

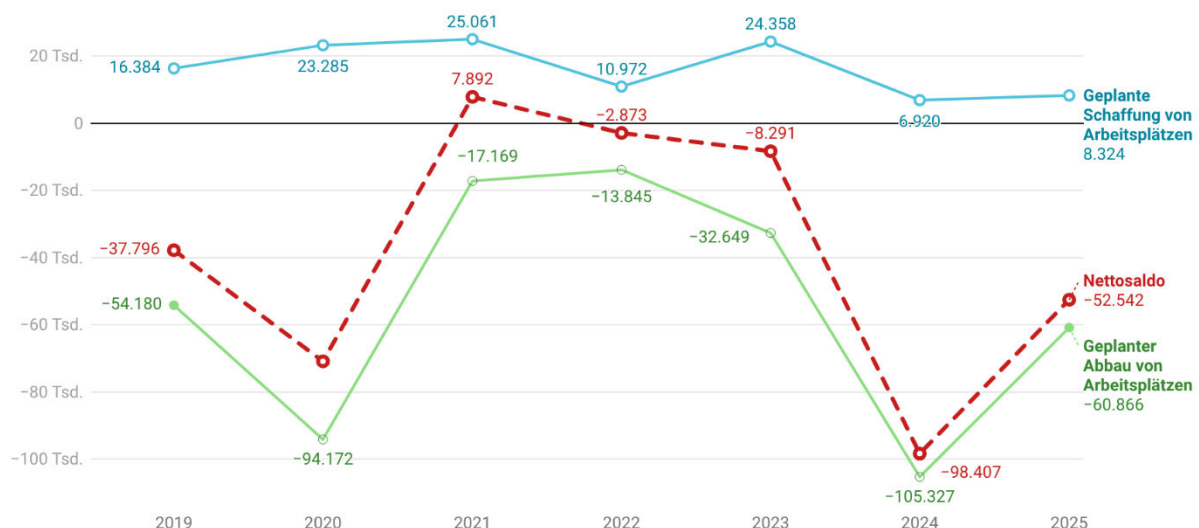
## Jobabbau in Europas Automobilindustrie verschärft sich

### Auf einen Blick

- In den Jahren 2024 und 2025 haben Europas Automobilkonzerne den **Rotstift massiv angesetzt**. In beiden Jahren zusammen wurde **der Abbau von 166.000 Jobs** bereits beschlossen oder öffentlich kommuniziert. Neue Jobs entstehen kaum noch. Seit 2019 haben die Autobauer und Zulieferer sogar 378.000 Jobs gestrichen.
- Mit Abstand am stärksten betroffen ist Deutschland, Österreichs wichtigstem Handelspartner. Das Streichungsvolumen betrug dort in den letzten beiden Jahren 109.000 Jobs. Nach Deutschland hatten Tschechien, Belgien, Italien, Österreich und Frankreich die höchsten Nettojobverluste. In Relation zur Größe des Landes ist Österreich also einer der am stärksten betroffenen Staaten.
- In **Osteuropa** (Bulgarien, Tschechien, Ungarn, Polen, Rumänien, Slowakei) gab es lange Zeit deutlich mehr neue Jobs im Automotive-Sektor als Abbau, aber auch in dieser Region drehte der Saldo 2024 ins Negative.
- Die Kombination aus europäischer Regulierung und geopolitischen Rahmenbedingungen hat sich für Europas Autoindustrie zu einer äußerst gefährlichen Mixtur entwickelt. Während in China, Indien oder den USA politisch gezielt darauf hingearbeitet wird, möglichst attraktive Rahmenbedingungen für lokale Akteure zu schaffen, haben in Europa die getroffenen **politischen Entscheidungen** zu einer **massiven Schwächung der Automobilindustrie** geführt. Das Prinzip der Technologieoffenheit und das Vertrauen auf Kundenentscheidungen sollten in Europa wieder in den Mittelpunkt der politischen Debatte gerückt werden. Der alleinige Fokus auf Elektromobilität wird weitere zigtausende Arbeitsplätze kosten.

### In der Automobilindustrie gehen deutlich mehr Jobs verloren als aufgebaut werden

Unternehmen aus den Bereichen Herstellung von Kraftfahrzeugen, Herstellung von Karosserien, Teilen, Zubehör sowie diverse Automotive-Zulieferer. EU + UK + NOR



Quelle: European Restructuring Monitor, eigene Berechnungen • Erstellt mit Datawrapper

## Inhaltsverzeichnis

Auf einen Blick.....	1
1. Einleitung.....	3
2. Die volkswirtschaftliche Bedeutung .....	3
3. Wo gehen wie viele Jobs verloren? .....	5
3.1. Kaum mehr Jobaufbau .....	5
3.2. Verteilung nach Ländern .....	6
3.3. Verteilung nach Regionen .....	9
3.4. Die Gründe für die Restrukturierungen.....	9
4. Resümee .....	11

## 1. Einleitung

Die europäische Automobilindustrie kämpft aktuell mit gehörigem Gegenwind. Kaum eine Woche vergeht, in der nicht Gewinnwarnungen veröffentlicht und der Abbau von Mitarbeitern angekündigt werden. Erst Ende September 2025 hat der deutsche Autozulieferer Bosch mitgeteilt, bis 2030 weitere 13.000 Stellen abbauen zu müssen<sup>1</sup>. In Österreich hat zum Jahresbeginn 2026 der steirische Zulieferer Wollsdorf Insolvenz angemeldet, beim Zulieferer ZKW werden in Niederösterreich weitere 600 Stellen gestrichen<sup>2</sup>.

