
INDUSTRIEPOLITIK

Welche Märkte lohnensich?

*Wie der Tragfähigkeitscheck
wirtschaftspolitische Hebel messbar macht.*

AUTOREN

Paul Görlich
Dr. Maximilian Paleschke

VERÖFFENTLICHUNG

Dezernat Zukunft e.V.
2026



AGENDA

01 Ausgangslage

China-Schock 2.0, Reaktion der Politik

02 Der Tragfähigkeitscheck

EP-Berechnung, Werttreiberbaum, 17 Hebel

03 Fallstudie 1 — LKW & Busse

Synthetische P&L, Sensitivitäten, Szenarien

04 Fallstudie 2 — Optical Engines (CPO)

Synthetische P&L, Sensitivitäten, Szenarien

05 Fazit

Zusammenfassung

01 Ausgangslage

Die deutsche Industrie unter Handlungsdruck

DOPPELTES PROBLEM

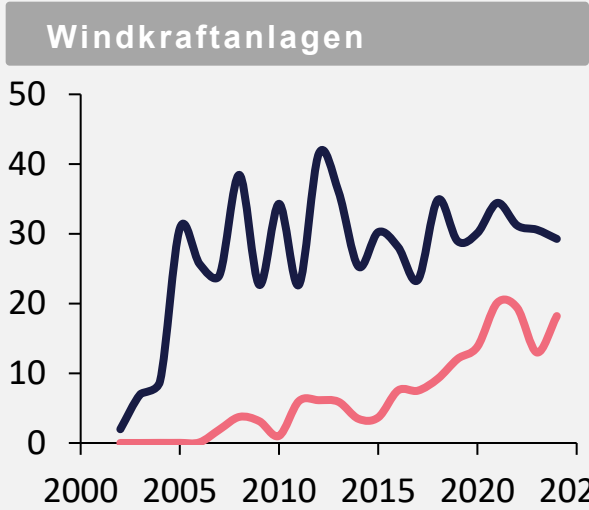
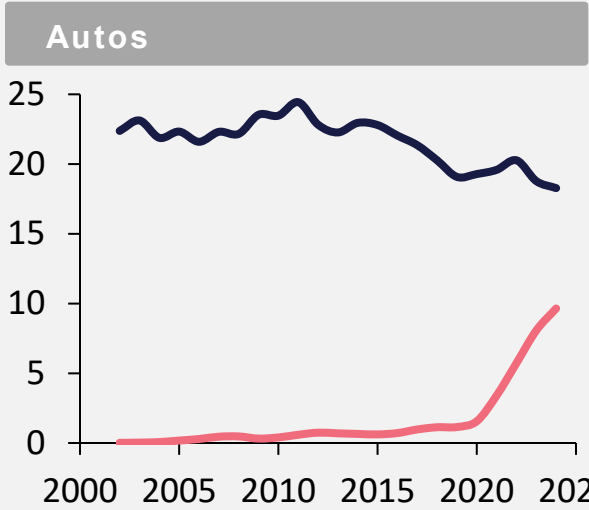
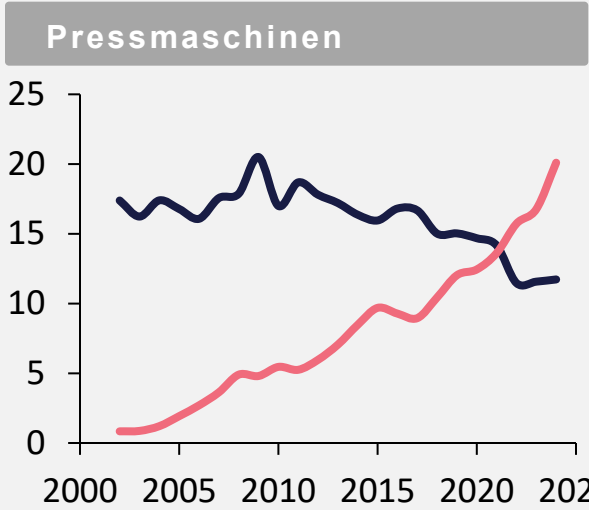
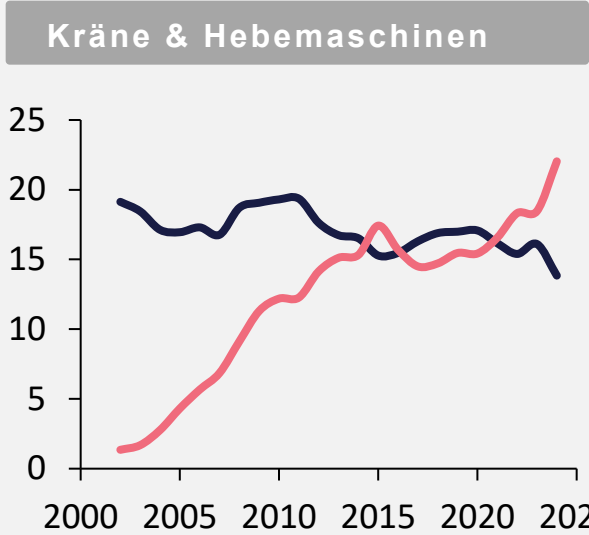
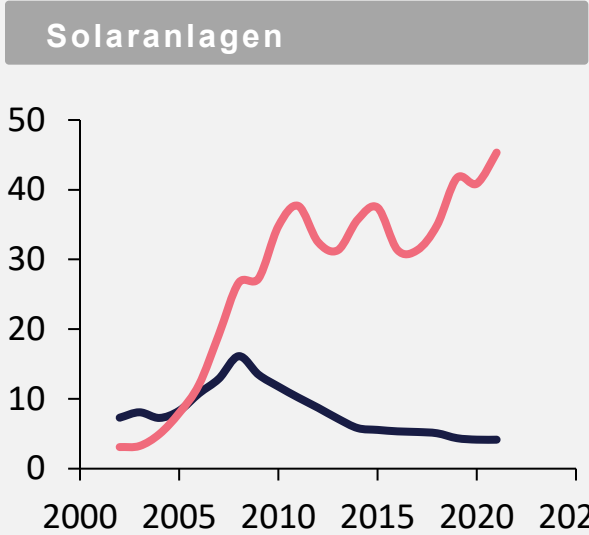
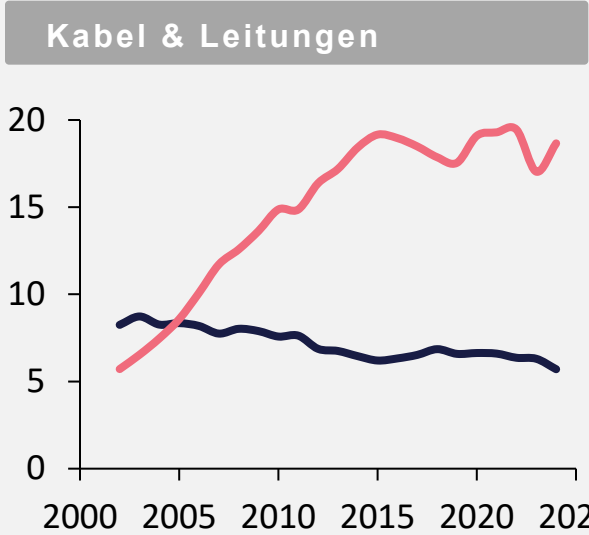
- 1 **Absatzmarkt bricht ein.** China bricht als Nachfrager für deutsche Leitsektoren zunehmend weg — nach Jahren als wichtigster Wachstumstreiber
- 2 **Konkurrenz auf Weltmärkten.** Hochsubventionierte chinesische Produkte erreichen europäische Märkte weit unter den dortigen Produktionskosten

