

Wasserstoff: Die Technologie entzweit VW: MAN will sie, VW nicht so sehr. **Seite 37**

Börse: Deutschland produziert immer mehr Einhörner – Startups mit Milliardenwert. **Seite 25**

Lebensart: Zwölf Werke des italienischen Meisters Botticelli gibt es noch, eines wurde jetzt verkauft. **Seite 48**

12 EXTRA-SEITEN

Markt UND MITTELSTAND

„Großes entsteht immer im Kleinen“

Auferstanden aus Ruinen



Die Unternehmerin in der Familie

Der bayrische Ministerpräsident Markus Söder ist einer der beliebtesten Politiker der Deutschen mit Potenzial für mehr. Seine Ehefrau ist eine der mächtigsten Unternehmerinnen des Landes. Was macht das mit seiner Politik?

Seite 33

„Familyness“ motiviert

Überraschende Antworten auf die Frage: Wie finde ich Personal?

Reden wir übers Geld: Dieses Kapitel im Vorstellungsgespräch wird gerade bei jungen Bewerberinnen und Bewerbern wieder wichtig. „Für sie ist eine attraktive Vergütung eher ausschlaggebend bei der Arbeitgeberwahl als ein gutes Arbeitsklima“, heißt es im Fazit einer mehr als 200-seitigen Studie, die die Stiftung Familienunternehmen bei der Uni München in Auftrag gegeben hat

und deren Ergebnisse dem Wirtschaftskurier exklusiv vorliegen. Damit dreht sich, zumindest aus Sicht der Familienunternehmen und was die sogenannten „Young Professionals“ angeht, ein Trend in die andere Richtung: Bei einer großen Umfrage, die beispielsweise das Meinungsforschungsinstitut Yougov vor fünf Jahren unternommen hatte, waren noch Dreiviertel der befragten Angestellten der

Sicht, dass ein gutes Arbeitsklima wichtiger sei als ein hohes Gehalt. Sind die Bewerber allerdings erstmal angekommen, ändern sich auch ihre Prioritäten. Auf die Frage, was sie ans Unternehmen bindet, nennen 20 Prozent das Arbeitsklima an erster Stelle. Die Vergütung folgt auf dem drittletzten Platz mit 8,2 Prozent Nennungen.