China lässt den Rest der Welt mittlerweile klar spüren, dass es ein weitgehendes Monopol auf seltene Erden hat und Europa nahezu vollständig in der Batterie-Wertschöpfungskette abhängig ist<sup>3</sup>. Geopolitik und Energiewende sorgen dafür, dass die Strompreise und somit die Produktionskosten in Europa im Vergleich zu anderen Regionen massiv gestiegen sind. Dazu kommen neue Zölle in Höhe von 15 Prozent, die von den Vereinigten Staaten unter Präsident Donald Trump eingehoben werden und den Export europäischer Fahrzeuge erschweren.

Angesichts der neuen Rahmenbedingungen hält der europäische Automobilherstellerverband ACEA die strikten CO<sub>2</sub>-Ziele für Pkw und Transporter für nicht mehr realistisch und fordert schon länger eine Kurskorrektur<sup>4</sup>. Auch Deutschlands Kanzler Friedrich Merz<sup>5</sup> und Österreichs Wirtschaftsminister Wolfgang Hattmannsdorfer<sup>6</sup> sprechen sich seit Monaten gegen das undifferenzierte Verbot von Verbrennungsmotoren aus.

Die EU-Kommission korrigiert ihren Electric-Only-Kurs allerdings nur langsam und minimal. In ihrem vor Weihnachten vorgestellten Automobilpaket<sup>7</sup> heißt es weiterhin die Emissionen müssten bis 2035 um 100 Prozent sinken, lediglich zehn Prozent könnten durch die Verwendung von kohlenstoffarmem Stahl aus der EU oder durch alternative Kraftstoffe kompensiert werden. Echte Technologieoffenheit ist also weiter nicht vorgesehen. De facto ist das Paket keine Korrektur des Electric-Only-Ansatzes.

Viele Details müssen noch geklärt werden. Vor den anstehenden Verhandlungen zwischen Kommission und europäischem Parlament soll diese Analyse einen Überblick geben, wie viele Arbeitsplätze in der Automobilindustrie mittlerweile gefährdet sind, wie sich der Jobabbau regional verteilt und welche Gründe hinter den Entscheidungen der Unternehmen stecken. Bisher hat die Kombination aus strengen CO<sub>2</sub>-Grenzwerten, Strafzahlungen sowie hohen Energie- und Lohnkosten jedenfalls zu einer massiven Schwächung des europäischen Automotive-Sektors geführt.

## 2. Die volkswirtschaftliche Bedeutung

Zunächst ein Blick auf die volkswirtschaftliche Bedeutung der Automobilindustrie. In der EU hängen **rund 2,4 Millionen Jobs direkt an der Herstellung** von Kraftfahrzeugen. Entlang der **gesamten Wertschöpfungskette**, also inklusive aller Zulieferer, Fahrzeughandel, Werkstätten, Frachtverkehr

---

<sup>1</sup> [Autozulieferer: Bosch streicht weitere 13.000 Stellen in Deutschland](#)

<sup>2</sup> <https://www.krone.at/4013158>

<sup>3</sup> [Verbaut in E-Autos und Kampffjets: China hält Rohstoffe zurück, Europas Industrie leidet - Welthandel - derStandard.at › Wirtschaft](#)

<sup>4</sup> [Auto makers and suppliers Presidents issue letter to EU to align green mobility strategy with changing world - ACEA - European Automobile Manufacturers' Association](#)

<sup>5</sup> [Germany's Merz Urges EU to Scrap 2035 Combustion Engine Ban - Bloomberg](#)

<sup>6</sup> <https://www.heute.at/s/koennen-es-uns-nicht-leisten-hattmannsdorfer-warnt-120136665>

<sup>7</sup> [Commission takes action for clean and competitive automotive sector](#)

und Straßenbau, ist der Automobilsektor laut ACEA sogar für **13,6 Millionen Arbeitsplätze** verantwortlich.

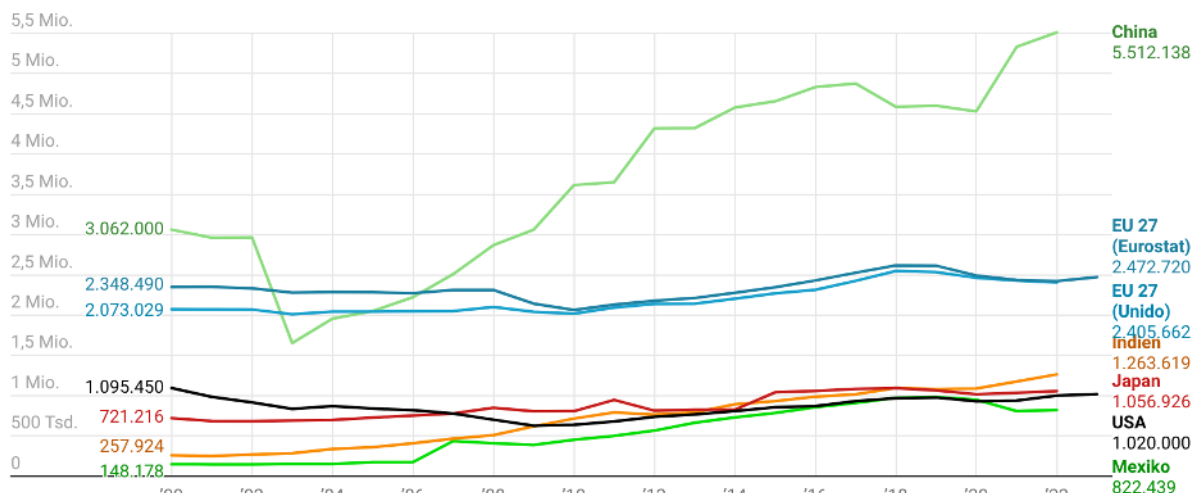
2024 löste die Autoindustrie ein **Handelsvolumen** von mehr als **260 Milliarden Euro** aus – Fahrzeuge im Wert von 178,2 Milliarden wurden exportiert, Fahrzeuge im Wert von 83,3 Milliarden Euro importiert. Auch für die Staatshaushalte ist der Sektor von enormer Bedeutung. **414,7 Milliarden Euro** betrugen die Einnahmen aus **Steuern**, die auf Fahrzeuge eingehoben werden. 8 Prozent des europäischen Bruttoinlandsproduktes wird von der Automobilindustrie erwirtschaftet<sup>8</sup>.

