

Generalabrechnung mit dem Standort Deutschland

Welt, 25.07.2023, Matthew Karnitschnig

https://www.welt.de/wirtschaft/plus246545020/Standort-Deutschland-Die-Deindustrialisierung-ist-nicht-mehr-nur-schleichend.html?source=puerto-reco-2-ABC-V31.D_ctrl_validation

Deutschlands Industrie befindet sich im Niedergang. Das Land hat es verschlafen, seine Boomzeit zu nutzen. Das rächt sich jetzt. Mehr noch: Es könnte den ganzen Kontinent in den Abgrund reißen. Reformstau, Innovationsschwäche, Abwanderung: eine Analyse der größten Fehler und ihrer Folgen.

Deutschlands größte Unternehmen wenden dem Heimatland den Rücken zu. Der Chemieriese BASF ist seit mehr als 150 Jahren eine Säule der deutschen Wirtschaft und hat den industriellen Aufstieg des Landes mit einem stetigen Strom von Innovationen unterstützt, die dazu beigetragen haben, dass „Made in Germany“ weltweit beneidet wird.

Doch das jüngste Projekt des Unternehmens – eine Zehn-Milliarden-Dollar-Investition in einen hochmodernen Komplex, der nach Angaben des Unternehmens den Goldstandard für nachhaltige Produktion darstellen wird – wird nicht in Deutschland errichtet. Stattdessen entsteht es 9000 Kilometer entfernt in China.

Während BASF seine Zukunft in Asien sucht, zieht sich das Unternehmen, das 1865 am Rheinufer als Badische Anilin- & Sodafabrik gegründet wurde, immer weiter aus Deutschland zurück. Im Februar kündigte der Konzern die Schließung einer Düngemittelfabrik in seiner Heimatstadt Ludwigshafen und anderer Anlagen an, was zu einem Abbau von rund 2600 Arbeitsplätzen führte.

„Wir machen uns zunehmend Sorgen um unseren Heimatmarkt“, sagte BASF-Chef Martin Brudermüller im April vor Aktionären und wies darauf hin, dass das Unternehmen im vergangenen Jahr in Deutschland rund 130 Millionen Euro verloren hat. „Die Rentabilität ist nicht mehr annähernd da, wo sie sein sollte.“

Dieses Unbehagen zieht sich inzwischen durch die gesamte deutsche Wirtschaft, die im ersten Quartal in eine Rezession gerutscht ist, während eine Reihe von Umfragen zeigt, dass sowohl die Unternehmen als auch die Verbraucher mit großer Skepsis in die Zukunft blicken.

Diese Sorge ist durchaus begründet. Vor fast 20 Jahren überwand Deutschland seinen Ruf als „kranker Mann Europas“ mit einem Paket ehrgeiziger Arbeitsmarktreformen, die sein industrielles Potenzial freisetzen und eine anhaltende Periode des Wohlstands einleiteten, die insbesondere durch die starke Nachfrage nach Maschinen und Autos aus China angetrieben wurde. Während Deutschland viele Partner enttäuschte, weil es weit mehr exportierte als es einkaufte, florierte seine Wirtschaft.

Deutschlands Boomzeit hat ihren Preis

Die Jahre des Booms haben jedoch ihren Preis: Die wirtschaftliche Stärke verleitet die Verantwortlichen zu einem falschen Gefühl der Sicherheit. Ihr Versäumnis, weitere Reformen durchzuführen, rächt sich nun.

Plötzlich braut sich ein Sturm über dem ehemaligen europäischen Machtzentrum zusammen, der darauf hindeutet, dass die derzeitige Rezession nicht nur „technisch“ ist, wie viele Politiker hoffen, sondern vielmehr ein Vorbote einer grundlegenden Umkehrung der wirtschaftlichen Geschicke ist, die ganz Europa zu erschüttern droht und die ohnehin schon polarisierte politische Landschaft des Kontinents noch mehr in Aufruhr versetzen könnte.

