

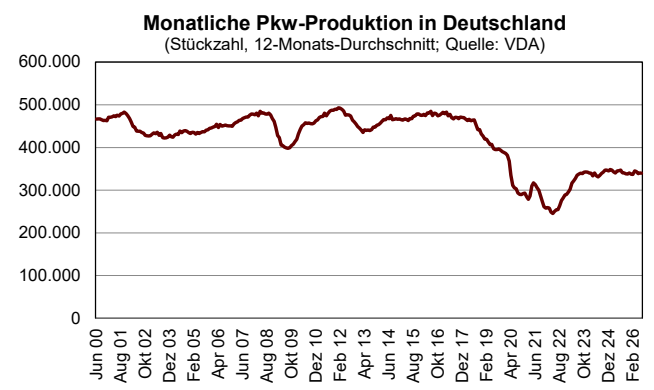
DIE KRISE DER DEUTSCHEN AUTOMOBILINDUSTRIE

Seit 2018 schrumpft die deutsche Automobilindustrie in einem rasanten Tempo. Die Produktion ist um 25 bis 30 Prozent gesunken, die realen Auftragseingänge und Umsätze um etwa 15 Prozent. Die Beschäftigung ist um fast 20 Prozent zurückgegangen, vor allem bei den Zulieferern. Auf dem globalen Markt haben die deutschen Automobilkonzerne Marktanteile an ihre chinesischen Konkurrenten verloren. Die betroffenen deutschen Unternehmen reagieren bislang vor allem mit Entlassungen, während die Politik die Flut chinesischer Autoimporte mit Zöllen einzudämmen versucht. Das Kernproblem ist allerdings die Veränderung der Wertschöpfungskette, die insbesondere durch die Elektromobilität ausgelöst wurde.

Der Volkswagen-Konzern erwägt den Abbau von 100.000 Stellen sowie die Schließung von vier Werken in Deutschland. Mercedes und BMW melden rückläufige Absatzzahlen, vor allem in China. **Die deutsche Automobilindustrie befindet sich in einer schweren Krise**, und es stellt sich die Frage nach den Ursachen und möglichen Lösungen.

Seit der Jahrtausendwende wuchs die globale Pkw-Produktion durchschnittlich um gut zwei Prozent pro Jahr. Während allerdings die chinesische Produktion in diesem Zeitraum um etwa 17 Prozent p.a. stieg, ging sie in den USA um -0,8 Prozent p.a. und in Europa um -0,7 Prozent p.a. zurück. Seit 2018 schrumpft die deutsche Automobilindustrie in einem rasanten Tempo. **Die Produktion ist um 25 bis 30 Prozent gesunken, die realen Auftragseingänge und Umsätze um etwa 15 Prozent.** Die Beschäftigung ist um fast 20 Prozent zurückgegangen, vor allem bei den Zulieferern.

Niklas Garnadt von Goldman Sachs unterteilt die aktuelle Krise in drei Phasen. In der **ersten Phase** zwischen 2018 und 2021 belastete vor allem der Einbruch der Nachfrage die deutsche Produktion. Auslöser waren zunächst der Dieselskandal und strengere Umweltvorschriften. Die Corona-Krise verschärfte den Nachfragerückgang noch weiter. Die **zweite Phase** von 2021 bis 2023 war geprägt von globalen Störungen in den Lieferketten, insbesondere bei Halbleitern. Während Lieferengpässe die Produktion in der gesamten EU belasteten, war die deutsche Automobilindustrie besonders stark betroffen, verzeichnete dann aber im Jahr 2023 auch eine kräftigere Erholung. Nachdem sich die Branche von den Störungen in den Lieferketten erholt hatte, war die **dritte Phase** seit 2024 schließlich von einer gedämpften Nachfrage, insbesondere aus China, geprägt. Davon war die deutsche Automobilindustrie ähnlich stark betroffen wie der EU-Durchschnitt.



