



**EMPOCI**

Accelerating sustainable  
energy-mobility transitions

# Transformation der deutschen Automobilindustrie

Kurzüberblick zu den Ergebnissen der EMPOCI-Unternehmensbefragung

Brighton, Karlsruhe, 5. Mai 2026

**US**  
UNIVERSITY  
OF SUSSEX

BUSINESS  
SCHOOL

 **Fraunhofer**  
ISI

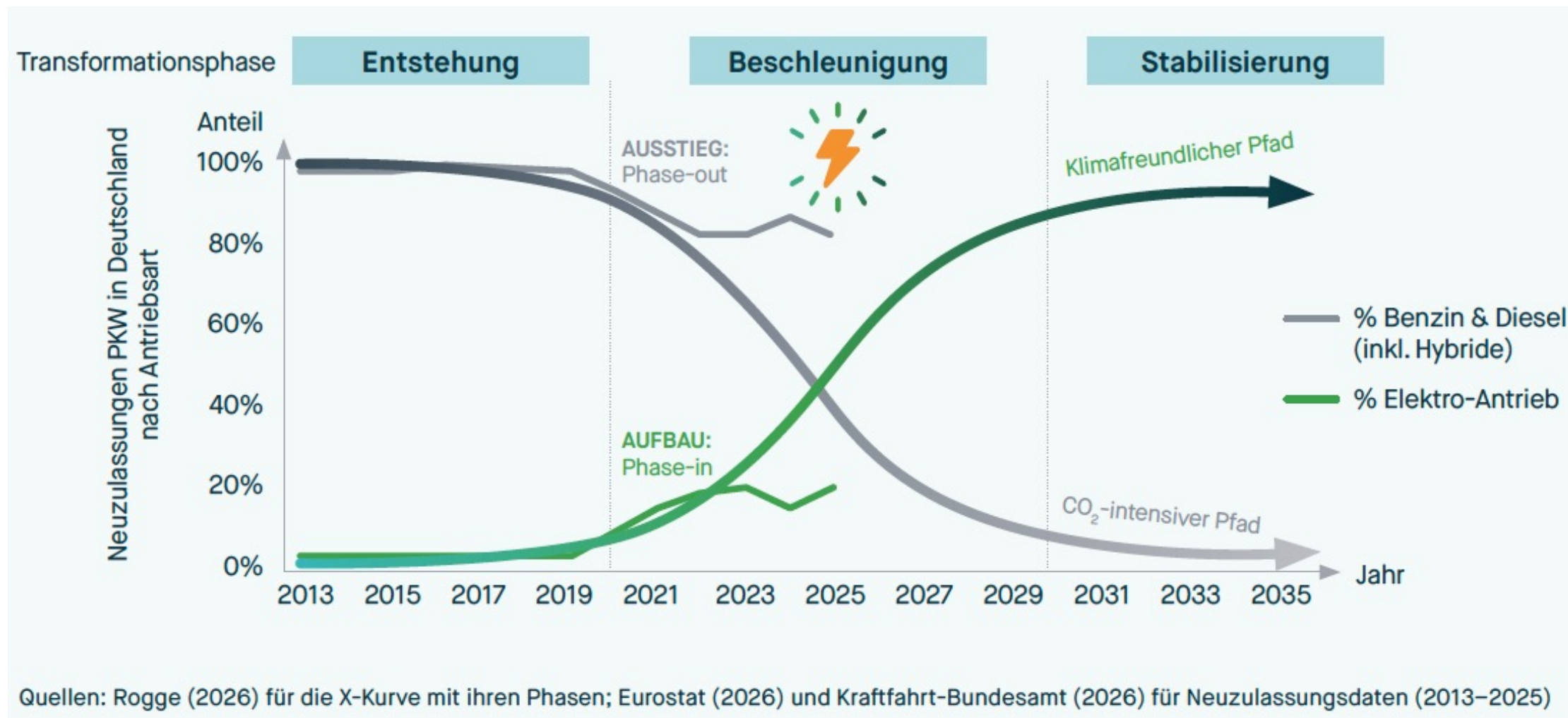


**erc**  
European Research Council  
Established by the European Commission

**Auszug**

# Bremsspuren bei der Antriebswende

Historische Zahlen zur Transformation hin zur Elektromobilität in Deutschland vs. X-Kurve



# Unternehmensbefragung

## Deutsche Automobilindustrie (OEMs, Zulieferer, Ökosystem)

### ❖ *Datensammlung*

- **Zeitraum:** August - November 2025
- **Befragung:** telefonisch (und online)
- **Antworten:** 74 Unternehmen



**Ihre Expertise ist gefragt:  
Wissenschaftliche Studie zur  
Transformation der Automobilindustrie**

Wir laden Sie herzlich ein, an einer Umfrage zu den Herausforderungen und Chancen der Elektromobilität teilzunehmen. Ihre Perspektive ist zentral um besser zu verstehen, wie die Industrie- und Klimapolitik zu einer erfolgreichen Transformation der deutschen Automobilindustrie beitragen kann.

 <p><b>Thema</b> Transformation der deutschen Automobilindustrie</p>	 <p><b>Kontext</b> Globales Innovations- rennen um die besten Zukunftstechnologien</p>	 <p><b>Fokus</b> Wettbewerbsfähigkeit und Klimaneutralität</p>	 <p><b>Zielgruppe</b> Zulieferer &amp; OEMs</p>
---	---	---	--

