

Daniel Stelter

# .. DAS MÄRCHEN VOM REICHEN LAND

Wie die Politik  
uns ruiniert

FBV

**SPIEGEL**  
Bestseller



Euro sind, schwer haltbar. Ohne den Euro hätte es die Schuldenparty im Süden nicht gegeben, aber auch nicht die großen deutschen Exportüberschüsse. Dafür einen höheren Lebensstandard und bessere Infrastruktur in Deutschland.

Zugleich sind unsere Exportüberschüsse vor allem der Schwäche des Euro und der fehlenden Möglichkeit zur Abwertung in den anderen Ländern des Euroraumes geschuldet. Beides funktioniert auf Dauer nicht. Kommt es zur unvermeidlichen Neuordnung des Euroraumes und dem Austritt einzelner Länder – wahrscheinlichster Kandidat ist meines Erachtens Italien –, droht eine heftige Krise bei uns.

## Billiges Geld

Nicht nur über die Subventionierung der Exporte verzerrt der Euro die Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands. Waren die Zinsen nach Einführung des Euro jahrelang zu hoch für Deutschland, so sind sie nun seit mehreren Jahren zu tief. Tiefe Zinsen sind nicht nur für die Sparer ärgerlich, sie befeuern zugleich die Nachfrage. Die Bürger geben mehr Geld aus, als sie es in einem normalen Zinsumfeld tun würden. Hinzu gesellt sich die (berechtigte) Angst um die Zukunft des Euro und damit die Ersparnisse. So werden Immobilien immer mehr nachgefragt und deren Preise ziehen deutlich an. Es wird gebaut und renoviert, was die Binnenkonjunktur befeuert.

Für das tiefe Zinsniveau gibt es verschiedene Gründe, ist doch der Rückgang der Zinsen seit Jahrzehnten ein weltweites Phänomen. Angeführt werden neben den erheblichen Handelsungleichgewichten, die immer auch zu entsprechenden Kapitalflüssen führen, vor allem die demografische Entwicklung und das geringere Wirtschaftswachstum. All das führt strukturell zu tieferen Zinsen.

Wesentlicher Treiber für die Zinsentwicklung ist auch die Politik der Notenbanken in den letzten Jahrzehnten. Immer, wenn eine Rezession oder eine Krise an den Finanzmärkten drohte, haben die Notenbanken mit großzügigen Liquiditätsspritzen und Zins-

senkungen reagiert. Nach der Krise haben sie allerdings die Zinsen nie wieder über das Niveau vor der Krise erhöht. In der Folge dieser asymmetrischen Reaktion kannten die Zinsen nur eine Richtung: nach unten.

Strukturell sinkende Zinsen verführen jedoch Unternehmen, Banken und Investoren, mit immer weniger Eigenkapital und immer mehr Einsatz von Verschuldung zu arbeiten. Da dieser Trend zur Verschuldung auf allen Ebenen – vom Finanzsektor bis zur Realwirtschaft – gleichermaßen erfolgt, wächst die Krisenanfälligkeit des Systems. Die Notenbanken müssen immer häufiger und immer stärker intervenieren.

Alleiniges Ziel der Interventionen ist es, die Illusion der Solvenz aufrechtzuerhalten. Um jeden Preis soll und muss verhindert werden, dass es zum Offenbarungseid kommt, weil dieser nicht nur für die betroffenen Schuldner und Gläubiger fatal wäre, sondern für die Weltwirtschaft insgesamt. Eine Krise würde die große Depression der 1930er-Jahre locker

in den Schatten stellen.

Gerade in der Eurozone haben wir es mit der Verschuldung sehr weit getrieben. Länder wie Italien können nur zu Tiefstzinsen die Illusion aufrechterhalten, die Staatsschulden bedienen zu können. Das Bankensystem kann nur zu Tiefstzinsen so tun, als wären eigentlich insolvente Schuldner noch zahlungsfähig.

Da sich die europäischen Politiker – allen voran die deutschen Bundesregierungen der letzten zehn Jahre – konsequent geweigert haben, das Problem der Überschuldung und des maroden Bankensystems in der Eurozone anzugehen, blieb nur noch die EZB als Instanz der »Rettung«. Mit immer billigerem Geld und dem massiven Aufkauf von (Staats-)Anleihen hat sie die Eurokrise unterdrückt und der Politik geholfen, die Illusion der bewältigten Krise aufrechtzuerhalten.

