

Position

# Entwicklungsstandort Deutschland sichern



## 1 Bedeutung und spezifische Rolle der Entwicklungsdienstleister

Der große Erfolg der deutschen Automobilindustrie beruht auf der effizienten Zusammenarbeit von Automobilherstellern (OEM), Zulieferern und Entwicklungsdienstleistern (EDL). In den letzten 25 Jahren hat sich ein hochleistungsfähiges Ökosystem für die Fahrzeugentwicklung gebildet, das erweitert um Forschungsinstitute, das Rückgrat der Forschungs- und Entwicklungsarbeit (FuE) am Automobilstandort Deutschland bildet.

Die EDL übernehmen für OEM und Zulieferer komplexe und innovative Entwicklungsaufgaben: von der Konzeptentwicklung über Design, Prototyping, Systemintegration, Testung, Validierung und Simulation bis hin zur Entwicklung kompletter Fahrzeuge. Sie ergänzen die Kapazitäten der Auftraggeber flexibel mit hochqualifiziertem Personal (Ingenieure, Softwareentwickler, Techniker) und beschleunigen die Transformation zu alternativen Antrieben und Software sowie AI-defined Vehicles. Sie sind damit echte „Enabler“ des technologischen Wandels. Zudem bilden sie Nachwuchskräfte aus, die mittelfristig den Personalstamm der OEM und Zulieferer sicherstellen.

Im Jahr 2023 waren geschätzt noch ca. 60.000–80.000 primär hochqualifizierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei den EDL für den Automotive-Sektor tätig. Während die Produktion längst global verteilt ist (über 10.000 Standorte weltweit)<sup>1</sup>, findet ein Großteil der FuE weiterhin am deutschen Stammsitz statt. Genau hier liegt die besondere Stärke und Verantwortung der EDL: Sie sichern die technologische und innovationsgetriebene Wertschöpfung und sind Basis für das Label „Made in Germany“.

## 2 Doppelter Druck: Standortkrise und globale Marktverschiebung

Die Automobilindustrie in Deutschland steht unter massivem Druck. Hinzu kommen Unsicherheiten in der Regulierung, die den Markthochlauf alternativer Antriebe erschweren. Über 70 Prozent der Automobilzulieferer geben an, Investitionen in Deutschland zu streichen, aufzuschieben oder in andere Regionen zu verlagern. Unter Entwicklungsdienstleistern liegen diese Zahlen noch deutlich höher.<sup>2</sup>

Der Standort Deutschland ist in wesentlichen Bereichen nicht wettbewerbsfähig, das trifft auch für EDL zu. Hohe bürokratische Belastungen, mangelnde Flexibilität und zu hohe Kostenstrukturen, mindern die Wettbewerbsfähigkeit und sind auch hier maßgeblich für einen alarmierenden Blick in die Zukunft. Zwei Drittel der EDL mussten hierzulande bereits Jobs abbauen. Für viele ist die Verlagerung von Kapazitäten in „Best-Cost-Countries“ („BCC“, z. B. Indien, Marokko) inzwischen die letzte Option, um das Unternehmen zu retten und sich im Wettbewerb zu behaupten.

Die Branche verändert sich grundlegend: Produktion und Entwicklung findet zunehmend in den anderen Ländern statt, um den Kundenwünschen besser entsprechen zu können. Unterschiedliche regulatorische Anforderungen unterstützen dies. Gerade die asiatischen Märkte geben heute maßgeblich das Tempo bei der Entwicklung neuer Fahrzeugmodelle vor. Wer nicht vor Ort entwickelt, verliert Geschwindigkeit, Flexibilität und Marktrelevanz.

<sup>1</sup> Analyse für den VDA von Dun & Bradstreet, 2023

<sup>2</sup> VDA Umfragen in 2025 und 2026

### 3 Konkrete Folgen für EDL und den FuE-Standort Deutschland

#### Folgen für die EDL

Die EDL sehen sich doppelt gefordert: sie leiden unter den schlechten Standortbedingungen in Deutschland und müssen gleichzeitig dem Markt folgen, der Entwicklung immer stärker lokal in den Zielmärkten verlangt. Das zwingt sie zu Investitionskappungen, Personalabbau und teilweiser Verlagerung – obwohl sie genau die Kompetenzen besitzen, die für die Transformation der gesamten Branche unverzichtbar sind.

