

## Leseprobe

Matthias Weik

### Die Abrechnung

Das einzige Buch, das Ihr Ersparnis vor Umverteilung und Krisen rettet - Der Finanz-Realist und fünffache Bestseller-Autor

---

»Matthias Weik zeigt in seinem Buch Lösungswege auf. Er hat Tipps für alle, die in Deutschland bleiben wollen – und jene, die ans Auswandern denken.« *Südwest Presse, 31.03.2023*

Bestellen Sie mit einem Klick für 24,00 €



---

Seiten: 368

Erscheinungstermin: 29. März 2023

Mehr Informationen zum Buch gibt es auf

[www.penguinrandomhouse.de](http://www.penguinrandomhouse.de)

# Inhalte

- Buch lesen
- Mehr zum Autor

## Zum Buch

---

### **Retten Sie Ihre Zukunft – jetzt!**

Inflation, Energiekrise, Krieg in der Ukraine. Eiskalt hat uns die Realität der Globalpolitik eingeholt. Deutschland steht völlig unvorbereitet da. Mit dem Wegfall billiger Energie funktioniert das Geschäftsmodell des Exportweltmeisters nicht mehr. Arbeitnehmer und Unternehmen tragen bereits eine Steuerlast am Limit. Privatvermögen werden aufgeschmolzen. Wie also wehren gegen die aufziehende Krise?

Der Finanz-Realist und Bestseller-Autor Matthias Weik analysiert in seinem neuen Buch knallhart, welche Konsequenzen Sparern, Immobilienbesitzern und Unternehmern drohen. Leser und Leserinnen aller Einkommensschichten werden »Die Abrechnung« mit großem Gewinn lesen. Denn sie erfahren, welches der für sie günstigste Weg ist, um in der kommenden Wirtschaftskrise nicht ihr Lebenswerk und somit ihre Zukunft zu verlieren.



### **Autor**

## **Matthias Weik**

---

Matthias Weik ist bekannt durch fünf Bestseller und seine stets pointierten und kritischen Analysen der Finanz- und Wirtschaftswelt. Leser und Leserinnen schätzen seine faktenbasierten und verständlichen Erklärungen. Schrille Thesen, wackelige Prognosen und blumige Versprechen liegen ihm fern. Er ist als Autor und Redner dafür bekannt, Tacheles zu reden

MATTHIAS WEIK  
Die Abrechnung

MATTHIAS WEIK

# DIE ABRECHNUNG

Das einzige Buch, das Ihr Ersparnis vor  
Umverteilung und Krisen rettet

ARISTON 

Sollte diese Publikation Links auf Webseiten Dritter enthalten,  
so übernehmen wir für deren Inhalte keine Haftung,  
da wir uns diese nicht zu eigen machen, sondern lediglich  
auf deren Stand zum Zeitpunkt der Erstveröffentlichung verweisen.

### Bibliografische Information der Deutschen Bibliothek

Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der  
Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind  
im Internet unter [www.dnb.de](http://www.dnb.de) abrufbar.



Penguin Random House Verlagsgruppe FSC® N001967

### 2. Auflage

© 2023 Ariston Verlag in der Penguin Random House Verlagsgruppe GmbH,

Neumarkter Straße 28, 81673 München

Alle Rechte vorbehalten

Redaktion: Ute Gräber-Seißinger, Bad Vilbel

Umschlaggestaltung: Hauptmann & Kompanie Werbeagentur, Zürich,  
unter Verwendung eines Motivs von © Kay Blaschke, München

Satz: Satzwerk Huber, Germering

Druck und Bindung: GGP Media GmbH, Pößneck

Printed in Germany

ISBN: 978-3-424-20282-3

# Inhalt

Einleitung .....	9
<b>1. Wirtschaftsstandort Deutschland</b> .....	17
Die Produktion in Deutschland wird teurer .....	20
Chemische Industrie: Deutschlands Schlüsselindustrie braucht Energie .....	23
Automobilindustrie: Deutschland auf dem absteigenden Ast .....	26
Solarindustrie in Deutschland – ein mahnendes Beispiel .....	36
<b>2. Deutschlands Geschäftsmodell funktioniert nicht mehr</b> .....	39
Deindustrialisierung .....	40
... und die Folgen .....	42
<b>3. Infrastrukturdesaster Deutschland</b> .....	45
Standortfaktor Digitalisierung .....	46
Standortfaktor Bildungsmöglichkeiten .....	50
Standortfaktor Gesundheits- und Pflegewesen .....	55
Standortfaktor Bürokratie .....	59
Standortfaktor Steuern und Abgaben .....	66
Umverteilungs- statt Leistungsgesellschaft .....	78
Standortfaktor Fachkräftemangel .....	84
Standortfaktor Energie .....	107

<b>4. Deutschlands fragwürdige Energiewende</b> .....	129
Ineffizient, kleinteilig und teuer .....	130
Windkraft .....	131
Wärmepumpen für Deutschland? .....	134
Atomausstieg in Deutschland versus Atomboom im Ausland .....	136
Ideologie versus Realität? .....	139
Deutschland oder die EU als Weltenretter? .....	145
<b>5. China fährt energietechnisch mehrgleisig</b> .....	149
Deutschlands Abhängigkeit von China .....	152
China und Russland .....	159
<b>6. Ukrainekrieg</b> .....	163
Sanktionen: Ohne den gewünschten Effekt .....	164
Griechische Tanker für russisches Öl .....	169
<b>7. EZB, Euro und EU – eine Gefahr für Deutschland?</b> .....	173
Verbraucherpreise .....	174
Inflation – nicht erst seit Kriegsausbruch .....	175
EZB – Brandstifterin und Feuerwehr .....	178
Währungsexperiment Euro .....	188
Deutschland, der Zahlmeister der EU .....	190
<b>8. Bleiben oder auswandern?</b> .....	199
Bleiben. ....	200
Auswandern .....	247
<b>9. Was muss sich ändern? Lösungsvorschläge</b> .....	303
Politik: Mehr Bürgernähe .....	303
Bürokratie: Neues Personal .....	311
Migration: Ja, aber kontrolliert .....	312

Infrastruktur: Massiv investieren .....	313
Bildung: Elitenförderung statt Gesamtschule .....	314
Sozialstaat: Leistung statt Umverteilung. ....	315
EU und Euro: Wirtschaftsunion anstatt politischer Union. ....	316
Euro: Kontrolliert abwickeln .....	318
Dank .....	321
Kontakt .....	323
Anmerkungen .....	325



## Einleitung

*»Ja, wir leben heute in dem besten Deutschland,  
das es jemals gegeben hat.«*

Dr. Frank-Walter Steinmeier, Bundespräsident, beim Festakt  
zum Tag der Deutschen Einheit am 3. Oktober 2020<sup>1</sup>

Ist diese Aussage des Bundespräsidenten tatsächlich richtig? Es stellt sich die Frage: Was ist aus Deutschland geworden? Lassen die Befunde nicht eher an Heinrich Heine denken, der vor 180 Jahren seine Verzweiflung über Deutschland in die folgenden Worte fasste?

