



# EMPOCI

Accelerating sustainable  
energy-mobility transitions

Policy briefing Nummer 2 | Mai 2026



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

### Zusammenfassung




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

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

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

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

### Kernaussagen

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

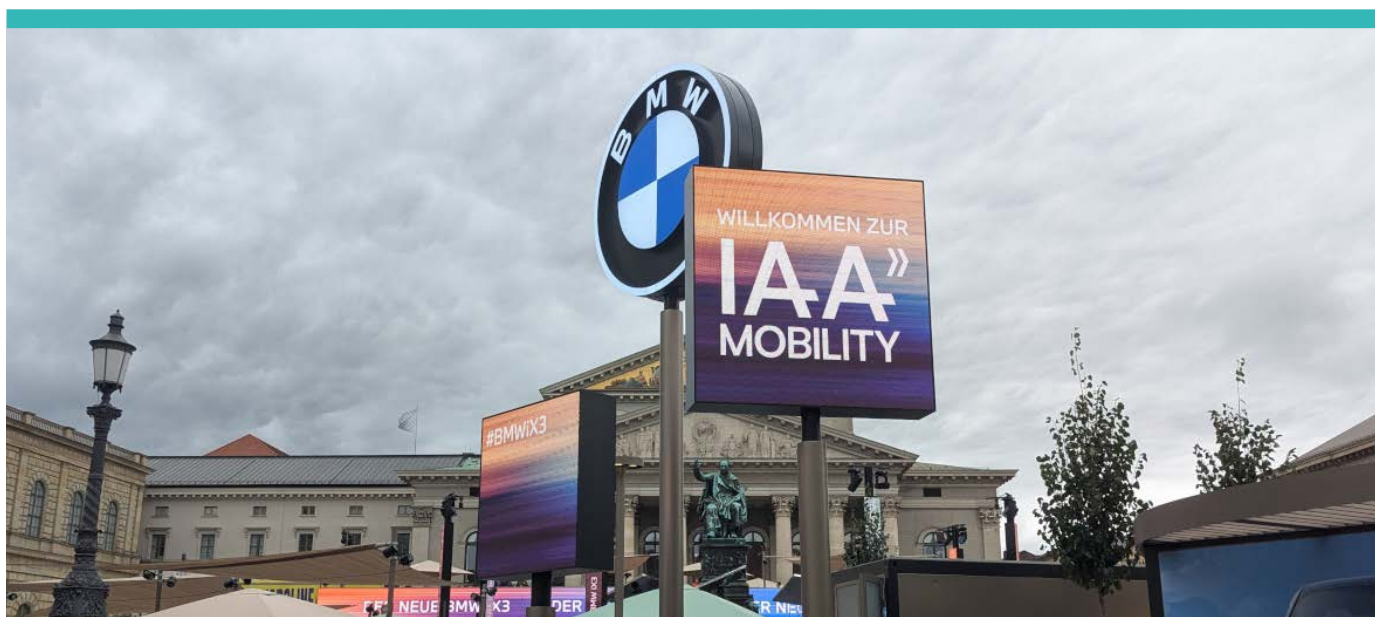
## Einleitung

Die deutsche Automobilindustrie steht vor drängenden Herausforderungen. Dazu zählt insbesondere der radikale technologische Fortschritt verbunden mit dem Übergang zu batterieelektrischen Fahrzeugen, ebenso wie der intensive geopolitische Wettbewerb mit aufstrebenden Volkswirtschaften wie China. Vor diesem Hintergrund vollzieht die Automobilbranche eine Transformation: weg von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren hin zu einer elektrifizierten Zukunft.

Diese Ausrichtung auf die Elektromobilität findet nicht nur in Deutschland, sondern europaweit und global statt. Klar ist dabei, dass die Transformation der Automobilindustrie nicht reibungslos verläuft und die Gewinner und Verlierer des Wandels ungleichmäßig über Länder und Regionen verteilt sind. Wenn dieser transformative Wandel nicht vorausschauend gesteuert wird, kann er für die aktuellen Zentren der europäischen Automobilindustrie – etwa in Deutschland, Spanien oder Tschechien – mit schmerzlichen Umbrüchen verbunden sein. Daher ist es kaum überraschend, dass einige Unternehmen und Interessensgruppen ihre Lobbyarbeit intensiviert haben und eine Lockerung – oder gar Aufhebung – des Verbrenner-Aus sowie des damit verbundenen Ausstiegspaths fordern. Dies betrifft insbesondere die EU-Verordnungen 2023/851 und 2019/631 zur Festlegung von CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerten für neue Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge.

