

Transformation in der Automobilbranche, demografischer Wandel und die Rolle der Regionen

Sehr geehrte Damen und Herren

die Automobilbranche befindet sich in der wahrscheinlich größten Umbruchphase seit ihrer Entstehung. Dieser Wandel betrifft nicht nur Produkte oder Motoren, sondern ganze Wertschöpfungsketten, Arbeitsplätze und die Zukunft der Exportnation Deutschland. Jahrzehntelang war klar, wofür unser Land steht: hochwertige Verbrennertechnik, starke Zuliefererstrukturen, ein dichtes Netz an Werkstätten und ein hoher Exportüberschuss bei Fahrzeugen. Genau dieses Modell gerät nun von mehreren Seiten unter Druck.

Ein zentrales Element dieses Wandels ist der Übergang von der Verbrennertechnik zur Elektromobilität. Das klassische Auto mit Benzin oder Diesel hat über die Jahre eine enorme technische Komplexität aufgebaut. Motor, Getriebe, Abgasreinigung, Einspritzanlage, Tanksystem, Kupplung, Abgasanlage, zahlreiche Zusatzaggregate und eine Vielzahl von elektronischen Komponenten. Zählt man jede Schraube und jeden Clip mit, kommt man auf grob 30.000 Teile pro Fahrzeug.

Beim Elektroauto sieht das anders aus. Der Verbrennungsmotor entfällt komplett, ebenso die klassische Abgasanlage und das mehrstufige Getriebe. Im Mittelpunkt stehen Batterie, Leistungselektronik und Elektromotor. Die Gesamtzahl aller Teile sinkt nicht auf ein Zehntel, wie manche Zahlenspiele mit 70.000 zu 7.000 suggerieren, aber die Komplexität im Antriebsstrang reduziert sich deutlich. Besonders bei den beweglichen Teilen ist der Unterschied groß. Das hat direkte Konsequenzen für Produktion, Wartung und die gesamte Zuliefererstruktur.

Für viele Betriebe ist das keine theoretische Debatte, sondern harte Realität. Motorenwerke, Getriebefertigung und klassische Zulieferer mit Schwerpunkt auf Verbrennerkomponenten stehen vor der Frage, wie sie ihre Kompetenzen in die neue Welt übertragen können. Gleichzeitig entstehen neue Schwerpunkte rund um Batterietechnologie, Elektronik und Software. In der Summe bedeutet das: Tätigkeiten fallen weg, andere kommen hinzu und wieder andere verändern sich inhaltlich stark.

Damit sind wir bei einem zweiten Trend, der die Situation in Deutschland zusätzlich verschärft, dem demografischen Wandel. In den nächsten Jahren gehen die geburtenstarken Jahrgänge Schritt für Schritt in Rente. Deutlich weniger junge Menschen rücken nach. Für eine industrielle Schlüsselbranche wie die Automobilindustrie heißt das: Das Reservoir an verfügbaren Fachkräften schrumpft, während der Qualifikationsbedarf steigt.

Früher konnte man Personalabbau häufig durch Effizienzgewinne oder Verlagerungen auffangen. Heute kippt die Lage. In vielen Betrieben stellt sich nicht mehr die Frage, ob Stellen abgebaut werden, sondern ob überhaupt noch genügend Menschen da sind, um die Aufgaben zu erledigen. Das betrifft Montagehallen, Entwicklungsabteilungen, Logistik, Werkstätten und Verwaltung.

Mit dem demografischen Wandel wird es in Deutschland auf Dauer nicht möglich sein, den Verlust an Arbeitskräften durch den Renteneintritt einfach nebenbei zu kompensieren. Die Lücke zwischen ausscheidenden Beschäftigten und nachrückenden Jahrgängen ist zu groß. Automatisierung und Digitalisierung können unterstützen, sie ersetzen aber nicht überall Menschen. Gerade in der Industrie braucht es weiterhin Fachkräfte, die Anlagen bedienen, warten, weiterentwickeln und komplexe Abläufe steuern.

Der Arbeitskräftemangel trifft dabei nicht nur Unternehmen, sondern auch das Umfeld. Behörden, die Genehmigungen erteilen, Infrastruktur planen oder Förderprogramme umsetzen, spüren denselben demografischen Druck. Wenn dort Personal fehlt, verzögern sich Investitionen in neue Werke, Batteriefabriken oder Ladeinfrastruktur. Demografischer Wandel bremst damit nicht nur Betriebe, sondern auch den staatlichen Rahmen für Transformation.

Entscheidend ist aber eines: Dieser ganze Wandel findet am Ende nicht im bundesweiten Durchschnitt statt, sondern sehr konkret vor Ort in den Regionen. Viele Automobilzulieferer sitzen nicht in den großen Metropolen, sondern in Landkreisen und Mittelpunkten. In Regionen, in denen über Jahrzehnte Know how und Arbeitsplätze gewachsen sind. Genau dort kommt jetzt alles zusammen, technischer Wandel, demografischer Wandel und oft auch angespannte öffentliche Finanzen.

Für Landkreise mit einer starken Zulieferstruktur ist das eine doppelte Herausforderung. Wenn sich Produkte und Antriebe ändern und gleichzeitig viele Beschäftigte in den

nächsten zehn Jahren in Rente gehen, kann man das nicht dem Zufall überlassen. Es reicht nicht, auf die berühmten Kräfte des Marktes zu hoffen. Hier braucht es eine systematische regionale Analyse.