Angesichts eines Giftcocktails aus hohen Energiekosten, Arbeitskräftemangel und Unmengen von Bürokratie erleben viele der größten deutschen Unternehmen – von Giganten wie Volkswagen und Siemens bis zu einer Vielzahl weniger bekannter, kleinerer Unternehmen – ein böses Erwachen und blicken nach Nordamerika und Asien.

Wenn es nicht zu einer unerwarteten Wende kommt, lässt sich die Schlussfolgerung kaum vermeiden, dass Deutschland auf einen viel tieferen wirtschaftlichen Niedergang zusteuert. Die Berichte von der ökonomischen Front werden immer schlechter. Im Juni, einem Monat, in dem die Unternehmen normalerweise neue Arbeitsplätze schaffen, stieg die Arbeitslosigkeit im Jahresvergleich um etwa 200.000. Obwohl die Gesamtarbeitslosenquote mit 5,7 Prozent niedrig ist und die Zahl der offenen Stellen mit fast 800.000 hoch bleibt, rechnen deutsche Beamte mit weiteren schlechten Nachrichten.

„Wir beginnen, die schwierigen wirtschaftlichen Bedingungen auf dem Arbeitsmarkt zu spüren“, sagte die Leiterin der deutschen Arbeitsagentur, Andrea Nahles. „Die Arbeitslosigkeit steigt und das Beschäftigungswachstum verliert an Schwung.“

Die Auftragseingänge der Maschinenbauunternehmen des Landes, die lange Zeit als Indikator für den Gesundheitszustand der deutschen Wirtschaft galten, sanken, allein im Mai um zehn Prozent – der achte Rückgang in Folge. Eine ähnliche Schwäche zeigt sich in der gesamten deutschen Wirtschaft, vom Baugewerbe bis zur Chemie.

Auch das Interesse des Auslands am Investitionsstandort Deutschland ist rückläufig. Die Zahl der ausländischen Neuinvestitionen in Deutschland sank 2022 das fünfte Jahr in Folge und erreichte den niedrigsten Stand seit 2013.

„Man hört manchmal von einer schleichenden Deindustrialisierung – nun, sie ist nicht mehr nur schleichend“, sagt Hans-Jürgen Völz, Chefvolkswirt des BVMW, eines Verbandes, der sich für den deutschen Mittelstand einsetzt, die Tausenden von kleinen und mittleren Unternehmen, die das Rückgrat der Wirtschaft des Landes bilden.

Die langfristigen Auswirkungen der Deindustrialisierung

Um die langfristigen Auswirkungen der Deindustrialisierung zu verstehen, braucht man nicht weiter zu schauen als in den „Rust Belt“ in den USA oder die „Midlands“ in Großbritannien. Einst blühende Industriekorridore, die politischen Fehlentscheidungen und dem globalen Wettbewerbsdruck zum Opfer fielen und sich nie wieder vollständig erholten.

Nur bei Deutschland würden sich die Folgen auf kontinentaler Ebene auswirken. Die Abhängigkeit des Landes von der Industrie macht das besonders deutlich. Mit

Ausnahme des Softwareherstellers SAP ist der deutsche Technologiesektor praktisch nicht existent.

In der Finanzwelt sind die größten Akteure vor allem für Fehlinvestitionen und Skandale (Wirecard) bekannt. Der Anteil des verarbeitenden Gewerbes an der Wirtschaft beträgt etwa 27 Prozent, verglichen mit 18 Prozent in den USA.

Ein damit zusammenhängendes Problem ist, dass Deutschlands wichtigste Industriesegmente – von der Chemie über die Automobilindustrie bis zum Maschinenbau – auf Technologien aus dem 19. Jahrhundert aufbauen. Während das Land jahrzehntelang durch die Optimierung dieser Produkte erfolgreich war, sind viele von ihnen entweder veraltet (der Verbrennungsmotor) oder einfach zu teuer, um sie in Deutschland zu produzieren.