### ❖ *Datenanalyse*

- Deskriptive Statistik
- Regressionsanalysen

# Überblick über die Befragung



## Einstieg

Position in der Wertschöpfungskette  
& Produktportfolio



## Politische Rahmenbedingungen

Policy Mix in Deutschland und Europa



## Unternehmensaktivitäten

Innovation, Produktion, Internationales  
& Transformation



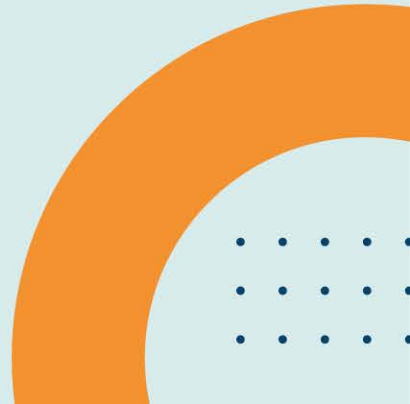
## Organisationsprofil

Kennzahlen wie Beschäftigte & Umsatz



## Ausblick

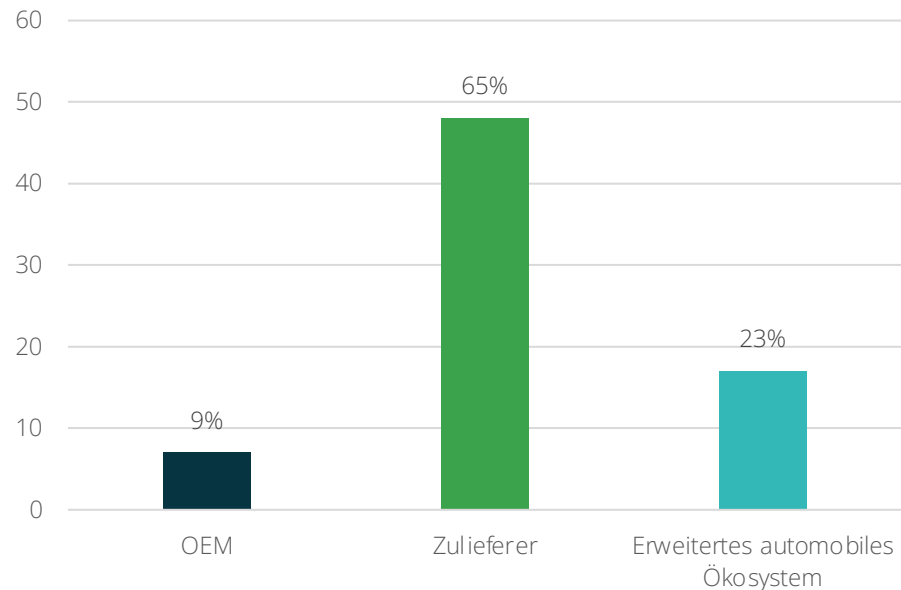
Erwartete politische Entwicklungen im  
In- und Ausland



# Lieferkette & Größe

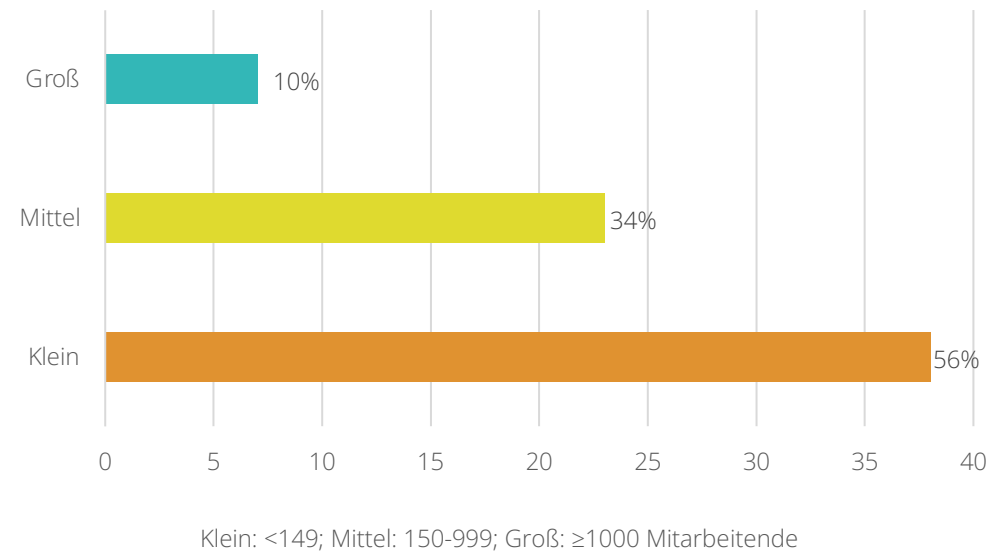
**Position in der Wertschöpfungskette**

(n=74)



**Unternehmensgröße 2024 nach Mitarbeitenden**

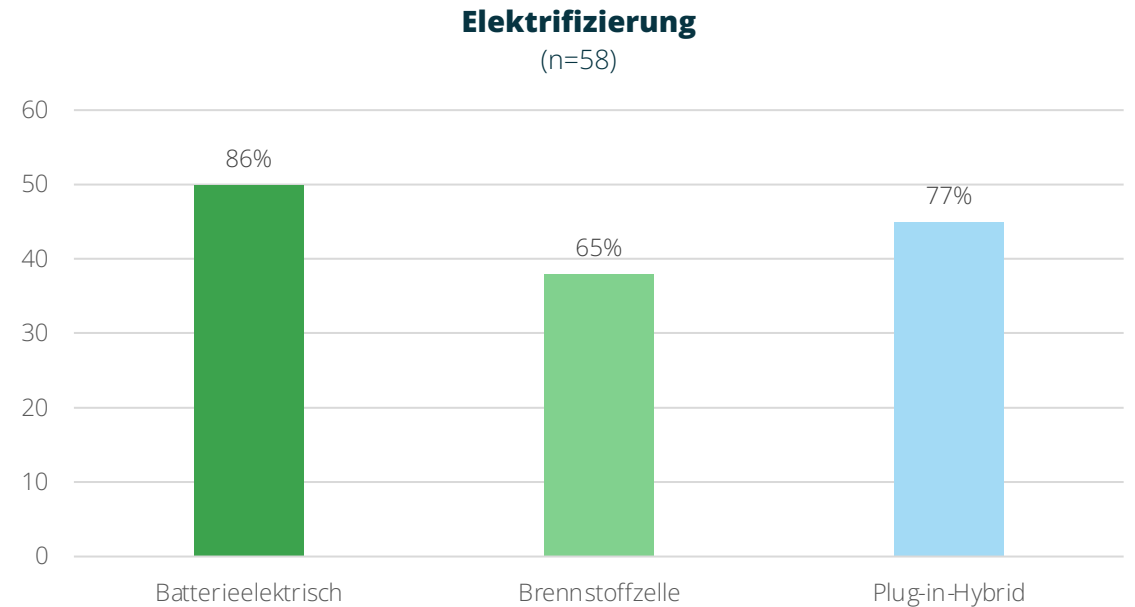
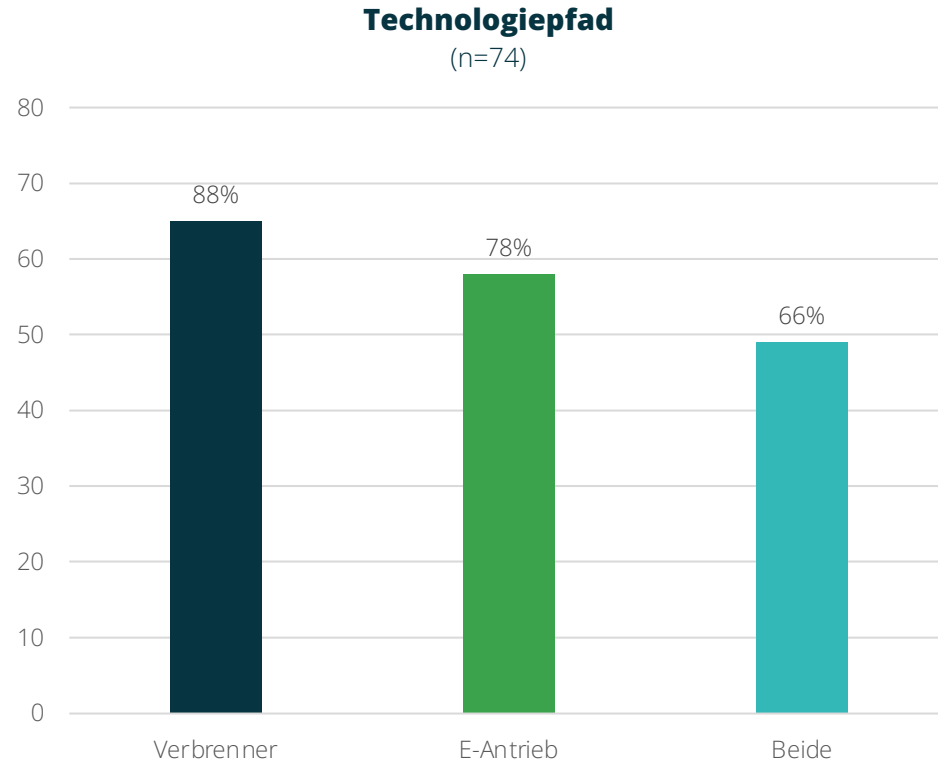
(n=68)



