



Positionspapier:

## Reflexion der deutschen Automobilwirtschaft und der besondere Fall VW

Hannover, 24. September 2024

### 1. Wirtschaftsfaktor Automobilindustrie

Die Automobilindustrie ist ein wichtiger Faktor der deutschen Wirtschaft. Mit knapp 800.000 Beschäftigten ist sie nicht nur eine wichtige Arbeitgeberin, sondern gemessen am Umsatz in Höhe von 564 Mrd. Euro (in 2023) auch die größte Branche des verarbeitenden Gewerbes. Für das Bundeswirtschaftsministerium ist die Automobilindustrie einer der bedeutendsten Industriezweige in Deutschland (BMWK).

Deutsche Automobilhersteller wie VW, BMW und Mercedes-Benz sind im Bereich Verbrenner-Technologie weltweit bekannt für ihre Qualität, Innovationskraft und Technologieführerschaft. Sie tragen maßgeblich zur Exportquote des Landes bei (15 bis 20%) – rund 75 Prozent der in Deutschland produzierten Fahrzeuge gehen ins Ausland. Damit ist die Automobilbranche ein zentraler Pfeiler für die internationale Wettbewerbsfähigkeit und wirtschaftliche Stabilität Deutschlands (VDA).

Zudem treibt die Automobilindustrie wesentliche Innovationsprozesse voran. Sie investiert jährlich Milliardenbeträge in Forschung und Entwicklung, vor allem in Schlüsseltechnologien wie Elektromobilität, autonomes Fahren und digitale Vernetzung. Diese Investitionen fördern nicht nur den technischen Fortschritt, sondern auch die Entwicklung neuer Geschäftsmodelle und Arbeitsplätze in angrenzenden Sektoren wie der Software- und Elektronikindustrie (Statista).

Kurz gesagt: Die Automobilindustrie ist unbestritten ein wichtiger Baustein für die wirtschaftliche Stärke und technologische Zukunftsfähigkeit Deutschlands.

### 2. Beschäftigungsmythos Automobilindustrie

Die Beschäftigtenzahlen in der Automobilwirtschaft werden überschätzt. Schnell ist die Rede von mehreren Millionen Beschäftigten entlang der gesamten Wertschöpfungskette. Angela Merkel hat 2014 auf der IAA sogar die Behauptung aufgestellt, dass jeder 7. Arbeitsplatz in Deutschland von der Automobilindustrie abhängt – ein Mythos, der von den Automobil-Lobbyisten gehegt und gepflegt wird (BUND).

**Abgrenzungsprobleme:** Wenn die Automobilindustrie als besonders beschäftigungsintensiv dargestellt wird, dann werden auch die Arbeitsplätze von Zulieferer- und Dienstleistungsbetrieben (z.B. Autowerkstätten oder Waschanlagen) in die Betrachtung integriert. Dabei wird nicht klar abgegrenzt, wie stark die jeweiligen Unternehmen tatsächlich von der Automobilindustrie abhängig sind. Nicht alle Zulieferbetriebe und ihre Mitarbeiter sind ausschließlich auf die Automobilindustrie angewiesen. Viele Unternehmen beliefern mehrere Branchen, etwa Maschinenbau, Elektronik oder Luftfahrt, und können daher ihre Produktion bei einer Schwächung der Automobilbranche auf andere Märkte umstellen. Das gilt beispielsweise für Continental, die neben der Automobilindustrie auch in den Bereichen Maschinenbau, Energieerzeugung sowie Luft- und Raumfahrttechnik tätig sind. Oder auch für

Bosch, die als diversifiziertes Unternehmen ebenso auf den Absatzmärkten Haushaltsgeräte, Energie sowie Industrie- und Gebäudetechnik präsent sind.

**Diversifizierung:** Deutschland verfügt über eine breit aufgestellte Wirtschaftsstruktur mit bedeutenden Sektoren wie Maschinenbau, Chemie, Informationstechnologie und erneuerbaren Energien. Diese Branchen bieten ebenfalls zahlreiche Arbeitsplätze, und ihr Einfluss wird häufig unterschätzt. Zudem wächst der Dienstleistungssektor stetig. Indem der Fokus auf die Automobilindustrie gelegt wird, werden die Potenziale anderer Wirtschaftsbereiche, wie zum Beispiel das Handwerk, abgewertet (Destatis).

**Regionale Unterschiede:** In bestimmten Regionen Deutschlands, etwa in Baden-Württemberg oder Niedersachsen, hat die Automobilindustrie eine besonders hohe Bedeutung. So ist VW ein zentraler Arbeitgeber in Niedersachsen, allein am Standort Wolfsburg sind rund 70.000 Menschen beschäftigt. Darüber hinaus ist das Unternehmen Auftraggeber für viele niedersächsische Zulieferer, stützt entscheidend die Innovationskraft in der Region und sorgt für hohe Steuereinnahmen beim Land Niedersachsen und den Kommunen Wolfsburg oder Braunschweig. Die Bedeutung von VW für die Wirtschaft und den Arbeitsmarkt in Niedersachsen ist herausragend (VW I).