Beispiel Metalle: Im März teilte das Uedesheimer Rheinwerk, Eigentümer der größten deutschen Aluminiumhütte, mit, dass es das Werk aufgrund der hohen Energiekosten bis Ende des Jahres schließen werde.

Solche Berichte wären weniger besorgniserregend, wenn Deutschland eine starke Geschichte der wirtschaftlichen Diversifizierung hätte. Leider ist die Erfolgsbilanz Deutschlands in dieser Hinsicht bestenfalls lückenhaft.

Deutschland leistete etwa Pionierarbeit in der modernen Solarzellentechnologie und wurde Anfang der 2000er-Jahre zum weltweit größten Hersteller. Nachdem die Chinesen das deutsche Design kopiert und den Markt mit billigen Alternativen überschwemmt hatten, brachen die deutschen Solarmodulhersteller jedoch zusammen.

In der Biotechnologie war das Mainzer Unternehmen Biontech führend bei der Entwicklung des mRNA-Impfstoffs, der sich als entscheidend für die weltweite Überwindung der Covid-19-Pandemie erwies. Aufgrund dieses Erfolges kündigte das Unternehmen im Januar Pläne für eine, wie der Gründer es nannte, „riesige“ Investition in die Spitzenkrebsforschung an – in Großbritannien.

Deutschland bei Innovation abgehängt

Innovation schafft Wirtschaftswachstum, und da die traditionelle Industrie in Deutschland schrumpft, stellt sich die Frage, was an ihre Stelle treten wird. Bislang ist nichts in Sicht.

Im globalen Innovationsindex, einer jährlich von der Weltorganisation für geistiges Eigentum der Vereinten Nationen erstellten Rangliste, belegt Deutschland nur den achten Platz. In Europa liegt es nicht einmal unter den ersten drei.

Im Bereich der künstlichen Intelligenz, einer Technologie, von der viele Beobachter glauben, dass sie das Wirtschaftswachstum der nächsten Generation ankurbeln wird, ist Deutschland bereits jetzt ein Schlusslicht.

Nur vier der 100 meistzitierten wissenschaftlichen Arbeiten zum Thema KI im Jahr 2022 waren aus Deutschland. Zum Vergleich: In den USA sind es 68 und in China 27.

„Deutschland hat in den wichtigsten Zukunftsbranchen nichts zu bieten“, sagt Marcel Fratzscher, Chef des deutschen Wirtschaftsinstituts DIW. „Was es gibt, ist alte Industrie.“

Die Macht der Technologie, eine Wirtschaft zu verändern – oder sie zurückzulassen – wird deutlich, wenn man die Entwicklung in Deutschland und den USA in den vergangenen 15 Jahren vergleicht. In diesem Zeitraum wuchs die US-Wirtschaft, angetrieben durch einen Boom im Silicon Valley, um 76 Prozent auf 25,5 Billionen Dollar. Die deutsche Wirtschaft wuchs um 19 Prozent auf 4,1 Billionen Dollar. In Dollar ausgedrückt, haben die USA ihre Wirtschaft in diesem Zeitraum um den Gegenwert von fast drei deutschen Ländern erweitert.

Deutschlands Schwäche hat Auswirkungen auf Europa

Die Erosion des industriellen Kerns in Deutschland wird erhebliche Auswirkungen auf den Rest der Europäischen Union haben. Deutschland ist nicht nur der größte Akteur in Europa, sondern funktioniert auch wie die Nabe eines Rades, das die verschiedenen Volkswirtschaften der Region miteinander verbindet, da es für viele von ihnen der größte Handelspartner und Investor ist.