Die Nebenwirkung ist klar: Tiefe Zinsen befördern die Nachfrage in Deutschland, ebenso die Nachfrage aus den Euroländern (weil eine tiefere Rezession und eine erforderliche Abschreibung der faulen Schulden verhindert werden) und über die zusätzliche Schwächung des Euro auch die Nachfrage aus der restlichen Welt.

Von all dem profitieren wir in Deutschland überproportional und sonnen uns in einer Wohlstandsillusion. Doch keiner der drei Faktoren ist dauerhaft. Spätestens bei der nächsten Rezession in der Eurozone werden wir schmerzhaft feststellen, dass unsere Einkommen nicht so nachhaltig sind wie gedacht und vor allem, dass wir für diesen Fall nicht vorgesorgt haben.

## Industrien aus der Kaiserzeit

Insbesondere kaschiert der künstliche Boom eine gefährliche Schwäche der deutschen Wirtschaft: die Abhängigkeit von Industrien, die es bereits zu Zeiten des letzten deutschen Kaisers gegeben hat: Automobil-, Maschinen- und Anlagenbau, Elektrotechnik und Chemie als besonders prominente Beispiele. Branchen, in denen Deutschland ebenfalls eine Vorreiterrolle gespielt hat, werden mittlerweile von anderen Ländern beherrscht, erinnert sei an Unterhaltungselektronik, Fotografie und Pharmazeutik.

Der Computer wurde zwar in Berlin erfunden, beherrscht wird die Branche jedoch von Konzernen aus den USA, Japan und China. Neue Branchen entwickeln sich in Deutschland nur schwer und nur selten gelingt es hiesigen Unternehmen, sich dauerhaft zu etablieren, wie SAP im Bereich der Unternehmenssoftware. Die Solarindustrie, mit Milliardensubventionen vom deutschen Steuerzahler gepöppelt, wird mittlerweile von China dominiert, und den dauerhaften Erfolg muss die Umwelttechnologie noch beweisen.

Wir waren sehr gut in der Verteidigung unserer Position in einigen Industrien und damit weitaus anpassungsfähiger und erfolgreicher als andere Länder. Jedoch machen die Abhängigkeit von bestehenden Industrien und die geringe Fähigkeit zur Entwicklung neuer Industrien anfällig

für Schocks und Strukturbrüche.

## Eine Autokrise wäre existenzbedrohend

Umso erstaunlicher ist die Reaktion auf die Krise in der Automobilindustrie. Neben dem Dieselskandal ist es vor allem der sich abzeichnende technologische Wandel, der unserer Schlüsselindustrie erheblich zusetzen könnte. Eine Gefahr, die von der Politik immerhin erkannt wird. Bundeskanzlerin Angela Merkel räumt der deutschen Automobilindustrie offenbar keine guten Überlebenschancen ein. Beim Europäischen Rat Ende Juni 2017 malte sie die Zukunftsaussichten von Deutschlands wichtigstem Industriezweig mit rund einer Million Beschäftigten in düsteren Farben. Jeder wisse, dass die Autoindustrie in ihrer heutigen Form nicht überleben werde.<sup>9</sup>

Gerne wird – gerade in Deutschland – darauf hingewiesen, dass es noch lange zu keinem Umstieg auf die Elektromobilität kommen kann. Zu gering wäre die Reichweite, zu dünn das Netz der Ladestationen, zu hoch der Preis. Abschließend wage ich das nicht zu beurteilen – und habe mir auf meinem Blog<sup>10</sup> dazu auch einige Kritik eingefangen –, doch stimmt mich meine Erfahrung skeptisch. Etablierte Anbieter unterschätzen immer Geschwindigkeit und Dramatik eines solchen Wandels. Die deutsche Autoindustrie scheint dabei keine Ausnahme zu sein.

