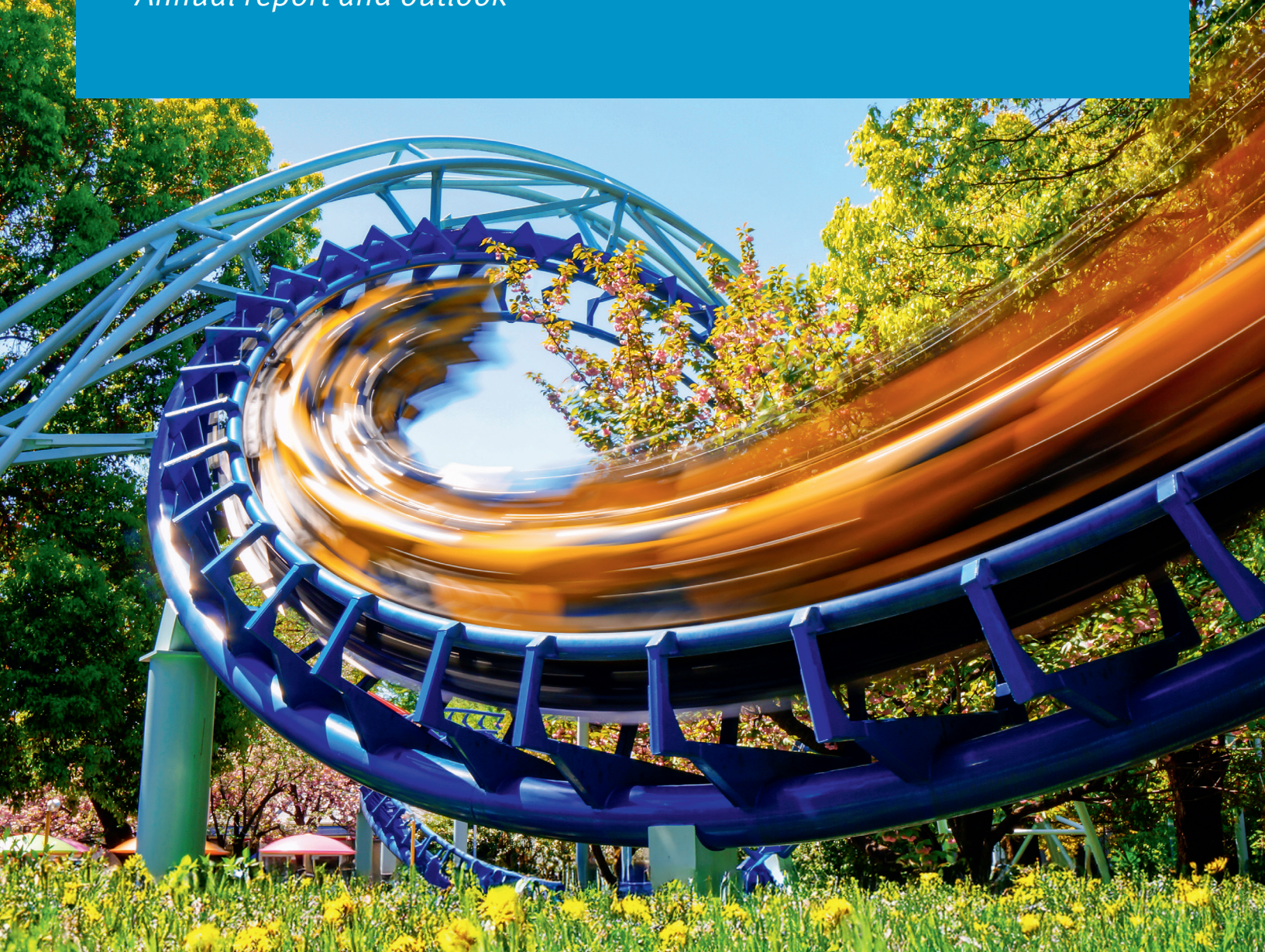


AUTOMONITOR Thüringen 2025

Jahreserhebung zum Status der Thüringer Automobil-
und Zulieferindustrie zzgl. Ausblick

*Thuringias Automotive and Supplier Industry –
Annual report and outlook*



Kofinanziert von der
Europäischen Union

Freistaat
Thüringen



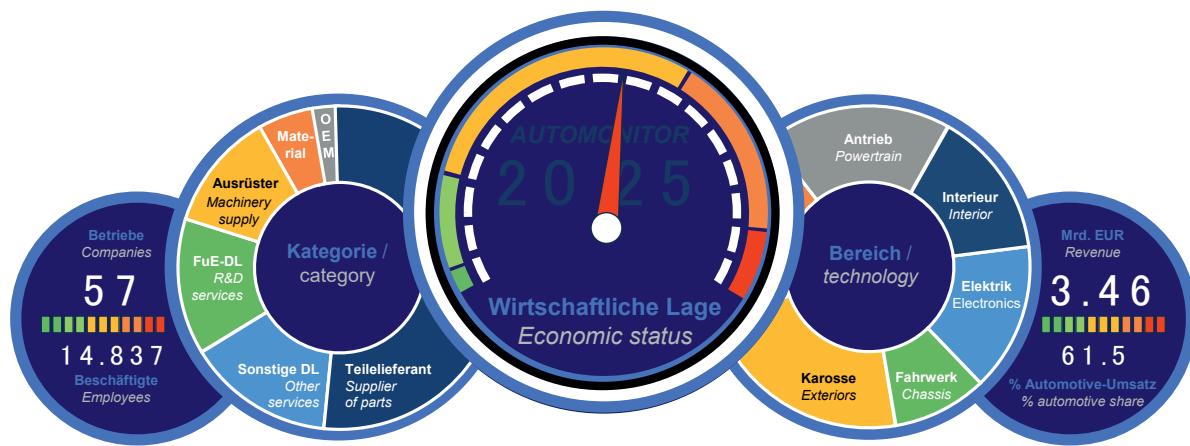
Ministerium für Wirtschaft,
Landwirtschaft und
Ländlichen Raum

Eine Analyse des Thüringer ClusterManagement (ThCM) in der Landesentwicklungsgesellschaft Thüringen mbH (LEG Thüringen) im Auftrag des Thüringer Ministerium für Wirtschaft, Landwirtschaft und Ländlichen Raum. (TMWLLR)

Erhebungszeitraum: November 2024

Analysis by Thuringian ClusterManagement (ThCM) in the State Development Corporation of Thuringia (LEG Thuringen) commissioned by Thuringian Ministry for Economic Affairs, Agriculture and Rural Areas.

Survey period: November 2024



Einführung

AUTOMONITOR Thüringen ist eine jährlich erscheinende Veröffentlichungsreihe des Thüringer ClusterManagements (ThCM) zu den wichtigsten aktuellen Branchendaten der Thüringer Automobil- und Zulieferindustrie. Er ist ein Baustein der Thüringer Innovationsstrategie. Grundlage bildet die Befragung von Vertretern derjenigen Thüringer Wirtschaftsunternehmen, die einen Standort im Freistaat haben und über einen relevanten Automotive-Anteil am Unternehmensumsatz verfügen.¹ Der Befragungszeitraum lag im November 2024.

An der aktuellen Umfrage haben sich 57 Unternehmen beteiligt. In diesen Unternehmen sind 14.837 Personen beschäftigt (Mittelwert aller Beschäftigtenzahlen: 265, Median: 90). Diese Unternehmen erwirtschafteten im zurückliegenden Jahr einen Umsatz von 3,46 Milliarden Euro und weisen durchschnittlich einen Automotive-Anteil am Unternehmensumsatz von 61,5 Prozent auf.

Die vorliegende Analyse ist so aufgebaut, dass zunächst die Situation in der globalen Automobilindustrie kurz umrissen wird und anschließend der Blick auf die Branche in Deutschland gerichtet wird. Die Besonderheiten der Thüringer Automobil- und Zulieferindustrie werden daraufhin anhand ihrer Ausprägung und Struktur dargelegt, bevor die Auswertung der Umfrageergebnisse erfolgt.

Introduction

AUTOMONITOR Thuringia is a series published annually by Thuringian ClusterManagement (ThCM) on the most important current Thuringian automotive and supplier industry data. It is a building block of the Thuringian innovation strategy, and it is based on a survey of representatives of those Thuringian commercial enterprises that have a site in the state and a significant share of company turnover in the automotive sector. The survey period was in November 2024.

A total of 57 companies took part in the latest survey. These companies employ 14,837 people (average number of employees per company: 265, median: 90). These companies generated a turnover of 3.46 billion euro in the last year and their average automotive proportion of company turnover is 61.5 percent.

The structure of this analysis begins with a brief outline of the situation in the global automotive industry, followed by a closer look at the sector in Germany. The special features of Thuringia's automotive and supplier industry are then presented with regard to their characteristics and structure before the survey results are analysed.

¹ **AUTOMONITOR** ist keine Veröffentlichung des Branchennetzwerkes automotive thüringen e.V. (at). Sie adressiert einen breiteren Teilnehmerkreis als die Erhebungen des at, folgt einem anderen Erhebungsansatz und behandelt andere Themenschwerpunkte. Gleichwohl steht das ThCM im engen Austausch mit dem at. Veröffentlichungen des at finden Sie unter <https://www.automotive-thueringen.de/publikationen>

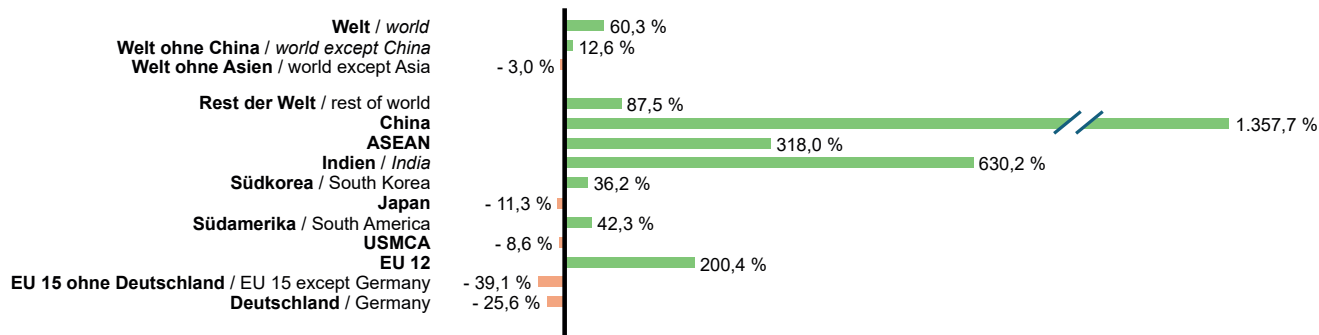
Die automobile Weltenlage

Seit dem Jahrtausendwechsel hat sich das Zentrum der globalen Automobilindustrie nach Asien, insbesondere nach China, verlagert. Die Weltautomobilproduktion wuchs zwischen 2000 und 2023 um gut 60 Prozent, jedoch fand dieses Wachstum beinahe ausnahmslos in Asien statt. Im selben Zeitraum schrumpfte die deutsche Produktion um ein Viertel. Im Jahr 2023 entfielen fast 60 Prozent aller weltweit produzierten und 50 Prozent aller weltweit verkauften Fahrzeuge auf China.²

The global automotive situation

Since the turn of the millennium, the centre of the global automotive industry has shifted to Asia, especially China. Global automotive production grew by a good 60 percent between 2000 and 2023, but almost all of this growth took place in Asia. In the same period, German production shrank by one quarter. In 2023, China accounted for almost 60 percent of all vehicles produced worldwide and 50 percent of all vehicles sold worldwide.

Veränderung der Kraftfahrzeugproduktion in ausgewählten Märkten im Zeitraum von 2000 bis 2023 als Veränderung in Prozent (eigene Abbildung nach Institut der deutschen Wirtschaft Köln e.V.) / change in production figures in selected markets in the period from 2000 to 2023 as a percentage change



Trotz dieser Verschiebung konnte die deutsche Automobilindustrie bis 2017 von ihrem exportorientierten Geschäftsmodell, basierend auf Globalisierung und einer Dominanz im Premiumsegment, profitieren. Ab 2018 geriet dieses Modell jedoch durch Produktionsrückgänge ins Wanken; die Pkw-Produktion in Deutschland fiel bis 2023 auf das Niveau von 1985 zurück, wobei Exporte ebenfalls stark abnahmen. Der Technologiewandel hin zu Elektrofahrzeugen wurde weitgehend umgesetzt, jedoch nicht annähernd in der Geschwindigkeit und in den Stückzahlen, die nötig gewesen wären, um die seit 2016 rückläufigen Produktionszahlen im Verbrennersegment zu kompensieren. Im Ergebnis sanken Auslastungsgrade deutscher Produktionswerke teils erheblich (Audi Ingolstadt: 90 %, BMW München: 88 %, Porsche Leipzig: 81 %, Volkswagen Zwickau: 69 %, Mercedes Sindelfingen: 63 %, Volkswagen Wolfsburg: 56 %, BMW Leipzig: 54 %, Tesla Grünheide: 51 %, Volkswagen Dresden: 30 %, Opel Eisenach: 28 %. Alles Auslastungsgrade für 2023)³. Diskussionen um Werksschließungen in Deutschland dürften herstellerübergreifend deshalb auch in Zukunft geführt werden.

Despite this shift, the German automotive industry was able to benefit from its export-oriented business model based on globalisation and dominance in the premium market segment up until 2017. From 2018, however, this model began to falter due to declining production. Passenger car production in Germany fell back to its 1985 level by 2023, with exports also falling sharply. The technological shift towards electric vehicles has largely been implemented, but not nearly at the speed and in the quantities that would have been necessary to compensate for the decline in production figures in the combustion engine segment since 2016. As a result, capacity utilisation rates at German production plants fell, in some cases significantly (Audi Ingolstadt: 90%, BMW Munich: 88%, Porsche Leipzig: 81%, Volkswagen Zwickau: 69%, Mercedes Sindelfingen: 63%, Volkswagen Wolfsburg: 56%, BMW Leipzig: 54%, Tesla Grünheide: 51%, Volkswagen Dresden: 30%, Opel Eisenach: 28%. All are capacity utilisation levels for 2023). Discussion about plant closures in Germany are therefore likely to continue across all manufacturers in the future.

² Die Automobilindustrie im Jahr 2024“ (IW-Report 38/2024), Institut der deutschen Wirtschaft Köln e.V., 09/2024
³ MarkLines & Automobilwoche, 2024, <https://www.automobilwoche.de/autohersteller/deutsche-autowerke-so-ausgelastet-sind-die-fabriken>, Abruf 28.11.2024

Begriffsabgrenzung „Thüringer Automobilbranche“

Um eine Branche analysieren zu können, muss sie zunächst definiert und abgegrenzt werden. Der Begriff „Automobil- und Zulieferindustrie“ allein bietet aus quantitativer Perspektive erhebliche Interpretationsspielräume. Das hat zur Folge, dass sich in Veröffentlichungen über die Thüringer Automobilbranche teils sehr unterschiedliche Zahlen finden. Im Folgenden findet deshalb zunächst eine Erläuterung der unterschiedlichen Betrachtungsweisen statt.