Im Mai 2025 wurde bereits eine Flexibilisierung der europäischen CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte beschlossen. Im Dezember 2025 hat die EU-Kommission zudem ein umfassendes „Autopaket“ vorgestellt, das mit einer Reihe von Maßnahmen auf die Stärkung der zukünftigen Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobilindustrie abzielt. Das Autopaket sieht vor, die CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte für 2035 von 100% – oft als Verbrenner-Aus bezeichnet – auf 90% zu senken, wobei verbleibende Emissionen durch Kompensationsmaßnahmen (z. B. im europäischen Stahlsektor) auszugleichen wären. Zudem enthält das Autopaket Maßnahmen zur Stärkung der Nachfrage nach Elektrofahrzeugen (z. B. durch die Einführung von Zielen für die Elektrifizierung von Unternehmensflotten) sowie industriepolitische Maßnahmen zur Förderung der heimischen Produktion von Zukunftstechnologien (z. B. den sogenannten „Battery Booster“ für den Aufbau einer europäischer Batterieproduktion).

Unsere Analyse – basierend auf einer Umfrage unter Führungskräften der deutschen Automobilindustrie – zeigt, dass nicht alle Akteure der Automobilindustrie eine Aufweichung oder Rücknahme des EU-weiten Verbrennerausstiegs befürworten. Vielmehr ist die deutsche Automobilbranche deutlich vielfältiger als dies in den öffentlichen Debatten üblicherweise dargestellt wird. Insbesondere die „Vorreiter“ und „Nachzügler“ der Transformation zur E-Mobilität unterscheiden sich signifikant in ihren Präferenzen für industrie- und klimapolitische Maßnahmen. Daher ist bei der Anpassung des bestehenden Politik-Mixes große Sorgfalt geboten, damit die deutsche Automobilindustrie den globalen Innovationswettbewerb hin zur E-Mobilität erfolgreich besteht.

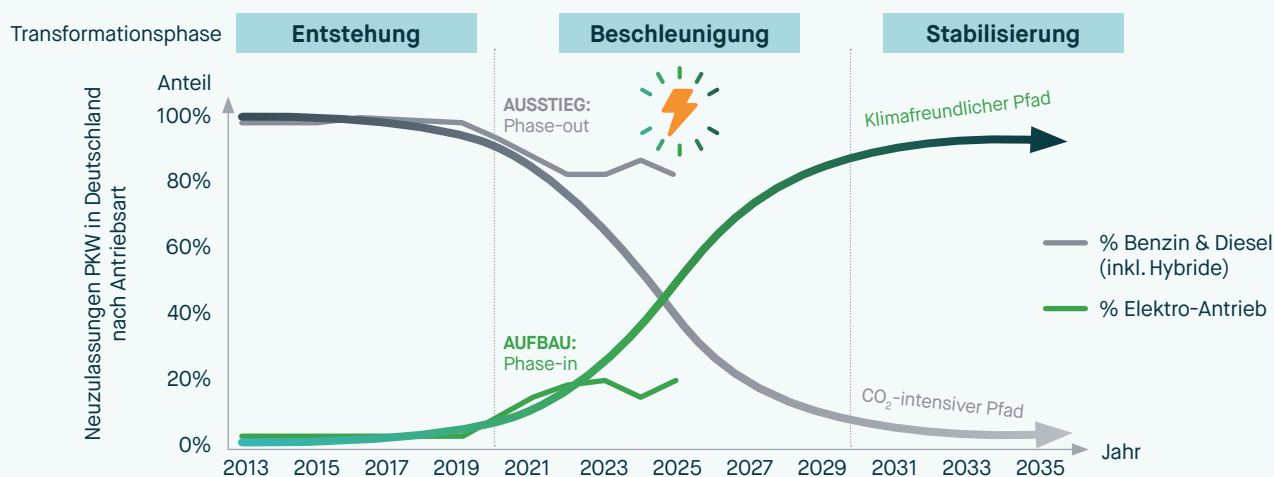


## Box 1: Die aktuelle Transformationsphase der Automobilindustrie

Der weltweite Trend zur Elektrifizierung ist eindeutig und wird von einer Reihe globaler Faktoren beflügelt. Dazu zählen rapide technologische Entwicklungen, sinkende Kosten der Batterietechnologie, das Streben nach Unabhängigkeit von fossilen Brennstoffen sowie eine Verlagerung der Nachfrage hin zu Elektrofahrzeugen in wichtigen Märkten. Dieser Umstieg von einem CO<sub>2</sub>-intensiven Technologiepfad (d. h. Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren auf Basis fossiler Brennstoffe) zu einem klimafreundlicheren Pfad (d. h. Elektrofahrzeuge) kann als X-Kurve dargestellt werden (siehe Abbildung 1).