Fortsetzung auf Seite 3

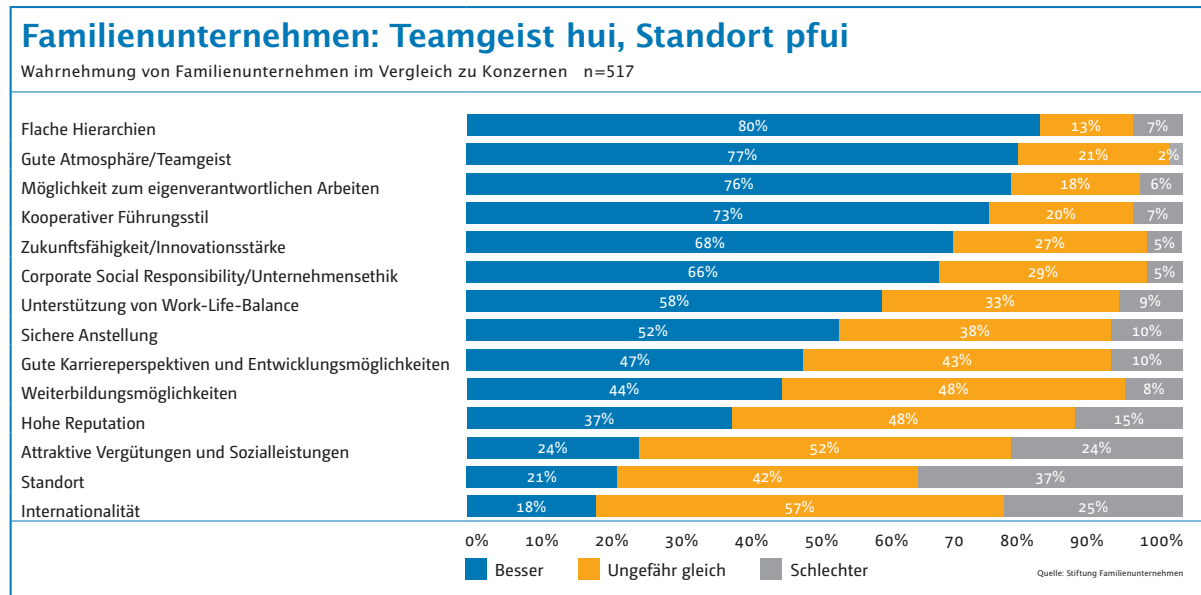
Für eine wehrhafte Marktwirtschaft

Von Oliver Stock

Die soziale Marktwirtschaft gerät aus den Fugen. Und das nicht, weil eine Pandemie dem Staat die Rolle des Retters aufzwingt. Und auch nicht, weil Notenbanken Geld drucken, als wären sie Bäume, die im Frühjahr ihre Blätter bilden. Nein. Ausgerechnet diejenigen, die durch die Marktwirtschaft groß geworden sind, sind jetzt ihrer ärgsten Feinde. Tech-Giganten wie Facebook, Apple, Google, Amazon, Alibaba, Microsoft und ein paar Dutzend anderer Ikonen des digitalen Zeitalters haben sie in die Zange genommen. Unter dem Banner des Fortschritts zerstören sie das, was die Grundlage unseres Wohlstandes ist. Wer nicht mitmacht, wird zum Rückwärtsgewandten degradiert. Dabei geht es nicht um Kritik an dem, was diese Konzerne machen. Sie verbessern ohne Zweifel, unsere Art zu arbeiten. Dank künstlicher Intelligenz stehen wir vor einer Ära medizinischer Durchbrüche, bei denen der Corona-Impfstoff erst der Anfang ist. Selbstfahrende Autos machen unsere Straßen sicherer. Die Umweltverschmutzung wird geringer, weil wir knappe Ressourcen effizienter

einsetzen können. Dazu kommt: In der Pandemie wäre das Leben deutlich mühsamer ohne Amazon, das uns das Nötigste und auch manches Unnötige direkt an die Haustür liefert. Ohne Zoom, Teams, Skype und andere Übertragungsdienste könnten wir nicht mit unseren Kolleginnen und Kollegen sprechen, wir könnten die Alten in unserer Familie gar nicht mehr sehen, unsere Beziehungen erhielten den Charakter von Brieffreundschaften. Ohne Netflix, Disney, Join und Co. würden manche Abende zäher vergehen. Nein, es geht um Kritik daran, wie diese Konzerne vorgehen. Ihre Art und Weise hinterlässt verheerende Kollateralschäden: Die Zusteller und Lagerarbeiter genießen keinen angemessenen sozialen Schutz. Sie setzen in der Pandemie ihr Leben aufs Spiel, um mit Amazon dem lokalen Einzelhandel endgültig den Garaus zu machen. Disruptive Zerstörung und neue Monopole hebeln die Marktwirtschaft aus den Angeln. Dazu kommt, dass im Netz alles gleich klingt, egal ob es sich um eine Regierungserklärung oder eine Latrinenparole handelt. Jeder ist dauernd auf Sendung, keiner auf

Empfang. Hass und Mobbing ziehen sich durch Gesprächsforen, die an sich der erhellenden Diskussion dienen sollten. Die Privatsphäre, wie wir sie kannten, existiert nicht mehr. Deswegen brauchen wir eine soziale Marktwirtschaft, die sich in ihrer Rüstungskammer auskennt. Sie hält mit dem Kartellrecht das Schwert in der Hand, um Monopole, die sie bedrohen, frühzeitig zu zerschlagen. Sie setzt auf ein eingeübtes Miteinander im Arbeits- und Tarifrecht, um auch die am Fortschritt teilhaben zu lassen, die ansonsten abgehängt würden. Sie erwartet von Innovatoren nicht, dass sie perfekt sind. Sie schafft aber den Rahmen dafür, dass Fragen gestellt werden können, deren Beantwortung kompliziert oder unbequem ist. Kurz gesagt, sie muss vor allem eines sein: Wehrhaft gegenüber denen, die sich als ihre Freunde bezeichnen.