- Bezogen auf das Jahr 2023 rechnet das Statistische Bundesamt 68 Thüringer Unternehmen dem Wirtschaftszweig 29 „Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen“ (WZ 29) zu. Während dieses Betrachtungszeitpunktes waren in diesen Unternehmen 13.435 Beschäftigte tätig⁴. Diese Perspektive berücksichtigt jedoch keine Unternehmen mit weniger als 20 Beschäftigten. Auch dem Umstand, dass sich Unternehmen mit Kunden-Lieferanten-Beziehungen mit der Automobilbranche auch außerhalb des WZ 29 finden, tragen diese Werte nicht Rechnung und werden daher der tatsächlichen Bedeutung der Automobil- und Zulieferindustrie für den Freistaat Thüringen nicht gerecht.
- Der automotive thüringen e.V. (at) listet auf seiner Website insgesamt 109 Mitglieder auf, von denen das Netzwerk 49 der Zulieferindustrie zurechnet. Die übrigen Netzwerkmitglieder werden den Kategorien Ausrüstung/ Maschinenbau (12), Dienstleistung (36) sowie Forschung und Entwicklung (12) zugeordnet.⁵
- Die von Dezember 2024 datierende und durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) geförderte Studie „Die Automotive-Industrie in Ostdeutschland – Struktur, Verflechtungen, Potenziale“ geht für Thüringen wirtschaftszweigübergreifend von 320 Zulieferbetrieben aus, die unterschiedlich stark auf die Herstellung von Fahrzeugteilen konzentriert sind und in denen in Summe 46.940 Personen beschäftigt sind. Die Studienersteller weisen darauf hin, dass diese Beschäftigten nicht alle ausschließlich oder überwiegend für den Straßenfahrzeugbau tätig sind.⁶
- Ein enorm großzügiger Maximierungsansatz wurde im Jahr 2018 innerhalb der Veröffentlichung „Tiefenanalyse zu Möglichkeiten der Zukunftssicherung der Automobilzulieferindustrie in Thüringen“⁷ verfolgt, als ermittelt wurde, dass zum damaligen Zeitpunkt wirtschaftszweigübergreifend in Thüringen mehr als 600 Institutionen tätig gewesen seien, die über einen Automotive-Anteil am Unternehmensumsatz in einem Spektrum von „sehr gering“ bis „sehr groß“ verfügten. Die Beschäftigtenzahlen dieser Institutionen zu 100 Prozent aufaddiert ergaben damals eine Zahl in der Größenordnung um 80.000 und dürften unter anderem auch komplette Tochterfirmen der Konzerne Zeiss und Jenoptik beinhalten mit all deren in Thüringen Beschäftigten. Zum Vergleich: Im gesamten Verarbeitenden Gewerbe Thüringens waren im Jahr 2017 insgesamt 176.544 Beschäftigte tätig.⁴

Definition of „Thuringian automotive industry“

In order to be able to analyse an industry, it must first be defined and delimited. The term „automotive and supplier industry“ alone offers considerable room for interpretation from a quantitative perspective. As a result, publications on the Thuringian automotive industry sometimes contain very different figures. Therefore, the following section begins with a breakdown of the different approaches.

- *For the year 2023, the Federal Statistical Office classifies 68 Thuringian companies as belonging to economic sector 29 „Manufacture of motor vehicles and motor vehicle parts“ (German abbreviation: WZ 29). During the period under review, these companies employed 13,435 people. However, this figure does not include companies with fewer than 20 employees. These values also do not consider the fact that companies with customer-supplier relationships with the automotive industry are also found outside WZ 29 and, therefore, these values do not render justice to the actual importance of the automotive and supplier industry for the Free State of Thuringia.*
- *Automotive thüringen e.V. (at) lists a total of 109 members on its website, 49 of which the network attributes to the supplier industry. The remaining network members are categorised as equipment/mechanical engineering (12), services (36), and research and development (12).*
- *The study „The Automotive Industry in Eastern Germany – Structure, Links, Potential“, which dates from December 2024 and was funded by the Federal Ministry for Economic Affairs and Climate Protection (BMWK), estimates that there are 320 supplier companies in Thuringia across all sectors, which focus to varying degrees on the manufacture of vehicle parts and have a total workforce of 46,940 employees. The authors of the study point out that not all of these employees work exclusively or predominantly in road vehicle construction.*
- *An extremely generous maximisation approach was pursued in 2018 in the publication „In-depth Analysis of paths to sustainability for the automotive supplier industry in Thuringia“⁷, in which it was determined that, at that time, there were more than 600 institutions operating across all sectors in Thuringia which had an automotive share of company turnover ranging from „very low“ to „very high“. The employment figures for these institutions, when added up to 100 percent, resulted in a figure of 80,000 at the time and probably included several subsidiaries of the Zeiss and Jenoptik groups with all their employees in Thuringia. For comparison: A total of 176,544 people were employed across the entire manufacturing industry in Thuringia in 2017.*

⁴ Statistisches Bundesamt, <https://www-genesis.destatis.de/datenbank/online/statistic/42271/table/42271-0011>. Betrachtet werden Unternehmen ab 20 Beschäftigten. Eine umfangreiche Analyse zur deutschen Automobilindustrie mit Stand von 10/2021 liefert auch die viel beachtete Studie „Wirtschaftliche Bedeutung regionaler Automobilnetzwerke in Deutschland“ von IW Consult und Fraunhofer IAO (i.A. BMWi).

⁵ Vgl. Website des at, Abruf am 10.01.2025

⁶ Vgl. „Die Automotive-Industrie in Ostdeutschland – Struktur, Verflechtungen, Potenziale“, SUSTAIN CONSULT – Beratungsgesellschaft für nachhaltige Wirtschaftsentwicklung mbH im Auftrag des Berufsbildungswerk gemeinnützige Einrichtung des DGB GmbH für die Transformationsnetzwerke Regionales Transformationsnetzwerk für die Fahrzeug- und Zulieferindustrie Berlin-Brandenburg (ReTraNetz-BB) und MoLeWa – Mobilität Leipzig im Wandel, 12/2024

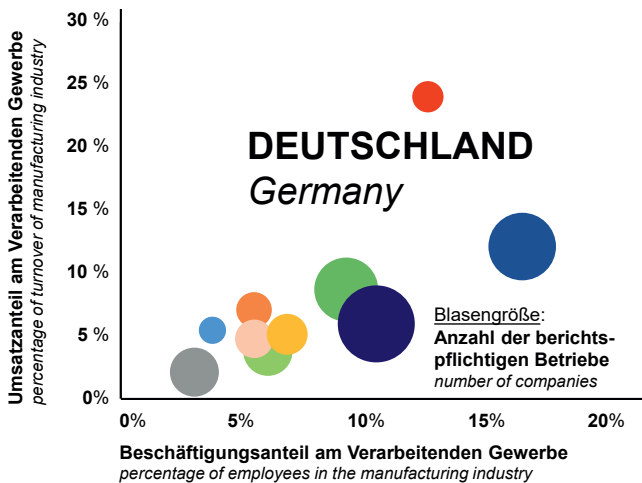
Thüringen im Vergleich

Für einen überregionalen Vergleich mit dem Bund und mit anderen deutschen Bundesländern bieten sich offizielle Statistiken an, die neben dem WZ 29 auch andere Wirtschaftszweige innerhalb des Verarbeitenden Gewerbes in den Blick nehmen und in allen deutschen Bundesländern nach identischem Schlüssel erfasst werden.

Demnach waren im Jahr 2023 von den bundesweit 46,011 Millionen Erwerbstätigen 16,3 Prozent beziehungsweise 7,513 Millionen Personen im Verarbeitenden Gewerbe beschäftigt. Innerhalb des Verarbeitenden Gewerbes wiederum waren bundesweit 12,7 Prozent bzw. 796.369 Personen im Wirtschaftszweig 29 „Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen“ tätig. Diese 12,7 Prozent der Beschäftigten erwirtschafteten 24,1 Prozent aller Umsätze im Verarbeitenden Gewerbe. Auf die traditionelle Automobilindustrie (WZ 29) entfällt somit der mit Abstand größte Anteil an den Umsätzen im Verarbeitende Gewerbe der Bundesrepublik Deutschland. Auf Platz zwei der umsatzstärksten Wirtschaftszweige folgt der Maschinenbau. Er erwirtschaftet mit 16,6 Prozent der Beschäftigten 12,1 Prozent des Gesamtumsatzes im Verarbeitenden Gewerbe.

In den Thüringer Nachbarbundesländern Sachsen und Bayern kommt dem Wirtschaftszweig 29 sogar eine noch größere Bedeutung zu als im Bundesdurchschnitt. In beiden Ländern ist der Wirtschaftszweig „Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen“ innerhalb des Verarbeitenden Gewerbes sowohl im Bezug auf seinen Beschäftigtenanteil als auch hinsichtlich seines Umsatzanteils der klar dominierende Wirtschaftszweig mit Werten deutlich oberhalb des Bundesdurchschnitts.

Zusammensetzung des Verarbeitenden Gewerbes in Sachsen und in Deutschland (eigene Darstellung mit Zahlen des Statistischen Bundesamtes. Bezugszeitraum ist das Jahr 2023. Betrachtet wurden Betriebe mit 20 und mehr Beschäftigten.) / composition of the manufacturing industry in Saxony and Germany



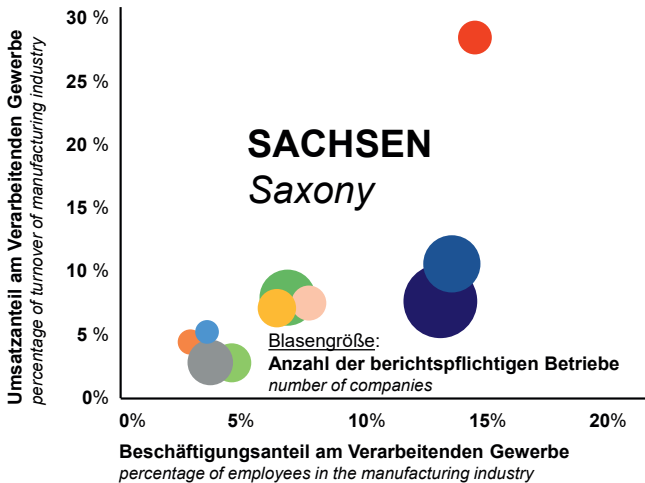
Die Situation in Thüringen stellt sich anders dar. Zwar hat in Thüringen die Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen (WZ 29) eine lange Tradition. Auch hier ist sie umsatz- und beschäftigungs-relevant, jedoch nicht in solch exponierter Weise wie im Bundesdurchschnitt oder wie in Bayern und Sachsen.

Thuringia in comparison

For a supra-regional comparison with the federal government and other German federal states, official statistics are available which, in addition to WZ 29, also look at other economic sectors within the manufacturing industry and are recorded in all German federal states according to an identical distribution ratio.

Accordingly, in 2023, 16.3 percent or 7.513 million people of the 46.011 million people in employment nationwide were working in the manufacturing sector. Within the manufacturing industry, 12.7 percent or 796,369 people were employed nationwide in economic sector 29 „Manufacture of motor vehicles and motor vehicle parts“. These 12.7 percent of employees generated 24.1 percent of all turnover in the manufacturing industry. The traditional automotive industry (WZ 29) thus accounts for by far the largest share of turnover in the manufacturing industry in the Federal Republic of Germany. Mechanical engineering is the sector with the second highest turnover. With 16.6 percent of employees, it accounts for 12.1 percent of total turnover in the manufacturing industry.

In Thuringia's neighbouring states of Saxony and Bavaria, economic sector 29 is even more significant than the national average. In both states, the „Manufacture of motor vehicles and motor vehicle parts“ sector is clearly the dominant sector within the manufacturing industry, both in terms of its share of employees and its share of turnover, with figures well above the national average.



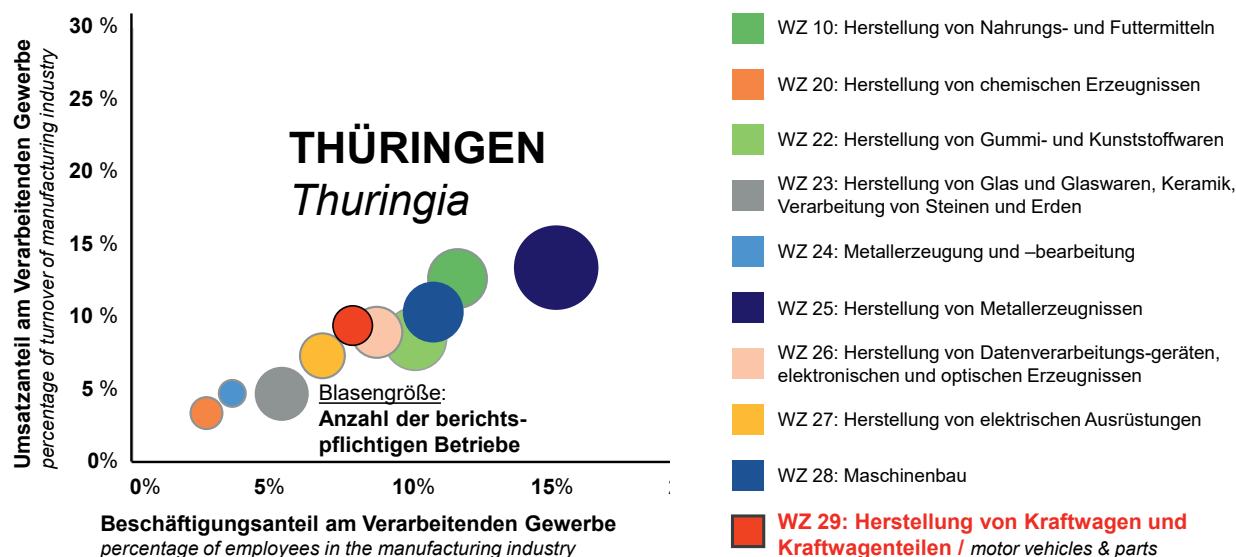
The situation in Thuringia is different. The manufacture of motor vehicles and motor vehicle parts (WZ 29) has a long tradition in Thuringia. Here, too, it is relevant to turnover and employment, but not to the same extent as the national average or as in Bavaria and Saxony. Economic sector 29 in Thuringia accounts for

Der Wirtschaftszweig 29 in Thüringen steuert mit 8,0 Prozent der Beschäftigten des Verarbeitenden Gewerbes 9,5 Prozent Umsatzanteil bei. Er ist damit bezogen auf die Umsatzzahlen der viertstärkste Wirtschaftszweig innerhalb des Verarbeitenden Gewerbes Thüringens und bezogen auf den Beschäftigungsanteil der sechststärkste. Aufgrund seiner überdurchschnittlichen Betriebsgrößen stellt der WZ 29 innerhalb des Verarbeitenden Gewerbes Thüringens (nur) 4,3 Prozent aller Betriebe und rangiert damit im Vergleich mit allen anderen Wirtschaftszweigen des Verarbeitenden Gewerbes auf dem neunten Platz.