Das **globale Wachstum** des Sektors findet aber bereits seit längerer Zeit **weitgehend außerhalb Europas** statt. Wie Zahlen der United Nations Industrial Development Organization (UNIDO) zeigen, waren in China im Jahr 2022 (aktuellste Daten) bereits 5,5 Millionen Menschen in der Kfz-Produktion beschäftigt und damit um 2,5 Millionen mehr als zu Beginn des Jahrtausends. Auch in Indien sind in den letzten 20 Jahren rund eine Million Jobs im Sektor entstanden.

In Europa geht die Zahl der Beschäftigten seit 2018 zurück, in den Jahren davor gab es noch einen leichten Anstieg. Die Vereinigten Staaten sind weitgehend konstant (wie auch neuere nationale Daten zeigen).

## Automobilindustrie: Jobwachstum findet überwiegend in China statt

Beschäftigte in den Bereichen Herstellung von Kraftfahrzeugen, Anhängern und Sattelanhängern



Quelle: UNIDO Statistics Portal, Eurostat • Erstellt mit Datawrapper

Die UNO-Statistiken werden erst mit etwas Verzögerung veröffentlicht, bilden daher die jüngste Vergangenheit noch nicht ab. In Europa war der Trend allerdings vor allem in den letzten beiden Jahren besonders negativ.

<sup>8</sup> <https://www.acea.auto/press-release/critical-chip-shortage-worsens-by-the-day/>

### 3. Wo gehen wie viele Jobs verloren?

Die aktuelle Marktlage lässt sich am besten mit dem **Europäischen Restrukturierungsmonitor (ERM)** abbilden. In dieser Datenbank, die von der EU-Agentur Eurofound betrieben wird, werden alle größeren Restrukturierungen erfasst, die Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt in Europa haben. In der Datenbank werden verschiedenste Informationen erfasst: Zahl der Jobs, die abgebaut oder aufgebaut werden sollen, in welchem Wirtschaftszweig das Unternehmen überwiegend tätig ist, welches Land oder welche Region von Restrukturierungen betroffen sind und, sofern vom Management veröffentlicht, wann die Personalabbaupläne umgesetzt werden.

Für diese Arbeit wurden alle Unternehmen berücksichtigt, die im Wirtschaftsbereich „**Herstellung von Kraftfahrzeugen, Anhängern und Sattelanhängern**“ tätig sind sowie alle weiteren Unternehmen, die **Teile für Fahrzeuge** produzieren oder **Services für den Automotive-Sektor** (z.B. IT) anbieten. Der Autohandel oder Werkstätten sind bei den folgenden Auswertungen also nicht berücksichtigt. Ebenso wenig sind indirekte negative Folgen von Jobabbau erfasst – etwa wenn Handel oder Gastronomie leiden, wenn in einer Region ein Werk schließt.

Zu beachten ist auch, dass nicht jede Ankündigung zum sofortigen Personalabbau führt. In der Regel werden mit den Betriebsräten umfassende und über mehrere Jahre laufende Einsparpläne geschnürt. Zudem handelt es sich um Maximalwerte, manches Mal werden geplante Streichungen zu einem späteren Zeitpunkt auch wieder abgeschwächt.

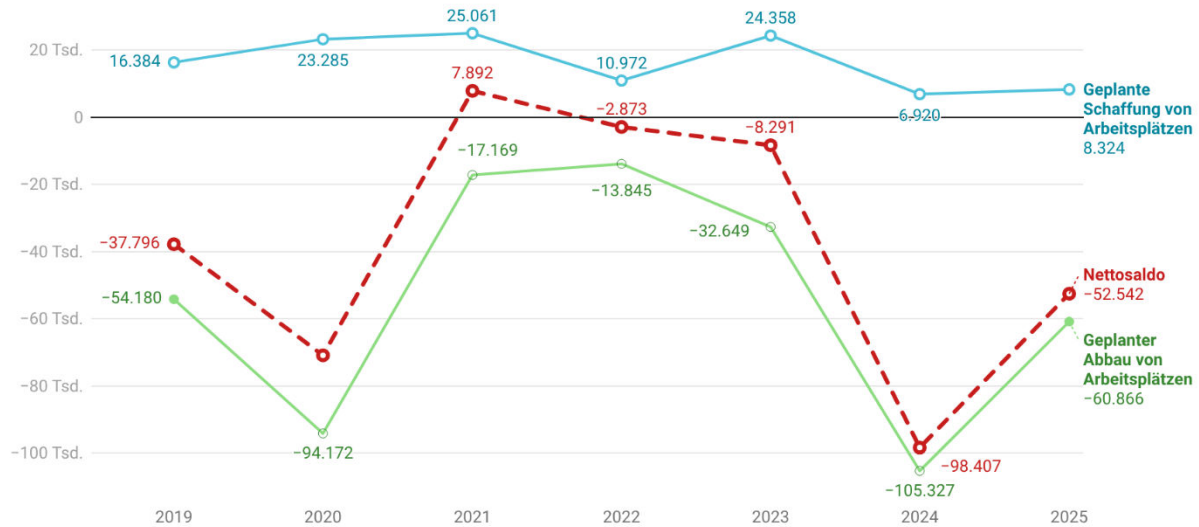
#### 3.1. Kaum mehr Jobaufbau

Was zeigt die Auswertung der ERM-Daten? Seit 2019 gibt es insgesamt 507 Einträge, die mit Jobabbau verbunden waren und 290, die zu einem Jobaufbau geführt haben, weil beispielsweise Kapazitäten erweitert wurden. In den Jahren **2024 und 2025 gab es fast nur mehr Ankündigungen von Personalabbau (211 Fälle)** und kaum mehr Unternehmen, die **neues Personal** aufnehmen wollen (**48 Fälle**).