Seit Beginn der Krise hat die deutsche Automobilindustrie globale Marktanteile verloren. Dieser Verlust ist insbesondere in China, aber auch in Japan und Großbritannien deutlich erkennbar. In den meisten anderen Märkten entwickelten sich die Verkäufe von in Deutschland hergestellten Autos weitgehend parallel zu den Kfz-Zulassungen oder übertrafen diese sogar leicht. Die deutschen Exporte von Kraftfahrzeugen in die USA hielten sich bis 2025 relativ gut, gingen aber nach der Einführung von US-Zöllen im vergangenen Jahr zurück. Mittlerweile liegen sie rund 25 Prozent unter dem vorherigen Niveau.

China setzt die deutsche Automobilindustrie gleich von zwei Seiten unter Druck. Zum einen werden in China immer mehr Elektrofahrzeuge nachgefragt. Der Markt ist hochkompetitiv, sodass ausländische Anbieter kaum noch wettbewerbsfähig sind. Zum anderen drängen immer mehr chinesische Anbieter auf den globalen Markt und verdrängen dabei unter anderem auch deutsche Konkurrenten.

Die Marktanteilsgewinne der chinesischen Hersteller basieren auf ihrer Wettbewerbsfähigkeit, die allerdings von **erheblichen staatlichen Subventionen** begünstigt wird. Die chinesischen Erzeugerpreise sind seit 2022 im Vergleich zu europäischen Herstellern um mehr als 20

Prozent gesunken. Auch der Durchschnittspreis für europäische Autoimporte aus China ist stark gefallen, vor allem bei Elektrofahrzeugen und Hybridfahrzeugen. Die Einführung von EU-Zöllen auf chinesische Elektroautos im Jahr 2024 hat die Importe nur kurzzeitig gebremst, da sich die Einfuhr auf Hybridfahrzeuge verlagert hat, die von den Zöllen ausgenommen sind.

Der Gegenwind für die deutsche Automobilindustrie wird also anhalten, ebenso wie die Schlagzeilen über Gewinneinbrüche und Stellenstreichungen bei Großkonzernen wie Volkswagen. Jobverluste in der Automobilindustrie sind allerdings nicht nur auf eine schwache Autonachfrage und einen rückläufigen Marktanteil zurückzuführen. Auch der schrittweise Abschied vom Verbrennungsmotor führt zum Abbau von Beschäftigung. Elektromotoren sind weniger komplex als Verbrennungsmotoren und das dazugehörige Getriebe. Schätzungen zufolge erfordern sie nur zwei Drittel des Arbeitsaufwands von Verbrennungsmotoren.

Um die Produktionskosten zu senken und so die Wettbewerbsfähigkeit zu verbessern, ist ein weiterer Beschäftigungsabbau kaum vermeidbar. **Entlassungen allein können die Krise jedoch ebenso wenig lösen wie Zölle auf chinesische Autos.** Die EU ist der Ansicht, dass die gesamte Wertschöpfungskette bei der Produktion von Autobatterien und Elektroautos in China subventioniert wird. Sie sieht darin eine Wettbewerbsverzerrung und beruft sich darauf, dass die Regeln der Welthandelsorganisation WTO in solchen Fällen die Erhebung von Importzöllen erlauben.

Das eigentliche Problem ist jedoch die Wertschöpfung, die sich derzeit in einem tiefgreifenden Wandel befindet. Das Akronym „CASE“ steht für diese Transformation: „connected, autonomous, shared, electric“. **Vernetzte Fahrzeuge** machen eigene IT- und Softwarekompetenzen erforderlich. Hier besteht branchenweit die Gefahr, von globalen Tech-Konzernen abhängig zu werden. **Autonomes Fahren** erfordert enorme Investitionen in Sensoren, KI und neue Elektronikarchitekturen. **Neue Mobilitätskonzepte** wie Carsharing oder Ride-Pooling verschieben den Fokus von individuellen Fahrzeugverkäufen hin zu nutzungsbasierten Dienstleistungen. Die **Elektromobilität** stellt den größten Einschnitt dar. Für die Fertigung von Elektrofahrzeugen werden deutlich weniger Teile benötigt als für Verbrennungsmotoren. Das führt vor allem bei Zulieferern zu hohen Wertschöpfungsverlusten.