Die offiziellen Zulassungsstatistiken zeigen, dass Deutschland bereits in die zweite Phase der Transformation zur Elektromobilität eingetreten ist, die sogenannte Beschleunigungsphase. Doch obwohl sich Elektrofahrzeuge als dominante Zukunftstechnologie etabliert haben, bestehen im Transformationsprozess erhebliche Unsicherheiten und Widerstände, wie sich in Einbrüchen beim Absatzwachstum von Elektrofahrzeugen und gegenläufige Trends bei Verbrennerfahrzeugen beobachten lässt.

Abbildung 1: Der verzögerte Transformationsprozess aus der Perspektive einer X-Kurve



Quellen: Rogge (2026) für die X-Kurve mit ihren Phasen; Eurostat (2026) und Kraftfahrt-Bundesamt (2026) für Neuzulassungsdaten (2013–2025)

Ein genauerer Blick auf die Transformationsaktivitäten der befragten Unternehmen (siehe Box 2) zeigt, dass sie sich im Jahr 2024 auf die Ausrichtung ihrer Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten und ihrer Produktportfolios hin zur E-Mobilität konzentriert haben.

Starke Treiber für die Ausrichtung der Geschäftsaktivitäten auf die E-Mobilität waren nach Ansicht der interviewten Führungskräfte die Nachfrage am europäischen Markt, die weltweit steigende Nachfrage nach Elektrofahrzeugen, die Notwendigkeit zu internationalen Wettbewerbern aufzuschließen, sowie die europäische und deutsche Industrie- und Klimapolitik.

## Die unternehmensinterne Transformation ist bereits weit fortgeschritten

Umfrageergebnisse in der deutschen Automobilindustrie aus dem Jahr 2025 unter Fahrzeugherstellern (OEMs), Zulieferern und Unternehmen des automobilen Ökosystems (siehe Box 2) zeigen, dass die meisten der Unternehmen in der Stichprobe mit der Transformation hin zur E-Mobilität begonnen haben (siehe Abbildung 2). Die große Mehrheit der Unternehmen ist mitten im Transformationsprozess und 20% haben ihr Automobilgeschäft bereits vollständig auf die E-Mobilität ausgerichtet. Im Gegensatz dazu haben weniger als 15% noch gar nicht mit der Neuausrichtung begonnen.

Insgesamt ist der eigene Transformationsprozess nach Angaben der Unternehmen im Durchschnitt weit fortgeschritten. Auf einer Skala von 1 (noch nicht begonnen) bis 6 (vollständig auf E-Mobilität ausgerichtet) liegt der Mittelwert bei 3,9. Gleichzeitig zeigen die Selbsteinschätzungen der Unternehmen eine deutliche Varianz, zwischen *„Vorreitern“* einerseits und *„Nachzüglern“* andererseits: Vorreiter (über 61% unserer Stichprobe, und damit die Mehrheit) gaben 4-6 auf der Transformationsskala an, während *Nachzügler* (knapp 39%) Werte von 1-3 berichteten. Im Folgenden stellt dieser Policy Brief genauer dar, welche Maßnahmen am wirksamsten waren, um die unternehmensinterne

Transformation voranzutreiben. Zudem wird beleuchtet, wie der Transformationsfortschritt der Unternehmen mit ihren politischen Präferenzen hinsichtlich der E-Mobilität in Verbindung steht.

