

Was würde ein geeintes Europa für die Autoindustrie bedeuten?

Eine Chance, dass Autos auch in zwanzig Jahren noch hier gebaut werden. Der Kampf um E-Autos, Batterien und Chips läuft in Kontinent-Maßstäben, nicht in Länder-Maßstäben.



Wenn Sie am Band, in der Entwicklung oder beim Zulieferer arbeiten, brauchen Sie keine Belehrung über die Lage – Sie erleben sie. Deshalb hier nur die Fakten und die eine Frage, die selten gestellt wird.

Wie ernst es ist

Rund 770 000 Menschen arbeiten direkt in der deutschen Autoindustrie. Volkswagen verhandelt laut Berichten über den Abbau von bis zu 100 000 Stellen im Konzern und stellt vier deutsche Standorte infrage; das Sparziel liegt bei über sechs Milliarden Euro pro Jahr. Continental und Schaeffler streichen zu Tausenden. Der Branchenverband selbst hält bis 2035 einen Verlust von 225 000 Arbeitsplätzen für möglich. Das ist keine Konjunkturdelle. Es ist die Frage, wo die nächste Generation Autos gebaut wird.

Woher der Druck wirklich kommt

Nicht aus Brüssel – aus Shenzhen und aus der Physik des Marktes. Ein chinesischer Hersteller baut das E-Auto 20 bis 30 Prozent billiger: größerer Heimatmarkt, staatliche Förderung, Vorsprung bei Batterien, billigere Energie. Dazu amerikanische Zölle, die den zweitwichtigsten Exportmarkt verteuern. Das Verbrenner-Aus 2035 wurde unterdessen entschärft – 90 statt 100 Prozent, Hybride erlaubt –, aber wer glaubt, damit sei das Problem gelöst, verwechselt den Fahrplan mit dem Wettbewerb: Elektrisch wird der Weltmarkt so oder so. Entschieden wird nur, wessen Fabriken ihn beliefern.

Was Deutschland allein kann – und was nicht

Einiges: Energiekosten drücken, Genehmigungen beschleunigen, Qualifizierung bezahlen. Der subventionierte Industriestrompreis seit Januar hilft real. Aber die drei Dinge, die über Werke entscheiden, haben Kontinentalformat: eine eigene Batterie- und Chipversorgung (die Milliarden und Absatzmärkte braucht), eine Handelspolitik, die Chinas Subventionen etwas entgegensetzt (die nur mit dem Gewicht von 450 Millionen Kunden wirkt), und ein Heimatmarkt, auf dem sich neue Modelle schnell genug verkaufen, um Skalen zu erreichen.

Wolfsburg gegen Shenzhen ist kein fairer Kampf. Europa gegen Shenzhen wäre einer.

Die ehrliche Schlussrechnung

Auch ein geeinter Kontinent würde nicht jedes Werk retten – der Umbruch ist real, und wer anderes verspricht, lügt. Aber er würde entscheiden, ob der Umbruch hier stattfindet oder anderswo: ob die Batteriezelle aus Niedersachsen kommt oder aus Übersee, ob der Zulieferer umrüstet oder schließt. Für niemanden in diesem Land ist die Frage, ob Europa als Ganzes handeln kann, konkreter als für die Menschen, deren Ausweis am Werkstor hängt.

[Alle Fragen →](#)

HÄUFIGE FRAGEN

Wie viele Jobs hängen in Deutschland am Auto?

Rund 770 000 direkt bei Herstellern und Zulieferern, mit vorgelagerten Branchen deutlich über eine Million. Der VDA warnt, dass bis 2035 rund 225 000 Stellen wegfallen könnten.

Wie ernst ist die Lage bei VW?

Ernst: Berichte aus dem Frühjahr 2026 nennen bis zu 100 000 Stellen konzernweit und vier deutsche Standorte zur Disposition; Insider erwarten weniger. Konzernchef Blume kündigte Einsparungen von über sechs Milliarden Euro jährlich an.

Warum sind chinesische E-Autos billiger?

Um 20 bis 30 Prozent – dank günstigerer Vorprodukte, staatlicher Förderung, eines riesigen Heimatmarkts und eines Vorsprungs bei Batterien. Dagegen kommt kein einzelnes Werk und kein einzelnes Land an, nur ein Kontinent.

Ist das Verbrenner-Aus 2035 noch in Kraft?

Nicht als Totalverbot: Die Kommission schlug im Dezember 2025 statt 100 nur noch 90 Prozent CO₂-Minderung vor; Hybride bleiben erlaubt. Am Weltmarkttrend Richtung Elektro ändert das nichts.

Hilft Abschottung den Beschäftigten?

Kurzfristig können Zölle Luft verschaffen – Amerika macht es vor. Dauerhaft rettet Arbeitsplätze nur Wettbewerbsfähigkeit: eigene Batterien, eigene Chips, billigere Energie und ein Heimatmarkt, der groß genug ist, um Skalen zu tragen.

QUELLEN

- VDA: ~770 000 direkte Beschäftigte; Szenario –225 000 Stellen bis 2035
- Berichte 03-06/2026 (ZDF/Handelsblatt/WiWo): VW-Abbaupläne bis 100 000 Stellen, vier Standorte; Blume-Sparprogramm >6 Mrd. €/Jahr
- Continental (-3 000), Schaeffler (-4 700): Zulieferer-Abbau
- Analysen zum Kostenvorteil chinesischer E-Autos (20–30 %)
- EU-Kommission (12/2025): Revision der Flottenziele 2035 (90 % statt 100 %, Hybride erlaubt)