*»Denk ich an Deutschland in der Nacht,  
Dann bin ich um den Schlaf gebracht,  
Ich kann nicht mehr die Augen schließen,  
Und meine heißen Tränen fließen.«*

Heinrich Heine (1797–1856), Nachtgedanken, 1843–1844

Was also ist aus Deutschland geworden? Ein Land, in dem wegen stetig steigender Mietkosten, explodierender Energiekosten und immer teuer werdender Lebensmittel mehr als 2 Millionen Menschen zu den mehr als 960 Tafeln gehen müssen.<sup>2</sup> Ein Land, in dem es in den 1990er-Jahren noch rund drei Millionen Sozialwohnungen gab und in dem es heute 1,1 Millionen gibt.<sup>3</sup> Ein Land, in dem jeder Dritte kein Geld für Weihnachtsgeschenke hat<sup>4</sup> und mehr als jeder Fünfte sich keine einzige Woche Urlaub

im Jahr leisten kann und in dem selbst für Normalverdiener eine eigene Wohnung oftmals unbezahlbar ist.<sup>5</sup>

Deutschland ist ein Land geworden, in dem Gesellschaftsverächter Polizei und Rettungskräfte angreifen, in dem sich nur noch ein Drittel der Frauen und 60 Prozent der Männer nachts ohne Begleitung im öffentlichen Personennahverkehr »sehr sicher« oder »eher sicher« fühlen und mehr als jede zweite Frau »häufig« oder »sehr oft« bestimmte Straßen, Parks oder Plätze meidet.<sup>6</sup> Die Bundesrepublik belegt auf dem globalen Kriminalitätsindex den 43. Platz, Freibäder müssen von Security und die Eingänge von Weihnachtsmärkten von Polizisten mit Maschinepistolen bewacht werden.<sup>7</sup>

Was ist aus dem einstigen Land der Dichter und Denker geworden, in dem sich keine einzige Universität unter den 49 besten Universitäten der Welt befindet? Ein Land, in dem Privatschulen boomen und der Anteil Jugendlicher ohne grundlegende schulische Fähigkeiten dem ifo Institut für Wirtschaftsforschung zufolge bei 23,8 Prozent liegt.<sup>8</sup>

In dem »besten Deutschland, das es jemals gegeben hat«, herrscht bei über 2,4 Millionen Arbeitslosen branchenübergreifend ein akuter Fachkräftemangel. Dort liegen Eltern im Dezember 2022 mit ihren Kindern auf Krankenhausfluren, da kein ausreichendes Personal zur Stelle ist. Ohne schnelle Verbesserungen droht der Pflegekollaps nicht nur in Krankenhäusern, sondern auch in Altenheimen. Es ist ein Land, in dem in den letzten zwei Jahrzehnten Millionen un- und geringqualifizierte Menschen einwanderten, während Hunderttausende Hochqualifizierte auswanderten – drei Viertel der Auswanderer haben eine Hochschulausbildung.<sup>9</sup>

Wir leben in einem Land, in dem nur 48 Prozent der Menschen denken, dass man seine Meinung frei sagen könne<sup>10</sup>, in dem politische Eliten ihre Bürger und die Wirtschaft erst in die Abhängigkeit Russlands und schlussendlich in ein energie-

politisches Desaster getrieben haben und offenkundig mit Vehemenz weiter treiben. In einem Land, dessen »Energiewende« seinen Bürgern und der Wirtschaft jahrelang mit die höchsten Strompreise weltweit beschert und dem Wirtschaftsstandort Deutschland geschadet hat – mit dem Resultat, dass im November und Dezember 2022 der meiste Strom durch die als CO<sub>2</sub>-Dreckschleudern bekannten Kohlekraftwerke erzeugt wurde. Mit einer Politik, die Fracking verbietet, aber Fracking-Gas in rauen Mengen importiert, die gegen Gas- und Ölbohrungen in Nord- und Ostsee ist, aber Nordseeöl aus Norwegen importiert und die Atomkraftwerke abschaltet, während Wirtschaftskonkurrenten neue Atomkraftwerke bauen, die aber Atomstrom auch zukünftig aus den Nachbarländern zu importieren beabsichtigt. Wir erleben Politiker, die eine Gaspreisbremse feiern, durch die es weder mehr Gas auf dem Markt gibt noch die Nachfrage nach dem in Deutschland knappen und in großem Umfang benötigten Gut senkt, geschweige denn für mehr Gas sorgt.

Wir leben in einem Land, in dem zahlreiche Politiker von der Vision beseelt sind, die Welt zu retten, und mit moralisch erhobenem Zeigefinger versuchen, ebendiese zu bekehren. Denen offenkundig nicht klar ist, dass Deutschland weder politisch noch gemessen an der Bevölkerungszahl eine Rolle spielt – und auch in puncto CO<sub>2</sub>-Emissionen nicht, mit 1,85 Prozent Gesamtanteil am globalen Ausstoß.

Der Wirtschaftsstandort des einstigen Exportweltmeisters kann kein einziges Unternehmen unter den wertvollsten 100 börsennotierten Unternehmen der Welt mehr vorweisen und verliert im internationalen Vergleich kontinuierlich an Attraktivität.<sup>11</sup> Dies aufgrund der viel zu hohen Energiepreise, einer bröselnden logistischen Infrastruktur (Straßen, Brücken, Schienen, Schleusen), einer unzureichenden digitalen Infrastruktur, eines grasierenden Bürokratie-Irrsinns, sehr hoher Steuern und Abgaben,

hoher Arbeitskosten für Unternehmer einerseits und im internationalen Vergleich niedrigen Nettolöhnen andererseits.

Deutschland ist zu einem Land geworden, das bei der Digitalisierung des öffentlichen Dienstes schlechter abschneidet als Griechenland, sich dafür aber nach der Volksrepublik China das größte Parlament weltweit gönnt und in Zeiten knapper Kassen das Kanzleramt in Berlin für knapp 800 Millionen Euro Baukosten zu einem Protzbau erweitert, der global seinesgleichen sucht.<sup>12</sup>

Deutschland hat Preissteigerungen zu verzeichnen wie seit 1951 nicht mehr.<sup>13</sup> Die Saat der irrsinnigen Gelddruckpolitik der Europäischen Zentralbank (EZB) ist in Form einer von ihr mit angefachten immensen Inflation aufgegangen. Der Staat entschuldet sich auf Kosten der Bürger und profitiert obendrein nicht nur kraft der Umsatzsteuer von den steigenden Preisen. Die Kaufkraft des Euro schwindet sukzessive, und die Sparguthaben, Altersvorsorge zahlloser Bürger, werden tagtäglich pulverisiert. Jahrzehntlang war die Geldwertstabilität das höchste Gut der Bundesbank. Diesen Kernauftrag erfüllt die EZB nicht einmal ansatzweise. Sie erhält faktisch bankrotte Staaten Südeuropas am Leben und macht Struktur- anstatt Geldpolitik. Von Geldwertstabilität ist beim Euro nichts mehr zu sehen. Allein in den letzten fünf Jahren hat der Euro gegenüber dem US-Dollar über 10 Prozent und gegenüber dem Schweizer Franken mehr als 15 Prozent seines Wertes verloren. Einerseits verkommt er zu einer Weichwährung, andererseits ist der US-Dollar nach wie vor unumstritten die dominierende Währung auf dem Weltmarkt für Gas, Öl und zahlreiche weitere Waren. Für ein rohstoffarmes Land wie Deutschland bedeutet ein schwacher Euro dementsprechend importierte Inflation.