### Box 2: Fakten und Zahlen zur EMPOCI-Unternehmensbefragung in der deutschen Automobilindustrie

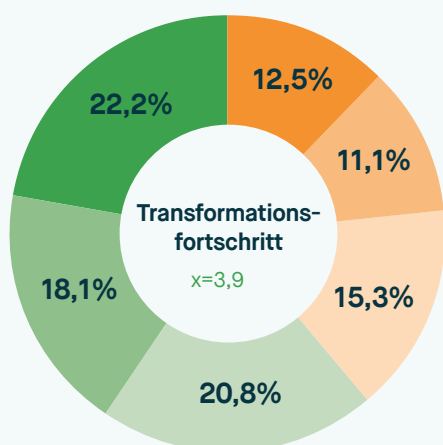
Im Rahmen des vom Europäischen Forschungsrat finanzierten EMPOCI-Projekts an der Universität Sussex wurde in Zusammenarbeit mit dem Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung ISI eine Pilotstudie mit Führungskräften der deutschen Automobilindustrie durchgeführt. Dabei wurden die Leitlinien für eine EU-weite Unternehmensbefragung zur aktuellen Phase des Transformationsprozesses in der Automobilindustrie (Rogge 2025) mit dem SOKO Institut für Sozialforschung und Kommunikation erstmals getestet. Die Datenerhebung erfolgte mittels computergestützter Telefoninterviews (CATI), wobei die Befragten auch die Möglichkeit hatten, online über computergestützte Web-Interviews (CAWI) teilzunehmen.

**Die Hauptphase der Datenerhebung dauerte von August bis November 2025. In diesem Zeitraum haben 74 Unternehmen die Umfrage vollständig abgeschlossen:**

- Etwa die Hälfte der Unternehmen hat ihren Sitz in Baden-Württemberg (51,4%), der Rest verteilt sich auf ganz Deutschland.
- Zwei Drittel sind Zulieferer (64,9%), der Rest entweder OEMs (9,5%) oder im weiteren Automobil-Ökosystem tätig (23,0%).
- Die Mehrheit der Unternehmen sind kleine und mittlere Unternehmen (89,7% KMU).
- Der durchschnittliche Exportanteil im Automobilgeschäft der Unternehmen beträgt 34,2%.
- Die Mehrheit der Unternehmen ist in beiden Technologiebereichen tätig – Verbrennungsmotoren und Elektro-Antrieb (66,2%).
- Im E-Antriebs-Bereich ist die Mehrheit der Unternehmen im Bereich batteriebetriebener Elektrofahrzeuge tätig (86,2%), während zwei Drittel auch im Bereich der Brennstoffzellentechnologie aktiv sind (65,5%).

#### Abbildung 2: Transformationsfortschritt

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



n=72

**Vorreiter: 61,2%**

- 6 (vollständig auf E-Mobilität ausgerichtet)
- 5
- 4

**Nachzügler: 38,9%**

- 3
- 2
- 1 (noch nicht begonnen)

Quelle: EMPOCI-Umfrage zur Automobilindustrie in Deutschland (Datenerhebung 2025)

## Die Rolle der Politik für die Transformation

Um die wichtigsten politischen Treiber der Transformationsaktivitäten der Unternehmen zu identifizieren, haben wir die Daten aus der Unternehmensbefragung mit quantitativen Methoden analysiert. Im Folgenden heben wir drei zentrale Regressionsergebnisse zu den Treibern der Transformation der deutschen Automobilindustrie hervor.

### 1. Die Glaubwürdigkeit des Politik-Mixes und die Ausstiegspolitiken zählen zu den wichtigsten Faktoren für die Transformation der deutschen Automobilindustrie.



**Die Glaubwürdigkeit des Politik-Mixes** geht eng einher mit der strategischen Ausrichtung der Unternehmen in Richtung Elektromobilität: Unternehmen, die den politischen Willen zur Unterstützung der Transformation der Automobilindustrie als stärker wahrnehmen, verfügen in der Regel über weiter fortgeschrittene E-Mobilitätsstrategien.



**Die Ausstiegspolitiken für Verbrenner** (insbesondere die für die Fahrzeughersteller geltenden CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte) sind von zentraler Bedeutung für die Höhe der e-mobilitätsbezogenen Ausgaben für Innovation und Produktion der befragten Unternehmen.

### 2. Das Verbrenner-Aus unterstützt die Transformation von Automobilunternehmen durch vier synergetische Wirkmechanismen.



**Aufmerksamkeit:** Das Verbrenner-Aus lenkt die Aufmerksamkeit der Führungskräfte in den Unternehmen auf die Notwendigkeit der eigenen Transformation und erhöht damit die Bereitschaft Ressourcen neu zu verteilen.