Konkret heißt das: Die Regionen müssen möglichst genau erfassen, wie viele Menschen in den Betrieben voraussichtlich ausscheiden, welche Qualifikationen dort verloren gehen und welche Kompetenzen in Zukunft gefragt sind. Aus diesen Daten lässt sich ableiten, wie groß das Potenzial an Arbeitskräften ist, das dem Arbeitsmarkt in einigen Jahren noch zur Verfügung steht. Auf dieser Basis können bedarfsgerechte Qualifizierungsstrategien entwickelt werden.

Es geht darum, die Menschen mitzunehmen, die heute in den Betrieben arbeiten. Beschäftigte, deren bisherige Tätigkeiten stark am Verbrennungsmotor hängen, können beispielsweise in Richtung Elektromobilität, Batterietechnik, Elektronikfertigung oder auch in andere industrielle Bereiche weitergebildet werden. Dafür braucht es regionale Allianzen aus Unternehmen, Kammern, Arbeitsagenturen, Berufsschulen, Hochschulen und der kommunalen Ebene.

Genau an dieser Stelle kommen die Türöffner ins Spiel. Wir beraten Landkreise und Kommunen dabei, ihre regionale Ausgangslage im Automobilsektor systematisch zu untersuchen und die relevanten Akteure zusammenzubringen. Wir helfen, Daten zu Arbeitsmarkt und Qualifikationen auszuwerten und daraus konkrete Strategien für Qualifizierung und Strukturwandel zu entwickeln. Gemeinsam mit Verwaltung, Unternehmen, Kammern, Arbeitsagenturen und Bildungsträgern erarbeiten wir Wege, wie vorhandene Beschäftigte gezielt weitergebildet und auf neue Tätigkeiten vorbereitet werden können.

Wenn diese vorausschauende Arbeit nicht stattfindet, drohen zwei negative Entwicklungen gleichzeitig. Unternehmen finden keine geeigneten Fachkräfte für neue Produkte und Technologien und Beschäftigte verlieren ihre Perspektive, obwohl sie grundsätzlich arbeitsfähig sind. Die eigentliche Aufgabe der nächsten Jahre ist deshalb, die technologische Transformation der Automobilbranche mit einer regionalen Strategie für Qualifizierung und Arbeitsmarkt zu verbinden. Die Türöffner können hier Impulse geben, Prozesse moderieren und helfen, aus vielen einzelnen Projekten eine stimmige Transformationsgeschichte für eine Region zu machen.

Damit komme ich zum Blick auf Deutschland als Exportnation. Die Automobilbranche ist seit Jahren eine zentrale Säule unserer Wirtschaft. Hunderttausende Menschen arbeiten direkt in der Produktion und Entwicklung von Fahrzeugen, viele weitere in Handel, Werkstätten und Logistik. Autos und Autoteile stellen einen der größten Anteile an unseren Warenausfuhren. Deutschland lebt in diesem Bereich vom Weltmarkt.

Der Wechsel zum Elektrofahrzeug und die Verschiebung der Wertschöpfung hin zu Batterien und Software stellen dieses Modell infrage. Neue Wettbewerber drängen von außen auf den Markt. Politische Rahmenbedingungen verändern sich. Gleichzeitig wird es im Inneren schwieriger, genügend Fachkräfte zu finden. Kurz gesagt, die bisherigen Erfolgsrezepte tragen nicht mehr automatisch in die Zukunft.

Trotzdem wäre es falsch, von einem reinen Niedergang zu sprechen. Die Produktion verändert sich, aber sie verschwindet nicht. Fahrzeuge werden teurer, hochwertiger und komplexer. Die eigentliche Frage ist, welche Rolle Deutschland in den neuen Wertschöpfungsketten spielen wird. Gelingt es, die eigene Stärke in Ingenieurskunst, Qualität und Systemkompetenz in die Welt der E-Mobilität und der vernetzten Fahrzeuge zu übertragen

Damit das gelingt, braucht es mehrere Bausteine. Erstens Investitionen in Forschung und Entwicklung rund um Batterietechnologie, Leistungselektronik und Software. Zweitens eine aktive Industrie und Standortpolitik, die den Aufbau neuer Produktionskapazitäten unterstützt und Zuwanderung von Fachkräften erleichtert. Drittens eine Qualifizierungsoffensive, die die Menschen in den Betrieben auf die neuen Aufgaben vorbereitet.

Vor allem aber braucht es den Blick auf die konkrete Region. In den Landkreisen, in denen die Zulieferer sitzen, entscheidet sich, ob die Transformation sozial verträglich abläuft oder ob ganze Standorte ins Rutschen kommen. Genau dort können Kommunen gemeinsam mit Unternehmen, Bildungsträgern und Partnern wie den Türöffnern ansetzen und aus dem abstrakten Begriff Transformation eine umsetzbare Strategie machen.

Wenn wir Technologie, Demografie und Region gemeinsam denken, haben wir gute Chancen, dass die Automobilbranche auch in Zukunft ein starker Teil der deutschen Wirtschaft bleibt. Nicht, weil alles so weiterläuft wie bisher, sondern weil wir den

Wandel aktiv gestalten. Für die Betriebe, für die Beschäftigten und für die Regionen, in denen diese Industrie zuhause ist.

Gelnhausen (Hessen) Dezember 2025

Walter Dreßbach

[Die Türöffner](#)