Trotzdem lässt sich die Relevanz eines solchen Industrieclusters, und sei er noch so wichtig für Niedersachsen, nicht pauschal auf ganz Deutschland übertragen. In anderen Regionen spielen andere Industriezweige eine weitaus wichtigere Rolle. Die Verallgemeinerung des „jeder siebte Arbeitsplatz“-Mythos verzerrt die tatsächliche Verteilung von Arbeitsplätzen über die Bundesrepublik hinweg.

**Internationalisierung:** Die Globalisierung der Automobilproduktion hat dazu geführt, dass viele Arbeitsplätze ins Ausland verlagert wurden. Durch die Internationalisierung der Produktion entstehen zwar neue Arbeitsplätze in anderen Ländern, aber es werden weniger direkte Arbeitsplätze in Deutschland geschaffen als noch vor einigen Jahrzehnten (HBS).

Es bleibt festzuhalten: Die Automobilindustrie ist ein bedeutender Wirtschaftsfaktor, hinsichtlich ihrer Beschäftigungswirkung für Deutschland wird sie aber oft überschätzt.

### 3. Problemfaktor Automobilindustrie

Die Automobilindustrie ist nicht nur ein wichtiger Wirtschaftsfaktor für Deutschland, sie ist im Hinblick auf eine sozial-ökologische Transformation auch ein Problemfaktor!

**Klimawandel und Ressourcenverbrauch (SEK):** Kirchen und Umweltverbände sehen die Automobilindustrie aus ökologischer Sicht kritisch. Insbesondere der Verbrennungsmotor ist eine der Hauptquellen von CO<sub>2</sub>-Emissionen und damit ein wesentlicher Einflussfaktor für den Klimawandel. Darüber hinaus ist die gesamte Automobilindustrie für einen gigantischen Ressourcenverbrauch verantwortlich. Dieser umfasst nicht nur Stahl, Aluminium und Kupfer, sondern auch immense Mengen an Energie, seltene Erden und vor allem Wasser.

**Soziale Ungleichheit (WW):** Kennzeichen der Automobilindustrie sind großzügige Managementgehälter, ausufernde Bonuszahlungen und hohe Löhne für die Tarifbeschäftigten. Was den oder die Einzelne freut, kann für die Gesellschaft und das regionale Umfeld aber auch zur Belastung werden. Besonders die Menschen, die nicht in der Automobilindustrie tätig sind, leiden in ihrer Region unter den überzogenen Kaufpreisen für Häuser, hohen Mieten und gestiegenen Lebenshaltungskosten.

**Fachkräftemangel (HM):** Viele Wirtschaftszweige, wie zum Beispiel das Handwerk, konkurrieren mit der Automobilindustrie um qualifizierte Fachkräfte. Gerade durch die höheren Löhne und oft attraktiveren Arbeitsbedingungen verlieren Handwerksbetriebe wichtige Arbeitskräfte. Ebenso ergeht es dem Einzelhandel, der Gastronomie oder dem kommunalen Gemeinwesen. Sie profitieren von der Automobilindustrie, aber sie leiden auch darunter.

**Verkehrsflächen und Biodiversität (SEK):** Individualverkehr ist mit einem hohen Flächenverbrauch verbunden. Für das Auto sind Parkplätze und Straßen notwendig. Je mehr Autos unterwegs sind, umso breiter werden die Straßen und umso mehr Fläche wird auch zum Abstellen der Fahrzeuge benötigt. Damit verbunden ist die Zerstörung von Lebensräumen für Tiere und Pflanzen.

Zwischenfazit: Die Automobilindustrie ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor, der hinsichtlich seiner Beschäftigungswirkung eher überschätzt wird und im Hinblick auf die sozial-ökologische Transformation auch massive Probleme verursacht.

#### 4. Der spezielle Fall VW – Gründe für die aktuelle Krise

Volkswagen (VW) hat Sparmaßnahmen in Höhe von bis zu 10 Milliarden Euro angekündigt. Diese sollen durch Stellenstreichungen, die Schließung von Werken, eine Reduktion von Materialkosten und eine Verschlankeung der Verwaltungsstrukturen erreicht werden.