- Zwei Drittel sind Zulieferer.

- Mehrheit der Unternehmen sind KMU (89,7%).

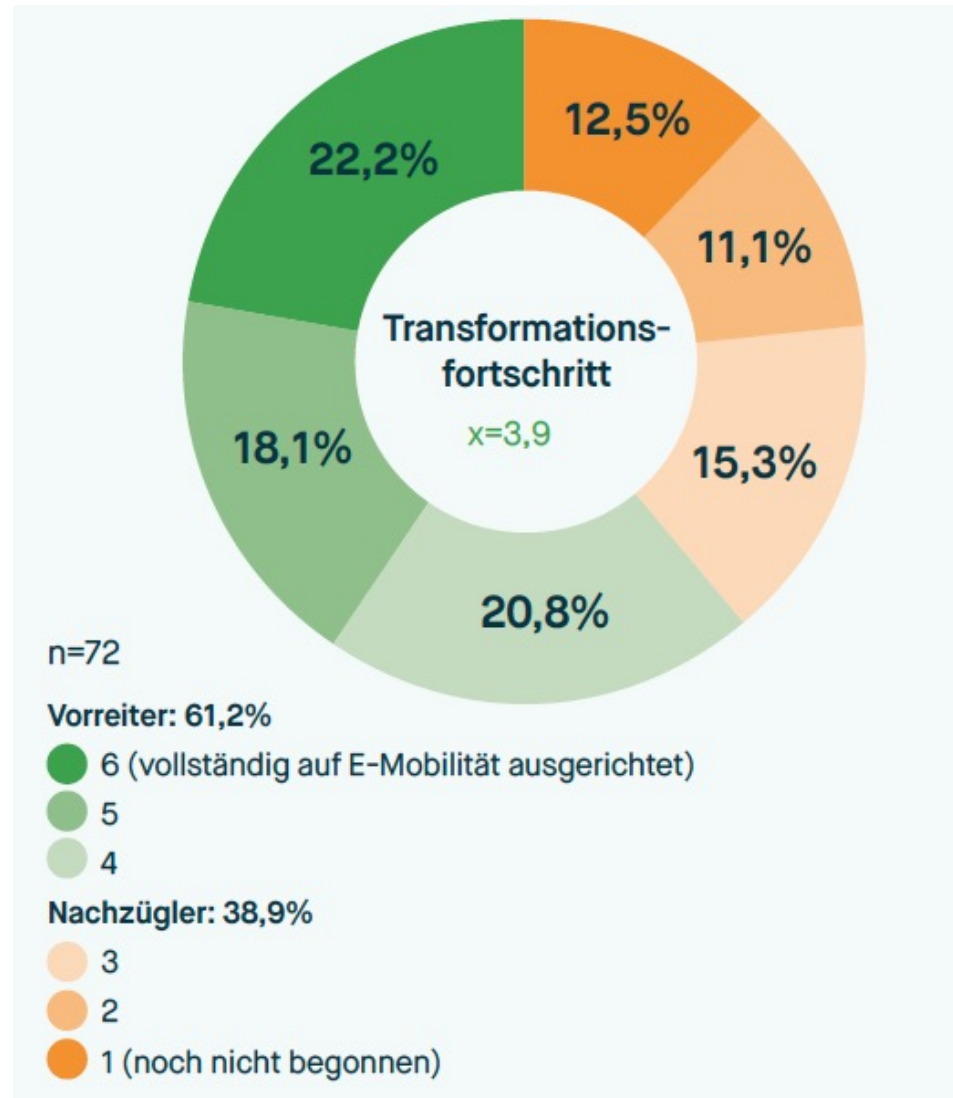
# Portfolio: Verbrenner und E-Antrieb



- Mehrheit aktiv in beiden Bereichen.
- Mehrheit bedient batterieelektrische Fahrzeuge.

# Transformationsfortschritt

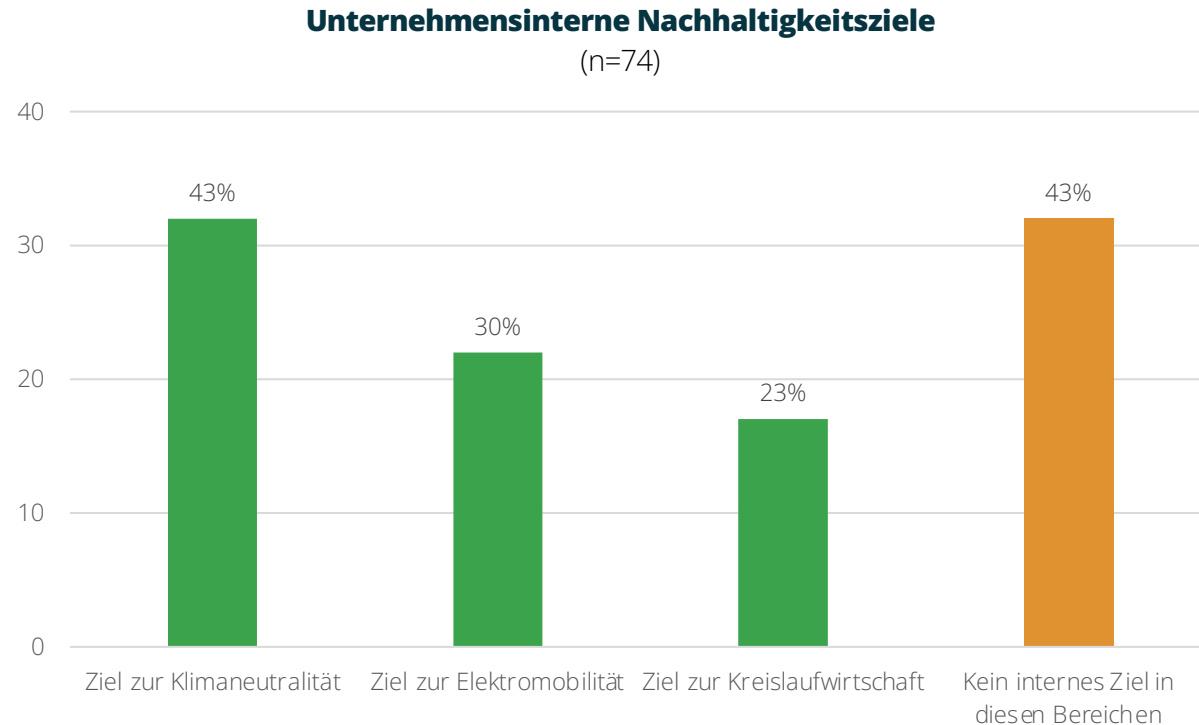
Alles in allem, wie weit fortgeschritten ist Ihr Unternehmen mit der Ausrichtung seines Automobilgeschäfts auf die Elektromobilität?