9.5 percent of turnover with 8 percent of employees in the manufacturing industry. This makes it the fourth-strongest economic sector within Thuringia's manufacturing industry in terms of turnover and the sixth-strongest in terms of employment. Due to its above-average company sizes, WZ 29 accounts for (only) 4.3 percent of all companies in Thuringia's manufacturing industry and thus ranks ninth in comparison with all other sectors of the manufacturing industry. Thuringia's manufacturing industry is therefore much more heterogeneously structured than the national average.

Das Verarbeitende Gewerbe Thüringens ist deutlich vielfältiger strukturiert als der Bundesdurchschnitt.

Zusammensetzung des Verarbeitenden Gewerbes in Thüringen (eigene Darstellung mit Zahlen des Statistischen Bundesamtes. Bezugszeitraum ist das Jahr 2023. Betrachtet wurden Betriebe mit 20 und mehr Beschäftigten.) / composition of the manufacturing industry in Thuringia



Stärker als im Bundesdurchschnitt ausgeprägt sind in Thüringen die **kunststoffverarbeitende Industrie** (WZ 22), der Bereich zur **Herstellung elektronischer und optischer Erzeugnisse** (WZ 26) sowie die **Herstellung von Metallerzeugnissen** (WZ 25). Auch ein Blick auf die Entwicklung, die die einzelnen Wirtschaftszweige in den zurückliegenden Jahren genommen haben, lohnt.

In der 2017/ 2018 erarbeiteten Branchenanalyse wurde prognostiziert, dass Elektromobilität ab 2020 zu einem neuen Volumenmarkt für elektrische und elektrifizierte Fahrzeuge führen würde, mit dem erhebliche Wertschöpfungszuwächse bei Elektromotoren, Leistungselektronik und Batteriesystemen verbunden seien. Aufgrund der Wachstumsdynamik der Weltautomobilindustrie im nächsten Jahrzehnt würde es jedoch zu keinen Rückgängen bei Verbrennungsmotoren kommen. Stattdessen würde nahezu das identische Volumen an Verbrennern wie 2017 produziert und auch die damit verbundene Wertschöpfung blie-

The **plastics processing industry** (WZ 22), the manufacture of electronic and optical products (WZ 26) and the manufacture of metal products (WZ 25) are more pronounced in Thuringia than the national average. It is also worth examining the development of the individual economic sectors over the past few years.

The industry analysis prepared in 2017/2018 predicted that electromobility would lead to a new high-volume market for electric and electrified vehicles from 2020, which would be associated with a significant increase in added value for electric motors, power electronics and battery systems. However, due to the dynamic growth of the global automotive industry over the next decade, there would be no decline in combustion engines. Instead, almost the same volume of combustion engines would be produced as in 2017 and the associated added value would also be retained. What seemed plausible at the time has, in retrospect, proven to be a serious miscalculation, particularly re-

⁷ „Tiefenanalyse zu Möglichkeiten der Zukunftssicherung der Automobilzulieferindustrie in Thüringen“, Verfasser: Chemnitz Automotive Institute (CATI) und automotive thüringen e.V., Herausgeber: Thüringer ClusterManagement, 9/2018

be erhalten.⁷ Was aus damaliger Sicht plausibel erschien, erweist sich in der Rückschau insbesondere mit Blick auf Deutschland als gravierende Fehleinschätzung. Tatsächlich haben sich die Produktionszahlen von Verbrennerfahrzeugen in Deutschland nahezu halbiert, von ca. 560.000 Fahrzeugen im Jahr 2017 auf ca. 290.000 in 2023.² In der Folge büßte der Wirtschaftszweig 29 in Thüringen zwischen 2017 und 2023 circa ein Viertel seiner Beschäftigten ein. Damit ist er, betrachtet für diesen Zeitraum, der am stärksten rückläufige Wirtschaftszweig im gesamten Verarbeitenden Gewerbe im Freistaat.

Ein Grund für diesen Rückgang besteht darin, dass Thüringen die Verluste im Verbrennergeschäft im Gegensatz zu beispielsweise Sachsen oder Brandenburg nicht durch gleichzeitigen Personal- aufbau im Bereich Elektromobilität in den Fertigungswerken großer Automobilhersteller (über)kompensieren konnte. Allein die Aufwärtsentwicklungen in diesen beiden Bundesländern zogen die ostdeutsche Branchenstatistik insgesamt deutlich in den positiven Bereich, obgleich die Entwicklungen in den restlichen ostdeutschen Bundesländern gegenläufig waren. Kehrseite der Medaille ist, dass Brandenburg und Sachsen heute die Länder sind, in denen die Automobil- und Zulieferindustrien am stärksten von jeweils einem Großunternehmen abhängig sind, das seine Konzernentscheidungen außerhalb des Bundeslandes trifft.

Jedoch kann sich auch gelingende Diversifizierung, die innerhalb von Unternehmen oder innerhalb des Verarbeitenden Gewerbes stattfindet, in Form rückläufiger statistischer Zahlen der traditionellen Automobil- und Zulieferindustrie im Wirtschaftszweig 29 „Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen“ äußern. Denn andere Thüringer Wirtschaftszweige konnten im selben Betrachtungszeitraum zwischen 2017 und 2023 Beschäftigung aufbauen.

guarding Germany. In fact, the production figures for combustion vehicles in Germany have almost halved, from around 560,000 vehicles in 2017 to around 290,000 in 2023.² As a result, the economic sector 29 in Thuringia lost around a quarter of its workforce between 2017 and 2023. This makes it the most strongly declining economic sector in the entire manufacturing industry in the Free State of Thuringia for this period.

One reason for this decline is that, unlike Saxony or Brandenburg, for example, Thuringia was unable to (over)compensate for the losses in combustion engine business by simultaneously increasing its workforce in the electromobility sector at the production plants of major car manufacturers. The upward trends in these two federal states alone pulled the eastern German sector statistics into distinctly positive territory overall, although the trends in the remaining eastern German federal states were in the opposite direction. The flip side of the coin is that Brandenburg and Saxony are now the states in which the automotive and supplier industries are most dependent on one large company in each state that makes its corporate decisions outside of the state.

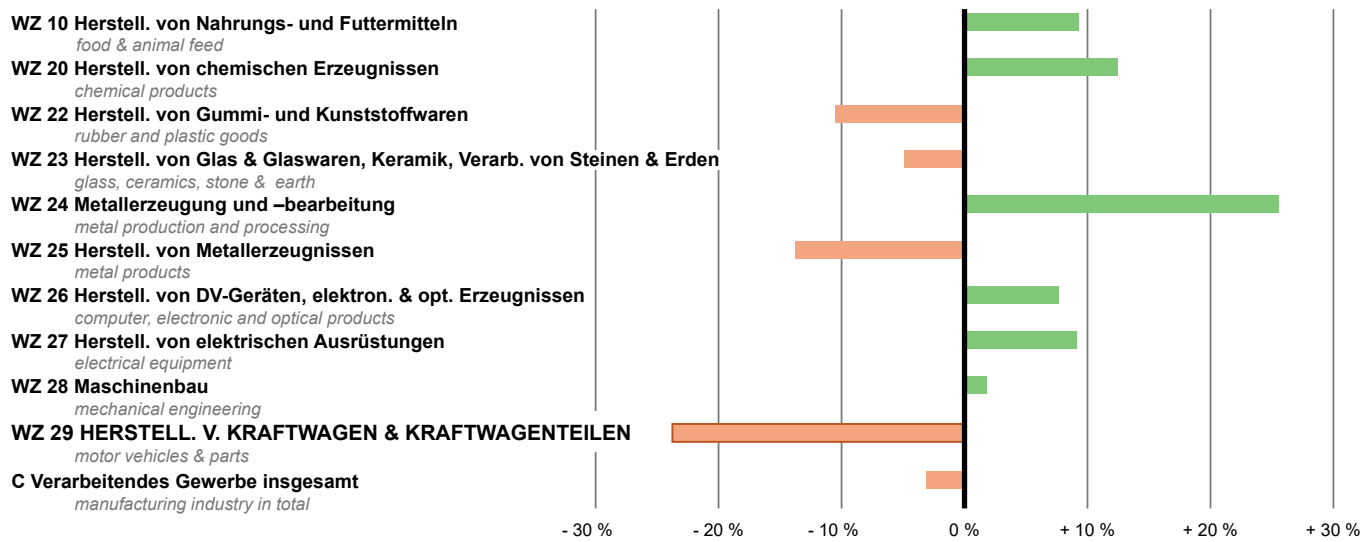
However, successful diversification that takes place within companies or within the manufacturing industry can also manifest itself in the form of declining statistical figures for the traditional automotive and supplier industry in economic sector 29 „Manufacture of motor vehicles and motor vehicle parts“. This is because other economic sectors in Thuringia were able to increase employment in the same period between 2017 and 2023.

Beschäftigungsrückgängen im traditionellen Automobilbau stehen in Thüringen neue Jobs in automobilen Zukunftsfeldern gegenüber.

So legte der Bereich „Herstellung von chemischen Erzeugnissen“ um 12 Prozent zu, in dem in Thüringen beispielsweise Lösungen in der Farbentwicklung und Additivtechnik für den Innen- und Außenbereich von Fahrzeugen entwickelt werden. Die „Herstellung von Datenverarbeitungsgeräten, elektronischen und optischen Erzeugnissen“, in der Thüringer Unternehmen unter anderem innovative Windschutzscheibendisplays entwickeln, wuchs um 7 Prozent. Und die „Herstellung von elektrischen Ausrüstungen“, die sich in Thüringen unter anderem auf die Fertigung und den Vertrieb von Lithium-Ionen-Batterien stützt, legte um 9 Prozent zu. Der Thüringer Wirtschaftszweig, der im Betrachtungszeitraum mit 25 Prozent am kräftigsten Beschäftigung aufgebaut hat, ist die Metallerzeugung und -verarbeitung.⁴

For example, there was an increase of 12 percent in the „Manufacture of chemical products“ sector, in which solutions are developed in Thuringia for colour development and additive technology for vehicle interiors and exteriors. The „Manufacture of data processing equipment, electronic and optical products“ sector, in which Thuringian companies develop innovative heads-up displays, among other things, grew by 7 percent. And the „Manufacture of electrical equipment“ sector, which in Thuringia is based around the production and sale of lithium-ion batteries, among other things, grew by 9 percent. The sector in Thuringia that increased employment the most in the period under review, by 25 percent, is metal production and processing.

Veränderung der Beschäftigtenzahlen innerhalb des Verarbeitenden Gewerbes in Thüringen von 2017 bis 2023 (eigene Darstellung mit Zahlen des Statistischen Bundesamtes) / change in employment figures within the manufacturing industry in Thuringia from 2017 to 2023



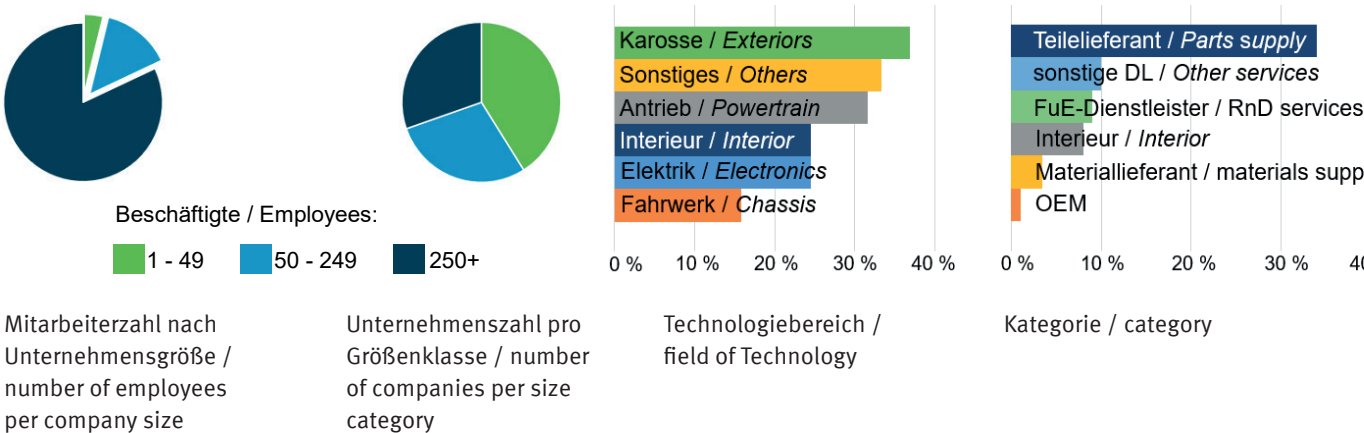
Die Befragungsteilnehmer

Die Zusammensetzung des Teilnehmerfeldes an der **AUTOMONITOR**-Unternehmensbefragung spiegelt die Zusammensetzung der Thüringer Automobil- und Zulieferindustrie gut wider. Die Großzahl der Unternehmen sind kleine und mittlere Unternehmen (KMU), während die meisten Mitarbeiter in beschäftigungsstarken Großbetrieben arbeiten. Der größte Teil der betrachteten Unternehmen agiert als Lieferant von Teilen, Komponenten oder Modulen. Sie verteilen sich auf verschiedene Technologiefelder, wobei sich circa die Hälfte der Unternehmen mehreren Technologiefeldern zuordnet. Wie im Vorjahr liegt der Automotive-Anteil am Gesamtumsatz im Durchschnitt knapp oberhalb von 60 Prozent.

Survey participants

The composition of the pool of participants in the **AUTOMONITOR** company survey accurately reflects the composition of the Thuringian automotive and supplier industry. The majority of companies are small and medium-sized enterprises (SMEs), while most employees work in large companies with high employee numbers. The majority of the companies surveyed act as suppliers of parts, components or modules. They are spread across various technology fields, with around half of the companies categorising themselves in multiple technology fields. As in the previous year, the automotive share of total turnover averages just over 60 percent.

Zusammensetzung des Teilnehmerfeldes an der Befragung zum AUTOMONITOR Thüringen 2025 / composition of the participants in the AUTOMONITOR survey



Aktuelle Selbsteinschätzung

Die Frage nach der aktuellen wirtschaftlichen Lage wird durch die an der Umfrage teilnehmenden Thüringer Unternehmen optimistischer beantwortet, als die Antworten auf die im gleichen Zeitraum bundesweit erhobene Umfrage des ifo Institutes zum Geschäftsklimaindex ausfielen.⁸ Weswegen in anderen Bundesländern die Krise der deutschen Automobilhersteller derzeit stärker spürbar ist als in Thüringen, wurde oben bereits analysiert. Möglicherweise ergibt sich daraus ein Erklärungsansatz für die beschriebene Abweichung. Das sächsische Branchennetzwerk AMZ sieht beispielsweise durch die jüngsten Entscheidungen des VW-Konzerns perspektivisch 20.000 Arbeitsplätze in Sachsens Automobilzulieferindustrie gefährdet⁹ – eine Form der volkswirtschaftlichen Abhängigkeit von einer einzelnen Branche, wie sie in Thüringen nicht besteht.