Die Rechnung bezahlt der Steuerzahler. In Deutschland herrscht eine der höchsten Steuer- und Abgabenlasten weltweit.<sup>14</sup> Bereits heute arbeiten die Bürger im Durchschnitt bis

Mitte Juni nicht für die eigene Existenz, sondern stattdessen für das Gemeinwesen.<sup>15</sup> Im Jahr 2021 umfasste der Bundeshaushalt die Summe von rund 498,6 Milliarden Euro.<sup>16</sup> Knapp 13,7 Prozent davon flossen im selben Jahr ins Ausland – das meiste davon an die Europäische Union (EU).<sup>17</sup> Mit rund 47 Prozent stammte fast die Hälfte aller europäischen Nettozahlungen aus der Bundesrepublik.<sup>18</sup> In den vergangenen 21 Jahren wurden aus dem Hochsteuerland Deutschland 212 Milliarden Euro mehr an die EU – und somit indirekt auch an zahlreiche Niedrigsteuerm Länder – überwiesen, als zurückflossen.<sup>19</sup> Dennoch werden von Politikern, insbesondere von jenen, die in ihrer beruflichen Laufbahn selbst nicht allzu viel zum Bruttosozialprodukt beigetragen haben, kontinuierlich weitere Steuererhöhungen gefordert, um die Umverteilung weiter voranzutreiben.<sup>20</sup> Dies kann und wird auf Dauer nicht funktionieren.

Nein, wir leben nicht »in dem besten Deutschland, das es jemals gegeben hat«. Ganz im Gegenteil, wir leben in einem Land, in dem zusehends eine Minderheit aus linken, rechten, religiösen und sonstigen Extremisten, Fundamentalisten, Aktivisten, Ideologen, Klimawandelleugnern sowie Weltuntergangsanhängern und Populisten jeglicher Couleur versucht, uns zu erklären, wie wir zu essen, zu sprechen und zu schreiben, zu wohnen und zu heizen, zu fahren und zu reisen, zu glauben und schlussendlich zu leben haben. Damit dies nicht so bleibt, muss sich einiges in der Bundesrepublik Deutschland ändern – und zwar gravierend. Findet die Veränderung nicht statt, dann heißt die Devise: Deutschland, rette sich, wer es sich noch leisten kann.

Mit hoher Wahrscheinlichkeit geht es vielen Menschen in der Bundesrepublik Deutschland, wenn sie den gegenwärtigen Zustand und die äußerst trüben Zukunftsaussichten des einstigen Landes der Dichter und Denker betrachten, ähnlich wie Heinrich Heine vor 180 Jahren. Egal ob Energie, Inflation, Euro-Verfall, Infrastruktur, Bildungsmisere, Gesundheitssystem, Fachkräfte-

mangel, Migration, Steuer- und Abgabewahnsinn ... Der Wirtschaftsstandort Deutschland und somit seine Bürger stehen vor riesigen Problemen und Herausforderungen. Das Versagen der Politik und staatlicher Institutionen ist nicht mehr wegzudiskutieren. Jetzt ist guter Rat teuer, und die Bürger fragen sich, ob überhaupt noch Hoffnung für den einstigen Exportweltmeister besteht und ob es tatsächlich so düster aussieht, wie viele befürchten.

In diesem Buch wird aufgezeigt, wie es so weit kommen konnte, welches die Gründe für die gegenwärtige Misere sind und wie man jetzt am besten handeln sollte. Zunächst werden in den Kapiteln 1 bis 7 die folgenden Fragenkomplexe behandelt:

- Warum ist der Wirtschaftsstandort Deutschland in Gefahr? Wie steht es um Deutschlands Schlüsselindustrien? Warum funktioniert das Geschäftsmodell des ehemaligen Exportweltmeisters Deutschland nicht mehr? Diese Fragen sind Gegenstand der beiden ersten Kapitel.
- Im dritten Kapitel werden die Folgen des Infrastrukturdesasters für die Bürger und Unternehmen beleuchtet – eines Desasters, das sich an einer Vielzahl von Faktoren vom Digitalisierungsgrad und den Bildungschancen über die Qualität des Gesundheits- und Pflegewesens und die Ausstattung der Wirtschaft mit Fachkräften bis zur Belastung von Bevölkerung und Wirtschaft mit einem Übermaß an Bürokratie, Besteuerung und Lebenshaltungskosten ablesen lässt.
- In den Kapiteln 4 und 5 kommen die Folgen von Deutschlands verfehlter Energiepolitik zur Sprache, die sich unter anderem in einer gewachsenen Abhängigkeit von China äußern. Warum kann Deutschland nicht mehr ohne China?
- Kapitel 6 ist den Konsequenzen des Ukrainekriegs und der mit ihm einhergehenden Sanktionen für die Bürger und die Wirtschaft gewidmet, Kapitel 7 den Folgen und Gefahren der EU- und der EZB-Notenbankpolitik für die Bürger und den Wirtschaftsstandort Deutschland.

Die Folgerungen aus der Analyse in den Kapiteln 1 bis 7 münden unweigerlich in der Frage, ob es eine ernst zu nehmende Option sein könnte, das Land zu verlassen, um die individuelle Existenz zu sichern. Diese Option wird in Kapitel 8 analysiert und diskutiert. Das Buch schließt mit der Vorstellung von Lösungsvorschlägen, die Deutschland neue Perspektiven eröffnen.

# 1

## Wirtschaftsstandort Deutschland

Ende 2022 stammte kein einziges der wertvollsten 100 Börsenunternehmen mehr aus Deutschland. 62 stammen aus den USA mit acht Unternehmen unter den Top 10. 15 stammten aus China. Alle Länder Europas kommen zusammen ebenfalls auf 15 Unternehmen. Fünf davon kommen aus Frankreich, vier aus Großbritannien, drei aus der Schweiz und jeweils eines aus Dänemark, Irland und den Niederlanden. Im Jahr 2007 war Europa noch die dominierende Weltregion an den Börsen. Damals kamen 46 der 100 größten Unternehmen aus Europa, aus den USA waren es lediglich 32 und aus Asien nur 17.<sup>21</sup>

Der Industriestandort Deutschland verliert kontinuierlich an Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit, und dem Land droht eine Deindustrialisierung von nie da gewesenem Ausmaß. Laut der Prüfungs- und Beratungsorganisation EY legte die Zahl der ausländischen Investitionsprojekte in Europa im Jahr 2021 um 5 Prozent zu. Frankreich und Großbritannien verzeichneten einen Zuwachs. In Großbritannien stieg die Zahl der ausländischen Investitionsprojekte um 2 Prozent auf 993, in Frankreich sogar um 24 Prozent auf 1222. In Deutschland hingegen haben ausländische Investoren ihr Engagement deutlich reduziert: Die Zahl der von ausländischen Unternehmen in Deutschland angekündigten Investitionsprojekte sank im Vergleich mit 2020 um 10 Prozent auf 841.<sup>22</sup> Was steckt hinter dieser Entwicklung?