Markteffekte liefern erstaunliche Rendite

Musterdepot in 2020 +34,5%

Mehr erfahren auf www.investui.de

Dieser Service zur Überwachung von Markteffekten hat rein informativen Charakter und kann keinesfalls als Beratung oder Anlageberatung verstanden werden.

Lust am Latschen

Investoren kabbeln sich um Birkenstock. Von Sven Prange

Es gab eine Zeit, da stand französischer Luxus aus dem Hause LVMH für sehr viel Glitzer und Glamour. Es musste glänzen, sprudeln und möglichst die Schönen und Reichen dieser Welt behängen. Also so ziemlich das genaue Gegenteil dessen, was den deutschen Mittelständler ausmacht. Doch nun ist das anders. Das Investmentvehikel L Catterton des französischen und weltgrößten Luxuskonzerns LVMH hat den deutschen Latschenfabrikanten Birkenstock übernommen, zumindest eine Mehrheit an ihm. Und LVMH war nicht der einzige Bieter für das deutsche Traditionsunternehmen, dem Franzosen-Einstieg ging eine kleine Bieterschlacht unter Investoren voraus. Was aber macht die Sandalen so attraktiv auf dem internationalen Finanzparkett?

Auch wenn es in den vergangenen Jahren viel Familienwissen gab, der erst durch ein Auseinanderklammern der Sippe gelöst wurden: Die Sandalen-Instanz, 1744 gegründet, war bis zum LVMH-Einstieg in Familienhand. Und auch wenn viele der Modelle aus dem Hause Birkenstock so aussehen, als seien sie genau da gestaltet: sie finden reichenden Absatz. 23,8 Millionen Paare verkaufte das Unternehmen im Vorkrisenjahr. Im Krisenjahr selbst sollen es nicht wesentlich weniger gewesen sein. Die Marke hat so viel Kultpotenzial, dass

Oliver Reichert, der erste familienfremde Geschäftsführer im Hause, die Aura der Marke seit einigen Jahren auch zu übertragen versucht: auf Kosmetik, Betten. Mode. Sowas.

Das Geschäft läuft so gut, dass Birkenstock munter expandiert. Corona hin, Krise her. So werden in Görlitz für acht Millionen Euro nicht nur zwei Produktionslinien modernisiert, sondern auch umliegende Gebäude in den Produktionsprozess einbezogen. Auch im benachbarten Bernstadt investiert die Firma: vier Millionen Euro in ein neues Zentrallabor zur Schadstoffüberprüfung der Rohstoffe. 1500 Mitarbeiter beschäftigt Birkenstock in Görlitz, davon kommen zwei Drittel aus dem polnischen Niederschlesien. Aber, wie man im Unternehmen betont: trotz internationalen Wareneinkaufs fertige man komplett in Deutschland.