In den vergangenen drei Jahrzehnten hat die deutsche Industrie Mitteleuropa zu ihrer Fabrikhalle gemacht. Porsche stellt seinen meistverkauften Geländewagen Cayenne in der Slowakei her, Audi produziert seit Anfang der 1990er-Jahre Motoren in Ungarn, und der Premium-Haushaltsgerätehersteller Miele stellt Waschmaschinen in Polen her.

Tausende von kleinen und mittleren deutschen Unternehmen, der sogenannte Mittelstand, der das Rückgrat der deutschen Wirtschaft bildet, sind in der Region tätig und produzieren hauptsächlich für den europäischen Markt. Sie werden zwar nicht von heute auf morgen verschwinden, aber ein anhaltender Rückgang in Deutschland würde unweigerlich den Rest der Region mit in den Abgrund reißen.

„Es besteht die Gefahr, dass Europa am Ende der Verlierer dieser Verlagerung sein wird“, räumte Klaus Rosenfeld, der Vorstandsvorsitzende des Automobilzulieferers Schaeffler, kürzlich ein und fügte hinzu, dass sein Unternehmen seine nächsten Werke wahrscheinlich in den USA bauen werde.

Während EU-Beamte die drohende Deindustrialisierung der Region auf die ihrer Meinung nach ungerechte Politik in den USA und China zurückführen, die europäische Unternehmen benachteiligt, liegen die Probleme in Deutschland viel tiefer und sind größtenteils hausgemacht. Und für sie gibt es keine einfachen Lösungen.

Einfach ausgedrückt: Die Erfolgsformel, die Deutschland zu Europas industriellem Kraftzentrum gemacht hat – hoch qualifizierte Arbeitskräfte und innovative Unternehmen, die durch billige Energie angetrieben werden – ist nicht mehr gültig.

Überalterung der deutschen Bevölkerung

Da in den kommenden Jahren eine Generation von Babyboomern in den Ruhestand geht, steuert Deutschland auf eine demografische Klippe zu, die seine Unternehmen ohne die Ingenieure, Wissenschaftler und andere hochqualifizierte Arbeitskräfte

zurücklassen wird, die sie brauchen, um auf dem globalen Markt wettbewerbsfähig zu bleiben. Innerhalb der nächsten 15 Jahre werden etwa 30 Prozent der deutschen Arbeitskräfte das Rentenalter erreichen.

Die Überalterung der Bevölkerung ist nicht das einzige Problem. Die jungen Deutschen sehnen sich nach sicheren Arbeitsplätzen, nicht nach dem rauen Leben des Unternehmertums und der Erfindungen, die das Land zu einer der führenden Volkswirtschaften der Welt gemacht haben. „Viele junge Menschen würden lieber für den Staat arbeiten, als ein Unternehmen zu gründen“, sagte DIW-Mitarbeiter Fratzscher.

Bemühungen, den wachsenden Arbeitskräftemangel durch Zuwanderung zu kompensieren, sind bisher gescheitert. Zwar nimmt Deutschland weiterhin jedes Jahr Hunderttausende von Asylbewerbern auf, doch fehlt es den meisten von ihnen an den von den Unternehmen benötigten Qualifikationen.

Anfang Juli hat der deutsche Gesetzgeber ein neues Einwanderungsgesetz verabschiedet, das viele der bürokratischen Hürden abbaut, mit denen ausländische Fachkräfte konfrontiert waren, um sich im Land niederzulassen. Ob es funktionieren wird, ist eine andere Frage. Im Vergleich zu Großbritannien, Kanada oder den USA ist Deutschland aufgrund hoher Steuern, der Schwierigkeit, die Sprache zu lernen, und einer Kultur, die Ausländern gegenüber oft nicht gerade aufgeschlossen ist, ein schwieriges Pflaster.