Im Einzelnen werden von Volkswagen folgende Gründe benannt (VW II):

- In besonders wichtigen Märkten wie China und Europa sinkt derzeit insgesamt die Nachfrage nach Fahrzeugen, davon ist auch VW betroffen.
- Das Unternehmen wird durch hohe Forschungs- und Entwicklungskosten belastet, die sich aus der Transformation von Verbrenner-Technologie hin zur Elektromobilität ergeben.
- Durch neue Marktteilnehmer, wie Tesla und chinesische Hersteller, ist VW einer extremen Wettbewerbssituation ausgesetzt. Um konkurrenzfähig zu bleiben, sind neue Modelle und effizientere Produktionsverfahren notwendig.
- Um zukünftig über ausreichende Investitionsmittel für neue wettbewerbsfähige Modelle zu verfügen, müssen Produktionskosten (inklusive Arbeitskosten) gesenkt und Verwaltungsprozesse optimiert werden.

Darüber hinaus sind weitere Gründe denkbar, die vom Management nicht offen kommuniziert, aber von vielen Experten für wahrscheinlich gehalten werden. Dies sind:

**Anstehende Tarifverhandlungen:** Durch die Kommunikation der Sparmaßnahmen signalisiert das Management, wie ernst die wirtschaftliche Lage ist. Eventuell soll dadurch die Verhandlungsbereitschaft (und Zugeständnisse) der Arbeitnehmerseite erhöht werden.

**Einfluss auf die öffentliche Meinung:** VW signalisiert aktiv zu handeln, um seine Kosten zu senken und die Profitabilität zu sichern. Dies kann den Aktienkurs stützen und das Vertrauen der Finanzmärkte in die Unternehmensführung stärken.

**Rentabilität verbessern:** Durch Kostensenkungsprogramme kann die Rentabilität von VW verbessert werden (wird von der Kaptalseite gefordert). Bei Zielerreichung erhält das Management hohe Bonus-Zahlungen.

In Bezug auf VW bleibt festzuhalten: Das Management versucht durch den Abbau von Überkapazitäten (Werksschließungen und Entlassungen), die Kernmarke VW an die gegenwärtige Marktlage anzupassen. Unter ökologischen Gesichtspunkten betreibt VW damit ein Degrowth-Programm, das Befürworter von Suffizienz-Strategien nur begrüßen können. Die Leidtragenden sind die Beschäftigten. Sie verlieren ihren guten Lohn und ihren Arbeitsplatz.

#### 5. Fazit

Die deutsche Automobilindustrie befindet sich in einem tiefgreifenden Strukturwandel. Der Übergang von der alten, gut beherrschten Verbrenner-Technologie, hin zu einer neuen, zum Teil noch mit großen Unsicherheiten behafteten, E-Mobilität, stellt alle etablierten Akteure vor große Herausforderungen. Hinzu kommen schrumpfende Märkte, auf denen sich im

Bereich Elektromobilität neue internationale Wettbewerber mit beträchtlichem Technologievorsprung dauerhaft etablieren. Die Herausforderungen für die deutsche Automobilwirtschaft sind gegenwärtig so groß, dass sie wahrscheinlich nur mit Unterstützung der öffentlichen Hand (Abwrackprämie, E-Auto Förderung) und der Anpassung von Produktionskapazitäten zu bewältigen sind.

Volkswagen ist Teil dieses Strukturwandels. Das Management hat die Beschäftigungsgarantie aufgekündigt und Werksschließungen nicht mehr ausgeschlossen. Für die Beschäftigten ist zu hoffen, dass öffentliche Förderprogramme zum Erhalt der Arbeitsplätze beitragen und solidarische Modelle, wie die Einführung einer vier Tage Woche, den angedrohten Beschäftigungsabbau verhindern. Am Ende wird es ohne einen realen Lohnverzicht aber sicherlich nicht gehen. Die fetten Jahre sind vorbei.

Die Evangelische Kirche steht für Gemeinschaft, Orientierung, Seelsorge und diakonisches Handeln. Dabei sind die Aspekte Bewahrung der Schöpfung, Frieden und Gerechtigkeit von herausragender Bedeutung. Gerade aus Gründen der Schöpfungsgerechtigkeit kann sich die evangelische Kirche nicht uneingeschränkt hinter die Automobilindustrie stellen (EKD). Die mit dem Individualverkehr und den Produktionsprozessen verbundenen Umweltschäden sind gegenwärtig zu groß. Bei allen Vorbehalten weiß die Evangelische Kirche aber um die individuellen Nöte der Beschäftigten. Wenn der Arbeitsplatz gefährdet ist, löst dies Existenzangst bei allen Betroffenen aus. Von daher sind solidarische Lösungen, wie die 4-Tage-Woche, grundsätzlich zu begrüßen. Auch öffentliche Förderprogramme helfen den Beschäftigten. Sie dürfen aber nicht dazu führen die jetzigen Produktions- und Absatzstrukturen dauerhaft zu zementieren und den erforderlichen Strukturwandel zu behindern. Aus Sicht der Evangelischen Kirche bestehen die Zielkoordinaten beim Thema Mobilität in einem gut ausgebauten öffentlichen Nahverkehr und in Sharing-Modellen. Hinsichtlich der automobilbezogenen Arbeitsplätze ist zu hoffen, dass mittel und langfristig Übergänge ins Handwerk und in die Energiewirtschaft (Windkraft, grüner Wasserstoff, etc.) möglich sind.