Gleichzeitig ist zu beobachten, dass ihre Kunden in der automobilen Wertschöpfungskette ebenfalls auf den Kostendruck reagieren müssen und weniger Auftragsvolumen vergeben. Was zuvor typischerweise an EDL vergebene Aufgaben waren, wird mit möglichst mit eigenen Personalkapazitäten umgesetzt. Dies ist nachvollziehbar, hat aber für den Standort insgesamt bedrohliche Folgen: verringerte oder verlagerte Kapazitäten, werden sich nicht wieder hochfahren lassen. Sollte es zu einer Markterholung kommen, wird sich der damit verbundene FuE-Bedarf absehbar nicht mehr in Deutschland darstellen lassen.

#### Folgen für den Standort Deutschland

Mit jedem verlagerten Entwicklungsauftrag und jedem abgebauten hochqualifizierten Arbeitsplatz wandert nicht nur Know-how, sondern auch Innovationskompetenz und Resilienz ab. Seit 2020 wurden bereits über 100.000 Jobs in der Automobilindustrie abgebaut, davon rund zwei Drittel bei Zulieferern und EDL. Immer öfter sind nun auch FuE-Jobs betroffen. Die dadurch eingetrübte Perspektive, wirft Schatten auf ganze Berufszweige. Klassische Studienfächer in den Ingenieurwissenschaften wie bspw. der Maschinenbau verzeichnen bereits Rückgänge. Mittelfristig wird damit die Ausbildung in MINT-Berufen und somit die Förderung technisch interessierter junger Menschen unattraktiver.

Aufgrund einer Reduzierung der Forschungs- und Drittmittel, haben Hochschulen zunehmend Schwierigkeiten, die Studenten praxisnah auszubilden. Dies war in den vergangenen Jahren immer ein Erfolgsgarant der Ausbildung. Zudem finden viele Absolventen derzeit keine Beschäftigung in der Automobilindustrie, sodass sie sich anderen Bereichen anschließen. Ein Standort, der seine Spitzenposition in Forschung und Entwicklung verliert, verliert langfristig Technologieführerschaft, Wettbewerbsfähigkeit und Wohlstand.

### 4 Dringender Handlungsbedarf – Was Industrie und Politik jetzt tun müssen

Die Automobilindustrie und ihre Entwicklungsdienstleister sind bereit, ihren Teil beizutragen: durch noch engere und effizientere Zusammenarbeit mit den OEM, schnellere Umsetzung, höhere Flexibilität und die konsequente Nutzung von Effizienzpotenzialen im Entwicklungsprozess (Thesenpapier aus dem VDA-Arbeitskreis der EDL).

Die notwendigen Rahmenbedingungen werden jedoch durch die Politik gesetzt. Damit FuE in Deutschland international konkurrenzfähig bleibt, müssen dringend folgende Maßnahmen ergriffen werden:

### **Wettbewerbsfähige Standortbedingungen schaffen**

- Kostenstruktur insgesamt auf ein wettbewerbsfähiges Niveau bringen
- Bürokratie radikal abbauen (Berichtspflichten kürzen, Genehmigungsverfahren beschleunigen, Praxiserfahrungen systematisch in Regulierung einbeziehen, Praxischecks)
- Flexibilitäten am Arbeitsmarkt erhöhen, um auf volatile Projekt- und Marktsituationen reagieren zu können

### **Forschungs- und Entwicklung gezielt stärken**

- Forschungszulage deutlich vereinfachen (schlankere Anträge, erleichterte Folgeanträge, Once-Only-Prinzip)
- Konkrete Förderung von Industrialisierung und Skalierung, insbesondere befristete output-basierte Unterstützung kostenintensiver Hochlauf-Phasen
- Langfristige, von Industrie und Politik gemeinsam getragene Strategie für 10–15 Jahre, die Planungssicherheit schafft und Forschung, Förderung, Genehmigungen, Energie- und Beihilfepolitik kohärent zusammenführt

### **Fachkräfte ausbilden und Talente sichern**

- Attraktivität der Ingenieursstudiengänge deutlich steigern
- Internationalen Talentpool gezielt ansprechen und dafür relevante Visa-Prozesse beschleunigen

## **5 Ergänzende Forderungen der EDL-Branche**

Die folgenden Maßnahmen konkretisieren und ergänzen die im Dokument bereits genannten Punkte und spiegeln die aktuellen Prioritäten der Entwicklungsdienstleister wider.

