

# Die EY-Studie misst den Rückgang – tatsächlich verliert die Automobilindustrie ihre strukturelle Stabilität

Dirk Stein

Die vorliegende Analyse von EY-Parthenon zur Entwicklung der deutschen Automobilindustrie zeigt einen gleichzeitigen Rückgang von Umsatz, Beschäftigung und Exportdynamik. Der Branchenumsatz sank 2025 um 1,6 Prozent, nach einem Rückgang von fünf Prozent im Vorjahr. Seit 2023 ergibt sich ein kumuliertes Minus von 6,5 Prozent. Parallel dazu ging die Beschäftigung 2025 um 6,2 Prozent zurück und liegt auf dem niedrigsten Stand seit 2011. Seit 2019 beträgt der Beschäftigungsabbau 12,9 Prozent. Diese Entwicklung ist nicht zyklisch. Sie ist strukturell.

## Das Geschäftsmodell basiert auf stabilen Exporten und funktionierender Zulieferstruktur

Das zugrunde liegende System lässt sich als dreistufige Wertschöpfungskette beschreiben:

- Hersteller mit hoher Kapitalbindung und globaler Markenzugkraft
- Zulieferer mit geringerer Preissetzungsmacht und hoher Spezialisierung
- Exportmärkte als externer Nachfrageanker

Die Stabilität des Systems hängt von drei Parametern ab:

- globale Nachfrage (insbesondere China und USA)

- Kosten- und Innovationsdruck entlang der Lieferkette
- Integrationsgeschwindigkeit neuer Technologien (Elektromobilität, Software)

Das bisherige Gleichgewicht basierte auf Exportüberschüssen, stabiler Beschäftigung und einem funktionierenden Zuliefernetzwerk.

## Der strukturelle Bruch entsteht im Zuliefersegment

Die Daten zeigen:

- Umsatzrückgang Zulieferer 2025: -4,3 % (Hersteller: -1,1 %)
- Beschäftigungsabbau Zulieferer 2025: -11 %

- Seit 2019: –23,5 % der Stellen bei Zulieferern

Gleichzeitig steigt die Zahl der Insolvenzen auf ein 14-Jahres-Hoch (39 Insolvenzverfahren von Januar bis November 2025).

Das ist kein normaler Anpassungsprozess. Es ist eine Erosion der industriellen Mittelschicht.

Zulieferer tragen die Transformationskosten, ohne über die Preissetzungsmacht der OEMs zu verfügen. Sie verlieren Volumen durch Technologiewechsel und gleichzeitig Marge durch steigende Kosten und Preisdruck.

## Die Exportbasis verliert gleichzeitig ihre stabilisierende Funktion

Parallel verschiebt sich die Nachfragebasis:

- Exporte insgesamt: –4 % in 2025
- USA: –18 %
- China: –33 % und Rückfall von Platz 2 auf Platz 6 der Exportmärkte

Noch relevanter ist die bilanzielle Umkehr: Aus einem Exportüberschuss gegenüber China wurde auf EU-Ebene ein Defizit (–6 Mrd. €).

Damit fällt ein zentraler Stabilitätsanker weg: das außenwirtschaftliche Gleichgewicht.

## Regionale Konzentration verstärkt die strukturelle Verwundbarkeit

Die regionale Verteilung der Beschäftigung zeigt eine zweite Ebene der Instabilität:

- 54 % der Beschäftigten konzentrieren sich auf drei Bundesländer
- gleichzeitig Rückgänge in nahezu allen Regionen
- in einzelnen Bundesländern seit 2019 Rückgänge von über 20 %

Das System verliert nicht nur Volumen, sondern auch Breite.

## Die Transformationsasymmetrie wird zum entscheidenden Systemparameter

Der entscheidende Parameter ist nicht die Nachfrage, sondern die Transformationsasymmetrie:

Die Geschwindigkeit des technologischen Wandels übersteigt die Anpassungsfähigkeit der bestehenden industriellen Struktur – insbesondere im Zulieferbereich.

Hersteller können Transformation finanzieren und global verlagern. Zulieferer müssen sie lokal tragen.

## Die Branche bleibt bestehen, verliert aber ihre innere ökonomische Tragfähigkeit

Die deutsche Automobilindustrie bewegt sich in eine strukturelle Schiefelage, in der ihre Wertschöpfungsstufen nicht mehr synchron funktionieren. Während die Hersteller ihre globale Wettbewerbsfähigkeit partiell sichern, verliert das Zuliefersegment kontinuierlich Substanz. Parallel erodieren die außenwirtschaftlichen Überschüsse, die dieses System über Jahre stabilisiert haben.

Die Folge ist kein sichtbarer Kollaps, sondern ein schleichender Funktionsverlust: Die Branche bleibt als industrielles System formal bestehen, verliert jedoch im Inneren ihre ökonomische Kohärenz. Damit wird nicht die Existenz der Industrie infrage gestellt, wohl aber ihre Fähigkeit, Beschäftigung, Wertschöpfung und Stabilität in der bisherigen Form zu tragen.

Quelle: [EY-Parthenon \(2026\): Analyse der Automobilindustrie in Deutschland.](#)

Versicherungs- und Finanznachrichten

# expertenReport



<https://www.experten.de/id/4949017/Struktureller-Substanzverlust-Warum-die-deutsche-Automobilindustrie-ihre-innere-Stabilitaet-verliert/>