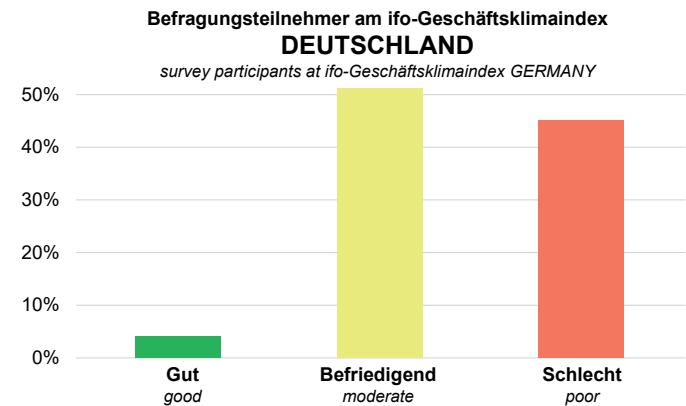
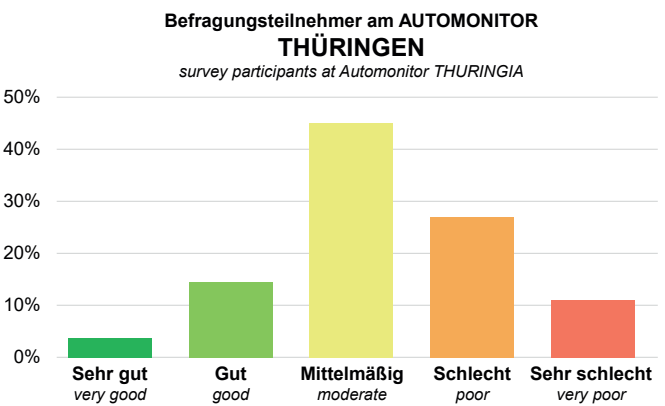
Wird bei der Frage nach der Beurteilung der eigenen aktuellen Lage eine Bewertungssystematik von 1 „sehr gut“ über 3 „mittelmäßig“ bis 5 „sehr schlecht“ zugrunde gelegt, liegt der Durchschnitt aller Thüringer Antworten bei „mittelmäßig“ (3,3), während der Durchschnitt aller deutschlandweiten Antworten auf die ifo-Umfrage „schlecht“ (3,8) ergibt.

Current self-assessment

The question about the current economic situation was answered more optimistically by the Thuringian companies participating in the survey than the responses to the ifo Institute's nationwide survey on the business climate index conducted during the same period. The reasons why the crisis affecting German car manufacturers is currently being felt more acutely in federal states other than Thuringia have already been analysed above. This may provide an explanation for the deviation described. The Saxon industry network AMZ, for example, suggests that 20,000 jobs in Saxony's automotive supply industry are at risk as a result of the VW Group's latest decisions – a form of economic dependency on a single sector that does not exist in Thuringia.

When assessing the company's current situation on a scale from 1 „very good“ to 3 „average“ to 5 „very poor“, the average of all Thuringian responses is „average“ (3.3), while the average of all Germany-wide responses to the ifo survey is „poor“ (3.8).

Beurteilung der eigenen wirtschaftlichen Lage im November 2024 / assessment of own economic situation in November 2024



⁸ ifo Institut & Spiegel, 2024, <https://www.spiegel.de/wirtschaft/ifo-umfrage-stimmung-in-der-autoindustrie-verschlechtert-sich-drastisch>, Abruf 13.12.2024
⁹ <https://www.amz-sachsen.de/news/dirk-vogel-freie-presse-20250109/>, Abruf am 23.01.2025

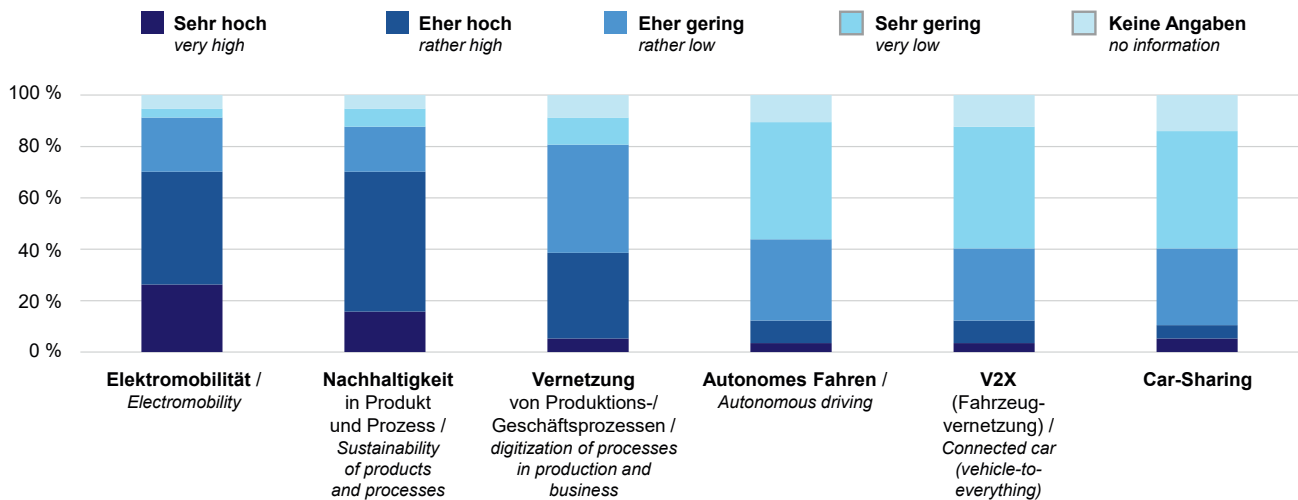
Technologische Megatrends

Die eigene wirtschaftliche Lage wird unter anderem dadurch bestimmt, wie stark das eigene Unternehmen von technologischen Megatrends betroffen ist. Aus diesem Grund wurden 6 wichtige Technologietrends zur Bewertung gestellt, verbunden mit der Frage, wie stark deren Einflüsse auf die Thüringer Unternehmensstandorte sind. Die Ergebnisse decken sich weitgehend mit denen des Vorjahres.

Technological megatrends

A company's own economic situation is determined by the extent to which it is affected by technological megatrends, among other things. For this reason, six key technology trends were presented for evaluation, together with the question of how strong their impact is on Thuringia's business locations. The results are largely in line with those of the previous year.

Einfluss technologischer Megatrends auf die Thüringer Unternehmensstandorte / influence of technological megatrends on Thuringia's companies



Elektromobilität wurde erneut am höchsten bewertet. Die Bedeutung des chinesischen Marktes für diese Entwicklung wurde oben bereits ausgeführt. Mittlerweile jeder zweite weltweit produzierte PKW wird dort verkauft. Innerhalb des chinesischen Marktes verfügte jedes dritte der 2023 verkauften PKW über einen Elektroantrieb. Davon wiederum zwei Drittel waren rein batterieelektrisch betriebene Fahrzeuge, während der Rest auf Hybridfahrzeuge entfiel, die auch aber nicht ausschließlich elektrisch angetrieben werden können.¹⁰ Im selben Jahr stand sowohl in der weltweiten als auch in der europäischen Zulassungsstatistik erstmals ein rein batterieelektrisch betriebenes PKW-Modell auf Platz eins und auf dem europäischen Markt wurden zum ersten Mal mehr batterieelektrisch betriebene PKW zugelassen als PKW mit Dieselantrieb.¹¹

Zur Wahrheit gehört allerdings auch, dass die Zuwachsraten für Elektroautos im Jahr 2024 in Europa mit denen des Vorjahres nicht mithalten konnten. Deutsche Hersteller und die von ihnen abhängigen Zulieferunternehmen stellt dies vor ein Dilemma. Der Expertenkreis Transformation der Automobilwirtschaft¹² beschreibt die Situation folgendermaßen: „Die derzeitige Schwäche beim Markthochlauf der Elektromobilität, die in dieser Ausprägung nur in Deutschland zu beobachten ist, stellt in vielfacher Hinsicht eine große Bedrohung für den Standort dar. Zwar können kurzzeitig höhere spezifische Gewinne mit Verbrennermodellen gemacht werden, doch kleine Stückzahlen bei den batterieelektrischen Fahrzeugen verhindern und verzögern

Electromobility was once again rated highest. The significance of the Chinese market in this development has already been discussed above. Today, every second car produced worldwide is sold there. In 2023, one in three cars sold in China had an electric drive. Two thirds of these were fully battery-powered vehicles, while the remainder were hybrid vehicles, which can be powered by electricity, but not exclusively. That same year, for the first time, a fully battery-electric car model ranked first in both the global and European registration statistics. Additionally, more battery-electric cars than diesel-powered cars were registered in the European market for the first time.

However, it is also true that the growth rates for electric cars in Europe in 2024 could not keep pace with those of the previous year. This poses a dilemma for German manufacturers and the supplier companies that depend on them. The expert group Transformation of the Automotive Industry describes the situation as follows: „The current weakness in the electromobility market ramp-up, which can only be observed in this form in Germany, poses a major threat to the location in many respects. While it's true that higher specific profits can be made in the short term from combustion models, low numbers of battery-electric vehicles prevent and delay investments and economies of scale in this future market. This implicitly weakens Germany's competitive position compared to US or Chinese competitors.“

¹⁰ <https://www.vda.de/de/themen/elektromobilitaet/marktentwicklung-europa-international>, Abruf 08.02.2025

¹¹ <https://www.electrive.net/2024/01/19/eu-erlebt-2023-erstmal-mehr-neue-elektro-als-dieselaautos/>, Abruf 14.02.2025

¹² Dem Gremium gehören neben namhaften Industrie- und Wissenschaftsvertretern auch die Geschäftsführer des Verbandes der Automobilindustrie e. V. (VDA) sowie der Automotive Cluster Ostdeutschland GmbH (ACOD) an. Quelle: <https://expertenkreis-automobilwirtschaft.de/>, Abruf 21.02.2025

Investitionen und Skaleneffekte in diesem Zukunftsmarkt. Sie schwächen damit implizit die deutsche Wettbewerbsposition gegenüber US-amerikanischen oder chinesischen Wettbewerbern.“¹³

Die im Rahmen des AUTOMONITORs befragten Unternehmen haben den enormen Einfluss des Wandels hin zur Elektromobilität auf ihre Unternehmensstandorte erkannt. Seit Jahren ist Elektromobilität der Megatrend, dessen Einfluss durch die Befragungsteilnehmer am häufigsten als „eher hoch“ oder sogar als „sehr hoch“ beurteilt wird. Im vergangenen Jahr taten dies 51 Prozent aller Befragten. Dieser Anteil stieg nun noch einmal deutlich auf 70 Prozent, darunter 26 Prozent, die den Einfluss der Elektromobilität auf ihren Standort als „sehr hoch“ bewerten.

Auch der Einfluss des Themas Nachhaltigkeit wird von 70 Prozent der Befragungsteilnehmer als hoch bewertet, darunter 16 Prozent mit einer Bewertung von „sehr hoch“. Auf Platz drei der als am einflussreichsten bewerteten Megatrends kommt die Vernetzung von Produktions- und Geschäftsprozessen mit insgesamt 39 Prozent an eher hohen oder sehr hohen Bewertungen.

Wie bereits in den Vorjahren wird den anderen drei Trends deutlich weniger Einfluss attestiert. Car-Sharing konnte immerhin gegenüber der letztjährigen Auswertung etwas zulegen, allerdings auf weiterhin sehr niedrigem Niveau.

Den Megatrends zum Autonomen Fahren und zur Fahrzeugvernetzung wird weit überwiegend ein „eher geringer“ oder „sehr geringer“ direkter Einfluss auf die Thüringer Standorte attestiert. Das sollte allerdings nicht darüber hinwegtäuschen, dass die zunehmende Fahrautomatisierung und insbesondere das vollautonome also fahrerlose Fahren über kurz oder lang zu ähnlich fundamentalen Verschiebungen der Kräfteverhältnisse in der automobilen Welt führen könnte, wie dies im Zuge der Elektromobilität schon heute zu beobachten ist. In dieser neuen Welt der Roboterautos, die in immer mehr US-amerikanischen und chinesischen Großstädten bereits zu erleben ist, verkommen mechanische Baugruppen bis zum Automobil selbst mehr und mehr zur austauschbaren Handelsware mit weiter abschmelzenden Margen. Schlüsselkompetenzen betreffen dort hingegen Sensor- und Kamerasysteme, präzise und hochaktuelle Umgebungskarten, vor allem aber die Erfassung und selbständige Interpretation von großen Datenmengen in Echtzeit mittels Künstlicher Intelligenz. Wenn der finanzstarke Marktführer für Robotertaxis im nordamerikanischen Mischverkehr heutzutage seine Kostenstruktur optimieren will, dann tauscht Waymo nicht einzelne Baugruppen an seinen fahrerlos agierenden Fahrzeugen gegen günstigere aus, sondern er tauscht den kompletten Automobilhersteller, auf dessen „rollende Hardware“ Waymo seine Dienste aufspielt.¹⁴ In China, wo Baidu den Markt für Robotertaxis dominiert, sind ähnliche Tendenzen zu beobachten. Die Auswirkungen dieses Trends werden die Thüringer Zulieferer nicht über Nacht treffen, aber sie dürften auf lange Sicht auch keinen Bogen um diesen Freistaat machen.

The companies surveyed as part of the AUTOMONITOR have recognised the enormous impact of the transition to electromobility on their business locations. For years, electromobility has been the megatrend whose influence is most frequently rated as „rather high“ or even „very high“ by survey participants. Last year, 51 percent of all respondents did so. This proportion has now risen again significantly to 70 percent, including 26 percent who rate the impact of electromobility on their location as „very high“.

The influence of sustainability is also rated as high by 70 percent of survey participants, including 16 percent with a rating of „very high“. The digitization of production and business processes ranks third among the megatrends that are rated as the most influential, with a total of 39 percent rating it „rather high“ or „very high“.

As in previous years, the other three trends are considered to have significantly less influence. Carsharing saw a slight increase compared to last year's evaluation, albeit still at a very low level.

The megatrends of autonomous driving and vehicle connectivity are predominantly considered to have a „rather low“ or „very low“ direct influence on Thuringia's locations. However, this should not obscure the fact that increasing driving automation and, in particular, fully autonomous, i.e. driverless vehicles could sooner or later lead to similar fundamental shifts in the automotive world as can already be observed today in the development of electromobility. In this new world of robot cars – already visible in more and more US and Chinese cities – mechanical modules and even the car itself are increasingly becoming disposable commodities with shrinking margins. On the other hand, key competencies in this area relate to sensor and camera systems, precise and highly up-to-date maps of the surroundings and, above all, the collection and independent interpretation of large amounts of data in real time using artificial intelligence. Nowadays, if the financially strong market leader for robot taxis in North American mixed traffic wants to optimise its cost structure, Waymo does not replace individual components in its driverless vehicles with cheaper ones, but rather replaces the entire car manufacturer on whose „rolling hardware“ Waymo installs its services. Similar trends can be observed in China, where Baidu dominates the market for robot taxis. The effects of this trend will not hit Thuringia's suppliers overnight, but they are unlikely to bypass the free state in the long term.