- Die meisten Unternehmen haben mit der Transformation hin zur Elektromobilität begonnen.
- Beide Extreme: Nicht-Transformer und reine E-Mobilitätsfirmen.
- Insgesamt ist die Transformation weit fortgeschritten (Mittelwert = 3,9).
- Firmenheterogenität zeigt sich in zwei Gruppen:
  - **Vorreiter:** Über 60% mit hohem Transformationsfortschritt (4-6)
  - **Nachzügler:** Unter 40% mit niedrigem Transformationsfortschritt (1-3)

# Interne Nachhaltigkeitsziele

*Hat Ihr Unternehmen interne Ziele in einem der folgenden Bereiche?*



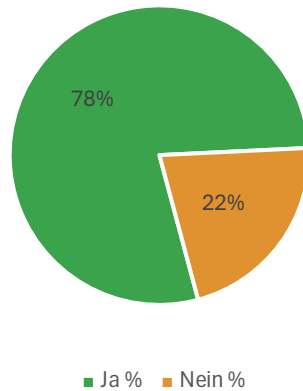
- **Interne Ziele bei der Mehrheit:**  
Über 57% der Unternehmen haben mind. ein internes Nachhaltigkeitsziel.
- **Ambitionierte Klimaneutralitätsziele:**  
Im Durchschnitt wollen die Unternehmen mit Klimaneutralitätsziel es bis 2032 erreicht haben.

# Innovationsaktivitäten: Höhe & Pfad

## Insgesamt und im Automobilbereich nach technologischem Pfad

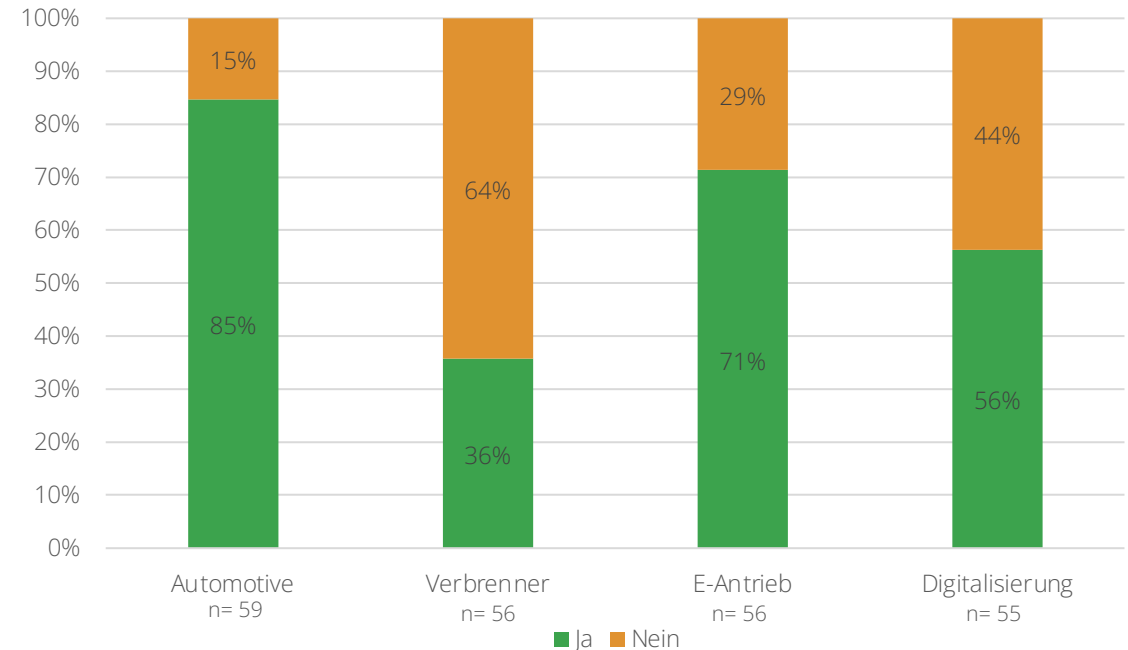
*Wurden in Ihrem Unternehmen in den letzten drei Jahren 2022 bis 2024 Innovationsaktivitäten durchgeführt?*

**Innovationsaktivitäten**  
(n=74)



*Hat Ihr Unternehmen in den letzten drei Jahren von 2022 bis 2024 Innovationsaktivitäten mit Bezug zur Automobilindustrie durchgeführt? Davon mit Bezug zu Verbrennern, E-Antrieb und Digitalisierung?*