### **Priorität hoch**

#### **1 Förderquoten für F&E-Projekte deutlich erhöhen – für alle Unternehmensgrößen**

- Förderquoten für Forschungs- und Innovationsprojekte nicht länger ausschließlich auf KMU fokussieren
- Einführung eines Bonusmodells für strategische Zukunftsfelder (Fahrwerkstechnologien, E/E, Software, KI, Simulation)
- Gleichbehandlung von EDL, OEM und Zulieferern bei industrierelevanter Forschung

*Hintergrund: EDL tragen maßgeblich zu Entwicklungsleistung großer OEM bei, profitieren jedoch kaum von bestehenden Förderinstrumenten.*

#### **2 Forschungszulage vereinfachen und ausweiten**

- Erhöhung der förderfähigen Bemessungsgrundlagen
- Projektbezogene Entwicklungsanteile systematisch anerkennen, auch in Verbänden
- Vollständige Digitalisierung der Verfahren, verbindliche Bearbeitungsfristen

### Priorität mittel

#### 3 Industrialisierung & Skalierung stützen

- Förderangebote für digitale Transformation der Entwicklung (Model-Based Systems Engineering, virtuelle Absicherung, KI)

#### 4 Langfristige Standortstrategie entwickeln

- Gemeinsame Roadmap für Schlüsseltechnologien
- Koordination zwischen Energie-, Arbeitsmarkt-, Innovations- und Standortpolitik

## 6 Fazit

Immer größere Teile der automobilen Entwicklung wandern ins Ausland ab. Die deutsche Automobilindustrie sieht FuE als unverzichtbare Kernkompetenz, die am Standort Deutschland erhalten bleiben muss, um resilient und technologisch führend zu bleiben. Dafür braucht es dringend verbesserte Rahmenbedingungen – insbesondere höhere Förderquoten, weniger Bürokratie, flexibleres Arbeitsrecht und eine nachhaltige Innovationsstrategie. Ohne entschlossenes politisches Handeln droht ein beschleunigter Verlust von Know-how und Innovationskraft (brain drain).

Deutschland kann und muss ein führender Entwicklungsstandort bleiben – damit dies gelingt, müssen die Rahmenbedingungen endlich wieder wettbewerbsfähig werden.

### Ansprechpartner

#### **Andreas Rade**

Geschäftsführer VDA

andreas.rade@vda.de

#### **André Kunkel**

Referent Fachgebiet Mittelstandspolitik und Wertschöpfungsketten

andre.kunkel@vda.de

Der Verband der Automobilindustrie (VDA) vereint rund 620 Hersteller und Zulieferer unter einem Dach. Die Mitglieder entwickeln und produzieren Pkw und Lkw, Software, Anhänger, Aufbauten, Busse, Teile und Zubehör sowie immer neue Mobilitätsangebote.

Wir sind die Interessenvertretung der Automobilindustrie und stehen für eine moderne, zukunftsorientierte multimodale Mobilität auf dem Weg zur Klimaneutralität. Der VDA vertritt die Interessen seiner Mitglieder gegenüber Politik, Medien und gesellschaftlichen Gruppen.

Wir arbeiten für Elektromobilität, klimaneutrale Antriebe, die Umsetzung der Klimaziele, Rohstoffsicherung, Digitalisierung und Vernetzung sowie German Engineering. Wir setzen uns dabei für einen wettbewerbsfähigen Wirtschafts- und Innovationsstandort ein. Unsere Industrie sichert Wohlstand in Deutschland: Mehr als 728.000 Menschen sind direkt in der deutschen Automobilindustrie beschäftigt.

Der VDA ist Veranstalter der größten internationalen Mobilitätsplattform IAA MOBILITY und der IAA TRANSPORTATION, der weltweit wichtigsten Plattform für die Zukunft der Nutzfahrzeugindustrie.

---

Herausgeber      Verband der Automobilindustrie e. V. (VDA)  
Behrenstraße 35, 10117 Berlin  
[www.vda.de](http://www.vda.de)

Deutscher Bundestag Lobbyregister-Nr.: R001243  
EU-Transparenz-Register-Nr.: 9557 4664 768-90

Copyright        Verband der Automobilindustrie e. V. (VDA)

Nachdruck und jede sonstige Form der Vervielfältigung  
ist nur mit Angabe der Quelle gestattet

Version            April 2026