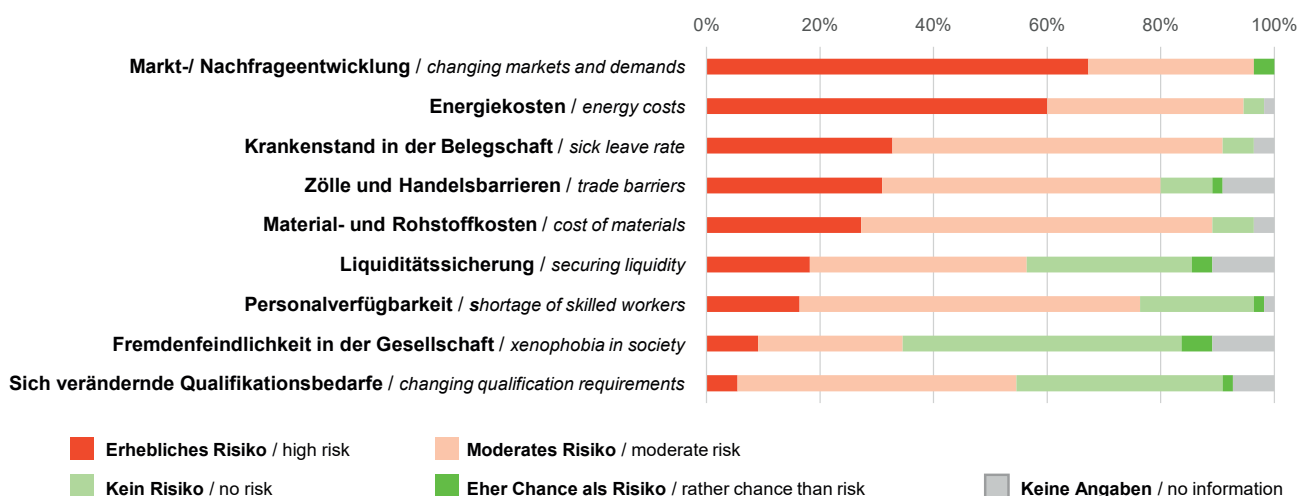
consider future use of state funding unlikely compared to those who are likely to seek such support in the future.

In a later chapter, we will deal with the topic of competitive advantages. Here's some good news: One-third of the companies we surveyed believe that they have an edge over their competitors when it comes to innovation. This group of businesses doesn't intend to cut back on their spending for research, development, and innovation in 2024 (90 % plan to maintain their current level of investment in R&D and innovation, while 5 % anticipate an increase and another 5 % foresee a reduction).

¹³ Empfehlungspapier „Zukunft der Automobilen Wertschöpfung am Standort Deutschland“, Verfasser: Expertenkreis Transformation der Automobilwirtschaft, Herausgeber: Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK), November 2024

¹⁴ <https://www.handelsblatt.com/technik/it-internet/autonomes-fahren-amazon-tochter-zoox-startet-zweiten-robotaxi-dienst-der-usa/100104096.html>, Abruf 03.02.2025

Wichtigste Standortrisiken / Most important risks



Neben Technologietrends wirken noch eine Reihe anderer Faktoren auf das Geschäftsergebnis der Thüringer Automobil- und Zulieferunternehmen. Gefragt wurde deshalb, welche der insgesamt neun vorgegebenen Einflussgrößen als risikobehaftet angesehen werden.

Das Feld der Risiken führt wie bereits im Vorjahr das Thema „Markt-/ Nachfrageentwicklung“ an, knapp gefolgt vom Thema „Energiekosten“, wobei beide Themen noch einmal deutlich zugelegt haben. Mehr als zwei Drittel der befragten Unternehmen sind in den zurückliegenden Jahren durch beide genannten Einflussgrößen in ihrer unternehmerischen Tätigkeit eingeschränkt gewesen.

Im vergangenen Jahr stuften 54 Prozent aller Befragten die Markt-/ Nachfrageentwicklung, also die zunehmende Unkalkulierbarkeit des Marktgeschehens, als erhebliches Risiko ein. Dieses Jahr sind es sogar 67 Prozent. Beispiele für derartige Einflussfaktoren auf das Marktgeschehen können politische Rahmensetzungen sein, die wiederum auf die Nachfrage wirken. Ein anderes Beispiel sind unvorhergesehene Lieferengpässe, die aus kriegerischen Konflikten oder Zollstreitigkeiten entstehen können. Hier ist zu berücksichtigen, dass der Zeitpunkt der Befragung vor dem Regierungswechsel in den USA lag.

Bei den Energiekosten stieg der Prozentsatz derer, die von einem Risiko für ihren Standort sprechen, von 48 im Vorjahr auf nun 60. Hauptgrund dafür dürfte die russische Invasion in die Ukraine sein und die dadurch insbesondere in Europa deutlich gestiegenen Preise für Rohstoffe wie Gas und Kohle. In der Folge hat sich für energieintensive Unternehmen ein enormer Abstand zwischen den Strompreisen in Deutschland und den Preisen in Ländern wie den USA oder China ergeben.¹⁵

In addition to technological trends, several other factors also affect the operating results of Thuringian automotive and supplier companies. The survey therefore asked which of nine specified influencing factors were considered to be risky.

As in the previous year, the area of „market/demand development“ is viewed as the greatest risk, closely followed by „energy costs“, and both risk areas have once again increased significantly. More than two-thirds of the surveyed companies have been restricted in their business activities in recent years by both of these influencing factors.

Last year, 54 percent of all respondents rated the market/demand trend, i.e. the increasing unpredictability of market developments, as a significant risk. This year, the figure is as high as 67 percent. Examples of factors influencing market developments can be political frameworks, which in turn have an impact on demand. Another example is unforeseen supply bottlenecks that can arise as a result of armed conflicts or trade disputes. It should be noted here that the survey was conducted before the change of government in the USA.

As for energy costs, the percentage who considered their location to be at risk rose from 48 percent in the previous year to 60 percent. The main reason for this is likely the Russian invasion of Ukraine and the resulting sharp rise in prices for commodities such as gas and coal, particularly in Europe. As a result, an enormous gap has formed between electricity prices in Germany and those in countries such as the USA and China for energy-intensive companies.

¹⁵ https://www.agora-energie-wende.de/fileadmin/Projekte/2023/2023-25_IND_Industriestrompreis/Agora_Internationale_Strompreisstudie_AFRY.pdf, Abruf 17.02.2025

Einen beachtlichen Sprung in der Beurteilung als Standortrisiko gegenüber dem Vorjahr hat das Risiko „Krankenstand in der Belegschaft“ gemacht. Rangierte dieses Risiko in der letztjährigen **AUTOMONITOR**-Erhebung noch an sechster von neun Stellen, so erreichte es dieses Jahr Platz drei. Gegenüber 55 Prozent, die das Thema im zurückliegenden Jahr als moderates oder als erhebliches Risiko betrachteten, sind es diesmal 91 Prozent. Bemerkenswert ist dieser Umstand besonders vor dem Hintergrund, dass der durchschnittliche monatliche Krankenstand aller gesetzlich Krankenversicherten bundesweit zuletzt rückläufig war von 6,1 Prozent im Jahr 2023 auf 5,8 Prozent in 2024.¹⁶ Einen Erklärungsansatz für die dennoch gestiegene Bewertung kann eine mögliche Verschärfung des konzerninternen Standortwettbewerbes bieten, wo Thüringer Werke im Wettstreit mit Schwesterwerken an anderen Standorten stehen. Wenn es darum geht, neue Produkte oder Fertigungskapazitäten auf die Werke zu verteilen, aber ebenso bei der Erreichung von Einsparzielen, dürfte neben Produktivitätskennzahlen, Gesamtkosten und Management Performance auch die Krankheitsquote mit in die Entscheidungsfindung einfließen.

Das Thema Personalverfügbarkeit hingegen hat bei den Befragten zumindest im Durchschnitt deutlich an Schrecken verloren. Zwar wird es weiterhin von 17 Prozent aller Befragten als ein Risiko bezeichnet. Jedoch ist das nur noch etwa ein Drittel des Vorjahreswertes und damit der drittniedrigste Wert im Gesamtfeld. Gegenüber der letzten Umfrage büßt dieses Thema vier Plätze ein. Den Gesamtbedarf für die kommenden zehn Jahre an neu einzustellenden Fachkräften beziffern die befragten Unternehmen im Durchschnitt mit einem Prozentsatz von 16, bezogen auf ihre aktuelle Beschäftigtenzahl am Standort. In den zurückliegenden drei Jahren mussten 39 Prozent der betrachteten Unternehmen betriebliche Einschränkungen in Folge des Fachkräftemangels hinnehmen.

Keinerlei Veränderungen gegenüber dem Vorjahr gab es hinsichtlich der Bewertung des Risikos „Fremdenfeindlichkeit in der Gesellschaft“. Davon unbenommen geben 19 Prozent der befragten Unternehmen zu Protokoll, durch ein als negativ empfundenes Standortimage bereits in ihrer unternehmerischen Tätigkeit eingeschränkt worden zu sein.

Der Strauß an Risiken, die auf einen Unternehmensstandort einwirken können, ist also bunt. Deshalb wurde auch nach bereits konkret Erlebtem gefragt. Demnach litt jedes vierte der analysierten Unternehmen in den zurückliegenden drei Jahren unter den unternehmerischen Folgen von Liquiditätsmangel, jedes fünfte musste mit Vertragsbruch umgehen, jedes siebte hatte mit den Auswirkungen von Handelsbarrieren zu kämpfen und jedes zehnte der befragten Unternehmen wurde durch eine schlechte Anbindung an Bus und Bahn in seinem Geschäftserfolg eingeschränkt. Auch von Einschränkungen ihrer unternehmerischen Tätigkeit in Folge von Extremwetterereignissen berichteten mehrere Unternehmen – ein Einflussfaktor, der Experten zufolge künftig stark an ökonomischer Bedeutung gewinnen wird.¹⁷

Der einzige von insgesamt zehn zur Auswahl gestellten potenziellen Einflussfaktoren auf den eigenen Unternehmenserfolg, der von keinem Befragungsteilnehmer in den letzten drei Jahren erlebt wurde, betrifft Verkehrsblockaden durch Aktivistengruppen.

*The „sickness rate in the workforce“ risk saw a considerable leap in the assessment as a location risk compared to the previous year. Whereas this risk ranked sixth out of nine in last year's **AUTOMONITOR** survey, this year it came in third. Compared to 55 percent who considered the issue to be a moderate or significant risk last year, this time the figure is 91 percent. This is particularly remarkable in light of the fact that the average monthly sickness rate of all people with statutory health insurance nationwide recently fell, from 6.1 percent in 2023 to 5.8 percent in 2024. One possible explanation for the increased risk assessment is a possible intensification of competition within the group, where Thuringian plants are in competition with sister plants at other locations. When it comes to allocating new products or production capacities to the plants, but also when it comes to achieving savings targets, the sickness rate may be included in the decision-making process alongside productivity indicators, total costs and management performance.*

The issue of staff availability, on the other hand, has become much less concerning for respondents, at least on average. It is still considered a risk by 17 percent of all respondents. However, this is only about a third of the previous year's figure and the third-lowest value overall. This topic dropped four places compared to the last survey. On average, the surveyed companies estimate that the total need for new skilled worker recruits over the next ten years will be 16 percent of their current number of employees at the location. In the past three years, 39 percent of the surveyed companies have had to accept operational restrictions as a result of the shortage of skilled workers.

There were no changes compared to the previous year in the assessment of the risk of „xenophobia in society“. Irrespective of this, 19 percent of the surveyed companies stated that they had already been restricted in their business activities due to a location image that was perceived as negative.

The range of risks that can affect a company location is many and varied. For this reason, respondents were also asked about concrete experiences. According to the survey, one in four of the analysed companies suffered from the commercial consequences of a lack of liquidity in the past three years, one in five had to deal with breach of contract, one in seven had to contend with the effects of trade barriers and one in ten of the companies surveyed were restricted in their business success by poor bus and rail connections. Several companies also reported restrictions on their business activities due to extreme weather events – an influencing factor that, according to experts, will become much more economically significant in the future.

The only one, out of a total of ten potential factors influencing the company's own success, which none of the respondents experienced in the last three years, concerns traffic blockades by activist groups.

¹⁶ <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/38600/umfrage/krankenstand-bei-pflichtmitgliedern-der-gkv/>, Abruf 04.02.2025

¹⁷ „Kosten durch Klimawandelfolgen in Deutschland“, Institut für ökologische Wirtschaftsforschung (IÖW), Prognos AG & Gesellschaft für Wirtschaftliche Strukturfor schung (GWS), im Auftrag des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK), 2/2023

Starker Fokus auf Kunden aus dem Binnenmarkt

Auch die Entscheidung, in welchen Ländermärkten sich ein Unternehmen bewegen soll, ist in Zeiten der Deglobalisierung bei gleichzeitig stagnierenden oder gar rückläufigen Absatzzahlen im Heimatmarkt nicht frei von Risiken. In der AUTOMONITOR-Erhebung des vergangenen Jahres wurde gezeigt, dass die Anzahl derjenigen, die ihr Deutschland-Geschäft ausbauen wollen, nahezu gleich groß ist wie die Zahl derer, die stärker internationalisieren möchten.

Dieses Mal wurden die Befragungsteilnehmer gebeten, Auskunft über den Anteil des Auslandsgeschäftes am Gesamtumsatz ihrer Unternehmen zu erteilen. Das Ergebnis bestätigt die traditionell starke Fokussierung der Thüringer Automobil- und Zulieferunternehmen auf im Heimatmarkt ansässige Kunden. Der überwiegende Teil der Unternehmen hat einen Auslandsanteil am Gesamtumsatz von 20 Prozent oder weniger. Wichtig dabei ist zu berücksichtigen, dass dieser Wert vorrangig Auskunft darüber erteilt, wo der Kunde des Thüringer Unternehmens sitzt, anstatt darüber, in welchem Land dieser Kunde das fertiggestellte Gesamtprodukt letztendlich verkauft. Zudem besteht eine Korrelation zwischen Beschäftigtenanzahl eines betrachteten Thüringer Unternehmens und dessen Auslandsanteil am Umsatz, das heißt je größer ein Unternehmen ist, desto höher ist in der Regel nicht nur sein Umsatz, sondern auch der Auslandsanteil an diesem Umsatz. Das wiederum führt dazu, dass bei einem KMU-Anteil unter allen Befragten von circa 70 Prozent die wenigen Großbetriebe die Höhe des Auslandsanteils am Branchenumsatz nach oben treiben. Im Ergebnis werden circa 30 Prozent des Gesamtumsatzes der Befragungsteilnehmer, was ungefähr einer Milliarde Euro entspricht, mit im Ausland sitzenden Kunden erwirtschaftet. Das stellt die Zahlen für Gesamtdeutschland exakt auf den Kopf, denn dort beläuft sich der Anteil des Inlandgeschäftes auf 30 Prozent, während der im Ausland erwirtschaftete Umsatzanteil 70 Prozent beträgt.¹⁸

Außerdem wurde erfragt, welchen konkreten Märkten bezogen auf den Umsatz welche Bedeutung für die Befragungsteilnehmer zukommt. Die Dominanz des deutschen Marktes ist bei der Teilgruppe der KMU mit 73 Prozent noch stärker ausgeprägt als in der Teilgruppe der Großbetriebe mit 60 Prozent, woraus sich der oben genannte Gesamtdurchschnittswert von 70 Prozent Deutschlandgeschäft am Gesamtumsatz für die befragten Unternehmen ergibt. Weitere 17 Prozent des Gesamtumsatzes aller befragten Unternehmen werden mit anderen Ländern der EU erwirtschaftet, weitere 1,6 Prozent mit dem Vereinigten Königreich (United Kingdom, kurz: UK). Dem europäischen Wirtschaftsraum kommt mit insgesamt 88,6 Prozent damit eine immens hohe Bedeutung zu. Der weltweit mit Abstand bedeutendste Automobilmarkt China hat lediglich einen Anteil von 2,8 Prozent an den Umsätzen der Gesamtheit aller befragten Thüringer Automobil- und Zulieferunternehmen. Der weltweit zweitwichtigste Automobilmarkt USA macht 3,3 Prozent aus.