Der »Länderindex Familienunternehmen« untersucht mittels objektiv messbarer Daten die wichtigsten Standortfaktoren für Familienunternehmen. Hierbei werden sechs Themenfelder in den Blick genommen: das Feld Steuern, der Komplex Arbeitskosten, Produktivität, Humankapital, die Felder Regulierung und Finanzierung und die Felder Infrastruktur und Institutionen sowie Energie. Wie die Ranglisten der Indexwerte von 21 Industrienationen für die Jahre 2018 und 2020 zeigen, ist Deutschland binnen kurzer Zeit um drei Plätze auf Rang 17 abgerutscht.<sup>23</sup>

Der einstige Exportweltmeister erreichte bereits im Jahr 2020 die schlechteste Position in der Geschichte des Länderindex. Auf den Spitzenplätzen liegen die USA, Großbritannien und die Niederlande. Aufgrund von *hohen Unternehmenssteuern* erzielte Deutschland im Feld Steuern die schlechtesten Werte und lag auf dem vorletzten Platz vor Schlusslicht Japan. In der Kategorie *Arbeitskosten, Produktivität, Humankapital* weist Deutschland (Rang 18) der Studie zufolge »deutliche Standortschwächen« auf.<sup>24</sup>

Im Länderindex 2022 ist Deutschland abermals um einen weiteren Platz abgerutscht und befindet sich mit 47,93 Punkten lediglich kurz vor Ungarn mit 47,52 Punkten. Schlusslichter sind Spanien und Italien. Ganz oben stehen die USA (62,59 Punkte), gefolgt von Kanada, Schweden, Schweiz, Dänemark und dem Vereinigten Königreich. Insbesondere in den Kategorien *Steuern* (Rang 21), *Arbeitskosten, Produktivität, Humankapital* (Rang 19), *Regulierung* (Rang 19), *Energie* (Rang 18) sieht es für den Wirtschaftsstandort Deutschland desaströs aus.<sup>25</sup>

Eine Untersuchung der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft KPMG bestätigt all dies. KPMG hatte 360 Finanzvorstände deutscher Tochtergesellschaften internationaler Konzerne aus den USA, China, Japan und Europa befragt. Ausländische Konzerne sehen den Wirtschaftsstandort Deutschland zunehmend kritisch und fahren ihre Investitionen zurück. Nur noch 59 Prozent der befragten Konzernvorstände stufen die *logistische Infrastruktur* (Stra-

ßen, Brücken, Schienen) unter den Top 5 in der EU ein. Als größtes Investitionshemmnis nannten die befragten Konzernvorstände eine unzureichende *digitale Infrastruktur*. Neun Prozent gaben an, dass sie »die schlechteste in der EU« sei, für weitere 24 Prozent zählt sie »zu den fünf schlechtesten in der EU«. <sup>26</sup>

Einer Untersuchung des Berliner European Center for Digital Competitiveness (ECDC) zufolge verlor die Bundesrepublik 2020 in Sachen digitale Wettbewerbsfähigkeit weiter an Boden. Nur Albanien schnitt in Europa schlechter ab. Auch im Kreis der Gruppe der Sieben (G7) befindet sich Deutschland vor Japan auf dem vorletzten Platz. <sup>27</sup> Laut Telekom-Chef Timotheus Höttinges schneidet Deutschland bei der Digitalisierung des öffentlichen Dienstes schlechter ab als Griechenland. <sup>28</sup>

Laut der oben genannten KPMG-Untersuchung ist Deutschland zu teuer – bei *Strom*, *Steuern* und *Arbeitskosten*. Bei Industriestrom war Deutschland mit Kosten von 18,18 Cent pro Kilowattstunde zum Zeitpunkt der Studie 2021 bereits Spitzenreiter in der EU und damit Schlusslicht bei der Benotung in der Untersuchung. Das deutsche Steuersystem wurde von den Managern als »nicht wettbewerbsfähig« eingestuft. <sup>29</sup> Nicht ohne Grund warnte KPMG-Bereichsvorstand Andreas Glunz, »ein weiteres Anwachsen von Regulierung und Bürokratie infolge der geplanten EU-Umweltgesetzgebung« sei eine Bedrohung für den Investitionsstandort Deutschland. <sup>30</sup> Nur noch jeder dritte Befragte zählte Deutschland zu den Top-5-Standorten mit einem innovationsfördernden Umfeld. <sup>31</sup> Mit dem Wegfall des billigen Gases aus Russland und den daraus resultierenden rasant steigenden Energiekosten dürfte heute die Attraktivität des Standorts Deutschland noch wesentlich geringer sein als zu Zeiten der Untersuchung. Diese Bedenken bestätigte der Vorsitzende der EY-Geschäftsführung, Henrik Ahlers, im Dezember 2022: »In den USA können Industrieunternehmen derzeit deutlich günstiger produzieren, der Krieg ist für sie weit weg, eine Gaskrise



Unternehmen hergestellt bzw. erbracht und im In- oder Ausland verkauft werden.«<sup>34</sup>

Die Produzentenpreise der gewerblichen Wirtschaft sind im September 2022 in Deutschland (+45,8 Prozent) im Vergleich mit den USA (+8,7 Prozent) und China (+2,3 Prozent) geradezu explodiert. Im Oktober 2022 ging der Anstieg mit einem Plus von 34,5 Prozent im Vergleich zum Vorjahresmonat leicht zurück.

Hauptverantwortlich für den Anstieg der gewerblichen Erzeugerpreise im Vorjahresvergleich (Abbildung 2) waren zweifelsohne die Preisentwicklungen bei Energieträgern.<sup>35</sup> Bis dato hat sich der Wirtschaftsstandort Deutschland klar als Verlierer des gegenwärtigen Wirtschaftskriegs zwischen den USA und der EU einerseits und Russland andererseits herauskristallisiert.

Auch bei den *Importpreisen* war in den ersten drei Quartalen 2022 ein immenser Aufwärtstrend zu verzeichnen. Allein in den Monaten September und Oktober 2022 stiegen die Einfuhrpreise im Vergleich mit dem jeweiligen Vorjahresmonat um 29,8 Prozent beziehungsweise 23,5 Prozent.<sup>36</sup>

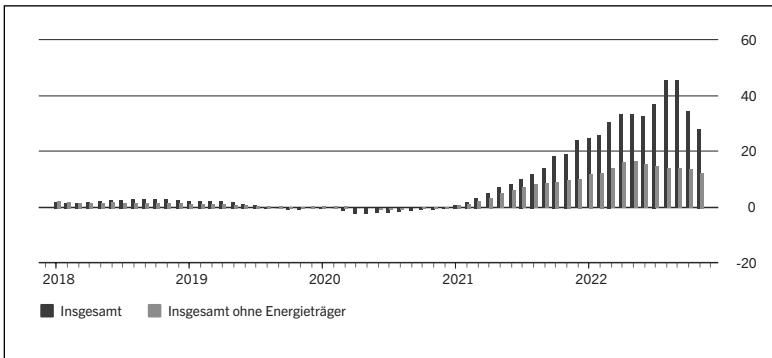


Abbildung 2: Prozentuale Veränderungen der Erzeugerpreise in Deutschland

Quelle: [https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2022/12/PD22\\_550\\_61241.html](https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2022/12/PD22_550_61241.html)

Maßgeblich dazu beigetragen haben insbesondere die steigenden Gas- und Ölpreise. Wird sich diese Preisentwicklung nicht abschwächen, so wird energieintensive Produktion in Deutschland aufgrund mangelnder Wettbewerbsfähigkeit zukünftig nicht mehr stattfinden. Folglich wird sie mitsamt ihren Arbeitsplätzen unwiederbringlich verschwinden und zukünftig in Ländern mit wesentlich geringeren Energiekosten wie beispielsweise den USA, China oder Indien stattfinden. Der Zenit der deutschen Industrie ist mittlerweile überschritten – die fetten Jahre sind vorbei. Dies verdeutlicht unter anderem der *Industrieproduktionsindex*.