## Quellen:

BMWK: Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (abgerufen im September 2024), *Branchenskizze*. Abgerufen von: <https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Textsammlungen/Branchenfokus/Industrie/branchenfokus-automobilindustrie.html>

BUND: BUND-Naturschutz in Bayern e.V. (abgerufen im September 2024), *Arbeitsplätze in der Autoindustrie*. Abgerufen von: <https://www.bund-naturschutz.de/wirtschaft-umwelt/arbeitsplaetze-in-der-autoindustrie>

Destatis: Statistisches Bundesamt (abgerufen im September 2024), *Erwerbstätigkeit - Erwerbstätige und Arbeitnehmer nach Wirtschaftsbereichen (Inlandskonzept) 1000 Personen*. Abgerufen von: <https://www.destatis.de/DE/Themen/Arbeit/Arbeitsmarkt/Erwerbstaetigkeit/Tabellen/arbeitnehmer-wirtschaftsbereiche.html>

EKD: Evangelische Kirche in Deutschland (abgerufen im September 2024), *„Geliehen ist der Stern, auf dem wir leben.“ Die Agenda 2030 als Herausforderung für die Kirchen*. Ein Impulspapier der Kammer der EKD für nachhaltige Entwicklung, EKD-Texte 130, 2018. Abgerufen von: <https://www.ekd.de/ekd-text-130-agenda-2030-als-herausforderung-der-kirchen-37351.htm>

HBS: Hans-Böckler-Stiftung (abgerufen im September 2024), Grimm, A. und Pfaff, M., *Transformation der Wertschöpfung in der Automobilbranche*, Teilbericht Arbeitspaket 4: Entwicklungen im Regime, in: Working Paper Forschungsförderung, Nr. 249, hrsg. v. Hans-Böckler-Stiftung, Juni 2022. Abgerufen von: [https://www.boeckler.de/de/faust-detail.htm?sync\\_id=HBS-008335](https://www.boeckler.de/de/faust-detail.htm?sync_id=HBS-008335)

HM: Handwerk Magazin (abgerufen im September 2024), *Kampf um Fachkräfte: Handwerk verliert die besten Köpfe an die Industrie*. Abgerufen von: <https://www.handwerk-magazin.de/kampf-um-die-besten-koepfe-180358/>

SEK: Stiftung Energie & Klimaschutz (abgerufen im September 2024), *Rohstoffstrategien: Weniger Autos!* Abgerufen von: <https://www.energie-klimaschutz.de/rohstoffstrategien-weniger-autos/>

Statista (abgerufen im September 2024), *Ausgaben für Forschung und Entwicklung der deutschen Automobilindustrie in Deutschland von 2012 bis 2022*. Abgerufen von: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/150648/umfrage/forschung-und-entwicklung-im-deutschen-automobilbau/>

VDA: Verband der Automobilindustrie (abgerufen im September 2024), *Export*. Abgerufen von: <https://www.vda.de/de/aktuelles/zahlen-und-daten/jahreszahlen/export>

VW I: Volkswagen (abgerufen im September 2024), *Werk Wolfsburg – das Herz der Marke VW*. Abgerufen von: <https://www.volkswagen-newsroom.com/de/werk-wolfsburg-das-herz-der-marke-vw-6811>

VW II: Volkswagen (abgerufen im September 2024), *So führen wir VW in die Zukunft*, 360° Info zur aktuellen Situation, Flugblatt VW für Belegschaft, September 2024. Abgerufen von: [https://www.t-online.de/finanzen/aktuelles/wirtschaft/id\\_100496222/vw-verteilt-flugblatt-um-fuer-sparprogramm-zu-werben.html](https://www.t-online.de/finanzen/aktuelles/wirtschaft/id_100496222/vw-verteilt-flugblatt-um-fuer-sparprogramm-zu-werben.html)

WW: WirtschaftsWoche (abgerufen im September 2024), *So viel verdienen sie in der Autoindustrie*. Abgerufen von: <https://www.wiwo.de/erfolg/jobsuche/gehaltsreport-so-viel-verdienen-sie-in-der-autoindustrie/28750438.html>

### Kontakt:

Dr. Axel Braßler  
Referent für Wirtschaft  
Ev.-luth. Landeskirche Hannovers  
Service Agentur Arbeit und Wirtschaft  
Archivstraße 3  
30169 Hannover

0511 1241-456  
[axel.brassler@evlka.de](mailto:axel.brassler@evlka.de)