Konkret wurde im Jahr **2024** der **Abbau** von gut **105.000 Stellen** angekündigt, dem standen lediglich **6.900 neue Jobs** gegenüber. **2025** haben die Unternehmen **weitere 61.000 Stellenstreichungen** angekündigt, die Zahl der geplanten **neuen Jobs** lag bei **nur 8.300**. Werden alle Ankündigungen umgesetzt, werden also nur die Restrukturierungen der letzten beiden Jahre den **Personalstand** der Autoproduzenten und Zulieferer um **fast 151.000 senken**.

## In der Automobilindustrie gehen deutlich mehr Jobs verloren als aufgebaut werden

Unternehmen aus den Bereichen Herstellung von Kraftfahrzeugen, Herstellung von Karosserien, Teilen, Zubehör sowie diverse Automotive-Zulieferer. EU + UK + NOR



Quelle: European Restructuring Monitor, eigene Berechnungen • Erstellt mit Datawrapper

Exemplarisch seien einige der massivsten Jobabbaupläne der letzten beiden Jahre genannt:

- **VW** gab im Dezember 2024 bekannt, bis 2030 35.000 Stellen in seinen deutschen Betrieben zu streichen<sup>9</sup>.
- Der deutsche Autozulieferer **ZF Friedrichshafen** hat in mehreren Etappen bekanntgegeben, bis 2028 11.000 bis 14.000 Stellen abzubauen<sup>10</sup>.
- **Bosch** gab im September 2025 den Abbau von weiteren 13.000 Stellen weltweit bekannt, allein 8.610 davon in Deutschland<sup>11</sup>. Bereits im Jahr davor wurden 9.000 Stellen gestrichen, insgesamt fallen bei Bosch also 22.000 Jobs weg.
- **Audi** gab im März 2025 bekannt, in Deutschland bis zu 7.500 Stellen zu streichen<sup>12</sup>.
- **Skoda** teilte Anfang 2025 mit, in den kommenden Jahren 15 Prozent der Belegschaft in Tschechien abbauen zu wollen, was rund 5.500 Stellen entspricht<sup>13</sup>.

### 3.2. Verteilung nach Ländern

Die Beispiele mit sehr hohen Personalkürzungen zeigen, dass vor allem Deutschland besonders stark betroffen ist. Die folgende Grafik schlüsselt im Detail auf, in welchen EU-Ländern seit Anfang 2024 wie viele Jobs wegrationalisiert wurden und wo es noch vereinzelt zu Jobaufbau kommt.

<sup>9</sup> [VW reaches union deal to cut 35,000 German jobs after gruelling talks | Reuters](#)

<sup>10</sup> [ZF streicht massiv Stellen: Hunderte Jobs in Koblenz vor dem Aus - SWR Aktuell](#)

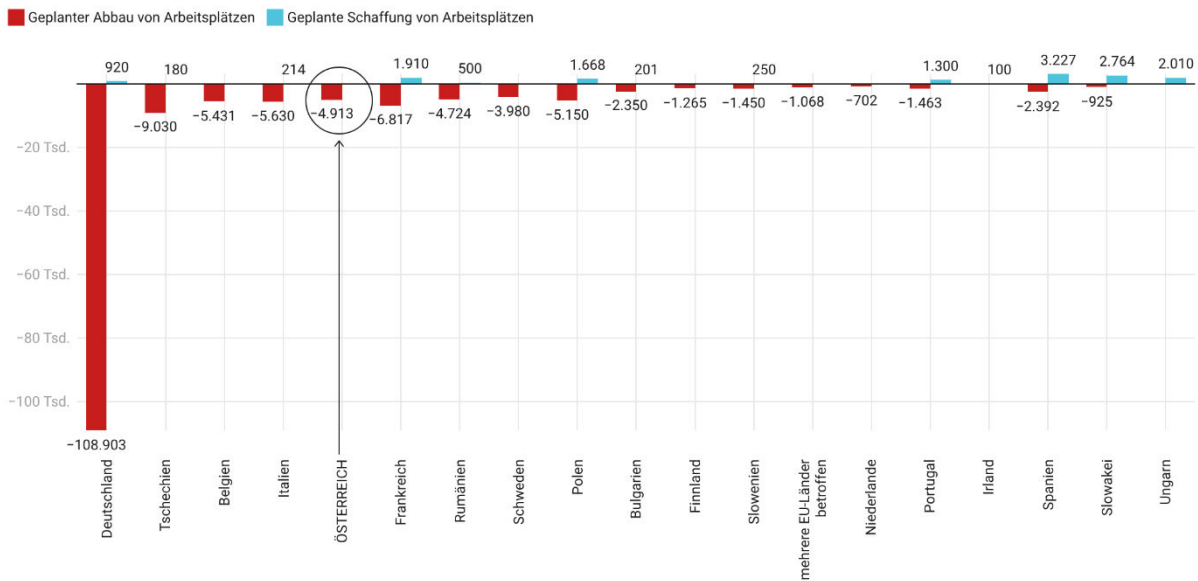
<sup>11</sup> [Autozulieferer: Bosch streicht weitere 13.000 Stellen in Deutschland](#)

<sup>12</sup> [Audi streicht bis Ende 2029 insgesamt 7.500 Jobs in Deutschland | tagesschau.de](#)

<sup>13</sup> [Vorstandschef Zellmer: Škoda Auto will 15 Prozent Stellen streichen | Radio Prague International](#)

## Jobabbau bzw. -aufbau in der Automobilindustrie nach Ländern 2024 und 2025

Summen 2024 und 2025. Unternehmen aus den Bereichen Herstellung von Kraftfahrzeugen, Herstellung von Karosserien, Teilen, Zubehör sowie diverse Automotive-Zulieferer.