Dieser Index erfasst die Gesamtheit aller Güter, die im industriellen Sektor (ohne Berücksichtigung der Bauwirtschaft) erwirtschaftet werden.

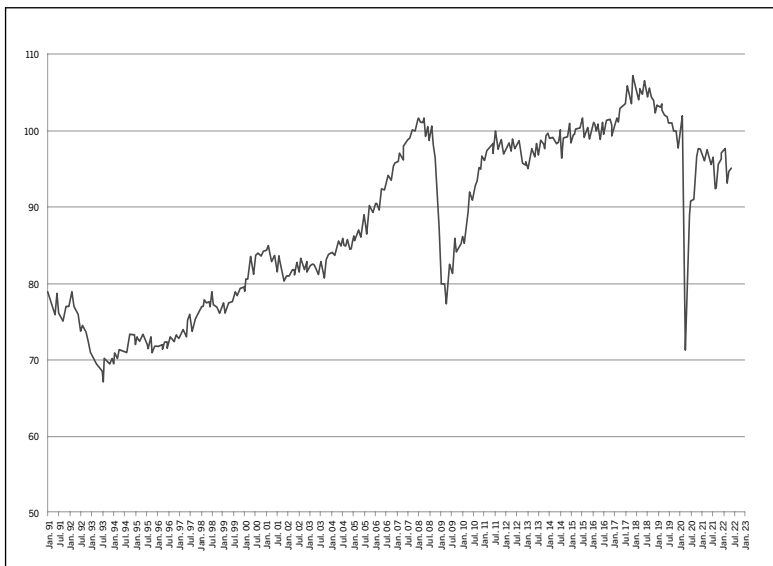


Abbildung 3: Entwicklung des Industrieproduktionsindex in Deutschland (2015 = 100)

Quelle: <https://www.querschuesse.de/deutschland-industrieproduktion-mai-2022/>

Er ist der Indikator für den Zustand der güterproduzierenden Wirtschaft eines Landes. In Deutschland befand sich die Industrieproduktion im Herbst 2022 auf dem Niveau von 2014.<sup>37</sup>

Ob Deutschland wieder das Niveau von 2018 erreichen wird, ist aus den in den folgenden Kapiteln dieses Buches angeführten Gründen ganz erheblich zu bezweifeln. Hilfreich ist es, einen Blick auf die zwei größten Schlüsselindustrien Deutschlands zu werfen: die chemische Industrie und die Automobilindustrie.

## **Chemische Industrie: Deutschlands Schlüsselindustrie braucht Energie**

*»Die Zukunft der Chemie in Deutschland  
steht auf dem Spiel.«*

Markus Steilemann, Vorstandschef des Kunststoffherstellers  
Covestro und Präsident des Verbands der Chemischen  
Industrie (VCI) im Dezember 2022<sup>38</sup>

Die Warnung von Markus Steilemann hat es in sich, denn die chemische Industrie ist eine der Säulen des Wirtschaftsstandorts Deutschland. Ohne sie funktioniert in Deutschland nicht mehr viel. Nach Automotive und Maschinenbau bildet sie den drittgrößten Wirtschaftszweig in Deutschland. Im Jahr 2022 betrug die Zahl der betrieblich Beschäftigten in der deutschen Chemie- und Pharmaindustrie rund 473.000.<sup>39</sup> Hinzu kommt etwa eine halbe Million Arbeitsplätze bei Zulieferern und Dienstleistern.

Am Beginn zahlloser Produktionsprozesse steht die besonders energieintensive Basischemie. Produkte der Basischemie werden weiterverarbeitet unter anderem zu Kunst- und Klebstoffen, Lacken, Düngemitteln, Waschmitteln, Kosmetika, Hygieneprodukten und Pharmazeutika. Die chemische Industrie benötigt, abgesehen von einer guten Infrastruktur und hochqualifizierten

Arbeitskräften, insbesondere eines: *Energie*, vorwiegend *Strom* und *Gas*. Mit einem Anteil von 15 Prozent in Deutschland ist sie der größte industrielle Verbraucher von Erdgas. Sie verbraucht insgesamt knapp 140 Terawattstunden (TWh) Gas im Jahr. Etwas mehr als ein Viertel davon werden als Rohstoff, die restlichen 73 Prozent für die Erzeugung von Dampf und Strom eingesetzt.<sup>40</sup>

Laut der Initiative *Chemie im Dialog (CID)* ist Gas der mit Abstand wichtigste Energieträger in der chemischen Industrie. 2021 verbrauchte beispielsweise der Chemiekonzern BASF allein am Standort Ludwigshafen so viel Gas wie die gesamte Schweiz.<sup>41</sup> Ist diese Energie nicht vorhanden oder im internationalen Vergleich zu teuer, so hat die chemische Industrie am Wirtschaftsstandort Deutschland langfristig keine sonderlich großen Überlebenschancen.

Wolfgang Große Entrup, Hauptgeschäftsführer des Verbands der Chemischen Industrie (VCI), sagt: »Die Kosten für Strom, Öl und Gas machen in der chemischen Industrie rund 12 Prozent der Produktionskosten aus ... In der Grundstoffchemie ist der Anteil mit rund 16 Prozent noch höher. Bei einzelnen Chemikalien, zum Beispiel Ammoniak oder Chlor, liegt der Anteil sogar bei mehr als 70 Prozent.«<sup>42</sup>

In Deutschland und auch in Europa ist die Produktion von Düngemitteln mittlerweile aufgrund der hohen Preise für Gas praktisch nicht mehr konkurrenzfähig. Unternehmen zahlten im September 2022 für Erdgas knapp sechs Mal so viel wie ihre Mitbewerber, die in anderen Weltregionen produzieren. In Europa hängen von der Düngemittelproduktion direkt und indirekt ungefähr 70.000 Arbeitsplätze ab. Im September 2022 waren 70 Prozent der Produktionskapazitäten für Düngemittel in Europa bereits abgeschaltet.

Profiteure sind Staaten, in denen das Gas wesentlich billiger ist. Insbesondere am Persischen Golf werden gerade zahlreiche neue Anlagen gebaut. Nicht zu vergessen ist, dass Russland der

weltgrößte Produzent und Exporteur von Dünger und Ammoniak ist.<sup>43</sup> Ob es sinnvoll ist, sich von solchen Staaten abhängig zu machen, gilt es zu überlegen. Große Entrup bringt es wie folgt auf den Punkt: »Die in die Höhe geschossenen Energiepreise treffen unsere Branche brutal. Die Lieferverträge vieler Mittelständler laufen bald aus. Die neuen Konditionen werden etliche Unternehmen vor unlösbare Probleme stellen. Viele Mittelständler stehen mit dem Rücken zur Wand. Gerade im internationalen Wettbewerb können viele die Preise nicht mehr weitergeben und planen deswegen Schritt für Schritt bereits, ihre Produktion einzustellen.«<sup>44</sup> Schätzungen des VCI zufolge hat sich die Produktion von Deutschlands Chemieindustrie 2022 bereits um sechs Prozent verringert. Rechnet man den Pharmabereich heraus, waren es sogar zehn Prozent. Insbesondere in der zweiten Jahreshälfte 2022 beschleunigte sich der Niedergang. Dort waren laut VCI Abschlüsse auf Monatsbasis in einer Größenordnung von gut 20 Prozent zu verzeichnen.<sup>45</sup> Einer Mitgliederbefragung des VCI zufolge haben bereits Ende 2022 knapp 40 Prozent der Unternehmen die Produktion gedrosselt oder planen diesen Schritt mit dem Ziel, Energie zu sparen und noch größere Verluste zu vermeiden.