**Ausschluss:** Das Verbrenner-Aus reduziert alternative Technologiepfade und ermöglicht somit die Konzentration von Investitionen auf die vielversprechendsten Zukunftstechnologien.



**Prognose:** Das Verbrenner-Aus bis zum Jahr 2035 bietet einen klaren Anhaltspunkt für Prognosen und begrenzt damit die Unsicherheit über den technologischen Wandel auf einen mittelfristigen Zeithorizont.



**Koordination:** Das Verbrenner-Aus unterstützt Unternehmen dabei, das automobiler Ökosystem auf einen gemeinsamen Zeitplan abzustimmen, und hilft so, Engpässe beim Hochlauf der Elektromobilität zu vermeiden.

### 3. Das Verbrenner-Aus verliert seine Wirkung als Transformationsmotor, wenn Führungskräfte nicht an die Verlässlichkeit der Politik glauben und Unternehmen keine unmittelbaren Fahrzeugproduzenten sind.



**Glaubwürdigkeit unterstützt die Wirksamkeit:** Die Wirkmechanismen – Aufmerksamkeit, Ausschluss, Prognose und Koordination – verlieren signifikant an Einfluss, wenn Führungskräfte in den Unternehmen an dem politischen Willen für die Unterstützung der Transformation der Automobilindustrie zweifeln.



**OEMs profitieren am meisten vom Verbrenner-Aus:** Während das EU-weite Verbrenner-Aus den Fahrzeugherstellern klare, langfristige Planungssicherheit bietet, sehen sich Zulieferer und andere Unternehmen im automobilen Ökosystem weiterhin mit hoher Unsicherheit konfrontiert, die durch die Entscheidungen und Strategiewechsel der OEMs geprägt ist.

## Heterogenität der Unternehmen und ihrer politischen Präferenzen

Die deutsche Automobilindustrie wird in öffentlichen Debatten oft als homogen dargestellt, womit suggeriert wird, dass Unternehmen ähnliche Strategien haben und politische Präferenzen teilen. Unsere Umfrageergebnisse zeigen jedoch das Gegenteil: die deutsche Automobilindustrie ist äußerst heterogen. Die Unternehmen unterscheiden sich in einer Reihe wichtiger Dimensionen, wie ihrem Transformationsfortschritt und ihrer Größe, aber auch

hinsichtlich ihrer Innovationskraft, Anpassungen ihrer Produktionskapazitäten und ihren Präferenzen für die politischen Vorschläge im Koalitionsvertrag der Bundesregierung. Im Folgenden zeigen wir, wie stark die Unterschiede zwischen den Unternehmen in diesen Aspekten sind – insbesondere zwischen Vorreitern und Nachzüglern der Transformation hin zur Elektromobilität.

### Kleine „Vorreiter“ (37,3%)

**Innovation:** 88% dieser Unternehmen hatten Innovationsaktivitäten im Automobilbereich, davon 91% Forschung und Entwicklung (FuE) für die E-Mobilität und 23% für Verbrenner.

**Produktion:** 63% veränderten ihre Produktionskapazitäten: 100% davon führten Anpassungen für die E-Mobilität durch (davon 87% Upgrades gegenüber 20% Reduktionen) und 33% für Verbrenner (davon 60% Upgrades gegenüber 60% Reduktionen).

#### Politische Präferenzen:

- Am stärksten präferiert waren eine Senkung des Strompreises für alle (Mittelwert 4,8) und die Förderung von Bildung und FuE (4,5), gefolgt von der Unterstützung für den Aufbau einer heimischen Batterieproduktion (4,2).
- Am geringsten präferiert wurde der Verzicht auf eine EU-Quote für elektrifizierte Firmenflotten (2,8) und die Lockerung der CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte (2,6).

### Große „Vorreiter“ (25,4%)

**Innovation:** 82% dieser Unternehmen hatten Innovationsaktivitäten im Automobilbereich, davon 93% FuE für die E-Mobilität und 29% für Verbrenner.

**Produktion:** 59% veränderten ihre Produktionskapazitäten: 90% davon führten Anpassungen für die E-Mobilität durch (davon 100% Upgrades gegenüber 13% Reduktionen) und 70% für Verbrenner (davon 17% Upgrades gegenüber 100% Reduktionen).