Quelle: European Restructuring Monitor, eigene Berechnungen • Erstellt mit Datawrapper

Allein in **Deutschland** führen die Restrukturierungen der letzten beiden Jahren demnach zu einem Jobabbau von fast **109.000 Stellen**. Neue Jobs in der Automotivindustrie werden bei Österreichs wichtigstem Handelspartner so gut wie gar nicht mehr geschaffen.

Mit deutlichem Abstand folgt **Tschechien**. Neben den Personalstreichungen bei **Skoda** sorgen vor allem Werksschließungen des Fahrzeugsitzherstellers **Adient** für starke negative Implikationen (1.100 Stellen).

In **Belgien** sind **Audi** (fast 3.000 Stellen) sowie die Insolvenz des Nutzfahrzeugherstellers **Van Hool** (2.250 Stellen<sup>14</sup>) für den Großteil des Personalabbaus verantwortlich. In **Italien** sind es vor allem **Stellantis** (knapp 2.700 Stellen 2024/2025, weitere 2.000 Stellen im Jahr 2023 gestrichen) sowie der insolvente Zulieferer **Magneti Marelli** (1.600 Stellen).

Bereits an **fünfter Stelle** beim Jobabbau liegt **Österreich**. In Relation zur Größe des Landes zählt Österreich also zu den am stärksten betroffenen Staaten. Insgesamt wurden in den letzten beiden Jahren rund 4.900 Jobs gestrichen. Bei **Magna Steyr** ist der Mitarbeiterstand von 2022 auf 2024 um rund 2.000 gesunken.

Nur im Jahr 2025 sind 1.175 Stellen dem Rotstift zum Opfer gefallen – überwiegend in der Steiermark und in Oberösterreich. **AVL List** hat in zwei Etappen bekanntgegeben, insgesamt 450 Stellen streichen zu müssen<sup>15</sup>. Bei **Hella Fahrzeugteile Austria** sind es 225 Stellen<sup>16</sup>, bei **Magna Powertrain** 200 Stellen<sup>17</sup> und beim oberösterreichische Unternehmen **Engel** werden 150 Stellen abgebaut<sup>18</sup>. Der Autositzzulieferer **Wollsdorf Leder** gab zunächst bekannt, 150 Stellen<sup>19</sup> zu streichen, nun dürfte es

<sup>14</sup> <https://apps.eurofound.europa.eu/restructuring-events/detail/200985>

<sup>15</sup> [Techniekonzern AVL List baut weitere 100 Stellen in Graz ab - Unternehmen - derStandard.at › Wirtschaft](https://www.derstandard.at/story/3318604/Techniekonzern-AVL-List-baut-weitere-100-Stellen-in-Graz-ab-Unternehmen-Wirtschaft)

<sup>16</sup> [225 Stellen betroffen - Warum Autozulieferer Jobabbau auf 2026 verschiebt | krone.at](https://www.krone.at/225-Stellen-betroffen-Warum-Autozulieferer-Jobabbau-auf-2026-verschiebt)

<sup>17</sup> [Magna Powertrain kündigt 200 Mitarbeiter – DiePresse.com](https://www.diepresse.com/magna-powertrain-kündigt-200-mitarbeiter)

<sup>18</sup> <https://noe.orf.at/stories/3318604/>

<sup>19</sup> [Wollsdorf Leder baut in der Steiermark 150 Stellen ab](#)

aber noch schlimmer kommen. Im Jänner 2026 wurde Insolvenz angemeldet. 365 Dienstnehmer müssen um ihre Jobs zittern<sup>20</sup>.

Gerade am Beispiel Österreichs sieht man also gut, dass nicht nur bei der unmittelbaren Fahrzeugproduktion Stellen gestrichen werden, sondern auch diverse Zulieferer mitgerissen werden können – angefangen von der Textilindustrie bis hin zu Glas-, Kunststoff-, Stahl-, Chemie- oder Elektronikindustrie.

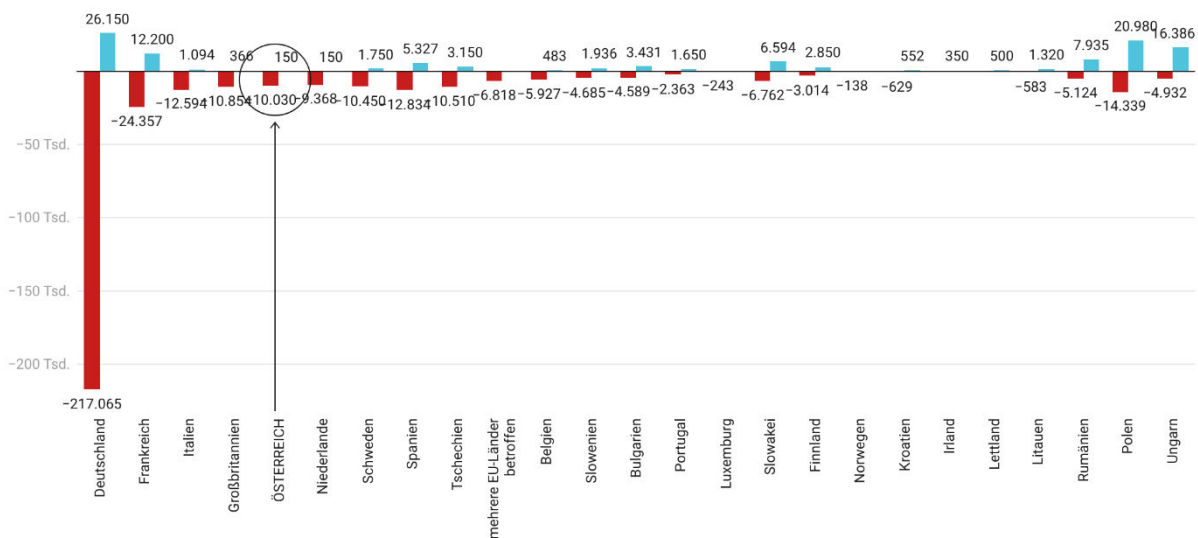
Sieht man sich die Entwicklungen seit 2019 an, zeigt sich, dass in Deutschland mehr als 217.000 Jobs wegfallen. Dem stehen lediglich 26.000 neue Stellen gegenüber. Diese Betrachtung zeigt aber, dass es in einigen osteuropäischen Länder noch mehr Jobaufbau als -abbau gab. **Dramatisch verschärft hat sich die Lage also tatsächlich in den letzten beiden Jahren.**