Hip in der Großstadt

Der Glanz dieser Marke, an der vor allem Chef Oliver Reichert seit seiner Ankunft vom ehemaligen Sportfernsehen DSF gearbeitet hat, strahlt auch deswegen so hell, weil aus den Latschen, die derzeit pro Paar um die 60 Euro kosten (außer bei Amazon, da hat sich Reichert ausgelistet), noch einiges an Wertschöpfung zu holen ist. Birkenstock erwirtschaftete 2019 bei 722 Millionen Euro Umsatz

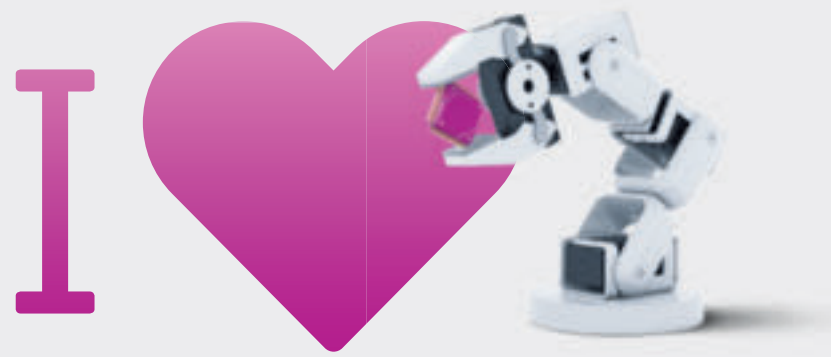
130 Millionen Euro Nettogewinn - 40 Prozent mehr als im Jahr zuvor. Da klingen die kolportierten vier Milliarden Euro Einstiegspreis recht realistisch. Bekommen haben diese die Brüder Alex und Christian Birkenstock.

Die Frage, die sich vor allem Mitarbeiter nun stellen: Kann das passen? Die leicht ökohaft angehauchte Traditionsmarke aus jahrhundertlangem Familienbesitz in Kombination mit einem strategischen Investor? Es gibt zahlreiche Fälle im Konsumgütermarkt, bei denen so etwas schiefe ging. Viele fühlen sich an die Bionade-Story erinnert. Die Brause avancierte in den 00er-Jahren vom Biolden-Stammgast zum Szenetrunk, wurde wie heute Birkenstock vor allem in hippen Großstadtkreisen Kult. Dann verkauften die Gründer, eine Familienbrauerei aus Franken, an Dr. Oetker. Seitdem verkauft die Marke zwar weitere Getränke, ist aber als Projektionsfläche eigentlich tot. Das Alternativimage passte nicht zur investorengetriebenen Konzernwelt.

Andererseits gibt es auch positive Beispiele, gerade bei LVMH. Die kauften vor einigen Jahren die Kölner Kofferfirma Rimowa. Damals ähnlich positioniert wie Birkenstock heute. LVMH stilisierte die Alukoffer seitdem zum Luxusobjekt und erhöhte ordentlich die Preise. Das Unternehmen ist heute pumperlgesund.

Weil smarte Lösungen mehr als Köpfchen brauchen.

Industrie 4.0 ist eine große Herausforderung: Digitalisierung, Vernetzung und Automatisierung sind nur einige Aspekte, denen sich unser Mittelstand heute stellen muss, um im internationalen Wettbewerb mithalten zu können. Wir finanzieren diese Vorhaben – damit innovative Branchen und Produkte auch in Zukunft in Baden-Württemberg zuhause sind. Details erfahren Sie unter l-bank.de/ino4null



Aus Liebe zum Land | **L-BANK** | Staatsbank für Baden-Württemberg

IMMUTED RECORD

E-Auto oder Verbrenner: Die Standortfrage



Auslaufmodell Zulieferer? Produktion bei Elring Klinger.

Foto: picture alliance / Sipa, Schulz/epa, Sipa, Schmidt

Gastbeitrag

Wir verbrennen unsere besten Zukunftschancen!

Wenn die Politik ausschließlich auf E-Autos setzt, verschwendet sie wertvolle Fördermittel.

Die Corona-Pandemie ist ein schönes Beispiel, wie Politik funktionieren kann. Nämlich so: Fachleute wissen um den Ernst der Lage und Politiker passen die wissenschaftlichen Fakten an die wirtschaftliche und gesellschaftliche Realität an. Infektionszahlen runter - so kann das funktionieren. Die Pandemie ist irgendwann vorbei, doch bei einem Zukunfts-thema für die nächsten Jahrzehnte handeln die Herrschaften in Berlin und Brüssel wider besseres Wissen gegen den Rat der Fachleute. Es geht um unsere Mobilität und speziell um die Elektromobilität. Ein Thema, bei dem die Politik in Deutschland und in Europa versagt hat, weil sie nur auf Ideologien gehört hat, aber nicht auf Fachleute.