Die deutsche Automobilindustrie hat sich in den letzten Jahren bereits auf Produkte und Tätigkeiten mit hoher Wertschöpfung fokussiert. **Die reale Bruttowertschöpfung der Branche und ihr Beitrag zum Wirtschaftswachstum sind daher deutlich höher als es die reinen Produktionszahlen nahelegen.** Damit aus der aktuellen Krise kein dauerhafter Niedergang wird, müssen die deutschen Auto-Konzerne die Herausforderungen annehmen, die sich aus der radikalen Transformation der Wertschöpfungsketten ergeben. Statt veraltete Geschäftsmodelle zu subventionieren, sollte die Politik die Rahmenbedingungen für die Elektromobilität verbessern und den unfairen Wettbewerb durch staatlich subventionierte ausländische Konkurrenten dauerhaft einschränken.

Ansprechpartner: Investment Office Marcard, Stein & Co, Dr. Christoph Kind (ckind@marcard.de), +49 40 32099-319, Dr. Tariq Chaudhry (tchaudhry@marcard.de), Yannick Düring (yduering@marcard.de), Ralph Groß (rgross@marcard.de), Maximilian Vöpel (mvoelpel@marcard.de)

Herausgeber

MARCARD, STEIN & CO AG – DIE FAMILY OFFICE BANK, Ballindamm 36, 20095 Hamburg, Tel. +49 40 32099-0, Fax +49 40 32099-200, www.marcard.de

© Copyright 2026

Das Werk einschließlich aller Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwendung außerhalb der Grenzen des Urheberrechtes ist ohne unsere Zustimmung unzulässig und strafbar. Dies gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen, die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Medien des gesamten Inhalts oder von Teilen.

Haftungsausschluss

Dem Inhalt dieses Werks liegen vertrauenswürdige Informationen aus öffentlich zugänglichen Quellen zugrunde. Für die Richtigkeit können wir jedoch keine Gewähr übernehmen. Die hierin enthaltenen Aussagen können jederzeit ohne Vorankündigung geändert werden. Dieses Werk stellt weder ein Verkaufsangebot noch eine Aufforderung zur Abgabe eines Angebots zum Kauf von Wertpapieren dar und ersetzt keine aktuelle anleger- und produktbezogene Beratung über den Erwerb von Wertpapieren. Voraussetzung für eine kunden- und produktgerechte Beratung ist, dass Sie uns auf unsere Fragen bezogen auf Ihre Anlageziele und finanziellen Verhältnisse aktuelle, richtige und vollständige Angaben machen. Nur so sind wir in der Lage, Ihnen Empfehlungen entsprechend Ihren Anlagezielen und finanziellen Möglichkeiten zu geben. Im Rahmen der Geeignetheitsprüfung gleichen wir unsere Empfehlungen mit Ihren Anlagezielen und finanziellen Möglichkeiten ab. Insbesondere die Risikobereitschaft, Verlusttragfähigkeit und der bevorzugte Anlagehorizont bilden essentielle Bausteine für eine erfolgreiche und individuell zugeschnittene Anlageberatung.

Die Ausführungen gehen von unserer Beurteilung der gegenwärtigen Rechts- und Steuerlage aus. Durch etwaige andere Gesetze, Gesetzesänderungen, Veränderung der Rechtsprechung oder Erlasse kann sich die steuerliche Beurteilung – ggfs. auch rückwirkend – verändern und können die beschriebenen steuerlichen Folgen nachteilig beeinflusst werden. Die in diesem Werk enthaltenen Meinungsäußerungen geben unsere aktuelle Einschätzung wieder. Die in dieser Einschätzung zum Ausdruck gebrachten Meinungen können sich jederzeit ohne vorherige Ankündigung ändern. Die steuerlichen Ausführungen erheben nicht den Anspruch, sämtliche steuerliche Aspekte zu behandeln, die aufgrund der persönlichen Umstände des einzelnen Anlegers von Bedeutung sein können. Interessierten Anlegern wird daher empfohlen, sich von einem Angehörigen der steuerberatenden Berufe über die steuerlichen Folgen des Erwerbs, des Haltens und der Veräußerung von Wertpapieren beraten zu lassen. Für die Richtigkeit der hier genannten Informationen übernehmen wir keine Gewähr.