Eine von der Regierung in Auftrag gegebene, fast 400 Seiten umfassende Studie, die vergangenen Monat veröffentlicht wurde, ergab beispielsweise, dass die Hälfte der Deutschen antimuslimische Ansichten hegt. Angesichts der Tatsache, dass viele der hoch qualifizierten Arbeitskräfte, die die Regierung gerne anziehen würde, aus muslimischen Ländern wie der Türkei stammen, ist eine solche Feindseligkeit kaum ein Verkaufsargument.

Zu diesen demografischen Herausforderungen kommen die in die Höhe schießenden Energiekosten im Gefolge von Russlands Krieg gegen die Ukraine und Deutschlands eigene Bemühungen zur Bekämpfung des Klimawandels hinzu.

Mit dem Ende des einfachen Zugangs zu billiger Energie ist Dreh- und Angelpunkt des deutschen Geschäftsmodells beseitigt. Obwohl sich die Großhandelspreise für Erdgas zuletzt stabilisiert haben, sind sie immer noch etwa dreimal so hoch wie vor der Krise. Unternehmen wie BASF, deren deutscher Hauptbetrieb im Jahr 2021 allein so viel Erdgas verbrauchte wie die gesamte Schweiz, haben daher keine andere Wahl, als sich nach Alternativen umzusehen.

Die grüne Transformation des Landes, die sogenannte Energiewende, hat die Situation nur noch schlimmer gemacht. Gerade als es den Zugang zu russischem Gas verlor, schaltete das Land die gesamte Kernenergie ab.

Und selbst nach fast einem Vierteljahrhundert der Subventionierung des Ausbaus erneuerbarer Energien hat Deutschland immer noch nicht annähernd genug Windturbinen und Sonnenkollektoren, um die Nachfrage zu befriedigen, sodass die Deutschen das Dreifache des internationalen Durchschnitts für Strom zahlen.

Der schleichende Tod der Autoindustrie

Auch wenn die breite Öffentlichkeit nichts von den wirtschaftlichen Herausforderungen weiß, die auf sie zukommen, machen sich die Akteure keine Illusionen. „Die geopolitischen Entwicklungen haben überdeutlich gemacht, dass unser Wirtschaftsmodell kein Wohlstandsgarant mehr ist“, sagt Andreas Rade, Geschäftsführer des Verbandes der deutschen Automobilindustrie, der wichtigsten Interessenvertretung der Branche.

Das Auto ist es auch nicht. Die Automobilindustrie hat Deutschlands Glück seit mehr als einem Jahrhundert beflügelt, und die wirtschaftliche Zukunft des Landes hängt in hohem Maße von der Fähigkeit des Sektors ab – der fast ein Viertel der Wirtschaftsleistung ausmacht –, seine Position im Luxussegment in einer Welt der Elektrofahrzeuge zu halten.

Es sieht nicht gut aus. Zwar haben die Unternehmen in letzter Zeit dank der aufgestauten Nachfrage nach der Pandemie Rekordgewinne verbucht, doch scheint dieser Aufschwung eher ein letztes Aufbäumen als eine Erneuerung zu sein.

Die Autoindustrie, lange Zeit eine Quelle des Nationalstolzes, hat sich zur Achillesferse Deutschlands entwickelt – aus Gründen, die mehr mit Hybris als mit strukturellen Mängeln des Landes zu tun haben. Jahrelang weigerten sich Unternehmen wie Mercedes, BMW und Volkswagen, vom Verbrennungsmotor loszulassen, und taten Tesla und andere frühe Innovatoren als Strohfeuer ab.

Dieser strategische Fehler öffnete nicht nur Elon Musk die Tür, sondern auch China, das vor 15 Jahren, als die Deutschen die Idee noch abtaten, begann, beträchtliche Summen in die Entwicklung von Elektrofahrzeugen zu investieren, um einen beträchtlichen Vorsprung aufzubauen. Im vergangenen Jahr entfielen rund 60 Prozent der weltweit mehr als zehn Millionen verkauften Elektroautos auf chinesische Hersteller.