Wer den Strom-Hype gleichzeitig durch die einzelnen Brilen der Politiker und NGOs, der Unternehmen und der Techniker anschauen kann, wird ein völlig widersinniges Bild bekommen. In Deutschland haben wir unbeschriebenen Vorsprung in der Entwicklung von Verbrennungsmotoren. Abseits von Schummel-Dieseln bezieht sich das auf moderne Diesel, Benzin, Gas, Antriebe und Bio-Kraftstoffe. Völlig irrational setzen Politik und Hersteller aber fast ausschließlich auf die Brückentechnologie Elektromobilität, die in der Ökobilanz nicht viel weniger Emissionen verursacht als ausgetüfelte moderne Verbrennungsmotoren. Doch die Hersteller können diese E-Fahrzeuge mit Emission Null abrechnen, weil der Strom aus der Steckdose kommt und sie damit ihre Flotten-Konzerte einhalten können. Das ist bekannt, aber erschreckend: Hinter den Kulissen der Konzerne regt sich kein Widerstand. Jeder Entwicklungsingenieur und jeder Vorstand weiß es besser, aber die OEMs kuschen vor

der Politik und der veröffentlichten Meinung. Und so kommt es, dass Steuer-geld-Milliarden ohne Hinterfragen fließen. Zum Beispiel 300 Millionen Euro der Bundesregierung für den Ausbau der Lade-Infrastruktur, was von der EU, die ansonsten bei Subventionen für einzelne Wirtschaftszweige sehr pingelig ist, vorbehaltlos genehmigt wurde. Oder konnten sich Esso, BP und Shell jemals über Subventionen zum Ausbau des Tankstellennetzes freuen? Es geht noch teurer: „Notleidende“ Konzerne wie Volkswagen und BASF erhalten insgesamt fünf Milliarden Euro Staatsunterstützung - also Steuerzahlergeld - für den Aufbau von Batterie-Produktionen. War das nicht einmal eine ähnliche Förderung für die erfolgreiche Produktion von Solarzellen in Deutschland?

Was der Markt und damit Angebot und Nachfrage nicht regeln können, sollte generell auf Sinnhaftigkeit hinterfragt werden. Bei der Elektromobilität - inklusive der Steuerzuschüsse für Hybridkäufer, die anschließend keinen Meter elektrisch fahren, sondern nur mit dem zusätzlichen Verbrenner - tut das kaum jemand. Mit dem „Green Deal“ und auch schon mit Richtlinien aus der Vergangenheit ist die EU nicht nur tatenlos Zuschauer, sondern selbst Akteur beim Elektro-Theater. So wird zum Beispiel bei den Bussen ein Desaster auf die Kommunen zukommen. Mit der im Juli 2019 verabschiedeten Richtlinie „Clean-Vehicles“ versucht die EU die verkehrsbedingten Luftschadstoffemissionen vor allem durch öffentliche Fahrzeuge zu reduzieren. Bis Juli 2021 muss die EU-Richtlinie in nationales deutsches Recht überführt werden. Quotenvorgabe dabei: bis Ende 2025 45 Prozent „Saubere“ Linienbusse, davon 50 Prozent emissionsfrei, also elektrisch. Elektrobusse haben derzeit Reichweiten von ma-