Inhaltlich sprechen nicht wenige Gründe für einen raschen Siegeszug der Elektromobilität. So rechnen Analysten der Schweizer Großbank UBS vor, dass schon im kommenden Jahr die »Cost of Ownership«, also die gesamten Kosten für Anschaffung und Betrieb eines Elektroautos, auf dem gleichen Niveau wie für ein Auto mit traditionellem Antrieb liegen werden.<sup>11</sup> Schon 2025 sollen über 14 Millionen Elektrofahrzeuge weltweit verkauft werden. Das wäre zwar nur ein Anteil von rund 14 Prozent der weltweiten Automobilverkäufe, doch vor allem in den Industrieländern dürfte der Anteil deutlich höher liegen.

Tony Seba von der Stanford Universität prognostiziert gar, dass im Jahre 2025 weltweit keine Fahrzeuge mit traditionellen Verbrennungsmotoren mehr verkauft werden.<sup>12</sup> Auch das Nutzungsverhalten würde sich ändern: weg vom Besitz, hin zur Nutzung von Fahrzeugen.

Elektrofahrzeuge greifen die traditionellen Anbieter frontal an. Für einen Bruchteil des Preises hat man ein Fahrzeug, welches Fahrleistungen bietet, die sonst nur Supersportwagen erreichen. Zudem ist das Elektroauto weit weniger komplex. Der Tesla S hat 18 bewegliche Teile, traditionelle Automobile rund hundertmal so viele.

Damit steht die deutsche Automobilindustrie vor einer existenziellen Krise: Die vorhandenen Produktionskapazitäten könnten schon bald nicht mehr benötigt werden, ebenso wie ein Großteil der Zulieferteile. Werkstätten werden überflüssig. Der technologische Vorsprung der deutschen Hersteller gilt nicht mehr in der neuen Welt. Hoch technisierte Verbrennungsmotoren werden einfach nicht mehr gebraucht. Wenn überhaupt

könnten Kompetenzen bei Fahrwerk und Fahrassistenzsystemen noch einen Wettbewerbsvorteil darstellen.

Ein Blick auf die Patente im Bereich »Elektromobilität« und »autonomes Fahren« ist erschreckend. Deutsche Firmen wie Bosch und Volkswagen tauchen unter ferner liefen auf. Führend sind die Anbieter aus Asien und den USA. So hält Deutschland nur 2 Prozent aller Patente für Elektroautos weltweit (China 34 Prozent, USA 17 Prozent, Japan 16 Prozent) und nur 1 Prozent der Patente im Zusammenhang mit autonomem Fahren (USA 36 Prozent, China

18 Prozent).<sup>13</sup> Ein dramatischer Rückstand unserer Schlüsselindustrie, an der unser gesamter Wohlstand hängt.

Kommt es zu einer Krise in der Automobilindustrie, ist eine tiefe Krise der deutschen Volkswirtschaft die zwangsläufige Folge. In kurzer Zeit wären die Außenhandelsüberschüsse Geschichte. Immerhin 850 000 Arbeitsplätze hängen direkt am Auto, insgesamt hängt jeder achte Arbeitsplatz in Deutschland direkt oder indirekt vom Auto ab. Mit der Autoindustrie steht und fällt unser Wohlstand.

Dass unsere Regierung sich laut Frau Merkel darauf konzentrieren möchte, »die Umstrukturierung unserer Autoindustrie in den kommenden Jahren zu begleiten und zu kompensieren«,<sup>14</sup> gibt keinen Grund zur Hoffnung. Wie schon bei Euro- und Migrationskrise wird auf Durchwursteln gesetzt, statt die Probleme anzugehen. Die Begleitung des Niedergangs als politisches Programm.

## Rückschlag im Wirtschaftskrieg

Um was es geht, zeigt sich auch am Umgang des Auslandes mit dem Dieselskandal. Dieser bot die willkommene Gelegenheit, der technologisch weit überlegenen deutschen Vorzeigebbranche ein Bein zu stellen. So wurde aus dem VW-Skandal sehr schnell ein »deutsches Muster«. Der britische *Telegraph* erinnerte nicht nur an die Rotlichtaffäre bei VW, sondern ging vertieft auf die Schmiergeldaffäre von Siemens ein. Dass Schmiergeldzahlungen in das Ausland lange Zeit in Deutschland straffrei waren, wurde als Beispiel dafür herangezogen, dass Deutschland zwar auf die Einhaltung des Rechts in den europäischen Verträgen poche, es aber, wenn es um die eigenen wirtschaftspolitischen Interessen geht, mit Recht und Gesetz nicht so genau nehme.