Ohne chemische Vorprodukte sieht es also in der Automobil- und Elektronikindustrie, in der Landwirtschaft, der Nahrungsmittelbranche, der Metallindustrie, im Sektor Bauwesen oder Papier, in der Glas- und Keramikindustrie düster aus. Die Folgen eines kompletten Stillstands aufgrund von Energiemangel in der chemischen Industrie wären für den Standort Deutschland verheerend. Eine Abwanderung der chemischen Industrie aufgrund zu hoher Energiekosten würde Deutschlands Abhängigkeit von anderen Ländern noch verschärfen. Bleiben die Energiekosten in Deutschland wesentlich höher als in anderen Ländern, so ist eine Abwanderung langfristig nicht aufzuhalten.

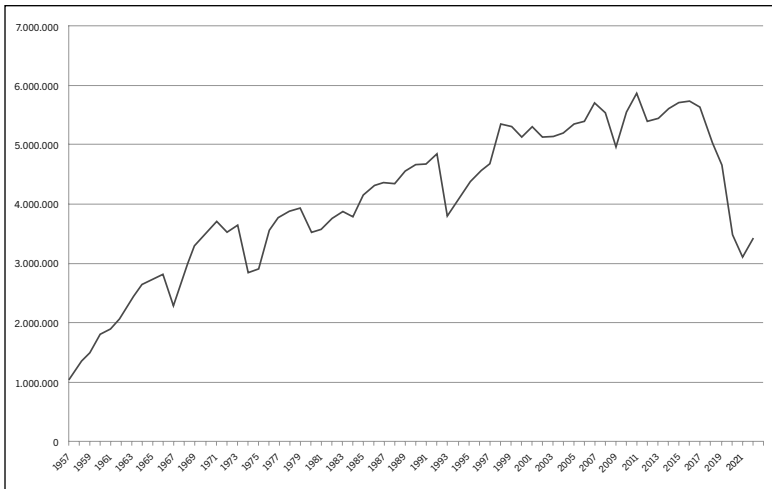


## Automobilindustrie: Deutschland auf dem absteigenden Ast

Die Automobilindustrie ist die größte Branche des Verarbeitenden Gewerbes in Deutschland. Sie ist, gemessen am Umsatz, der wichtigste Industriesektor. Im Jahr 2021 erwirtschafteten die Unternehmen der Branche knapp 411 Milliarden Euro und beschäftigten ungefähr 786.000 Arbeitskräfte.<sup>46</sup> Mehr als zwei Drittel (2021 rund 66,8 Prozent) der in Deutschland produzierten Fahrzeuge werden ins Ausland exportiert.<sup>47</sup>

Unverkennbar ist die Automobilindustrie in Deutschland ein äußerst wichtiger Faktor für Wohlstand und Beschäftigung. Die goldenen Zeiten der Automobilproduktion am Standort Deutschland haben hingegen ihren Zenit längst überschritten. In Deutschland werden immer weniger Fahrzeuge produziert. Dem Ifo-Präsidenten Fuest zufolge hat die Automobilbranche ihre Produktion in Deutschland seit 2018 dramatisch zurückgefahren: »Ein Drittel der Produktion ist weg, und ob sie zurückkommt, weiß niemand«. <sup>48</sup> Im Jahr 2018 sank die deutsche Pkw-Produktion im Vorjahresvergleich um 9,4 Prozent, 2019 um 9 Prozent, 2020 *um 24,7 Prozent und 2021 um 11,7 Prozent* – und insgesamt sank sie auf den tiefsten Stand seit 1975. 2022 wuchs sie zwar im Vergleich zum Vorjahr um 10,8 Prozent an; dennoch ist sie von früheren Höchstständen noch meilenweit entfernt – und wird diese mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit auch nie wieder erreichen.<sup>49</sup>

Im September 2022 befragte der Verband der Automobilindustrie (VDA) 103 Zulieferer sowie Bus-, Anhänger- und Aufbautenhersteller. Zehn Prozent davon meldeten bereits Einschränkungen der Produktion. Bertram Brossardt, Hauptgeschäftsführer der Vereinigung der bayerischen Wirtschaft (vbw), erwartet, dass, sobald die hohen Strompreise erst einmal voll durchschlagen, die Produktion in vielen Unternehmen unren-



**Abbildung 4: Deutschland Pkw-Jahresproduktion in Einheiten**  
 Quelle: <https://www.querschuesse.de/deutschland-pkw-produktion-dezember-2022/>

tabel wird. Er sagt: »Das halten die Betriebe nicht lange durch. Das betrifft nicht nur energieintensive Betriebe, sondern die Breite der Wirtschaft.«<sup>50</sup> Im Herbst 2022 hat sich die Stimmung in der Automobilbranche laut einer Umfrage des Deutschen Industrie- und Handelskammertags (DIHK) weiter verschlechtert. Aufgrund der Energiekosten reduzierten im November 2022 bereits 16 Prozent der Automobilhersteller ihre Produktion; 17 Prozent beabsichtigten, ihre Produktion zu verlagern. 43 Prozent der Autobauer und 49 Prozent der Zulieferer bezeichneten ihre Finanzlage als problematisch.<sup>51</sup> Dennoch wird in Deutschland ein Kampf gegen die eigene Schlüsselindustrie geführt, der weltweit seinesgleichen sucht.

## Der Kampf gegen das Auto in Deutschland

Der ideologisch motivierte Kampf gegen das Auto wird in der Bundesrepublik Deutschland mit unverminderter Härte geführt. Insbesondere in Berlin (*Volksentscheid Berlin autofrei*<sup>52</sup>) ist dies zu beobachten.<sup>53</sup> In Berlin dürfen der Senatsverkehrsverwaltung zufolge ab Januar 2023 Fahrräder kostenlos auf Autoparkplätzen abgestellt werden. Weiterhin wurde Anfang Dezember 2022 angekündigt, dass gleichzeitig die Parkgebühren für Autos erhöht werden. Die Berliner Senatsverkehrsverwaltung begründet ihren Schritt damit, dass so mehr Sicherheit auf Fußwegen geschaffen werde.