Deutsche Autohersteller in der Krise

Die Deutschen spüren bereits die Auswirkungen ihrer Fehlkalkulation. Volkswagen, das den chinesischen Automarkt jahrzehntelang dominiert hat, verlor seine Krone als größter Autohersteller des Landes im ersten Quartal an BYD, einen lokalen Konkurrenten, inmitten einer Welle von EV-Verkäufen. China ist der größte Automarkt der Welt und steht für fast 40 Prozent des Umsatzes von Volkswagen.

Eine aktuelle Studie des Versicherungsunternehmens Allianz geht davon aus, dass die europäischen Automobilhersteller und -zulieferer bis 2030 Gewinneinbußen in zweistelliger Milliardenhöhe erleiden könnten, wenn sich der aktuelle Trend fortsetzt und die chinesischen Hersteller ihren Marktanteil sowohl in China als auch in Europa ausbauen, wobei die deutschen Unternehmen die Hauptlast zu tragen hätten.

Obwohl die deutschen Autohersteller eine kollektive Umstellung auf Elektroautos vorgenommen haben und aufholen wollen, fehlt ihnen der Wettbewerbsvorteil, den sie mehr als ein Jahrhundert lang mit Verbrennungsmotoren hatten. In der Tat ist die wesentliche Technologie in einem Elektroauto nicht der Motor, der eine Standardtechnologie ist, sondern die Batterie, die sich auf die Chemie stützt und nicht auf die mechanische Ingenieurskunst, die den Vorsprung durch Technik definiert hat.

Überdies entwickeln sich Elektrofahrzeuge immer mehr zu rollenden Technologie- und Unterhaltungskapseln, und selbstfahrende Autos stehen vor der Tür. Und wenn es einen Bereich gibt, in dem sich Deutschland nicht hervorgetan hat, dann ist es die digitale Technologie. Das könnte erklären, warum Tesla heute mehr als dreimal so viel wert ist wie alle deutschen Autohersteller zusammen. „Wir haben definitiv Innovationsschwierigkeiten mit der deutschen Industrie und ein Problem mit der Wettbewerbsfähigkeit“, sagte Jens Hildebrandt, Leiter der Deutschen Handelskammer in China.

Für die Wirtschaftsbeziehungen zwischen Deutschland und China bedeutet das einen Umbruch. Jahrzehntlang betrachteten die Chinesen die deutsche Industrie und Technik als Vorbild. Plötzlich sind es die Deutschen, die nach China blicken. „Die großen chinesischen Autokonzerne werden bald ihre eigenen Fabriken in Europa und vielleicht sogar in Deutschland bauen müssen“, sagte Hildebrandt und fügte hinzu, dass dies ein Trend sei, der „nicht mehr umkehrbar ist“.

Abwanderung von Unternehmen

Angesichts des wirtschaftlichen Gegenwinds ist es vielleicht keine Überraschung, dass viele der größten deutschen Unternehmen auf dem Weg sind, nur noch dem Namen nach deutsch zu sein.

Für wen das zu weit hergeholt klingt, sollte das Beispiel des Industriegaskonzerns Linde betrachten. Bis zu diesem Jahr war das Unternehmen, das in den 1870er-Jahren mit der Entwicklung von Kühlanlagen für Brauereien begann, mit einer Marktkapitalisierung von rund 150 Milliarden Euro der wertvollste Bluechip in Deutschland. Im Januar beschloss das Unternehmen, sich von der Frankfurter Börse zurückzuziehen und stattdessen in New York notiert zu sein.

Der Schritt folgte auf die Fusion mit einem US-Konkurrenten im Jahr 2018, nach der sich der Konzern entschied, seinen Hauptsitz in der Münchner Innenstadt aufzugeben und nach Dublin zu verlegen. Im Zuge der Umstrukturierung hat Linde in seinem Heimatland Hunderte von Arbeitsplätzen abgebaut. Obwohl Deutschland mit einem Umsatzanteil von rund elf Prozent ein wichtiger Markt bleibt, ist es nur einer von vielen.