Setzt man den Nettoverlust an Jobs in Relation zur Gesamtzahl an Jobs in Automotive-Industrien (Kfz-Produktion, chemische Erzeugnisse, Leder, Textilien, Gummi, Glas, Metallerzeugung, Elektronik), dann zeigt sich folgendes Bild: In Deutschland gingen rund 3,4 Prozent aller Jobs in diesen Wirtschaftsbereichen verloren, in den Niederlanden 2,3 Prozent, in Schweden und Österreich 2,2 Prozent und in Belgien 2 Prozent.

### Jobabbau bzw. -aufbau in der Automobilindustrie nach Ländern 2019 bis 2025

Summen 2019 bis 2025. Unternehmen aus den Bereichen Herstellung von Kraftfahrzeugen, Herstellung von Karosserien, Teilen, Zubehör sowie diverse Automotive-Zulieferer.

■ Geplanter Abbau von Arbeitsplätzen ■ Geplante Schaffung von Arbeitsplätzen



Quelle: European Restructuring Monitor, eigene Berechnungen • Erstellt mit Datawrapper

In einigen Ländern dürfte der tatsächliche Jobverlust allerdings sogar noch größer ausfallen. Es gibt zahlreiche Fälle in der Datenbank, bei denen Konzerne nur globale Restrukturierungspläne und Kennziffern kommunizieren, aber nicht im Detail aufschlüsseln, wie viele Jobs in welchem Land betroffen sind.

**Nissan** hat beispielsweise im Mai 2025 angekündigt, bis zu 20.000 Stellen zu streichen – in Frankreich, Japan, Mexiko und anderen Ländern. **Tesla** will 14.000 Jobs abbauen, einen Teil davon in Deutschland. Der französische Autoteilhersteller **Forvia** streicht 10.000 Stellen in all seinen

<sup>20</sup> [Wollsdorf Leder meldet Insolvenz an: 365 Dienstnehmer betroffen](#)



europäischen Niederlassungen. Insgesamt geht es in der Kategorie „World“ um mehr als 94.000 Jobs, deren Abbau seit Anfang 2024 angekündigt wurde.

### 3.3. Verteilung nach Regionen

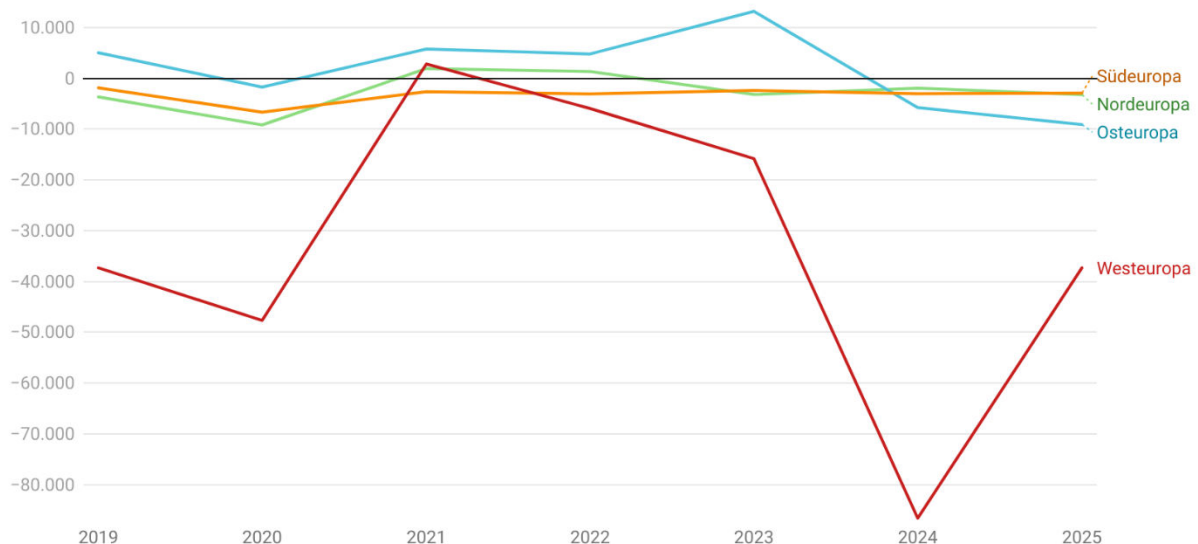
Betrachtet man die Restrukturierungen der vergangenen Jahren nach Großregionen, tritt klar zu Tage, dass der **Jobabbau vor allem in Westeuropa** (Cluster mit folgenden Ländern: Deutschland, Österreich, Belgien, Frankreich, Niederlande, Luxemburg) stattgefunden hat. Seit 2019 beträgt das Streichungsvolumen rund 267.000 Stellen, dem stehen 39.000 neue Arbeitsplätze in der Autoindustrie gegenüber.