Des Weiteren brauchten laut Verkehrssenatorin Bettina Jarasch (Bündnis 90/Die Grünen) Autos schlicht zu viel Platz »in so einer dichten Stadt«. <sup>54</sup> Ob es sich hierbei um eine vernünftige Verkehrspolitik handelt und ob es sinnvoll ist, den Zorn zwischen den Verkehrsteilnehmern zu schüren, wenn laut Christian Böttger, Professor für Wirtschaftsingenieurwesen an der Hochschule für Technik und Wirtschaft Berlin (HTW), Radfahrer möglicherweise vorsätzlich Parkplätze blockieren, ist zu bezweifeln.<sup>55</sup> Der Grünen-Fraktionschef Werner Graf geht sogar noch weiter und verkündete im Januar 2023: »Wir wollen als Grüne in den nächsten zehn Jahren die Parkplätze in Berlin halbieren.«<sup>56</sup>

Nichtsdestoweniger schreitet die Präferenz für das Auto in Deutschland immer weiter voran. Die *ZEIT* schreibt im November 2022: »Trotz Klimakrise nimmt die Zahl der Pkw pro Einwohner weiter zu. Sogar dort, wo der ÖPNV gut ausgebaut ist.« Sie belegt diese Aussage mit einer interaktiven Deutschlandkarte.<sup>57</sup> Selbst den größten Autogegnern in Berlin muss klar sein: Sollte die Autoindustrie tatsächlich erheblich schrumpfen, sollten die Autobauer ihre Produktion zusehends ins Ausland verlagern oder gar ihr Headquarter und somit ihren Steuersitz ins Ausland verlegen<sup>58</sup> oder sukzessive in Gänze abwandern und sollte kraft des Länderfinanzausgleichs (allein zwischen 1995

und 2021 hat Berlin über 75 Milliarden Euro erhalten) wesentlich weniger Geld aus den Autoländern Bayern und Baden-Württemberg Richtung Berlin fließen, so würden in Berlin sprichwörtlich die Lichter ausgehen.

### **Die Bedeutung von Dienstwagen für die Automobilbranche**

Teile der Politik plädierten 2022 dafür, die Dienstwagenregelung abzuschaffen und das 9-Euro-Ticket beizubehalten.<sup>59</sup> Striche man das sogenannte Dienstwagenprivileg, so kämen Steuermehreinnahmen von 3 bis 5 Milliarden Euro zusammen.

Die Konsequenzen für Gewerbetreibende sowie für die deutsche Automobilindustrie und deren Beschäftigte wären jedoch fatal. Die Dienstwagenregelung sichert das Überleben der deutschen Premiumhersteller. Audi, BMW und Mercedes leben zu einem nicht unerheblichen Teil von gewerblichen Zulassungen. Nach Angaben des Forschungsinstituts Center Automotive Research (CAR) sind knapp 40 Prozent der Premiumzulassungen in Deutschland betrieblich begründet.<sup>60</sup> Andere Studien ergeben, dass zwei von drei Neuzulassungen von Pkw auf das Konto gewerblicher Halter gehen (siehe Abbildung 5).

Bekanntlich wird nur mit Premiumfahrzeugen richtig Geld verdient. Lediglich Premiumfahrzeuge lassen sich in Deutschland aufgrund der hohen Produktionskosten noch wirtschaftlich herstellen. Demzufolge hat eine fallende Nachfrage nach diesen Fahrzeugen mittelfristig massive Auswirkungen auf die Beschäftigtenzahl bei Autobauern und ihren Zulieferern. Der schwäbische Automobilproduzent Mercedes-Benz hat trotz einer Produktionsverlagerung nach Ungarn angekündigt, die A- und B-Klasse auslaufen lassen zu wollen.<sup>61</sup> Dienstwagen sind normalerweise Leasingfahrzeuge. Nach Leasingende landen sie zumeist auf dem Gebrauchtwagenmarkt und werden von Privatleuten erworben, welche sich häufig einen vergleichbaren Neuwagen nicht leisten können.

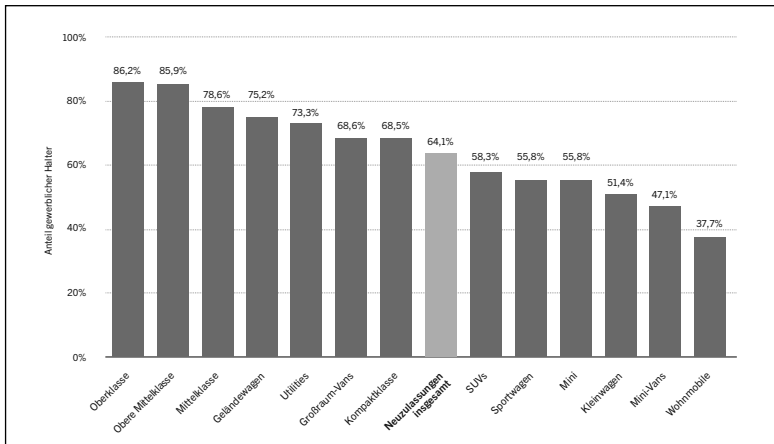


Abbildung 5: Anteil gewerblicher Halter an den Neuzulassungen von Pkw in Deutschland nach Segment, Januar bis Juli 2022

Quelle: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1191701/umfrage/anteil-gewerblicher-halter-an-den-pkw-neuzulassungen-in-deutschland-nach-segment/>

Dasselbe gilt für die knapp 400.000 Fahrzeuge der deutschen Autovermieter. Zumeist landen diese bereits nach sechs bis zwölf Monaten im Handel.

Wer bei Dienstwagen nur an Oberklassefahrzeuge von Firmenlenkern, Politikern und sonstigen Topverdienern denkt, verkennt die Komplexität des Sachverhalts. Gefahren werden Dienstwagen in sehr viel größerem Umfang von Außendienstlern, Servicetechnikern oder Handwerkern. Ohne Dienstwagen wird die Tätigkeit im Außendienst oftmals unwirtschaftlich. Folglich werden dann beispielsweise nicht nur Handwerker, sondern auch Hausbesuche im Pflegebereich teurer. Abgesehen davon muss die Nutzung eines Dienstwagens mit Verbrennungsmotor monatlich 1 Prozent vom Bruttolistenpreis versteuert werden. Rabatte gibt es derzeit noch für Elektrofahrzeuge und Plug-in-Hybride, wenn sie nicht mehr als 50 Gramm CO<sub>2</sub>-Ausstoß

pro km oder eine elektrische Reichweite von mindestens 60 Kilometer haben.<sup>62</sup> Die Entfernung zum Arbeitsort muss ebenfalls versteuert werden, selbst dann, wenn vorwiegend im Homeoffice gearbeitet wird. Die Abschaffung der Dienstwagenregelung hätte mit hoher Wahrscheinlichkeit drastische Folgen für eine von Deutschlands Schlüsselindustrien und würde sich gesamtwirtschaftlich betrachtet bitter rächen.<sup>63</sup> Doch auch aus Fernost droht Deutschlands Schlüsselindustrie Ungemach.

### **Autos aus China für Deutschland**

Noch ist China der mit Abstand wichtigste Markt für deutsche Automobilhersteller und ein Riesengeschäft. Im Jahr 2021 wurden etwa 37,4 Prozent aller Fahrzeuge der Hersteller Volkswagen, Daimler und BMW in China abgesetzt.<sup>64</sup> VW verkaufte rund 40 Prozent seiner Fahrzeuge im Reich der Mitte.<sup>65</sup> Doch diese Verhältnisse können sich schnell ändern.

Deutschlands Autobauer haben nicht nur mit Gegenwind aus Teilen der Bevölkerung und der Politik zu kämpfen, sondern auch mit gewaltigen Konkurrenten. Diese produzieren zu wesentlich niedrigeren Löhnen, bei laxeren Umweltvorschriften und mit wesentlich günstigerer Energie. Obendrein befinden sie sich zumeist unter der staatlichen Kontrolle einer Supermacht.<sup>66</sup> Die einst belächelten Autobauer aus dem Reich der Mitte sind auf einem unaufhaltsamen Vormarsch.