Strong focus on customers in the domestic market

In times of deglobalisation alongside stagnating or even declining sales figures in the domestic market, the decision as to which national markets a company should operate in is not without risks. Last year's AUTOMONITOR showed that the number of companies aiming to expand their business in Germany is almost the same as the number of those who want to internationalise further.

This time, survey participants were asked to provide information on international business as a proportion of their company's total turnover. The result confirms the traditionally strong focus of Thuringian automotive and supplier companies on customers based in their home market. The foreign share of total turnover in the majority of companies is 20 percent or less. It is important to note that this figure primarily provides information on where the Thuringian company's customer is based, rather than the country in which this customer ultimately sells the finished product. There is also a correlation between the number of employees of a Thuringian company and its share of foreign turnover, i.e. the larger the company, the higher are both its total turnover and the foreign share of this turnover. This in turn means that, with SMEs representing around 70 percent of all respondents, the few large companies drive up the proportion of foreign sales in the sector. As a result, around 30 percent of the survey participants' total turnover, which corresponds to around one billion euro, is generated from customers based abroad. These figures show the opposite trend to Germany as a whole, where the share of domestic business amounts to 30 percent, while the share of sales generated abroad is 70 percent.

Furthermore, the survey participants were asked which specific markets were most important to them in terms of turnover. The dominance of the German market is even more pronounced in the SME subgroup (73 percent) than in the subgroup of large companies (60 percent), resulting in the above-mentioned overall average of 70 percent of total turnover from German business for the companies surveyed. An additional 17 percent of the total turnover of all surveyed companies is generated from other EU countries, and a further 1.6 percent from the United Kingdom (UK). With 88.6 percent in total, the European Economic Area is therefore of immense importance. China, by far the world's most important automotive market, only accounts for 2.8 percent of the sales of all automotive and supplier companies surveyed in Thuringia. The USA, the world's second most important automotive market, accounts for 3.3 percent.

¹⁸ <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/192078/umfrage/exportquote-der-automobilindustrie-in-deutschland/>, Abruf 28.01.2025

Enge Beziehungen mit deutschen Herstellern

Die oben genannten Zahlen dürfen aber nicht zu dem Trugschluss führen, dass Thüringer Unternehmen aufgrund ihres vergleichsweise geringen Auslandsgeschäftsanteils überdurchschnittlich resilient gegenüber Entwicklungen in den automobilen Schwerpunktmärkten China oder USA seien. Grund dafür ist eine hohe Abhängigkeit der Thüringer Zulieferunternehmen von den großen deutschen Automobilherstellern, welche wiederum stark abhängig von den globalen Leitmärkten sind. Im Durchschnitt erwirtschaften die befragten Unternehmen 50 bis 75 Prozent ihres Automotive-Umsatzes mit Hilfe von Produkten und Dienstleistungen für die großen deutschen Automobilhersteller. Dabei gilt in der Regel, dass je größer der Automotive-Anteil am Gesamtumsatz eines Unternehmens ist, desto höher ist auch der Prozentsatz des Geschäftes mit deutschen Automobilherstellern an diesem Automotive-Umsatz. Auf diese Weise werden Probleme aus München, Stuttgart oder insbesondere Wolfsburg schnell auch zu Thüringer Problemen: Der Verlust des jahrzehntelangen Technologievorsprungs deutscher Automobilhersteller im Verbrennerbereich durch den globalen Trend zum batterieelektrischen Antrieb, die ehemalige deutsche Exportweltmeister hart treffenden neuen Barrieren im Welthandel, der Angriff chinesischer Hersteller auf die ehemals deutsche „Cash-Cow“ Premiumsegment – all diese Entwicklungen wirken entlang der automobilindustrietypischen Lieferkette tief hinein in die Auftragsbücher der Thüringer Unternehmen.

Diversifizierung

Dass sich Thüringer Automobilzulieferunternehmen nach einem zweiten oder dritten Standbein in anderen Branchen umschauen, ist angesichts der geschilderten Herausforderungen nachvollziehbar. Die Frage nach der Geschäftserwartung für das Kalenderjahr 2025 ergab auch, dass unter den Befragungsteilnehmern die Anzahl derer, die für das kommende Jahr einen Rückgang ihres Automotive-Anteils am Gesamtgeschäft prognostizieren, dreimal so hoch ist wie die Zahl derer, die von einer Steigerung ausgehen. Würde dies so eintreten, würde ein Trend der vergangenen Jahre fortgezeichnet.

Danach befragt, ob bezüglich des Einstieges in oder des Ausbaus von neuen Geschäftsfeldern konkrete Planungen für das Kalenderjahr 2025 bestehen, antworten 57 Prozent der befragten Unternehmen mit „Ja“.

Dabei unterscheiden sich die Antworten diesbezüglich zwischen KMU und Großbetrieben deutlich. Von den Unternehmen mit weniger als 250 Beschäftigten planen 71 Prozent für das anstehende Jahr mit neuen Geschäftsfeldern, während dieser Wert für Unternehmen mit 250 oder mehr Beschäftigten lediglich 28 Prozent beträgt. Auch dem Ausstieg aus bisherigen Geschäftsfeldern stehen KMU etwas aufgeschlossener gegenüber. 69 Prozent von ihnen sowie 61 Prozent der Großbetriebe planen entsprechend. Diese Zahlen stützen die These, wonach klein- und mittelständische Unternehmen in Thüringen veränderungsaffiner sind als Großbetriebe, die zum überwiegenden Teil in Konzernstrukturen eingebunden sind. Die Einführung neuer Produkte planen in beiden Gruppen übereinstimmend 55 Prozent aller befragten Unternehmen.

Close relationships with German manufacturers

However, the above figures should not lead to the misconception that Thuringian companies' comparatively low proportion of foreign business makes them more resilient than average to developments in the key automotive markets of China or the USA. This is because Thuringia's supplier companies are heavily dependent on the major German car manufacturers, which, in turn, are heavily dependent on the leading global markets. On average, the surveyed companies generate 50 to 75 percent of their automotive turnover by supplying products and services to the major German car manufacturers. As a rule, the larger the automotive share of a company's total turnover, the higher the percentage of this automotive turnover accounted for by business with German automotive manufacturers. Consequently, challenges faced by companies in Munich, Stuttgart, or especially Wolfsburg quickly become problems for Thuringia. The loss of German car manufacturers' decades-long technological lead in the combustion engine sector due to the global trend towards electric drives; the new barriers in global trade that are adversely affecting former German export champions; the attack by Chinese manufacturers on the former German „cash cow“ premium segment – all of these developments deeply impact the order books of Thuringian companies along the typical automotive industry supply chain.

Diversification

The fact that Thuringian automotive suppliers are looking for a second or third pillar in other sectors is understandable given the challenges described above. The question about business expectations for the 2025 calendar year also revealed that the number of survey participants forecasting a decline in their automotive share of total business in the coming year is three times higher than those who expect an increase. If this were to materialise, it would be a continuation of the trend of recent years.

When asked about concrete plans for entering or expanding new business areas in 2025, 57 percent of the companies surveyed answered „yes“.

The answers to this question differ significantly between SMEs and large companies. Of companies with fewer than 250 employees, 71 percent are planning new business areas for the coming year, while this figure is only 28 percent for companies with 250 or more employees. SMEs are also somewhat more open to exiting existing business areas. 69 percent of SMEs and 61 percent of large companies planning to do this. These figures support the theory that small and medium-sized companies in Thuringia are more open to change than large companies, most of which are integrated into corporate structures. In both groups, 55 percent of all surveyed companies are planning to introduce new products.

They were also asked about the experience they had gained when entering new business areas. According to the responses, knowledge of the new target market must first be built up, for example with regard to local price structures, the landscape of economic

Die kleinen und mittleren Unternehmen Thüringens sind belegbar veränderungsaffiner als Großbetriebe.

Auch die im Rahmen des eigenen Einstiegs in neue Geschäftsfelder gesammelten Erfahrungen wurden erfragt. Den Antworten zufolge müsse zunächst Wissen hinsichtlich des neuen Zielmarktes aufgebaut werden, was beispielsweise die dortigen Preisstrukturen, Akteurslandschaften und die Gesetzeslage anbelangt. Zudem müsse die Aufnahme in den Lieferantenpool neuer Kunden gelingen und die eigene Fertigungstechnik auf deren Technologie abgestimmt werden. Dies alles erfolgt unter Kosten-, Zeit- und Wettbewerbsdruck, unter Berücksichtigung bestehender Markteintrittsbarrieren und unter dem Anspruch, von neuen Kunden im neuen Markt wahrgenommen und beauftragt zu werden, um auf diese Weise den eigenen Maschinenpark bestmöglich auszulasten. Doch selbst wenn all das gelänge, würden zahlreiche Herausforderungen auch vor dem neuen Geschäftsbereich nicht halt machen. Kostendruck durch Energie und Material, globaler Wettbewerb oder ein begrenztes Angebot an qualifizierten Fachkräften sind Beispiele für Phänomene, die nicht allein auf die Automobilbranche beschränkt sind.

Die Rückmeldungen der Thüringer Unternehmen legen nahe, dass es kein pauschales Richtig oder Falsch im Umgang mit der Transformation gibt, sondern dass individuelle Kriterien im jeweiligen unternehmerischen Umfeld eine entscheidende Rolle spielen. Das Betreten neuer Märkte außerhalb der Automobilindustrie könne demnach eine Option sein, die gleichwohl mit den oben geschilderten Herausforderungen verbunden sei. Eine andere Möglichkeit bestehe in einer Umgestaltung seines Produktportfolios innerhalb der Automobilbranche, beispielsweise die Umstellung von Verbrenner- auf Elektroantrieb, was jedoch ebenfalls nur einige der Probleme lösen könne und gleichzeitig neue Fragen aufwerfe. Der Zu- oder Verkauf von Unternehmen oder Unternehmensteilen sei eine weitere Veränderungsstrategie. Aber auch die bewusste Entscheidung gegen eine kurz- oder mittelfristige Veränderung des eigenen Portfolios könne sinnvoll sein, da jede seriöse Strategie sowohl eine betriebswirtschaftliche Betrachtung als auch eine Risikobewertung beinhalte und beide sowohl zu einem positiven als auch zu einem negativen Ergebnis führen könnten.

players and the legal situation. In addition, responses indicate that new customers must be found and the company's own production technology must be adapted to the customer's technology. All of this takes place under cost, time and competition pressure, taking into account existing market entry barriers and the need to be recognised and commissioned by new customers in the new market in order to optimally utilise the company's own machinery. But even if all this were to succeed, the new division would still face numerous challenges. Energy and materials cost pressures, global competition and a limited supply of qualified specialists are examples of factors not limited to the automotive industry.

The feedback from Thuringian companies suggests that there is no generalised right or wrong way to deal with the transformation, but that individualised criteria in the respective business environment play a decisive role. Entering new markets outside of the automotive industry could therefore be an option, but one that is nevertheless also associated with the challenges described above. Another option would be for a company to reorganise its product portfolio within the automotive industry, for example by switching from combustion engines to electric drives, but this would only solve some of the problems and simultaneously raise new challenges. The acquisition or sale of companies or parts of companies is another change strategy. However, a conscious decision against a short or medium-term change to one's own portfolio can also make sense, as every serious strategy includes both a business analysis and a risk assessment, and both can lead to either a positive or a negative result.

Sich verändernde Qualifikationsprofile

Wenn wie oben erwähnt mehr als die Hälfte aller befragten Unternehmen im anstehenden Jahr neue Geschäftsfelder betreten oder ausbauen möchte, kann dies entweder durch Unternehmenszukäufe geschehen oder durch eine Veränderung der Ausrichtung des bestehenden Unternehmens. Angesichts der Erkenntnis, dass die Mehrzahl der diversifizierungswilligen Unternehmen Thüringens im KMU-Segment beheimatet sind, erscheint die letztgenannte Alternative als die deutlich häufiger zur Anwendung kommende. Damit dürfte den Herausforderungen, die im Zusammenhang mit sich verändernden Qualifikationsprofilen innerhalb der Belegschaft stehen, eine hohe Bedeutung zukommen. Dennoch wurde dieses Thema im Rahmen der **AUTOMONITOR**-Umfragen der vergangenen Jahre durch die Thüringer Unternehmer vergleichsweise unkritisch bewertet. Auch in der aktuellen Ausgabe landet die Frage von sich verändernden Qualifikationsprofilen auf dem letzten von neun Plätzen, wenn verschiedene Standortrisiken nach Ihrem Ausprägungsgrad sortiert werden sollen. Mehr noch: Der Anteil Derjenigen, die das Thema als erhebliches Risiko für Ihren Standort bewerten, ist auf ohnehin niedrigem Niveau rückläufig (7 Prozent in 2022, 4 Prozent in 2023, 2 Prozent in 2024). Das war Anlass, in Form einer offenen Frage den Gründen für diesen scheinbaren Widerspruch nachzugehen. Die Antworten waren vielfältig, lassen sich jedoch clustern. Demnach wird unter anderem versucht, auf die Transformation der Branche verstärkt mit technologischen anstatt von personellen Mitteln zu antworten, beispielsweise durch die Erhöhung des Automatisierungsgrades oder durch den Einsatz von Künstlicher Intelligenz. Ein anderer Erklärungsansatz besteht darin, dass das Thema zwar durchaus relevant ist, aufgrund umfangreicher unternehmensinterner Maßnahmen aber als gelöst und insofern unkritisch betrachtet wird. Als dritte Begründung wird die Mehrdimensionalität des Transformationsgeschehens genannt, die zur Folge haben kann, dass dem Thema sich verändernder Qualifikationsanforderungen durch die Unternehmen weniger Aufmerksamkeit geschenkt wird, als notwendig wäre.