Das Beispiel Linde zeigt, dass große deutsche Unternehmen mit oder ohne Deutschland überleben und florieren können. Wenn sich die Bedingungen im Land verschlechtern, werden sie einfach woanders hingehen. Für Deutschland würde dies jedoch weniger gut bezahlte Arbeitsplätze und geringere Steuereinnahmen bedeuten, ganz zu schweigen von der Gefahr eines anhaltenden wirtschaftlichen Niedergangs und politischer Instabilität.

Modernisierung der deutschen Infrastruktur

Der jüngste Anstieg der rechtskonservativen und in Teilen rechtsextremen Alternative für Deutschland (AfD) in nationalen Umfragen unterstreicht diese Gefahr. Obwohl der Aufstieg der AfD durch die wachsende Frustration über die Migration vorangetrieben wurde, würde eine anhaltende wirtschaftliche Flaute der Partei wahrscheinlich weiteren Auftrieb geben.

Ein großer Streitpunkt wird die Sozialfürsorge sein. Deutschland hat eines der großzügigsten Sozialsysteme, in dem die Sozialausgaben im letzten Jahr 27 Prozent der Wirtschaftsleistung ausmachten (verglichen mit 23 Prozent in den USA). Da Berlin unter dem Druck steht, wesentlich mehr für die Verteidigung auszugeben, haben die Sparmaßnahmen – und der öffentliche Gegenwind – bereits begonnen. Bei einem wirtschaftlichen Niedergang wird es nur noch schlimmer werden.

Eine der obersten Prioritäten der deutschen Industrie – die Modernisierung der knirschenden deutschen Infrastruktur – wird schwieriger zu finanzieren sein. Deutschlands Straßen, Brücken, Schifffahrtswege und andere kritische Infrastrukturen sind dringend reparaturbedürftig.

Vier von fünf deutschen Unternehmen gaben in einer im November veröffentlichten Studie des Instituts der deutschen Wirtschaft (IW) an, dass eine schlechte Infrastruktur ihre Geschäfte behindert. Aufgrund der regulatorischen Hürden, die vor dem ersten Spatenstich überwunden werden müssen, gibt es keine schnelle Lösung. Im Gegenteil: „Die Probleme werden sich wahrscheinlich noch verschärfen“, so die Autoren der Studie.

Deutsche Unternehmen investieren im Ausland

Die deutsche Industrie verlässt Deutschland nicht ganz. Unternehmen sind froh, hierzubleiben – solange die Regierung sie auszahlt. BASF hat erst vor zwei Wochen in der Nähe von Dresden ein Werk eröffnet, in dem Kathodenmaterialien für Elektroauto-Batterien hergestellt werden, und hat versprochen, weiter in ihren Heimatmarkt zu investieren.

Um diese Zusagen zu sichern, waren die lokalen und nationalen Regierungen jedoch gezwungen, großzügige Anreize zu bieten. So erhält die BASF beispielsweise 175 Millionen Euro an staatlicher Unterstützung für ihr neues Batteriegeschäft.

Im Juni sicherte sich der US-Chiphersteller Intel eine beachtliche Subvention in Höhe von zehn Milliarden Euro für eine riesige neue Fabrik in der östlichen Stadt Magdeburg. Das entspricht 3,3 Millionen Euro für jeden der 3000 Arbeitsplätze, die das Unternehmen zu schaffen zugesagt hat.

In Ermangelung einer solchen Unterstützung fällt es schwer, den Sirenengesängen erschwinglicherer Märkte zu widerstehen. Da die deutsche Ingenieurskunst im Zeitalter der Elektromobilität ihren Vorsprung eingebüßt hat, verdoppeln die Automobilhersteller ihre Investitionen im Ausland, insbesondere in China oder den USA – beides Länder, denen es nicht fremd ist, mit Steueranreizen und Subventionen Investoren anzulocken.