ximal 150 Kilometern, in Berlin müssen sie schon am Vormittag wieder ins Depot zum stundenlangen Nachladen. In Augsburg dagegen müssen die Biomethanbusse erst am Ende ihrer Schicht aufgeladen werden. Das Befüllen mit dem Gas dauert pro Fahrzeug maximal wenige Minuten. Das heißt: Eine Auswahl verschiedener Antriebe für den jeweiligen Bedarf ist die richtige Lösung, bis es einen wirklichen Quantensprung in der Technologieentwicklung gibt. Ob bei der Durchsetzung der Wasserstofftechnik in der Masse inklusive Tankmöglichkeiten. Oder bei der Elektromobilität, die flächendeckend erst mit neuer Batterie-technologie Sinn macht. Also mit der Feststoffbatterie, die in wenigen Minuten mit bis zu 70 Prozent aufgeladen werden kann. Mit zwei- bis dreifachen Leistungsdaten und dem halben Gewicht heutiger Akkus.

Wer das zu Ende denkt und nicht nur auf eingeleisteten politischen oder von Angst erfüllten wirtschaftlichen Wegen unterwegs ist, wird erkennen: Die E-Mobilität ist ein Weg, ein Weg von mehreren. Für diese eine Option dürfen wir unsere bewährte Technologie für die Massen-Mobilität nicht einfach über Bord werfen, sondern müssen diese bis zur letzten Reinigungs- und Leistungsstufe ausreifen.



Der Autor Michael Martin hat seine Firma Vdynamics GmbH mit nahezu 100 Ingenieuren an den Zulieferer-Konzern Formel D Group verkauft und ist jetzt Chief-Mobility-Berater der Taxpayers Association of Europe (TAE) zu der auch der deutsche Steuerzahlerbund gehört.



Was bleibt für uns? Bosch-Beschäftigte demonstrieren gegen Stellenabbau.

Angst im Autoländle

In Schwaben geht die Angst um, dass ökonomisch gesehen die Lichter ausgehen. Der Grund: Kaum ein Autokonzern setzt noch auf Verbrennermotoren.

Es ist ein Dienstagabend in diesem seltsamen baden-württembergischen Landtagswahlkampf auf Corona-Distanz, als die bis dahin glücklose CDU-Spitzenkandidatin Susanne Eisenmann endlich mal ein neues Thema auf sich zukommen sieht. Eisenmann steht an diesem Abend zusammen mit dem Waiblinger Landtagskandidaten ihrer Partei in einem Studio und nimmt die Chatfragen der live zugeschalteten Wähler entgegen. Nachdem die sich eine Zeit lang vor allem am Schul-Lockdown abgearbeitet haben, Eisenmann ist nicht nur Spitzenkandidatin sondern auch Schulministerin, fragt plötzlich jemand nach dem Automobilstandort. Für Eisenmann eigentlich ein Gewinnerthema: Anders als ihr größerer Koalitionspartner Grüne setzt die CDU-Frau auf eine Zukunft für das Auto in Baden-Württemberg. Und so sagt sie, dass das Auto für Baden-Württemberg viel zu wichtig sei, um einseitig auf eine Technologie zu setzen oder es gar ganz zu verändern.

Doch richtig abräumen, das wird bei dem Thema so nicht. Und das führt zu einer für das Ländle bitteren Erkenntnis: Das Thema Auto ist kein Gewinnerthema derzeit. Denn längst entwickelt sich die Wirklichkeit in der Automobilindustrie vor Ort in eine andere Richtung. Natürlich hoffen viele, gerade mittelständische Unternehmen im Autoländle mit der CDU-Spitzenfrau, dass die Zuliefererindustrie wieder so pumperlgesund und wird, wie sie einmal war. Nur: Während der Landespolitik noch dafür wirbt, den bisherigen Wahlstandsgaranten für die Region rund um Stuttgart zu bewahren, schaffen Bundespolitik und Autokonzern Fakten. Nur wenige Tage vor dem