**Innovatoren (2022–24): Automotive und Technologiepfad**

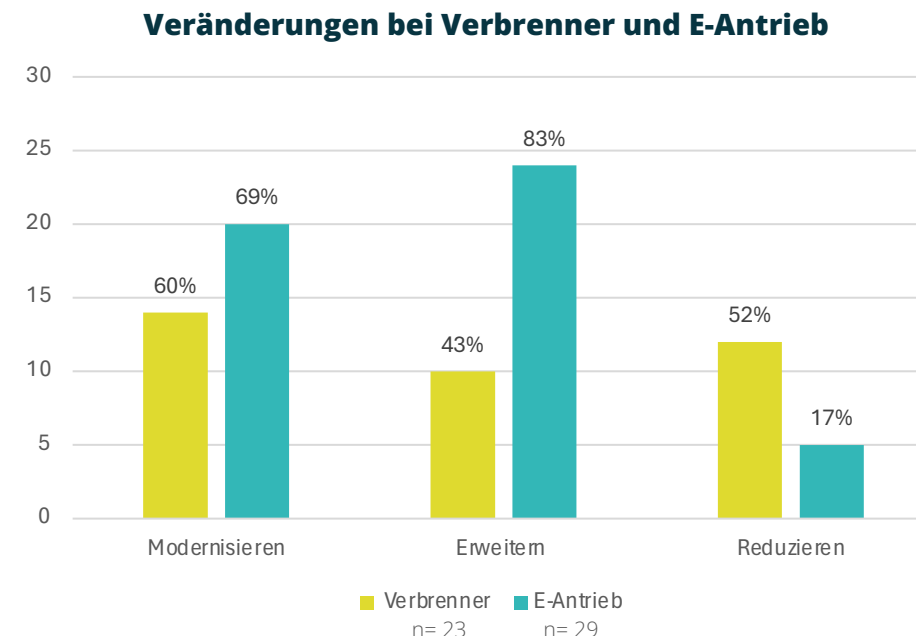
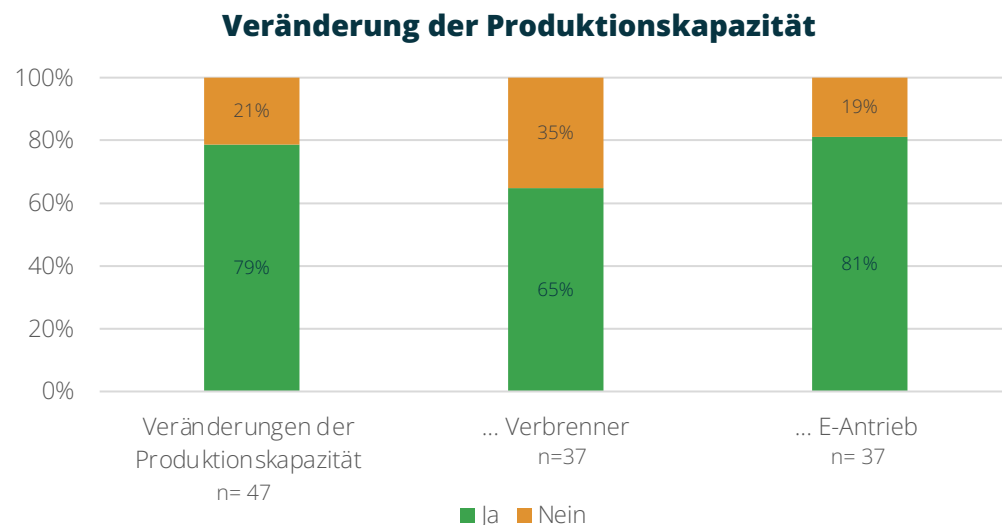


- Fast vier Fünftel der Unternehmen haben Innovationsaktivitäten durchgeführt.
- Die meisten Innovationsaktivitäten im Automobilbereich fließen in die Elektromobilität, gefolgt von der Digitalisierung – und noch etwa ein Drittel in die Verbrennertechnologie.

# Veränderung der Produktionskapazität

## Gesamt und davon Verbrenner bzw. E-Antrieb

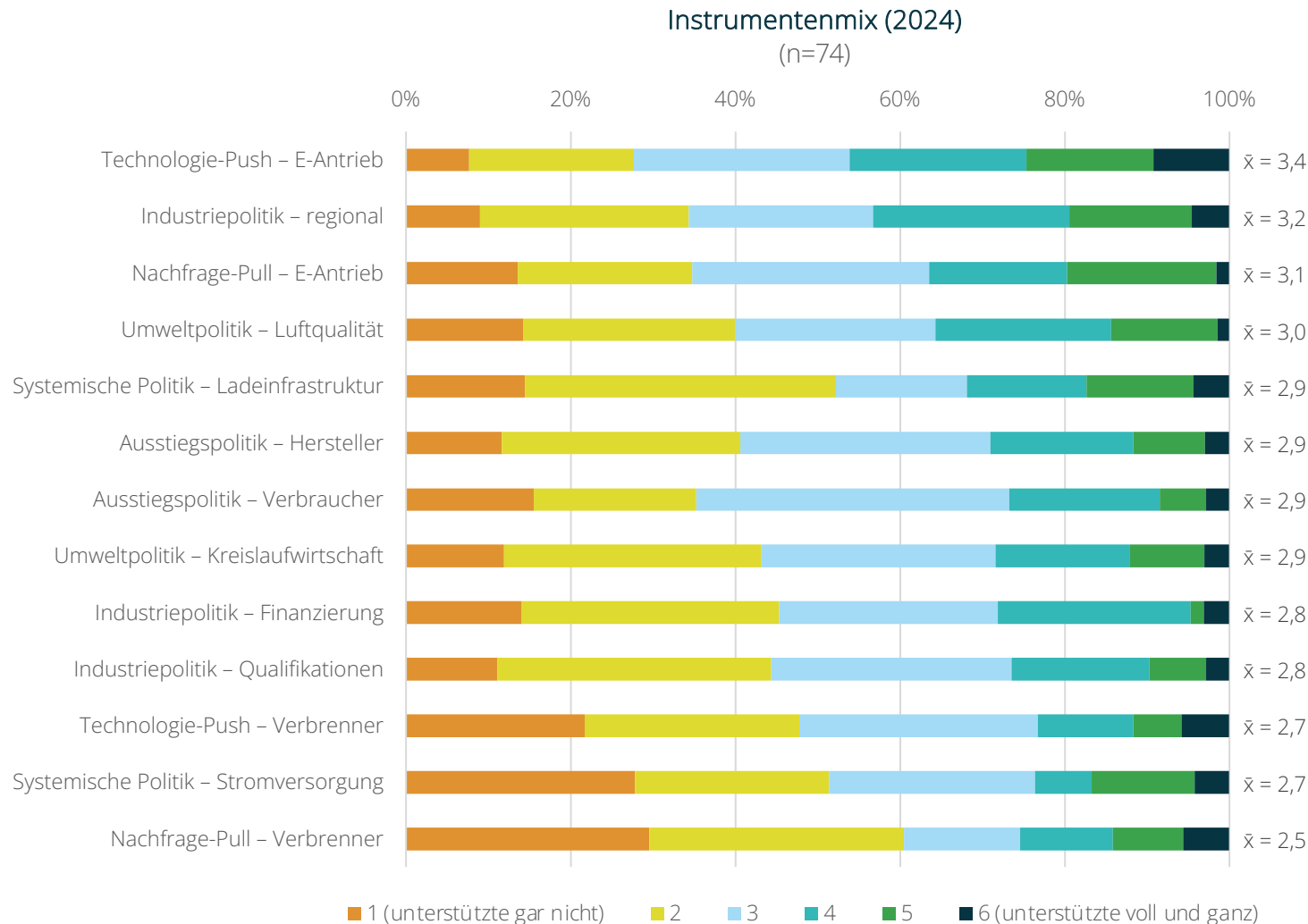
*Hat Ihr Unternehmen in den letzten drei Jahren von 2022 bis 2024 Veränderungen Ihrer Produktionskapazität mit Bezug zum Automobilbereich durchgeführt?  
Davon mit Bezug zu Verbrennern und E-Antrieb?*