Changing qualification profiles

*If, as suggested above, more than half of all surveyed companies would like to enter or expand new business areas in the coming year, this can be done either by acquiring companies or by changing the focus of the existing company. Given that the majority of companies in Thuringia willing to diversify are in the SME segment, it seems that the latter strategy is used much more frequently. This means that the challenges associated with changing qualification profiles within the workforce are likely to be of great significance. Nevertheless, this factor was assessed comparatively uncritically by Thuringian business owners in **AUTOMONITOR** surveys of recent years. In the current publication, the question of changing qualification profiles is again ranked last out of nine when various location risks are sorted according to their degree of severity. What's more, the proportion of those who rate the issue as a significant risk for their location is declining from an already low level (7 percent in 2022, 4 percent in 2023, 2 percent in 2024). This prompted us to investigate the reasons for this apparent contradiction in the form of an open question. The answers were varied, but can be clustered. Among other things, attempts are being made to respond to the transformation of the industry with technological rather than human resources, for example by increasing the level of automation or using artificial intelligence. Another explanation is that although the issue is certainly relevant, it is regarded as resolved and therefore uncritical due to extensive internal company measures. The third reason given is the multidimensional nature of the transformation process, which can result in companies paying less attention than warranted to the issue of changing skills requirements.*

Geschäftserwartungen fürs laufende Jahr

Es wurden auch die Erwartungen für die kommenden 12 Monate abgefragt.

Mit Blick auf die Beschäftigtenzahlen haben sich die Erwartungen im Vergleich zum Vorjahr eingetrübt.

Nur 14 Prozent erwarten einen personellen Aufwuchs, 41 Prozent eine Stagnation und 45 Prozent der Unternehmen rechnen mit einem Abbau von Beschäftigung, wobei der letztgenannte Wert in der Teilgruppe der KMU genauso groß ist wie in der Teilgruppe der Großbetriebe. Im vergangenen Jahr hielten sich Optimisten und Pessimisten mit jeweils circa 20 Prozent noch die Waage.

Auch bei den Umsatzerwartungen ist die Gruppe derer, die einen Rückgang erwarten, mit 45 Prozent am größten. Im Vergleich zum Vorjahr hat sich daran kaum etwas geändert. Allerdings wuchs gegenüber der letztjährigen Umfrage die Gruppe der Optimisten moderat an von damals 21 auf inzwischen 29 Prozent.

62 Prozent der Unternehmen erwarten gleichbleibende Aufwendungen für Forschung, Entwicklung und Innovationen. Einen Rückgang erwarten 23 Prozent und von einer Steigerung gehen 15 Prozent aus. Dies stellt eine leichte Verbesserung gegenüber dem Vorjahr dar.

Eine deutliche Veränderung ergibt sich hinsichtlich der für die kommenden 12 Monate erwarteten Auslandsanteile am Umsatz. Gut die Hälfte (52 Prozent) der Unternehmen und damit 20 Prozent mehr als noch vor einem Jahr geht davon aus, dass diese Anteile steigen werden. Ob dieser Prognose Optimismus oder Pessimismus zugrunde liegt, ist aus den Daten nicht abzuleiten. Auch ein überproportional rückläufiges Deutschlandgeschäft würde den Auslandsanteil am Gesamtumsatz prozentual anwachsen lassen. Nur 7 Prozent erwarten einen Rückgang der Auslandsanteile am Umsatz, der Rest geht von einer gleichbleibenden Entwicklung aus.

Geschäftserwartungen 2025 / business expectations

Business expectations for the current year

Expectations for the coming 12 months were also surveyed.

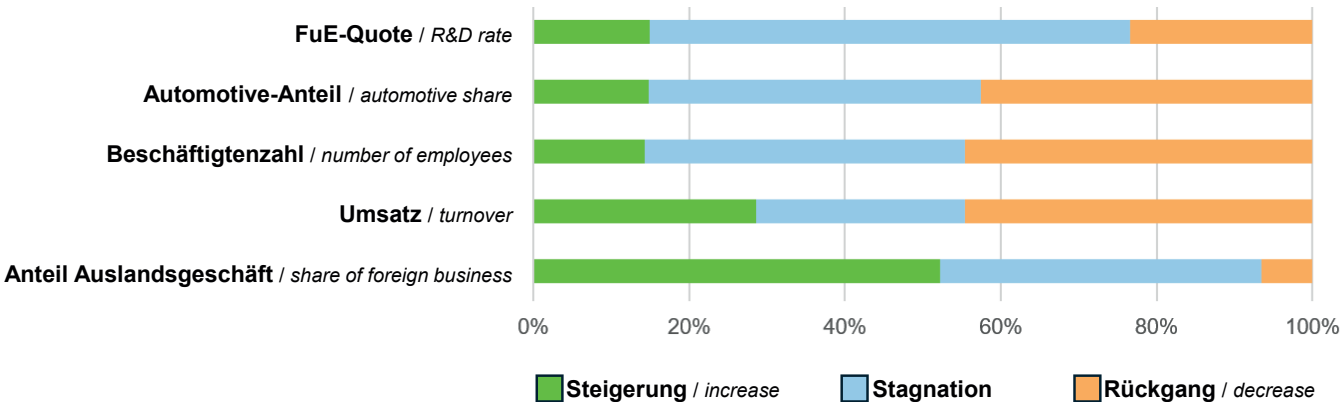
In terms of employment figures, expectations have deteriorated compared to the previous year.

Only 14 percent expect an increase in personnel, 41 percent expect stagnation and 45 percent of companies anticipate a reduction in employment, with the latter figure being just as high in the SME subgroup as in the subgroup of large companies. Last year, optimists and pessimists were balanced at around 20 percent each.

Also, in terms of turnover, the percentage of those expecting a decline in sales is the largest group, at 45 percent. In that regard, little has changed compared to the previous year. However, compared to last year's survey, the group of optimists grew moderately from 21 percent to 29 percent.

62 percent of companies expect expenditure on research, development and innovation to remain the same. 23 percent expect a decrease and 15 percent expect an increase. This represents a slight improvement compared to the previous year.

There is a significant change in the share of foreign sales expected for the next 12 months. A good half (52 percent) of companies – 20 percent more than a year ago – expect the proportion of foreign sales to rise. Whether this forecast is based on optimism or pessimism cannot be deduced from the data. A disproportionate decline in domestic sales would also cause foreign sales to increase as a proportion of total turnover. Only 7 percent expect a decline in the proportion of foreign sales, while the rest expect the trend to remain the same.



5-Jahres-Perspektive

Für strategische Weichenstellungen bietet sich eine längere Perspektive als zwölf Monate an, weswegen Einschätzungen zur Bedeutung ausgewählter Themen für die 5-Jahres-Strategien der Befragungsteilnehmer erbeten wurden.

Das Thema, das von den teilnehmenden Thüringer Automobilzulieferunternehmen für am bedeutendsten erachtet wird, ist die Erschließung neuer Geschäftsfelder. 58 Prozent und damit noch einmal mehr als im Vorjahr vertreten diese Auffassung. Dass gleichzeitig immerhin 40 Prozent der Befragungsteilnehmer dem Automotive-Anteil am Umsatz eine in den kommenden fünf Jahren abnehmende Bedeutung zuordnen, gegenüber nur 11 Prozent, die von einer Zunahme ausgehen, stützt die These, dass neue Geschäftsfelder zum Großteil in Branchen außerhalb des Automobilgeschäftes gesucht werden. Das wäre zudem ein Erklärungsansatz dafür, weshalb nun deutlich mehr Befragungsteilnehmer als noch im Vorjahr die Einführung neuer Produkte und Services für ein mittelfristig an Bedeutung zunehmendes Thema halten (53 Prozent im Jahr 2025 gegenüber 40 Prozent in 2024).

Wie schnell sich eine 5-Jahres-Perspektive verändern kann, zeigt sich an der Bedeutung, die dem Thema „Neue Mitarbeiterkompetenzen“ derzeit beigemessen wird. In den zwölf Monaten zwischen der letztjährigen und der aktuellen Umfrage halbierte sich der Anteil derer, die diesbezüglich eine zunehmende Bedeutung erwarten, von damals 60 auf heute 27 Prozent.

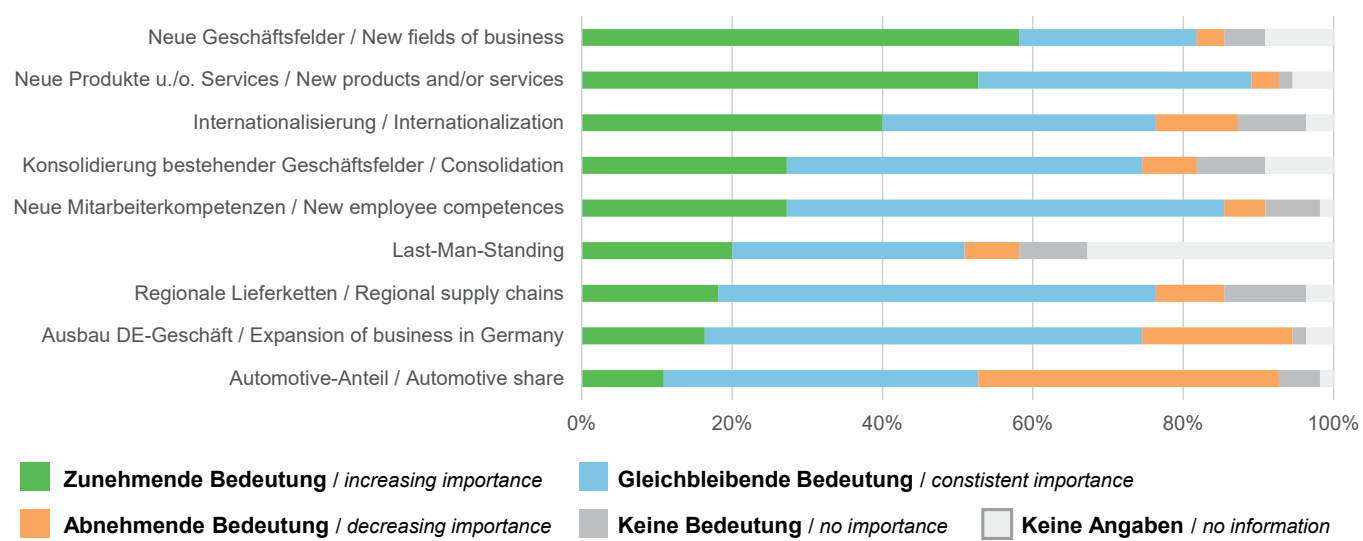
5-year forecast

For strategic decisions a forecast longer than twelve months is appropriate. This is why survey participants were asked to assess the significance of selected topics for their 5-year strategies.

The topic considered most significant by the participating Thuringian automotive suppliers is the development of new business areas. 58 percent made this assessment, once again an increase on the previous year. At the same time, the fact that 40 percent of respondents believe that the automotive proportion of overall sales will decrease over the next five years, compared to only 11 percent who expect it to increase, supports the theory that new business areas will largely be sought in sectors outside of the automotive industry. This would also explain why significantly more respondents than in the previous year now consider the introduction of new products and services to be an increasingly important topic in the medium term (53 percent in 2025 compared to 40 percent in 2024).

Just how quickly a 5-year forecast can change is demonstrated by the importance currently being attached to the topic of „new employee competencies“. In the twelve months between last year's survey and the current one, the proportion of those who expect this to become increasingly important more than halved, from 60 percent to 27 percent.

Antworten auf folgende Frage: „Wie wird sich Ihrer Meinung nach die Bedeutung folgender Themen für Ihre Standortstrategie entwickeln, wenn als Zeithorizont die kommenden fünf Jahren betrachtet werden?“ / answers to the following question: “In your opinion, how will the importance of the following topics develop for your location strategy if the next five years are considered as the time horizon?”



Der Blick bis 2040

Je weiter die Befragungsteilnehmer den Blick in die Zukunft richten, desto verhaltener wird er.

Wie oben dargelegt, wird der aktuellen eigenen wirtschaftlichen Lage im Durchschnitt aller Antworten und entsprechend einer Schulnotensystematik von 1 „sehr gut“ bis 5 „sehr schlecht“ die Note 3,3 zugewiesen. Bereits die 12-Monatsperspektive mit einer Durchschnittsnote von 3,5 sieht etwas pessimistischer aus und bewegt sich auf der Grenze zwischen „gleichbleibend“ (Note 3) und „eher schlecht“ (Note 4). Befragt nach den Zukunftserwartungen für die Thüringer Automobil- und Zulieferbranche und bezogen auf das Jahr 2040 ergibt sich ein Durchschnittswert von 4,0, also eine Bewertung von „eher schlecht“. Um den Gründen für diese Einschätzung nachzugehen, wurden die Befragungsteilnehmer mittels einer offenen Frage um Erläuterungen gebeten: „Möchten Sie eine Prognose wagen, ob (und gern auch warum) Thüringer Unternehmen ihre Marktposition im Jahr 2040 haben verteidigen, womöglich gar ausbauen können oder ob sich ihre Krise zugespitzt haben wird?“

Die wenigen Optimisten verweisen auf die guten Ausbildungsbedingungen sowie weitere als positiv beurteilte Standortbedingungen, von Sicherheit über Bildung bis hin zu Möglichkeiten der Eigenstromerzeugung. Die pessimistischen Einschätzungen werden begründet mit der als Übermacht empfundenen Marktposition Chinas, mit einer auch politisch begründeten Planungsunsicherheit, einer mit Blick auf den Weltmarkt als mangelhaft empfundenen Wettbewerbsfähigkeit aktueller deutscher Fabrikate, mit fehlender politischer Flankierung zum Hochlauf der Elektromobilität im deutschen Heimatmarkt, mit negativen Auswirkungen von Zollstreitigkeiten, jedoch auch mit einer als abnehmend empfundenen Standortattraktivität gegenüber internationalen Fachkräften als Resultat des Erstarkens antidemokratischer Kräfte. Zudem wird die schlechte Verhandlungsposition von in Thüringen angesiedelten reinen Fertigungswerken bei Entscheidungsprozessen in den außerhalb Thüringens liegenden Konzernzentralen moniert, aber auch auf ökonomische Auswirkungen einer zu erwartenden Häufung von geopolitischen und klimawandelbedingten Krisen verwiesen. Der Strauß an Herausforderungen ist demnach mannigfaltig und besteht nur zu einem Teil aus branchenspezifischen Faktoren.

Fazit

Die Lage der Thüringer Automobil- und Zulieferunternehmen ist keineswegs aussichtslos, wenngleich die Herausforderungen immens sind, denen sich die Branche gegenüber sieht.

Die Schwierigkeiten hinsichtlich der Prognostizierbarkeit von Nachfrageentwicklungen sind ebenso real wie die marktdominierende Rolle Chinas und die Verschiebung der automobilen Wertschöpfung weg vom klassischen Verbrennungsmotor hin zur Batterietechnik. Die unter anderem damit verbundenen hohen Hürden für die großen deutschen Automobilhersteller werden durch eine insgesamt zu hohe Abhängigkeit seitens hiesiger Zulieferer zunehmend auch zu einem Thüringer Problem. Die Beschäftigtenzahl im Thüringer Wirtschaftszweig 29 „Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen“ dürfte angesichts

Forecast to 2040

The further into the future the respondents look, the more cautious they become.