Heißt im Klartext: Deutschland ist egoistisch, spielt foul und tritt zugleich lehrmeisterlich gegenüber anderen auf, sei es bei Eurorettung oder mit dem einseitigen Vorpreschen in der Flüchtlingsfrage.

Damit wird die eigentliche Gefahr des Dieselskandals für die deutsche Vorzeigebbranche und die gesamte deutsche Volkswirtschaft deutlich. Es geht in der heutigen Zeit nicht um das Fehlverhalten einzelner Unternehmen, sondern um den Kampf ganzer Volkswirtschaften gegeneinander.

Seit Langem werden die deutschen Handelsüberschüsse kritisiert. Nicht nur die

Euroländer sehen darin eine egoistische Politik zu ihren Lasten. Umso besser also, wenn es andere Möglichkeiten gibt, den Wettbewerb zu schwächen. Hier zeigt sich, welches dramatische Eigentor die Automobilindustrie für uns alle geschossen hat. Erstmals lässt sich die deutsche Vorzeigebbranche ausbremsen, indem man den Nimbus der technischen Überlegenheit zerstört.

Umweltschädliche Fahrzeuge sind ein überzeugendes Argument, um gegen die Branche vorzugehen und damit den deutschen Export zu treffen. Unsere Wettbewerber werden sich eine solche Steilvorlage nicht entgehen lassen. Die französischen Linken sind wahrlich nicht die Einzigen, die lauthals fordern, dass »die Arroganz und Unanfechtbarkeit des ›Made in Germany‹ ein Ende haben müsse«. <sup>15</sup> Ohne gegen die Regeln des offenen Handels zu verstoßen, kann man nun ganz legal gegen die unliebsame Konkurrenz aus Deutschland vorgehen.

Dass sich derweil bei uns Politik und Umweltlobbyisten darin überbieten, die Autoindustrie zu schwächen, macht die Sache nicht besser. Symptomatisch ist der Kampf gegen den Feinstaub. So zeigen Studien, dass beispielsweise in Berlin 65 Prozent der Luftbelastung auf Verursacher zurückgeht, die nicht in Berlin sitzen. 15 Prozent sind auf die Verwirbelung von Straßenstaub zurückzuführen, die sich leicht durch regelmäßige Straßenreinigung bekämpfen ließen. Angesichts dieser Zahlen ist die Frage berechtigt, ob Fahrverbote und Tempolimits geeignete Mittel sind, um die Luftqualität zu verbessern. Auch die Messverfahren sind höchst umstritten. <sup>16</sup>

Es ist undenkbar, dass andere Staaten so mit ihrer Schlüsselindustrie verfahren würden. Auch dies kann man nur als Ausfluss einer Hybris verstehen, die davon ausgeht, dass man sich als »reiches Land« auch den Niedergang einer Schlüsselindustrie leisten kann.

Natürlich ist es nicht in Ordnung, dass die Unternehmen betrogen haben, und dies muss auch Konsequenzen haben. Angesichts der Bedeutung dieser Branche für unseren Wohlstand müssen wir dabei jedoch Augenmaß bewahren, so ärgerlich das auch ist.

## Die Einkommensillusion

Was mich zum Fazit führt. Unstrittig haben wir in den letzten Jahren eine gute wirtschaftliche Entwicklung erlebt. Die Arbeitslosigkeit ist deutlich zurückgegangen, das Bruttoinlandsprodukt pro Kopf hat erfreulich zugelegt. Wir haben ein gutes Einkommen und deshalb vordergründig allen Grund, uns gut zu fühlen – wenn auch nicht reich, wie wir schon bemerkt haben.

Das gute Einkommen resultiert vor allem aus unseren Erfolgen im Außenhandel. Diese basieren auf alten Industrien, vor allem der Automobilindustrie, die sich vor einem potenziell existenzgefährdenden Umbruch befindet. Finden wir nicht rasch eine Antwort auf diese Krise, dürfte sie die gesamte deutsche Volkswirtschaft in den Abgrund ziehen.

Wir profitieren von tiefen Zinsen, einem (relativ zur Deutschen Mark, so es sie noch gäbe) schwachen Euro, der fehlenden Möglichkeit zur Abwertung in den anderen Ländern