- **Anpassung der Produktionskapazität:** Mehrheit der Firmen führten Veränderungen für beide technologischen Bereiche durch
  - **E-Antrieb:** Die große Mehrheit der Unternehmen hat in ihre Produktionskapazitäten für Elektrofahrzeuge investiert – einige wenige haben jedoch damit begonnen, diese wieder zu reduzieren.
  - **Verbrenner:** Weiterhin bei mehreren Unternehmen Investitionen in die Modernisierung und Erweiterung der Produktionskapazitäten für Verbrenner - aber deutlich weniger Ausbau als beim E-Antrieb. Deutlich mehr Unternehmen haben Produktionskapazitäten für Verbrenner als beim E-Antrieb abgebaut.

# Instrumentenmix: Unterstützung der Transformation in 2024

Bitte bewerten Sie, inwiefern die deutschen und europäischen politischen Maßnahmen in den folgenden Handlungsfeldern die Transformation der deutschen Automobilindustrie im Jahr 2024 aus Sicht Ihres Unternehmens unterstützt haben.



**Als am stärksten unterstützend wahrgenommen:**

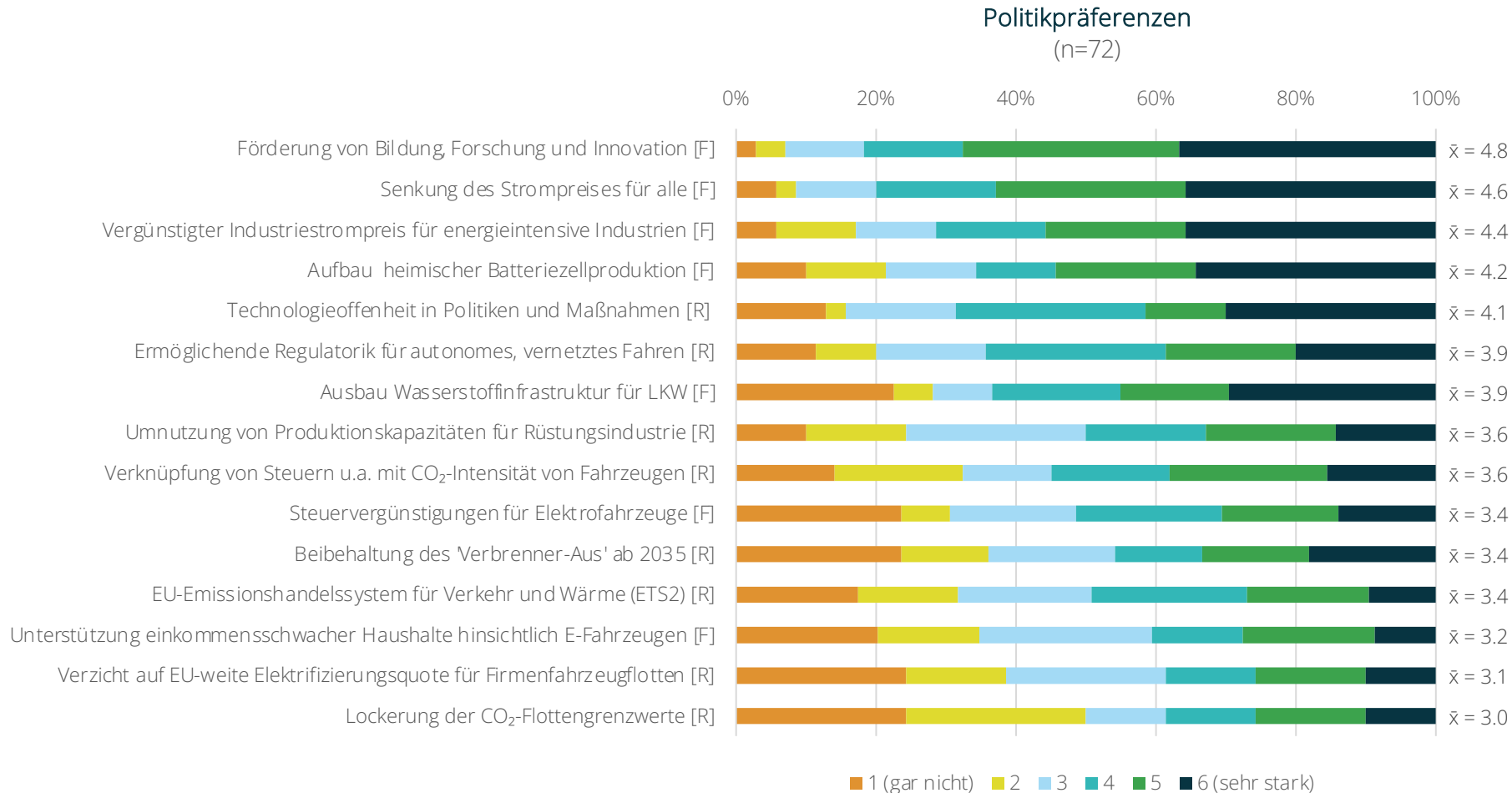
- Technologie-Push für Elektrofahrzeuge
- Nachfrage-Pull für Elektrofahrzeuge
- Regionale Industriepolitik (z.B. Transformationsnetzwerke)

**Als am wenigsten unterstützend wahrgenommen:**

- Nachfrageförderung für Verbrenner
- Mangel an günstigem sauberem Strom

# Politikpräferenzen für Deutschland

Bitte geben Sie an, inwieweit Ihr Unternehmen die folgenden politischen Maßnahmen zur Unterstützung der Transformation der deutschen Automobilindustrie bevorzugen würde.



- **Am beliebtesten:** Staatliche Mittel prioritär ausgeben für Bildung, Forschung und Innovation.

- **Am wenigsten beliebt:** Lockerung der CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte.

Hinweis: Die Auswahl der politischen Maßnahmen basiert auf der Koalitionsvereinbarung: hier ausgewiesen nach Finanzierung [F] und Regulierung [R].