As outlined above, based on the school grading system ranging from 1 „very good“ to 5 „very poor“, the average score of their current economic situation was 3.3. Even the 12-month forecast, with an average score of 3.5, looks somewhat pessimistic and is on the borderline between „consistent“ (score 3) and „rather poor“ (score 4). When asked about future expectations for the automotive and supplier industry in Thuringia and in relation to the year 2040, the average score was 4, i.e. a rating of „rather poor“. In order to investigate the reasons for this assessment, survey participants were asked for explanations by means of an open question: „Would you like to venture a prediction as to whether (and if so why) Thuringian companies will have been able to defend or even expand their market position by 2040, or whether their crisis will have worsened?“

The few optimists point to good training conditions as well as other favourable location conditions, from security and education through to the possibility of generating their own electricity. Pessimistic views are based on China's perceived superior market position, planning uncertainty due to the political situation, the perceived lack of competitiveness of current German products on the global market, the lack of political support for the ramp-up of electromobility in the German domestic market, the negative effects of trade disputes, as well as the perceived declining attractiveness of the location for international skilled labour as a result of the strengthening of anti-democratic forces. The poor negotiating position of pure manufacturing plants located in Thuringia in decision-making processes at corporate headquarters outside Thuringia is also criticised, but reference is also made to the economic impact of an expected accumulation of geopolitical and climate change-related crises. Thus, the range of challenges is diverse and consists only in part of automotive-specific factors.

Conclusion

The situation for Thuringia's automotive and supplier companies is by no means hopeless, although the challenges facing the industry are immense.

The difficulties in forecasting demand developments are just as real as China's dominant role in the market and the shift in automotive value creation away from the classic combustion engine towards battery technology. Among other things, the high hurdles associated with this for the major German car manufacturers are increasingly becoming a problem for Thuringia due to a general over-dependence of local suppliers on these manufacturers. The number of employees in Thuringia's economic sector 29 – „Manufacture of motor vehicles and motor vehicle parts“ – is likely to decline further in the future given this complex si-

dieser Gemengelage in Zukunft weiter abnehmen. Dies dürfte insbesondere Produktionswerke der Automobil- und Zulieferindustrie betreffen, die in globale Konzernstrukturen eingebunden sind und von denen nach obenstehenden Erkenntnissen eine zu hohe Anzahl zu wenig veränderungsbereit oder -fähig ist. Dieser Beschäftigungsrückgang im Wirtschaftszweig 29 dürfte weitgehend unabhängig davon geschehen, ob Verbrennungsmotoren mittel- bis langfristig verboten werden oder ob es doch das sogenannte EU-Verbrennerverbot selbst ist, das verboten wird.

Teilweise ist dieser rückläufige Effekt das Ergebnis eines erwünschten Diversifizierungsprozesses, an dessen Ende Mitarbeitende, die früher mit Tätigkeiten mit Bezug zur klassischen Automotive-Branche befasst waren, zukünftig Tätigkeiten in anderen Wirtschaftszweigen erbringen und entsprechend künftig dort erfasst werden.

Die Umfrageergebnisse belegen zudem, dass viele der teilnehmenden Thüringer Unternehmer Strategien entwickelt haben für ihren Umgang mit der Transformation der Branche. Außerdem liefert die vorliegende Analyse Hinweise auf zwei Vorteile Thüringens im Vergleich mit anderen deutschen Bundesländern.

Zum einen untermauern diese Zahlen die Vermutung, dass die Veränderungsfähigkeit bei kleinen und mittleren Unternehmen (KMU) deutlich stärker ausgeprägt ist als bei Großbetrieben. Der KMU-Anteil Thüringens, auch innerhalb des Wirtschaftszweiges 29, ist signifikant höher als im Bundesdurchschnitt.

Zum anderen trifft die große beschäftigungs- sowie umsatzseitige Abhängigkeit vom Wirtschaftszweig 29 „Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen“, wie sie in den allermeisten Thüringer Nachbarbundesländern, aber auch im Bundesdurchschnitt besteht, auf Thüringen selbst nicht zu. Hier ist das Verarbeitende Gewerbe im Allgemeinen und die Automobil- und Zulieferindustrie im Speziellen deutlich heterogener zusammengesetzt als im Rest der Republik.

In Thüringen sind die Herstellung von elektrischen Ausrüstungen, chemischen Erzeugnissen sowie die Metallerzeugung und -verarbeitung Erfolgsgeschichten des zurückliegenden Jahrzehnts. Die Herstellung von elektronischen und insbesondere optischen Erzeugnissen boomt in Thüringen wie in kaum einer anderen Region der Welt. Bereits heute sind tausende Thüringer damit beschäftigt, holografische Anzeigen für Front- und Seitenscheiben zu entwickeln, integrierte Schaltkreise für Anwendungen im PKW zu fertigen, Akkus für Elektrofahrzeuge in Großserie herzustellen oder umschaltbare Sichtschutzdisplays für automobiler Applikationen zu entwickeln.

Viele solcher positiven Entwicklungen wären in diesem Ausprägungsgrad nicht denkbar ohne die engen wechselseitigen Verflechtungen der aufgeführten Industriezweige mit der Automobilbranche im engeren Sinne. Was diese Anwendungen eint: Sie sind mit kleineren Adaptionen auch für Massenmärkte außerhalb des Automobilbaus verwendbar und damit Positivbeispiele für gelingende Diversifizierung. Dennoch wird keiner der Mitarbeitenden aus diesen Unternehmen durch die offizielle Statistik zur Automobilindustrie gezählt. Was aus Gründen der statistischen Abgrenzbarkeit korrekt ist, kann jedoch unter Umständen zu Fehleinschätzungen führen.

tuation. This is likely to particularly affect production plants in the automotive and supplier industry, which are integrated into global corporate structures and of which, according to the above findings, too many are too unwilling or unable to change. This decline in employment in economic sector 29 is likely to occur largely irrespective of whether combustion engines are banned in the medium to long term or whether it is the EU ban on combustion engines itself that is banned.

In part, this decline results from a deliberate diversification process, where employees who were previously involved in activities related to the traditional automotive industry will in future perform activities in other economic sectors and will be recorded there in future.

The survey results also show that many of the participating Thuringian companies have developed strategies for dealing with the transformation of the industry. The present analysis also indicates two advantages Thuringia holds in comparison to other German federal states.

On the one hand, these figures support the assumption that the ability to change is much more pronounced in small and medium-sized enterprises (SMEs) than in large companies. The proportion of SMEs in Thuringia is significantly higher than the national average, even within economic sector 29.

On the other hand, Thuringia itself does not have the same level of dependency on economic sector 29 „Manufacture of motor vehicles and motor vehicle parts“, in terms of employment and sales, as the majority of Thuringia's neighbouring federal states or the national average. Here, the manufacturing industry in general and the automotive and supplier industry in particular are much more heterogeneous compared to the rest of the country.

In Thuringia, the manufacturing of electrical equipment, chemical products and metal production and processing have been success stories over the past decade. The manufacturing of electronic and, particularly, optical products is booming in Thuringia more than in almost any other region in the world. Thousands of Thuringians are already busy developing holographic displays for windscreens and side windows, producing integrated circuits for applications in cars, mass-producing batteries for electric vehicles and developing switchable privacy screens for automotive applications.

Many of these positive developments would not be conceivable to such an extent without the close interrelationships between these industries and the core automotive sector in the narrower sense. What these applications have in common: With minor adaptations, they can be used in other mass markets outside of the automotive industry and are therefore positive examples of successful diversification. Nevertheless, none of the employees of these companies are counted as part of the automotive industry by official statistics. What is correct for reasons of statistical delimitability can, however, lead to misinterpretation under certain circumstances.

The players in these neighbouring economic sectors are helping to shape the transformation of the automotive industry „from the outside“, while large parts of the core automotive industry (WZ

Die Akteure dieser benachbarten Wirtschaftszweige gestalten die Transformation der Automobilindustrie „von außen“ mit, während sich weite Teile der automobilen Kernbranche (WZ 29) parallel „von innen“ diversifizieren und krisenfest aufstellen. Nur wenn beide Strömungen gemeinsam betrachtet werden, erschließt sich das komplette Bild einer im mehrdimensionalen Wandel aktiven Thüringer Leitbranche.

Im Jahr 2014 forderte eine groß angelegte Werbekampagne zum „Umparken im Kopf“ auf. Um sich nicht in Untergangsszenarien zu verlieren, sondern stattdessen automobile Zukunftsfelder erkennen und nutzen zu können, sollte dieses mentale Umparken auch auf unser aller Branchen- und Transformationsverständnis Anwendung finden. Die Automobil- und Zulieferbranche im Jahr 2025 ist global, national, vor allem aber im Blick auf Thüringen längst so viel mehr als die bloße Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen (WZ 29)

Frage- und Auswertesystematik

Mit der Reihe **AUTOMONITOR Thüringen** als Baustein der Thüringer Innovationsstrategie wollen das Thüringer Ministerium für Wirtschaft, Landwirtschaft und Ländlichen Raum (TMWLLR) und das Thüringer ClusterManagement detaillierte Einblicke in die Verfasstheit und die Zukunftschancen der Thüringer Automotive-Industrie gewinnen, um die wirtschaftspolitischen Strategien und Unterstützungsangebote zu optimieren.

Bei einigen Fragen, die der vorliegenden Veröffentlichung zugrunde liegen, waren Mehrfachnennungen möglich, sodass die Addition der Prozentwerte einzelner Antwortmöglichkeiten zu einer Summe oberhalb von 100 Prozent führen kann, ohne einen inhaltlichen Widerspruch darzustellen.

Da mehr als 600 Thüringer Automobil- und Zulieferunternehmen zur Teilnahme eingeladen waren, von denen 57 der Einladung gefolgt sind, ergibt sich eine Teilnehmerquote von circa 9 Prozent.

Die nächste Umfrage findet im Herbst 2025 statt und wird nach dem Jahreswechsel als **AUTOMONITOR Thüringen** 2026 veröffentlicht werden.

Neben unserem Auftraggeber, dem TMWLLR, gilt unser Dank auch dem automotive thüringen e.V. und den involvierten Kollegen aus der LEG Thüringen für die Unterstützung bei der Bewerbung des **AUTOMONITOR Thüringens**.

29) are diversifying „from the inside“ and positioning themselves to withstand crises. Only when both trends are considered together can a complete picture be revealed of a leading industry in Thuringia that is undergoing multidimensional change.

In 2014, a large-scale advertising campaign challenged people to „re-park in their minds“. To avoid getting lost in doomsday scenarios and instead recognise and use future-oriented automotive fields, this mental re-parking should also be applied to our understanding of the industry and transformation. The automotive and supplier industry in 2025 is so much more than just the manufacture of motor vehicles and motor vehicle parts (WZ 29) – globally, nationally and, above all, with regard to Thuringia.

Question and evaluation systematics

*With the **AUTOMONITOR Thuringia** series as a component of the Thuringian innovation strategy, the Thuringian Ministry of Economic Affairs, Agriculture and Rural Areas (TMWLLR) and Thuringian ClusterManagement aim to gain detailed insights into the composition and future opportunities of the Thuringian automotive industry in order to optimise economic policy strategies and support services.*

For some of the questions on which this publication is based, multiple answers were possible, such that adding the percentage values of individual answer options can lead to a total above 100 percent without representing a contradiction in terms of content.

Of the more than 600 Thuringian automotive and supplier companies invited to take part, 57 accepted the invitation, resulting in a participation rate of around 9 percent.

*The next survey will be carried out in autumn 2025 and will be published in the new year as **AUTOMONITOR Thuringia** 2026.*

*In addition to our client, the TMWLLR, we would also like to thank automotive thüringen e.V. and the colleagues from LEG Thüringen for their support in promoting the **AUTOMONITOR Thuringia**.*

Über das Thüringer ClusterManagement (ThCM)

Als Thüringer ClusterManagement unterstützen wir Unternehmen sowie Forschungs- und Wissenschaftseinrichtungen in Thüringen und bringen gemeinsam Innovationen voran.

Unsere Spezialisierungsfeldmanager arbeiten eng mit Akteuren aus Wirtschaft, Wissenschaft und Intermediären zusammen, um im Rahmen der Umsetzung der „Regionalen Innovationsstrategie für intelligente Spezialisierung und wirtschaftlichen Wandel in Thüringen (RIS Thüringen)“ die 5 Thüringer Spezialisierungsfelder weiterzuentwickeln.

Unser Ziel ist es, tragfähige Verbindungen zwischen vielfältigen Disziplinen und Akteuren zu knüpfen, die gemeinsam die Innovationskraft in Thüringen ausbauen und stärken.

Cluster, Netzwerke und Innovationszentren unterstützen wir bei deren Profilierung.

Auch bei der Organisation und Durchführung von Veranstaltungen, Workshops und Messen sind wir aktiv.

Außerdem informieren wir über aktuelle Förderprogramme der Region, des Bundes und der EU.

Thüringenspezifisch analysieren wir Branchentrends und stellen die gewonnenen Erkenntnisse kostenfrei zur Verfügung.

Strategisch wichtige Forschungs- und Entwicklungskonsortien begleiten wir von der Idee bis zum geförderten Projekt, indem wir Partner zusammenführen und bei der Projektinitiierung, -moderation und -koordination mit anpacken.

About Thuringian ClusterManagement (ThCM)

As the Thuringian ClusterManagement, we support companies as well as research and science institutions in Thuringia and jointly promote innovation.

Our specialisation field managers work closely with stakeholders from industry, science and intermediaries to further develop the five Thuringian fields of specialisation as part of the implementation of the „Regional Innovation Strategy for Intelligent Specialisation and Economic Change in Thuringia (RIS Thuringia)“.

Our aim is to forge sustainable links between a range of disciplines and stakeholders that will jointly expand and strengthen innovation in Thuringia.

We support clusters, networks and innovation centres in raising their profile.

We are active in the organisation and implementation of events, workshops and trade fairs.

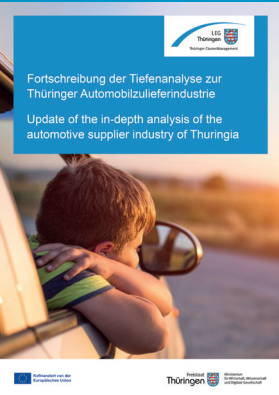
We also provide information on current regional, federal and EU funding programmes.

We analyse industry trends specific to Thuringia and make the findings available free of charge.

We support strategically significant research and development consortia from the initial idea through to the funded project by bringing partners together and helping with project initiation, moderation and coordination.

Weitere ThCM-Veröffentlichungen zu Zukunftsthemen der Thüringer Automobil- und Zulieferindustrie finden Sie zum kostenlosen Download auf unserer Webseite.

Futher publications on future topics of the Thuringan automotive and supplier industry can be downloaded free of charge from our website.



Verfasser / *author*

Landesentwicklungsgesellschaft Thüringen mbH
(LEG Thüringen)
Thüringer ClusterManagement
Mainzerhofstraße 12
99084 Erfurt

Ansprechpartner / *contact*

Peer Fidelak
Projektleiter Mobilität, Automotive, Logistik
Tel.: 0361 5603-435
Mail: peer.fidelak@leg-thueringen.de

Erfurt, April / *april* 2025

Titelfoto: © kuri2000 / istock.com

Die Vervielfältigung oder Verbreitung der Inhalte für gewerbliche und nicht-gewerbliche Zwecke ist nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Herausgebers möglich. Die Veröffentlichung von Ergebnissen mit Quellenangabe ist erlaubt.

Duplication or dissemination of content for commercial or non-commercial purposes is only permitted with the express agreement of the publisher. The publication of results is permitted provided the source is identified.