#### Politische Präferenzen:

- Am stärksten präferiert war die Förderung von Bildung und FuE (Mittelwert 5,1), dicht gefolgt von einer Senkung des Strompreises für alle (4,9) und für die Industrie (4,6) sowie der Beibehaltung des Verbrenner-Aus (4,3).
- Am geringsten präferiert wurden der Verzicht auf eine EU-Quote für elektrifizierte Firmenflotten (3,0) und die Lockerung der CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte (2,1).

#### UNTERNEHMENSGRÖSSE

### Kleine „Nachzügler“ (17,9%)

**Innovation:** 50% dieser Unternehmen hatten Innovationsaktivitäten im Automobilbereich, davon waren 50% FuE für die E-Mobilität und 83% für Verbrenner.

**Produktion:** 8,3% veränderten ihre Produktionskapazitäten: davon führten 0% Anpassungen für die E-Mobilität durch und 100% für Verbrenner (davon 100% Upgrades gegenüber 0% Reduktionen).

#### Politische Präferenzen:

- Am stärksten präferiert war die Technologieoffenheit der Politik (Mittelwert 4,6), dicht gefolgt von Finanzierung von Bildung und FuE (Mittelwert 4,5) sowie einer Senkung des Strompreises für alle (4,5).
- Am geringsten präferiert wurden die Beibehaltung des Verbrenner-Aus (2,5) und die Förderung von Elektrofahrzeugen für einkommensschwache Haushalte (2,3).

### Große „Nachzügler“ (19,4%)

**Innovation:** 39% dieser Unternehmen hatten Innovationsaktivitäten im Automobilbereich, davon waren 60% FuE für die E-Mobilität und 60% für Verbrenner.

**Produktion:** 54% veränderten ihre Produktionskapazitäten: davon führten 57% Anpassungen für die E-Mobilität durch (davon 100% Upgrades gegenüber 25% Reduktionen) und 100% für Verbrenner (davon 86% Upgrades gegenüber 43% Reduktionen).

#### Politische Präferenzen:

- Am stärksten präferiert wurden die Förderung für Bildung und FuE (Mittelwert 4,9) sowie eine Senkung des Strompreises für die Industrie (4,9) und für alle (4,5).
- Am geringsten präferiert wurden die Beibehaltung des Verbrenner-Aus (2,8) und steuerliche Anreize für Elektrofahrzeuge (2,8).

TRANSFORMATIONSFORTSCHRITT

**Transformationsfortschritt:** Nachzügler bewerteten den Transformationsfortschritt ihres Unternehmens mit 1 bis 3, Vorreiter mit 4 bis 6 (auf einer Skala von 1 (noch nicht begonnen) bis 6 (vollständig auf E-Mobilität ausgerichtet)) – siehe Box 2.

**Unternehmensgröße:** „Klein“ bedeutet hier weniger als 150 Mitarbeitende, „groß“ 150 oder mehr.

Hinweis: Die Unternehmen wurden gefragt, inwieweit sie 15 politische Maßnahmen aus dem Koalitionsvertrag der Bundesregierung zur Transformation der deutschen Automobilindustrie bevorzugen. Die hier gezeigte Matrix erwähnt nur die am meisten und am wenigsten präferierten Maßnahmen.

**Vergleich der politischen Präferenzen von Vorreitern und Nachzüglern:** Die Umfrageergebnisse zeigen Überschneidungen hinsichtlich der starken Präferenz für kostensenkende politische Maßnahmen, jedoch deutliche Unterschiede hinsichtlich politischer Maßnahmen zur Förderung der E-Mobilität sowie zum Ausstieg aus der Verbrennertechnologie.

- **Gemeinsamer Nenner:** Alle Unternehmen sprachen sich nachdrücklich für Maßnahmen aus, die ihre Kosten senken, wie z.B. die Senkung des Strompreises und die Bereitstellung externer Ressourcen, z.B. durch die Förderung von Bildung und FuE.
- **Signifikante Unterschiede:** Politische Maßnahmen, die den Wandel in der Automobilindustrie stark beeinflussen, insbesondere der Ausstieg aus der Verbrennertechnologie und die Förderung der Nachfrage nach Elektrofahrzeugen, sind umstritten. Dies zeigt sich in deutlichen und signifikanten (auf dem 5-Prozent-Niveau) Unterschieden bei den politischen Präferenzen zwischen Vorreitern und Nachzüglern.