# Zurück auf die Überholspur

Drei Lessons-Learned aus den vertieften Analysen der unternehmerischen Umfragedaten

## 1. Das Verbrenner-Aus wirkt – und wie

- Aufweichen ist kontraproduktiv fürs Aufholen beim globalen Innovationsrennen

## 2. Berlin, wir haben ein Glaubwürdigkeitsproblem

- China & Kalifornien als Beispiel für Politik mit langem Atem und klarer Guidance

## 3. DIE Automobilindustrie – von wegen

- Heterogenität der Unternehmen hinsichtlich Transformationsfortschritt zentral

*Strategisches Vorgehen sollte die Innovationsdynamik nutzen!*



# Politische Implikationen

## Transformation der deutschen Autoindustrie am Scheideweg: Innovationsführerschaft oder Nachzügler?

### Den Vorreitern genauer zuhören

- Vorschlag von Roadmapping Workshops zur Identifizierung von Politik-Mixen – differenziert nach Vorreitern und Nachzüglern

### Wettbewerbsfähigkeit durch Beibehaltung des Verbrennerausstiegs stärken

- Vorschlag den Politik-Mix durch nachfragestimulierende Politiken zu ergänzen.

### Eine erfolgreiche Transformation braucht einen glaubwürdigen Politik-Mix

- Vorschlag von Maßnahmen zur Erhöhung der Glaubwürdigkeit

### Differenzierte Unternehmensdaten für evidenzbasierte Politik erheben

- Vorschlag einer europäischen „Community Acceleration Survey“ (Panel)

#### Politische Implikationen

Die Transformation der deutschen Automobilindustrie steht an einem Scheideweg: beim globalen Innovationsrennen vorne mit dabei sein, oder Nachzügler bleiben? Unsere Unternehmensbefragung ermöglicht hierzu neue Erkenntnisse, indem sie die Unternehmensaktivitäten nach alten und neuen Technologiepfaden unterscheidet. Auf der Grundlage dieser neuartigen Evidenz leiten wir die folgenden politischen Implikationen ab, um den Transformationsprozess für die gesplattene deutsche Automobilindustrie besser zu steuern.

#### Den Vorreitern genauer zuhören

Die deutsche Automobilindustrie ist heterogen und umfasst viele hochinnovative Unternehmen, die bei der Umstellung auf die Elektromobilität bereits weit fortgeschritten sind. Diese Vorreiter befrworten einen raschen Übergang zu E-Antrieben. Gleichzeitig würden Unternehmen, die bei dieser Transformation noch weniger weit fortgeschritten sind – die Nachzügler – diesen technologischen Wandel gerne ausbremsen. Eine Verlangsamung der Transformation, z. B. durch eine Abschwächung der Maßnahmen zum Ausstieg aus der Verbrennertechnologie, bestraf jedoch genau die Unternehmen, die im globalen Innovationswettbewerb am besten positioniert sind. Daher sollten politisch Verantwortliche zur Förderung von Innovation und internationaler Wettbewerbsfähigkeit den politischen Bedürfnissen der Vorreiter, zu denen auch viele hochinnovative KMUs gehören, mehr Aufmerksamkeit schenken. Workshops zur Erarbeitung von Roadmaps für einen effektiven Politik-Mix könnten die Identifizierung differenzierter politischer Optionen für Vorreiter und Nachzügler erleichtern und Verbesserungsmöglichkeiten aufzeigen, die die Ersteren nicht benachteiligen und die Letzteren motivieren, sich anzuschließen.

#### Die Wettbewerbsfähigkeit durch Beibehaltung des Verbrennerausstiegs stärken

Die EU-weite Ausstiegspolitik hin zu einem Verbrenner-Aus ab 2035 ist ein Eckpfeiler der Transformation der deutschen Automobilindustrie und treibt den Wandel in den Unternehmen voran. Eine Schwächung dieser Politik durch häufige Anpassungen oder Aufweichungen untergräbt die Planungssicherheit und stört die Koordination im gesamten automobilen Ökosystem. Daher empfehlen wir politisch Verantwortlichen im Hinblick auf die internationale Wettbewerbsfähigkeit der heimischen Automobilindustrie, das Ambitionsniveau der CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte beizubehalten und den Politik-Mix weiter zu stärken, insbesondere durch die Stimulierung der Nachfrage nach Elektrofahrzeugen.

#### Eine erfolgreiche Transformation braucht einen glaubwürdigen Politik-Mix

Ob und in welchem Umfang Unternehmen in den neuen klimafreundlichen Technologiepfaden investieren, hängt maßgeblich davon ab, wie glaubwürdig sie den Politik-Mix einschätzen. Die wahrgenommene Stärke des politischen Willens zur Unterstützung der Transformation der deutschen Automobilindustrie hat jedoch abgenommen und ist nach wie vor gering (siehe Box 3). Politisch Verantwortliche, die daran interessiert sind, dass die deutsche Automobilindustrie zukunftsorientiert positioniert ist, um im globalen Innovationswettbewerb hin zur Elektromobilität erfolgreich zu bestehen, sollten daher anstreben, die Glaubwürdigkeit der Politik wiederherzustellen. Dies könnte beispielsweise dadurch erreicht werden, dass aktuelle Herausforderungen in der derzeitigen Phase der Transformation ernsthaft angegangen werden, z. B. durch kohärentere politische Entscheidungsprozesse, eine bessere Kommunikation mit klaren Leitlinien und die Einführung flankierender politischer Maßnahmen. Die Glaubwürdigkeit kann auch durch eine effektive Koordinierung der Bemühungen durch eine hochrangige Transformations-Taskforce auf Bundesebene wiederaufgebaut werden. Das Festhalten an den hochwirksamen EU-weiten Ausstiegspolitiken – anstatt deren Aufweichung – würde ebenfalls politischen Willen zur Unterstützung der Transformation der Automobilindustrie signalisieren, ebenso wie die Beendigung von Maßnahmen, die die klimaschädliche Verbrennertechnologie begünstigen.

#### Differenzierte Unternehmensdaten für evidenzbasierte Politik erheben

Die hier vorgestellte Pilotstudie zur deutschen Automobilindustrie hat erstmals differenzierte Umfragedaten zum Transformationsprozess hin zur E-Mobilität auf Unternehmensebene erhoben. Sie zeigt, dass eine Unterscheidung zwischen Investitionen in die klimaschädliche Verbrennertechnologie und in klimafreundliche Alternativtechnologien möglich ist. Damit liefert die Befragung neue Erkenntnisse, die politisch Verantwortlichen helfen können, den Transformationsprozess in der Automobilindustrie besser zu steuern. Idealerweise ist eine solche Umfrage als Panel konzipiert – wird also jährlich wiederholt – was weitergehende Analysen ermöglicht. Wir empfehlen eine entsprechende jährliche Datenerhebung nicht nur für Deutschland durchzuführen, sondern in allen EU-Mitgliedstaaten, die den Wandel ihrer Automobilindustrie hin zur Elektromobilität durchlaufen, wie beispielsweise Spanien, Tschechien, der Slowakei, und Frankreich. Ein derartiger „Community Acceleration Survey“ (CAS) kann sicherstellen, dass politisch Verantwortliche über aktuelle und differenzierte Daten zum Stand der Transformation, zur Wirksamkeit der Politik und zu den dringenden Herausforderungen verfügen. Dies würde die deutsche und europäische Automobilindustrie dabei unterstützen, ihre internationale Wettbewerbsfähigkeit in einer sich wandelnden Welt zurückzugewinnen.