Waiblinger Auftritt von Eisenmann hat der zweitgrößte baden-württembergische Zulieferer, ZF Friedrichshafen, seine endgültige Abkehr vom Verbrennermotor bekräftigt. Und so geht es derzeit an vielen Stellen: Während Politik und Autofahrer noch diskutieren, was der Deutschen liebste Gefährt künftig antreiben soll, schafft die Industrie Fakten: So feuert von einem entschiedenen Werben in der Berliner und Brüsseler Politik für die Vorzüge des Elektroautos suchen nahezu alle großen Autokonzerne ihr Heil in der Abkehr vom Verbrennermotor und ihrer Zuwendung zum Batterieauto. Da können die großen Fragen rund um diese Technologie wieder noch so ungeklärt sein: Ist das Batterieauto wirklich die technisch beste Lösung? Ist es wirklich in allen Fällen umweltfreundlicher? Lässt es sich angesichts der geringen Reichweite überhaupt jemals praktisch nutzen? Alles egal. Gerade erst erklärt der Porsche-Chef, bis zum Jahr 2030 80 Prozent aller PKW mit einer Batterie auszustatten. Porsche, der wohl ikonischste aller schwäbischen Verbrennungsmotorspezialisten.

ZF stoppt Forschung am Traditionsmotor

Während Daimler, Porsche und Co. diese Umstellung durch üppige Subventionen der Bundespolitik komfortabel finanziert bekommen, schlägt dieser Technologiewandel im Mittelstand voll durch. Hier sitzen die Firmen, die mit der Produktion von Kolben, Vergasern und Katalysatoren Milliarden machten und die, man muss es so nüchtern wie kalt formulieren, im Zeitalter der Batterie nicht mehr gebraucht werden. Und nirgendwo klingt diese Bestandsaufnahme so kalt und nüchtern wie in der Region

zwischen Stuttgart und Bodensee. Einem der wohlhabendsten Landstriche Deutschlands, dessen Wohlstand aber im Wesentlichen auf einem Standbein beruht: dem Verbrennungsmotor. Das deutlichste Signal, wie ernst die Lage ist, trudelte bei vielen Zulieferern zuletzt aus Richtung Friedrichshafen ein. Dort, am Bodensee, sitzt der Konzern ZF, einer der wichtigsten Spieler der weltweiten Zulieferindustrie, im Herzen aber immer noch ein typischer schwäbischer Mittelständler. Im vergangenen Sommer gab das Unternehmen bekannt, künftig die Forschung und Entwicklung am Verbrennungsmotor komplett einzustellen. Und Anfang dieses Jahres dann signalisierte Vorstandschef Wolf Henning Scheider in einem Interview mit der FAZ, dass sie mittlerweile nicht mehr nur davon ausgehen, die Entwicklung komplett einzustellen. Bis Ende des Jahres sollen ihre 300 Arbeitsplätze wegfallen. Die aufgetragenen Schwaben hielten Transparente und Plakate hoch: „Wir können es nicht glauben“. Oder „Wir sind Bosch“ stand da fast trotzigt. Etwa 50 Prozent der Arbeitsplätze in den Landkreisen rund um Stuttgart hängen nach Angaben der Bundesagentur für Arbeit an der Autoindustrie. Nicht alle, aber schon ein großer Teil davon, auch direkt am Verbrennungsmotor.

Im aktuellen Mittelstandsbareometer der Unternehmensberatung EY fällt denn auch der Fahrzeugbau-Mittelstand als besonders pessimistisch auf. Nur 30 Prozent bewerten die aktuellen Geschäftslage als gut und nur 32 Prozent erwarten eine Verbesserung in den kommenden Monaten, während 26 Prozent sogar eine Verschlechterung erwarten - die schlechtesten Werte aller Branchen. 23 Prozent der Unternehmen im Kraftfahrzeugbau

sehen sich in einer kritischen Lage. Elf Prozent der Befragten kämpfen nach eigenen Angaben ums Überleben. In den Branchen Kraftfahrzeugbau, Metallherstellung und -bearbeitung, Handel und Maschinenbau haben jeweils mindestens die Hälfte der Mittelständler 2020 Unterstützungsangebote der Bundesregierung in Anspruch genommen; am weitesten verbreitet war deren Nutzung im Kraftfahrzeugbau.