**1. Beibehaltung des Verbrennerausstiegs:** Die Vorreiter haben eine moderate Präferenz für die Beibehaltung des EU-weiten Verbrenner-Aus ab 2035 (3,9) und stufen die Lockerung der CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte in ihren Präferenzen am niedrigsten ein (2,4). Im Gegensatz dazu zeigen Nachzügler eine moderate Präferenz für die Lockerung der CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte (3,7) und stufen die Beibehaltung des Verbrenner-Aus als ihre am wenigsten bevorzugte Maßnahme ein (2,6).

## 2. Förderung der Nachfrage nach Elektrofahrzeugen:

Vorreiter und Nachzügler unterscheiden sich signifikant in ihren Präferenzen für politische Maßnahmen zur Steigerung der Nachfrage nach Elektrofahrzeugen, wie die Verknüpfung von Steuern, Subventionen und Straßennutzungsgebühren mit der CO<sub>2</sub>-Intensität von Fahrzeugen (3,1 vs. 4) und steuerliche Anreize für Elektrofahrzeuge (2,7 vs. 3,9). Die Vorreiter haben also eine deutlich höhere Präferenz für die Förderung der Nachfrage nach Elektrofahrzeugen.

### Die Transformation verlangsamen – oder besser nicht?

Die Vorreiter sind dafür, die ursprünglich vorgesehene Geschwindigkeit der Transformation der Automobilindustrie beizubehalten. Dies deutet auf eine geringere Akzeptanz für eine zurückhaltende Marktförderung von Elektrofahrzeugen und die Abschwächung der Ausstiegspolitik hin. Im Gegensatz dazu neigen Nachzügler zum Gegenteil: sie befürworten eine Verlangsamung der Transformation. Angesichts des globalen Innovationswettlaufs in Richtung E-Mobilität steht die deutsche Automobilindustrie somit an einem Scheideweg.



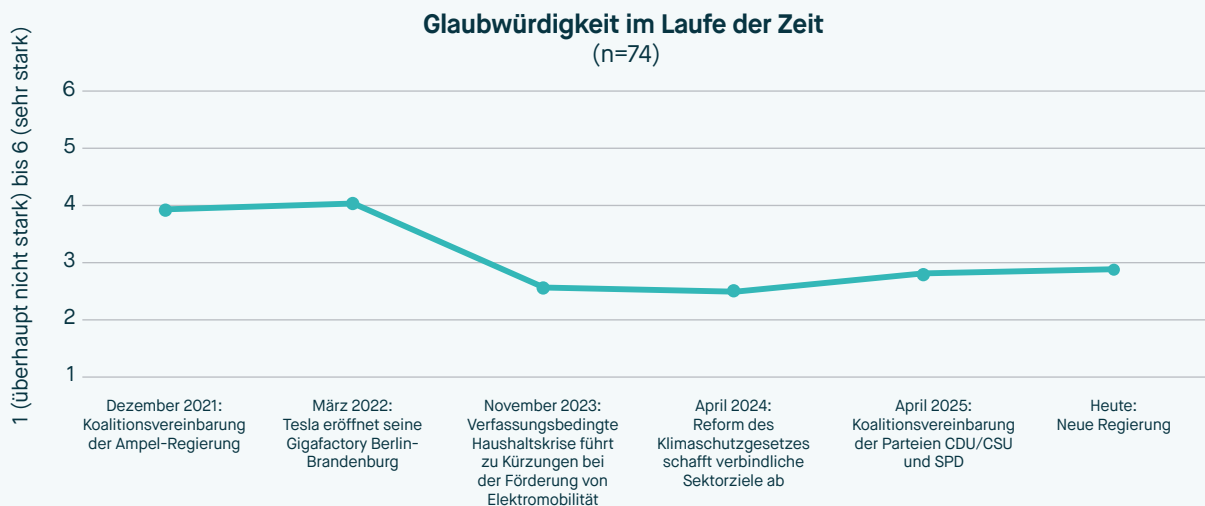
### Box 3: Rückgang der Glaubwürdigkeit und geringe Fortschritte bei deren Wiederherstellung

Die Glaubwürdigkeit des Politik-Mixes hat sich als einer der entscheidenden Faktoren für die Transformationsaktivitäten der Unternehmen herausgestellt, die an der Pilotumfrage der deutschen Automobilindustrie teilgenommen haben. Die Umfrage zeigt jedoch, dass die Glaubwürdigkeit des deutschen Politik-Mixes seit ihrem Höchststand im Jahr 2022, als Tesla seine Gigafactory in Berlin-Brandenburg eröffnete, deutlich gesunken ist und 2023 ihren Tiefpunkt erreichte, als die damalige Bundesregierung unerwartete Kürzungen bei den Förderprogrammen für Elektromobilität vornahm (siehe Abbildung 3).