# Mehr im neuen EMPOCI-Strategiepapier

Zweites Policy Briefing basierend auf Unternehmensbefragung in der deutschen Automobilindustrie



**EMPOCI**  
Accelerating sustainable  
energy-mobility transitions

Policy briefing Nummer 2 | April 2026

**Vorreiter stärken, nicht abstrafen: Eine wettbewerbsfähige Automobilindustrie braucht verlässliche Politik**

### Zusammenfassung

Die Europäische Union hat 2023 beschlossen, den Verkauf von neuen Benzin- und Dieselfahrzeugen bis 2035 schrittweise einzustellen. Inzwischen wird jedoch über eine Lockerung dieses Verbrennerausstiegs diskutiert.

Neueste Umfrageergebnisse unter Führungskräften der deutschen Automobilindustrie zeigen, dass eine Aufweichung des Verbrennerausstiegs hochinnovative Unternehmen benachteiligen würde. Dies betrifft sowohl Mittelständler als auch große Unternehmen, die bereits erheblich in die Umstellung auf die Elektromobilität investiert haben. Die Abschwächung des Verbrennerausstiegs würde also genau die Unternehmen abstrafen, die im globalen Innovationswettbewerb um die Zukunftstechnologien am besten positioniert sind.

Die Vorreiter der Transformation in der deutschen Automobilindustrie befürworten die Beibehaltung des Verbrenner-Aus bis 2035 und sind gegen eine Lockerung der CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte für Neuwagen. Zudem halten sie die Einführung wirksamer Maßnahmen zur Stärkung der Nachfrage nach Elektrofahrzeugen für entscheidend, beispielsweise durch die von der EU vorgeschlagenen Ziele zur Elektrifizierung von Unternehmensflotten.

Dieser Policy Brief zeigt auf, dass sich die deutsche Automobilindustrie an einem Scheideweg befindet und enthält Empfehlungen, wie die Politik die zwiespaltene Branche auf dem Weg in eine wettbewerbsfähige Zukunft unterstützen kann.

### Kernaussagen

1. **Der EU-weite Verbrennerausstieg wirkt.** Die europäischen CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte, die das Verbrenner-Aus ab 2035 vorsehen, sind der zentrale politische Motor der Transformation der deutschen Automobilindustrie.
2. **Die Glaubwürdigkeit des Politik-Mixes ist unerlässlich für eine erfolgreiche Transformation.** Die wahrgenommene Abnahme des politischen Engagements für die Elektromobilität mindert die Wirksamkeit der Ausstiegspolitik.
3. **Die deutsche Automobilindustrie ist zwiespaltend und hat unterschiedliche politische Präferenzen.** Vorreiter wollen das Verbrenner-Aus ab 2035 beibehalten, während Nachzügler dessen Abschaffung bevorzugen.
4. **Eine dauerhaft ambitionierte Politik ist entscheidend für Deutschlands Innovationsführerschaft.** Die Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit in Zukunftstechnologien erfordert einen ambitionierten Politik-Mix, der die bestehende Innovationsdynamik stützt und stärkt. Andernfalls riskiert Deutschland, die Chance zu verspielen, eine Führungsposition im globalen Innovationsrennen hin zur Elektromobilität einzunehmen.

US UNIVERSITY OF SUSSEX | BUSINESS SCHOOL | Fraunhofer ISI | ERC

NEU: <https://doi.org/10.5281/zenodo.20029672>



**EMPOCI**  
Accelerating sustainable  
energy-mobility transitions

Policy briefing Nummer 1 | Februar 2025

**Mit Verbrennerausstieg in die Zukunft: Empfehlungen zur Stärkung der europäischen Automobilindustrie**

### Zusammenfassung

Die Europäische Union hat die Automobilindustrie verpflichtet, den Verkauf von neuen Benzin- und Dieselfahrzeugen bis 2035 schrittweise einzustellen.

In der öffentlichen Debatte wird vermehrt die Befürchtung geäußert, dass diese ambitionierten CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte für Neuwagen schlecht fürs Geschäft sind. Besonders in Deutschland, das stark von seiner Automobilindustrie abhängt, werden entsprechende Sorgen immer häufiger artikuliert.

Jüngste Untersuchungen zeigen jedoch, dass eine Kehrtwende beim Ausstieg aus dem Verbrennungsmotor der angeschlagenen europäischen Automobilindustrie mehr schaden als nützen würde. Denn die Zielvorgaben helfen den Unternehmen, im globalen Innovationswettbewerb zu bestehen.

In diesem Policy Brief wird erläutert, warum eine glaubwürdige politische Ausstiegsstrategie die europäische Automobilindustrie stärkt, anstatt sie zu schwächen.

Darüber hinaus werden zusätzliche Maßnahmen vorgestellt, die die Politik ergreifen könnte, um die internationale Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobilindustrie zu stärken.

### Kernaussagen

1. **Der Verbrennerausstieg stärkt die europäische Automobilindustrie.** Er bringt strategische Klarheit, vermeidet Fehlinvestitionen und erleichtert Innovation.
2. **Es wäre ein Fehler, jetzt einen Gang runterzuschalten.** Die CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte funktionieren am besten, wenn sie stabil und ambitioniert sind.
3. **Ergänzende politische Maßnahmen sind entscheidend für den Erfolg.** Jetzt gilt es, die europäische Nachfrage nach Elektrofahrzeugen anzukurbeln.
4. **Die Unterstützung für vom Wandel betroffene Regionen ist wichtig.** Die Politik sollte die Modernisierung der Automobilindustrie aktiv begleiten.

US UNIVERSITY OF SUSSEX | BUSINESS SCHOOL | SCIENCE POLICY RESEARCH UNIT | ERC

<https://doi.org/10.5281/zenodo.18348431>

Wir freuen uns über Ihr Interesse und  
einen Austausch zu unseren Ergebnissen!

Weitere Informationen

Web: <https://www.sussex.ac.uk/empoci>

Email: [empoci@sussex.ac.uk](mailto:empoci@sussex.ac.uk)



*This project has received funding from the European Research Council (ERC) under the European Union's Horizon 2020 research and innovation programme (grant agreement No 852730).*