In **Osteuropa** (Bulgarien, Tschechien, Ungarn, Polen, Rumänien, Slowakei) gab es lange Zeit deutlich mehr neue Jobs im Automotive-Sektor als Abbau, aber auch in dieser Region drehte der Saldo 2024 ins Negative. Insgesamt gibt es seit 2019 aber noch einen positiven Saldo von 12.220 (46.256 Stellenstreichungen versus 58.476 geschaffene Jobs).

**Südeuropa** (Kroatien, Italien, Portugal, Slowenien, Spanien) hatte seit 2019 durchwegs einen negativen - wenn auch nicht sehr starken - Saldo. 33.105 Jobstreichungen stehen 10.559 angekündigte neue Jobs gegenüber. **Nordeuropa** (Finnland, Irland, Lettland, Litauen, Norwegen, Schweden, UK) hatte nur kurzfristig 2021 und 2022 einen leicht positiven Saldo, seit 2019 ergibt sich insgesamt ein Nettojobverlust von 17.903 (25.039 Jobabbau, 7.136 Jobaufbau).

### Nettosaldo aus Jobabbau bzw. -aufbau in der Automobilindustrie nach Regionen

Unternehmen aus den Bereichen Herstellung von Kraftfahrzeugen, Herstellung von Karosserien, Teilen, Zubehör sowie diverse Automotive-Zulieferer.



Nordeuropa: Finnland, Irland, Lettland, Litauen, Norwegen, Schweden, UK. Südeuropa: Kroatien, Italien, Portugal, Slowenien, Spanien. Westeuropa: Österreich, Belgien, Frankreich, Deutschland, Luxemburg, Niederlande. Osteuropa: Bulgarien, Tschechien, Ungarn, Polen, Rumänien, Slowakei.

Quelle: European Restructuring Monitor, eigene Berechnungen • Erstellt mit Datawrapper

### 3.4. Die Gründe für die Restrukturierungen

Erfasst sind in der ERM-Datenbank auch die Hauptgründe, warum Jobs auf- oder abgebaut werden. In den vergangenen beiden Jahren gab es insgesamt 259 Fälle, die einem konkreten europäischen Land zuordenbar waren.

Fast die Hälfte davon, nämlich 122 Fälle, wurden als „interne Umstrukturierungen“ verbucht. Damit war ein Nettoverlust von 130.366 Jobs verbunden. 45 Fälle von Unternehmensschließungen führten zum Verlust von 17.167 Jobs. Dazu kommen weitere 19 Insolvenzen, bei denen das Unternehmen zwar fortgeführt werden soll, aber weitere 6.151 Jobs verloren gehen könnten.

In 19 Fällen soll das Geschäft ins Ausland verlagert werden, wodurch in den bisherigen Standorten 7.437 verloren gehen, weitere 4 Standortwechsel kosten 1.815 Jobs. 3 Fusionen führen zum Abbau von 2.957 Arbeitsplätzen.

Auf der anderen Seite stehen 46 Fälle von Expansionen und eine Rückverlagerung, die knapp 15.000 Arbeitsplätze in europäischen Ländern bringen.

## Warum bauen Unternehmen der Automobilindustrie Jobs ab oder auf?

Summen 2024 und 2025. Unternehmen aus den Bereichen Herstellung von Kraftfahrzeugen, Herstellung von Karosserien, Teilen, Zubehör sowie diverse Automotive-Zulieferer.

Gründe für Jobabbau bzw. -aufbau	Zahl Fälle	Nettosaldo betroffene Jobs	
Interne Umstrukturierung	122	-130.366	
Schließung	45	-17.167	
Verlagerung ins Ausland	19	-7.437	
Insolvenz	19	-6.151	
Fusionen und Übernahmen	3	-2.957	
Standortwechsel	4	-1.815	
Rückverlagerung	1		150
Expansion	46	14.794	

Quelle: European Restructuring Monitor, eigene Berechnungen • Erstellt mit Datawrapper

Es zeigt sich also, dass die meisten Unternehmen die wirtschaftlichen Probleme vorerst mit internen Anpassungen lösen wollen und Verlagerungen ins Ausland noch nicht in großer Zahl stattfinden. Sollte es nicht zeitnah gelingen, die Rahmenbedingungen in Europa zu verbessern und international wieder konkurrenzfähig zu werden, kann sich aber auch das natürlich ändern.

## 4. Resümee

In den Jahren 2024 und 2025 haben Europas Automobilkonzerne den Rotstift massiv angesetzt. In beiden Jahren zusammen wurde der Abbau von 166.000 Jobs bereits beschlossen oder öffentlich kommuniziert. Neue Jobs entstehen kaum noch. Seit 2019 haben die Autobauer und Zulieferer sogar 378.000 Jobs wegrationalisiert.

Mit Abstand am stärksten betroffen ist Deutschland, Österreichs wichtigstem Handelspartner. Das Streichungsvolumen betrug dort in den letzten beiden Jahren 109.000 Jobs. Nach Deutschland hatten Tschechien, Belgien, Italien, Österreich und Frankreich die höchsten Nettojobverluste. In Relation zur Größe des Landes ist Österreich also stark betroffen.

Der Regionenvergleich zeigt, dass es zuletzt auch in Osteuropa einen stärkeren Personalabbau als Zuwachs gab und die positive Entwicklung des vergangenen Jahrzehnts damit ein Ende genommen hat. Zuletzt wurden in allen Großregionen mehr Jobs gestrichen als aufgebaut.