Die neue Bundesregierung, seit 2025 im Amt, hat, wie die Befragungsergebnisse zeigen, bislang noch keine großen Fortschritte bei der Wiedergewinnung der Glaubwürdigkeit erzielt. Darüber hinaus gaben die Unternehmen an, dass sie sehr unsicher sind (Mittelwert von 3,5), wie stark der politische Wille der aktuellen deutschen Bundesregierung ist, die Transformation der Automobilindustrie zu unterstützen.

#### Abbildung 3: Glaubwürdigkeit ist unerlässlich, kann jedoch leicht verloren gehen und ist schwer wiederherzustellen

Alles in allem: Wie stark war aus Sicht Ihres Unternehmens der politische Wille der Bundesregierung, die Transformation der Automobilindustrie in Deutschland zu unterstützen – zu verschiedenen Zeitpunkten?



## Politische Implikationen

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

### Den Vorreitern genauer zuhören

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

### Die Wettbewerbsfähigkeit durch Beibehaltung des Verbrennerausstiegs stärken

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



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

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



### Differenzierte Unternehmensdaten für evidenzbasierte Politik erheben

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



## Team

- Prof. Dr. Karoline S. Rogge, Universität Sussex & Fraunhofer ISI
- Dr. Hauke Luetkehaus, Universität Oldenburg & Universität Sussex
- Dr. Shreekanth Mahendiran, Universität Wien & Universität Sussex
- Dr. Qi Song, Universität Sussex
- Dr. Pablo Ayala Villalobos, Universität Sussex
- Dr. Nicholas Goedeking, Deutsches Institut für Entwicklung und Nachhaltigkeit
- Prof. Dr. Jörn Hoppmann, Universität Oldenburg

## Danksagung

Dieser Policy Brief wurde im Rahmen des EMPOCI-Projekts koordiniert, das vom Europäischen Forschungsrat finanziert wird (Fördervertrag Nr. 852730). Er stützt sich zudem auf Forschungen und Ergebnisse, die von der Deutschen Bundesstiftung Umwelt finanziert wurden.

## Weitere Informationen

- Goedeking, N., & Rogge, K. S. (2026). Systemic acceleration capacity in net-zero transitions: electrifying transportation in California. *Environmental Politics*, 1–28.
- Luetkehaus, H. & Hoppmann, J. (2026): Dead End Ahead? How Phase-Out Policies Affect Incumbent Adaptation to Technological Change in the Automotive Industry. *Research Policy*, 55 (6), 105490.
- Luetkehaus, H. (2025): Looking Under the Hood – How Incumbent Characteristics Reduce the Innovation Impact of Trajectory-Changing Demand-Pull Policy Mixes for Battery Electric Vehicles. *Research Policy*, 54 (5), 105212.
- Luetkehaus, H. Rogge, K.S. & Hoppmann, J. (2026): To Phase Out or Not to Phase Out? How Automotive Firms' Credibility Perceptions and Ecosystem Position Affect the Impact of Phase-Out Policies in Germany. Conference paper, University of Oldenburg.
- Mahendiran, S., Song, Q. & Rogge, K.S. (2026): Exploring the role of transition policy mixes for acceleration dynamics towards net-zero: Survey evidence from the German automotive industry. Conference paper, University of Sussex.
- Rogge, K. (2025). Towards a Community Acceleration Survey for Europe's automotive industry. JRC Working Paper Series For a Fair, Innovative and Sustainable Economy, 8/2025.
- Rogge, K. S. (2026). Accelerating energy innovation through transition policy mixes. In L. Diaz Anadon et al. (Eds.), *Handbook on Energy Innovation* (Ch. 8, pp. 120–154). Edward Elgar Publishing.
- Rogge, K.S. & Ayala Villalobos, P. (2026): Descriptive statistics of the pilot acceleration survey amongst Germany's automotive industry. University of Sussex: Brighton.

## Kontakt



[www.sussex.ac.uk/empoci](http://www.sussex.ac.uk/empoci)



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