Noch kauft Deutschland unter anderem Konsumgüter aus China und verkauft im Gegenzug hochpreisige Luxusautos dorthin. Noch baut kaum jemand bessere Benzin- und Dieselmotoren als Deutschlands Autobauer. Das Geheimnis des Erfolgs von Deutschlands Autoherstellern und des Produktionsstandorts Deutschland ist der Antrieb. Doch diese Zeiten könnten mit dem Aufkommen der Elektroautos vorüber sein.

Bereits im Oktober 2022 wurde in den Medien verkündet, dass Deutschlands größter Autovermieter Sixt 100.000 E-Autos

beim chinesischen Autobauer BYD in China kaufen wird.<sup>67</sup> Im Jahr 2022 verkaufte BYD bereits knapp 911.140 E-Autos. Der Volkswagen-Konzern verkaufte 572.100 und Branchenprimus Tesla 1.313.851.<sup>68</sup> Es ist davon auszugehen, dass dies erst der Beginn der Eroberung des deutschen Markts durch chinesische E-Auto-Hersteller sein wird. Stephan Wöllenstein, ehemaliger China-Chef des Volkswagen-Konzerns, stellte Ende 2021 fest, dass es die chinesische Autoindustrie nach einer jahrzehntelangen Aufholjagd mit der des Westens aufnehmen könne. »Bei Elektroautos, beim autonomen Fahren und bei der Konnektivität sind nun einige chinesische Anbieter mindestens gleichauf«, wie er sagt.<sup>69</sup>

Der Automobilproduzent der Zukunft wird China sein. Die *Financial Times* bestätigt diese These in ihrem Artikel von Robin Harding, Asien-Redakteur, vom 1. Juni 2022: »Elektrofahrzeuge beschleunigen die sich abzeichnende Dominanz Chinas als Autoexporteur.«<sup>70</sup> Harding zufolge war die Eröffnung des Tesla-Werks in Schanghai, des ersten vollständig in ausländischem Besitz stehenden Werks im größten Automarkt der Welt, im Jahr 2019 ein Durchbruch für Elektrofahrzeuge und ausländische Automobilhersteller. Sie markiert den Beginn eines noch größeren Trends: des Aufstiegs Chinas zu einem Autoexporteur. Dieser Trend wird einhergehen mit einer grundlegenden Neuordnung der Struktur der weltweiten Produktion, und er wird eine neue Welle der Deindustrialisierung in Europa auslösen. Während China noch vor einigen Jahren fast gar nichts exportierte, waren es im Jahr 2021 bereits eine halbe Million Elektrofahrzeuge.

Im Zuge der Umstellung des Automarkts auf Elektroautos könnte Europa im Automobilssektor bald ein Handelsdefizit mit China aufbauen.<sup>71</sup> Zum gleichen Ergebnis kommt die Unternehmensberatung PwC in ihrer 2022 veröffentlichten Branchenanalyse. Dort heißt es: »China wird zum E-Auto-Exporteur ... Während chinesische Hersteller immer mehr BEVs (*battery*

*electric vehicle*, englische Abkürzung für rein elektrisch angetriebene Autos, Anm. d. A.) in Europa verkaufen, verlagern sowohl europäische als auch amerikanische Hersteller ihre BEV-Produktion zunehmend nach China.« Der PwC-Studie zufolge könnte Europa bereits 2025 einen Importüberschuss von mehr als 221.000 Fahrzeugen (Verbrenner und Elektroautos) erreichen. 2015 hatte Europa noch einen Exportüberschuss von 1,7 Millionen Autos zu verzeichnen.<sup>72</sup>

Sobald Elektromotoren Verbrennungsmotoren ersetzt haben, wird China mit hoher Wahrscheinlichkeit den Markt dominieren. Laut *Financial Times* hätte eine Verlagerung der Automobilproduktion noch größere Auswirkungen als die Abwanderung der Stahl-, Elektronik- oder Schiffbauindustrie in der Vergangenheit. Im Gegensatz zu Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren sind Elektrofahrzeuge hochtechnologisch, aber bei Weitem nicht so komplex. Der Antriebsstrang eines Elektrofahrzeugs (Batterie und ein Motor) ist im Vergleich mit dem eines Fahrzeugs mit Verbrennungsmotor (Kurbelwelle, Kolben, Kraftstoffpumpen, Turbolader) wesentlich einfacher. Folglich erfordert der Bau eines Verbrennungsmotors ein umfassendes technisches Fachwissen und ein umfangreiches Netz von Zulieferern. Zwar erfordert die Montage von Elektrofahrzeugen zahlreiche Fertigkeiten des traditionellen Automobilbaus, sie lässt sich aber laut Harding mit der Montage von Elektroartikeln vergleichen.

Bei der Produktion von Solarmodulen und Unterhaltungselektronik dominiert der Standort China bereits heute aus Kostengründen unbestritten. Zweifellos besteht noch immer die Möglichkeit, beispielsweise ein Fernsehgerät von Philips oder Sony zu kaufen. Diese Geräte werden jedoch nicht mehr in Holland oder Japan produziert, sondern am kostengünstigeren Wirtschaftsstandort China. Nicht nur die *Financial Times* befürchtet, dass dieses Schicksal auch den berühmten Automobilmarken blühen könnte.



Des Weiteren besteht die Möglichkeit, dass sich der Wert von Elektrofahrzeugen zusehends auf die Software verlagert, mit der sie betrieben werden. Ein leuchtendes Beispiel hierfür ist die Unterhaltungselektronik. Der taiwanische Konzern Foxconn beispielsweise produziert für Apple etwa die Hälfte aller iPhones weltweit in Zhengzhou in China.<sup>73</sup> In diesem Fall könnte sich Deutschland in der vertrauten, deprimierenden Lage befinden, die es bereits bei Elektroartikeln tagtäglich erlebt: Produkte aus chinesischer Produktion, betrieben mit amerikanischer Software. Für das Szenario, dass sich Elektroautos, aus welchen Gründen auch immer, zukünftig nicht durchsetzen werden, hat das Reich der Mitte bereits vorgesorgt.

### **Verbrennungsmotor und Elektromotor in China**

Während Deutschland und Europa alles auf die Karte »Elektromotoren« setzen und der Verkauf von Neuwagen mit Verbrennungsmotor voraussichtlich ab 2035 in der EU nicht mehr möglich ist,<sup>74</sup> fährt China zweigleisig.<sup>75</sup> Im Juli 2022 senkte die chinesische Regierung den Steuersatz für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren mit bis zu 2 Litern Hubraum von 10 auf 5 Prozent. Auf sogenannte New Energy Vehicles (reine Elektroautos und Plug-in-Hybride) wird keinerlei Steuer erhoben.<sup>76</sup> Mit der Steuersenkung schwindet der Vorteil für die Elektromobilität.

Laut Alexander Timmer von der Beratungsfirma Berylls Group werden Dieselfahrzeuge und Benziner bis 2030 das Rückgrat der chinesischen Mobilität bilden. Ein Anteil von rund 300 Millionen Autos des chinesischen Fahrzeugbestands (71 Prozent) wird mit einem Verbrennungsmotor als Hauptantriebseinheit unterwegs sein. Als ein Grund für die anhaltende Nachfrage gibt Timmer das Bedürfnis nach bezahlbarer Mobilität der immer größer werdenden Zahl chinesischer Autofahrer an. Offenkundig setzen deutsche Automobilproduzenten in