Die Kombination aus europäischer Regulierung und geopolitischen Rahmenbedingungen hat sich für Europas Autoindustrie zu einer äußerst gefährlichen Mixtur entwickelt. Während in China, Indien oder den USA politisch gezielt darauf hingearbeitet wird, möglichst attraktive Rahmenbedingungen für lokale Akteure zu schaffen, haben in Europa die getroffenen politischen Entscheidungen zu einer massiven Schwächung der Automobilindustrie geführt. Bei seltenen Erden, die für die Batterieproduktion wichtig sind, hat China de facto ein globales Monopol.

Das Prinzip der Technologieoffenheit und das Vertrauen auf Kundenentscheidungen sollten in Europa wieder in den Mittelpunkt der politischen Debatte gerückt werden. Der alleinige Fokus auf Elektromobilität wird weiter zigtausende Arbeitsplätze kosten. Emissionsminderungen können ebenso durch Hybridfahrzeuge, Range-Extender und hocheffiziente Verbrennungsmotoren in Kombination mit emissionsarmen Kraftstoffen erreicht werden.

Das Paket der EU-Kommission ignoriert diese Aspekte und ist in weiten Teilen – ungewollt – ein Förderprogramm für Automotive-Unternehmen in China und den USA. Während die Wertschöpfung bei Verbrennern zu 85 bis 90 Prozent in Europa stattfindet, sind es bei europäischen E-Autos nur 70 bis 75 Prozent. Bei E-Autos, die im Ausland entwickelt und produziert werden, entfallen in Europa nur 20% der Wertschöpfung<sup>21</sup>.

---

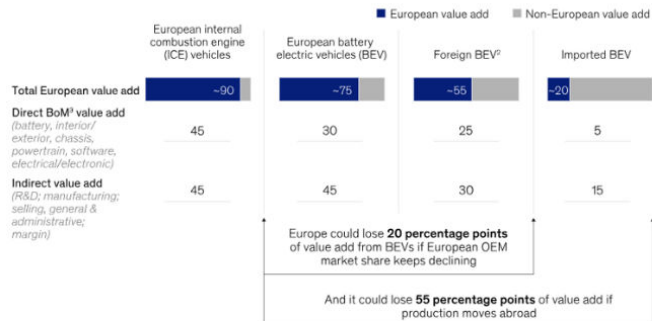
<sup>21</sup> [https://www.mckinsey.com/industries/automotive-and-assembly/our-insights/europes-economic-potential-in-the-shift-to-electric-vehicles?utm\\_source=chatgpt.com](https://www.mckinsey.com/industries/automotive-and-assembly/our-insights/europes-economic-potential-in-the-shift-to-electric-vehicles?utm_source=chatgpt.com)

## UMSTIEG AUF E-AUTO VERLAGERT WERTSCHÖPFUNG IN ANDERE WIRTSCHAFTSRÄUME

Europe could lose significant value added from battery electric vehicles if its OEMs' market share continues to decline and production moves abroad.

- Wertschöpfung in Europa bei **Verbrennern** zwischen **85 und 90 %**.
- Bei **BEV**, die in Europa entwickelt, **produziert** und verkauft werden, **70 bis 75 %** der Wertschöpfung.
- Bei importierten **BEV**, die im Ausland **entwickelt und produziert** werden, verbleiben in Europa **20 %** der Wertschöpfung.

European value add, by type of car, 2023, % of MSRP<sup>1</sup>

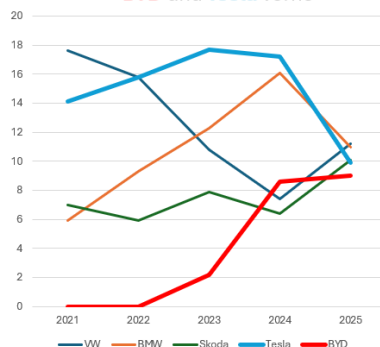


<sup>1</sup>Manufacturer's suggested retail price.  
<sup>2</sup>Foreign OEM, produced and sold in Europe.  
<sup>3</sup>Bill of materials.  
Source: Expert interviews; McKinsey Center for Future Mobility trade flows model; McKinsey Global Institute analysis; McKinsey analysis

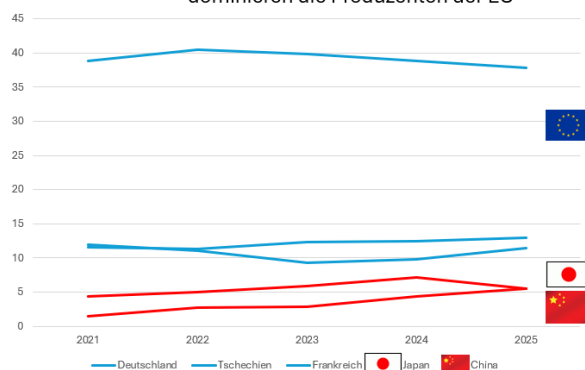
Neben der Zusammensetzung der Wertschöpfung (Hauptelement Batterie) sind die unterschiedlichen Marktanteile der europäischen und außereuropäischen Produzenten der zweite Grund dafür, dass österreichische Zulieferer strukturell durch die E-Auto-Politik der Kommission Umsätze verlieren. Hersteller wie BYD und Tesla zählen im mehrjährigen Vergleich zu den Top-Produzenten. Beim Verbrenner stammen die Top-Produzenten hingegen aus der Europäischen Union<sup>22</sup>.

## BEI DEN E-AUTOS HABEN AUßEREUROPÄISCHE PRODUZENTEN EINEN HÖHEREN MARKTANTEIL ALS BEI VERBRENNERN

Bei Elektro-PKW-Neuzulassungen sind  
**BYD und Tesla** vorne



Bei den gesamten PKW-Neuzulassungen  
dominieren die Produzenten der EU



Quelle: Statistik Austria

21

<sup>22</sup> <https://www.statistik.at/statistiken/tourismus-und-verkehr/fahrzeuge/kfz-neuzulassungen>