Ein Schwaben-Detroit?

Selbst der örtliche Vertreter der Bundesagentur für Arbeit wollte zuletzt nicht mehr ausschließen, dass die Gegend das „Detroit Deutschlands“ werden könne. In Anlehnung an jene Metropolregion in den USA, die mit dem Verfall von General Motors ziemlich unter die Räder kam.

keine 1800 mehr. Das wollen sie nun verhindern. Nur wie? Klar sind zwei Dinge: Die Bundespolitik wird, egal ob der Ladesäulenausbau, Forschungsgelder oder Kaufprämien für E-Autos, die Abkehr vom Verbrenner weiter fördern. Und: Baden-Württemberg ist in Sachen E-Auto-Komponenten längst nicht so weit gegenüber anderen Bundesländern im Standortvorteil wie bei Diesel und Benzin. Ein gutes Beispiel ist Elring-Klinger. Der Autzulieferer mit Hauptsitz und Werk im Landkreis Reutlingen beschäftigt etwa mehr als 9000 Menschen. Das Unternehmen, das betont sein Vorstandsmitglied Stefan Wolf gerne, hat schon vor Jahren bekommen, sich breiter aufzustellen. Unter anderem hat es in der Brennstoffzellentechnik große Sprünge gemacht. Vorstandschef Wolf verweist darauf, dass diese breite Aufstellung, die

läufigen Zahlen ist der Umsatz im vergangenen Jahr um 16 Prozent gesunken. Lange Zeit hatte Mahle unter den großen Zulieferern die größte Abhängigkeit vom Verbrennungsmotor. Im Jahr 2013 übernahm man dann den Kühlerspezialisten Behr (2013), 2014 den slowenischen Elektromotorenbauer Letrika, ein Jahr später die Klimatisierungsparte des US-Konzerns Delphi. Anfang dieses Jahres kam noch der japanische Konzern Keihin mit 1700 Beschäftigten hinzu. Nur: Ähnlich wie bei Elring-Klinger ist auch bei Mahle die Lage so: So schnell, wie die Realität sich wandelt, lässt sich ein deutsches Unternehmen kaum mitwandeln.

Nach einer Studie der Deutschen Industriebank IKB ist gut die Hälfte der Autzulieferer im vergangenen Jahr ins Minus geraten. Vor allem kleinere Unternehmen hat es arg getroffen. Hier sank die Durchschnittsrendite auf minus 2,4 Prozent. Die mittleren und großen Firmen wiesen dagegen im Mittel noch Renditen „von minus 0,4 Prozent beziehungsweise minus 0,3 Prozent aus.“

Dass das nicht nach der Corona-Zeit wieder weg ist, sondern eher an grundsätzlichen Dingen liegt, zeigt eine andere Zahl: Um dem Wettbewerbsdruck begegnen und im Umbruch der Automobilindustrie bestehen zu können, investieren die Autzulieferer wie selten zuvor. Allerdings zeigt auch ein Blick auf diese Zahl, wen der anstehende Wandel besonders trifft: Während die großen Unternehmen laut IKB ihre Investitionen in Neuausweitung und ausweiten, gibt es eine Unternehmensgruppe im Bereich der Autzulieferer, die selbst die Investitionskosten kaputt muss: die mittelgroßen Unternehmen. Sven Prange



Tatsächlich haben sie, nicht unweit des Verbrenner-Zentrums, auch in Baden-Württemberg ein kleines Ruhrgebiet vor Augen. Pforzheim, zwischen Stuttgart und Karlsruhe gelegen, war früher das Zentrum der Schmuck- und Uhrenindustrie. 20.000 Menschen lebten in der Gegend allein direkt von diesen Unternehmen. Heute sind es