die Stelle kommt nicht wieder, und dem Nachwuchs fehlt der gut bezahlte Industriejob.

10. Was daraus folgt

Die Zahlen lassen nur einen Schluss zu: **Die Krise der Autoindustrie ist keine Branchenfrage. Sie ist eine Frage der Regionen, der Kommunalfinanzen und des Mittelstands.** Wer heute über Haushalt, Energiepreise oder CO_2-Regeln entscheidet, entscheidet mit über diese Arbeitsplätze.

- **Ehrlich zählen:** Bund und Länder sollten neben den direkten Stellen auch die Folgejobs und die Kaufkraftverluste je Region ausweisen, nicht nur Konzernzahlen.
- **Standort wettbewerbsfähig machen:** Energie, Abgaben und Bürokratie entscheiden, ob neue Jobs der Transformation in Deutschland oder im Ausland entstehen.[5]
- **Regulierung 2035 nachrechnen:** Nach VDA-Berechnung hängen rund 50.000 Arbeitsplätze an der Ausgestaltung der CO_2-Flottenregeln.[5]
- **Die 116 Autokreise in den Blick nehmen:** Frühwarnsystem, Hilfe für mittelständische Zulieferer, Qualifizierung und gezielte Ansiedlung, bevor die zweite und dritte Welle die Regionen erreicht.

Ausblick

Teil 2 dieser Reihe beziffert die Steuerausfälle für Bund, Länder und Kommunen und den daraus folgenden Sparzwang. Teil 3 zeigt die 116 Autokreise auf der Landkarte, mit Einwohnern und Einzugsgebieten.

Methodik und Einordnung

Die amtlichen Beschäftigtenzahlen stammen aus dem Monatsbericht im Verarbeitenden Gewerbe des Statistischen Bundesamts (Betriebe ab 50 Beschäftigten, Wirtschaftszweig 29).[1] Der VDA rechnet mit einer weiteren Abgrenzung und einem Ausgangswert von 911.000 Beschäftigten im Jahr 2019; seine Abbauzahlen sind daher nicht eins zu eins mit den Destatis-Werten vergleichbar.[25] Die Szenarien A bis C, die Kaufkraftwerte und das Rechenbeispiel sind eigene Berechnungen. Multiplikatoren beschreiben langfristige Effekte über mehrere Jahre und sind Durchschnittswerte; im Einzelfall können sie höher oder niedriger liegen. Die Überschrift „bis zu 500.000“ bezeichnet das obere Szenario, keine amtliche Prognose.