Die durch den Inflation Reduction Act in den USA gebotene Finanzierung hat sich als besonders attraktives Lockmittel erwiesen. Volkswagen stellte im März Pläne für den Bau einer Zwei-Milliarden-Dollar-Fabrik in South Carolina vor, wo das Unternehmen die Marke Scout wiederbeleben will, die in den 60er- und 70er-Jahren ein beliebtes amerikanisches Auto war.

Im April kündigten Führungskräfte des Batterie-Start-ups PowerCo an der Seite des kanadischen Premierministers Justin Trudeau eine Investition von fünf Milliarden Euro in eine neue Batteriefabrik in Ontario an. Der Automobilhersteller hat zugesagt,

in den nächsten Jahren weitere Milliarden in Nordamerika zu investieren, um auf Elektrofahrzeuge umzusteigen.

In Deutschland hingegen hat Volkswagen die Pläne zum Bau einer neuen Fabrik für den „Trinity“, einen neuen Elektro-SUV, aufgegeben und sich stattdessen für die Umrüstung bestehender Anlagen entschieden. Der Automobilhersteller, zu dessen Markenportfolio auch Audi und Porsche gehören, hat sich aufgrund der hohen Stromkosten gegen den Bau einer zweiten Batteriefabrik in seinem Heimatland Niedersachsen entschieden. Im April gab das Unternehmen jedoch bekannt, dass es rund eine Milliarde Euro in ein Elektrofahrzeugzentrum in der Nähe von Shanghai investieren wird.

Exodus der deutschen Industrie

Eine aktuelle Umfrage des Branchenverbandes VDA unter 128 deutschen Automobilzulieferern ergab, dass kein einziger von ihnen plant, seine Investitionen im Heimatmarkt zu erhöhen. Mehr als ein Viertel plante eine Verlagerung von Aktivitäten ins Ausland. Trotz des Exodus der deutschen Industrie verleugnen die deutschen Politiker weitgehend die sich abzeichnenden politischen und wirtschaftlichen Herausforderungen.

Industrielobbyisten argumentieren, dass die „gegenseitige Abhängigkeit“ zwischen China und Deutschland auf lange Sicht positiv sein wird, aber eine ähnliche Logik war der Grund dafür, dass sich Berlin für russisches Erdgas entschieden hat – mit katastrophalen Folgen. Und es gibt keine Anzeichen dafür, dass der deutsche Vorstoß nach China nachlässt. Im vergangenen Jahr investierten deutsche Unternehmen 11,5 Milliarden Euro in China – ein Rekord.

„Was mich beunruhigt, ist die Asymmetrie der Abhängigkeit“, sagte Fratzscher. „Die deutschen Unternehmen haben sich erpressbar gemacht, weil sie viel stärker von China abhängig sind als umgekehrt.“

Um einen Eindruck davon zu bekommen, wie schnell nationale Champions von der Technologie weggefegt werden können, sollten sie in Finnland anrufen und sich nach Nokia erkundigen, oder in Kanada nach dem Schicksal von Research in Motion, dem Unternehmen hinter dem einst allgegenwärtigen Blackberry.

Irgendwann werden die Deutschen aufwachen und die Gefahren erkennen, denen sie ausgesetzt sind. Die Frage ist nur, ob sie es werden, bevor es zu spät ist, etwas dagegen zu tun.

In jedem Fall, die BASF wird darauf vorbereitet sein. Auf die Frage, was das Unternehmen mit den Chemieanlagen zu tun gedenke, die es an seinem deutschen Standort schließen wolle, versuchte der Vorstandsvorsitzende Bruder Müller, die Wogen zu glätten, indem er sagte, das Unternehmen werde „nicht alles sofort abreißen“. Aber in einem anderen Punkt war er direkter: „Wir brauchen den Platz in Ludwigshafen im Moment nicht.“