Quellen

1. Statistisches Bundesamt, Pressemitteilung N057 vom 14.08.2026: https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2026/08/PD26_N057_42.html
2. EY, Automobilstandort Deutschland, März 2026: https://www.ey.com/de_de/newsroom/2026/03/ey-automobilstandort-deutschland-maerz-2026
3. autohaus.de / EY-Industriebarometer, 14.08.2026: https://www.autohaus.de/nachrichten/autohersteller/autoindustrie-jobs-verschwinden-rasend-schnell-3890980
4. FOCUS online, 05.10.2026: https://www.focus.de/auto/200-000-jobs-weg-in-den-naechsten-fuenf-jahren-die-prognosen-fuer-deutschlands-autoindustrie-sind-duester_896d950a-ba70-4ef5-9161-7a02630a283e.html
5. VDA, Pressemeldung Beschäftigungsentwicklung 2035, 13.05.2026: https://www.vda.de/de/presse/Pressemeldungen/2026/260513_PM_Beschaeftigungsentwicklung_2035
6. Hasepost / Roland Berger für Manager Magazin, 17.09.2026: https://hasepost.de/200-000-autojobs-in-deutschland-bis-2031-gefaehrdet-757003/
7. ad-hoc-news / Roland Berger, 17.09.2026: https://www.ad-hoc-news.de/wirtschaft/roland-berger-sieht-200-000-autojobs-in-deutschland-gefaehrdet/70115830
8. Fraunhofer IAO, Automobilindustrie 2040, 05.10.2026: https://www.iao.fraunhofer.de/de/presseservice/aktuelles/automobilindustrie-2040-studie-zeigt-auswirkungen-und-chancen-fuer-beschaeftigung-und-wertschoepfung.html
9. Ebner Stolz, Studie Automobilzulieferer 2026: https://www.ebnerstolz.de/de/unser-angebot/branchen/automotive/studie-automobilzulieferer-strukturkrise-2026-handlungsfelder-mittelstand-111590.html
10. Dr. Web, Deutsche Autoindustrie im Vergleich, 31.07.2026: https://www.drweb.de/deutsche-autoindustrie-im-vergleich/
11. BILD, 21.09.2026: https://www.bild.de/politik/inland/vw-mercedes-und-bmw-geschaeft-in-china-bricht-ein-gewinne-stuerzen-ab-6aabc5046c12d34b7f43da0e
12. IW Consult für das BMWE, Regionale Automobilnetzwerke – Update 2025: https://www.iwkoeln.de/studien/hanno-kempermann-johannes-ewald-christian-kestermann-benita-zink-thorsten-lang-wirtschaftliche-bedeutung-regionaler-automobilnetzwerke-in-deutschland-update-2025.html
13. autohaus.de, Bosch-Stellenabbau, 12.03.2026: https://www.autohaus.de/nachrichten/autohersteller/bosch-betriebsrat-einigung-zu-stellenabbau-an-standorten-3778830
14. finanzen.net, Continental, 11.02.2026: https://www.finanzen.net/nachricht/aktien/stellenabbau-continental-aktie-steigt-continental-streicht-weitere-3-000-arbeitsplaetze-14249674
15. FOCUS online, 160.000 Jobs auf der Kippe, 13.05.2026: https://www.focus.de/finanzen/news/160-000-jobs-auf-der-kippe-schockzahl-der-konzerne-taeuscht_89c58920-8cb9-41df-924a-0e496f57cdab.html
16. Gathmann/Helm/Schönberg, Spillover Effects of Mass Layoffs, JEEA 2020: https://academic.oup.com/jeea/article-abstract/18/1/427/5247011
17. Süddeutsche Zeitung, Bochum, 14.12.2017: https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/bochum-wo-die-sonne-nicht-mehr-verstaubt-1.3788366
18. Moretti, Local Multipliers, UC Berkeley: https://eml.berkeley.edu/~moretti/multipliers.pdf
19. Dr. Web, Werksschließung – was eine Region wirklich verliert, 27.06.2026: https://www.drweb.de/werksschliessung-was-eine-region-wirklich-verliert/
20. Schmieder/von Wachter/Heining, American Economic Review 2023: https://www.aeaweb.org/articles?id=10.1257/aer.20200252
21. DIW Wochenbericht 32/2026, Beschäftigung im Strukturwandel: https://www.diw.de/de/diw_01.c.1015559.de/publikationen/wochenberichte/2026_32_1/beschaeftigung_im_strukturwandel__berufe_bleiben__branchen_wechseln.html
22. taz, Probleme der Automobilindustrie, 17.02.2026: https://taz.de/Probleme-der-Automobilindustrie/!6145453/
23. Landtag Baden-Württemberg, Drucksache 18/22 (Strukturstudie BW 2023): https://www.landtag-bw.de/resource/blob/634858/60021057073a8e0d08ea14cf3aa9bc23/18_0022_D.pdf
24. IG Metall / Sustain Consult, Ostdeutschland braucht die Automobilindustrie: https://www.igmetall.de/download/20250219_Bezirk_03_04_2025_600_800_komplett_d5db4b35aa2f269d595a47196542ce5f15b1a534.pdf
25. FAZ, VDA warnt vor Arbeitsplatzverlusten, 13.05.2026: https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/auto-verkehr/vda-warnt-arbeitsplatzverluste-in-deutschland-drohen-accg-200827055.html