LOHNKOSTEN DE VS. CHINA

4 × Ein Arbeiter in Deutschland kostet rund das Vierfache eines Arbeiters in China.

Wenn China Deutschland überholt,
Anteil am Weltmarkt gemessen am Exportwert, 2002-2024 in Prozent

— Deutschland — China



Kostensubventionen schließen die Lücke zu China nicht – gleichzeitig ist die Haushaltslage angespannt

Erhaltungsbias zugunsten energieintensiver Bestandsindustrien

Status Quo

Wirtschaftspolitik agiert horizontal und primär über die Kostenseite

Degressive Abschreibungen, Körperschaftsteuersenkung, Energiesubventionen — Instrumente mit großer Reichweite, aber geringer Tiefenwirkung

Diese Maßnahmen **konservieren den Status quo**, statt gezielt neues Wachstum zu fördern

Kostenlücke zu China kann damit nicht geschlossen werden – sie ist zu groß
Private Folgeinvestitionen bleiben aus, weil zugrundeliegende Geschäftsmodelle nicht funktionieren

ENERGIESUBVENTIONEN BUND

28 Mrd. €

jährlich aus dem Bundeshaushalt
(Schuster-Johnson et al. 2026)

FINANZHILFEN AN UNTERNEHMEN

~60 Mrd. €

jährlich — bei schwindendem
fiskalischem Spielraum (Schuster-
Johnson & Sigl-Glöckner 2026)

Gerade in einer angespannten Haushaltslage braucht es einen Rahmen, der zeigt, ob das geförderte Geschäftsmodell **ohne Subvention** bestehen kann.

Ohne staatliches Eingreifen kein Turnaround, aber ohne Bewertungsrahmen ein hohes Risiko an Fehlallokation

1

POLITIK IST NICHT „BESSERER UNTERNEHMER“

Sektorspezifische Industriepolitik birgt Informations- und Lobbyismusrisiken. Doch breite Kostensenkung allein funktioniert in der aktuellen Lage nicht: **keine zurückgefallene Leitindustrie hat ohne Staat den Turnaround geschafft.**

2

FAKTISCHE INDUSTRIEPOLITIK BEREITS HEUTE

Milliardenschwere Energiepreissubventionen stützen energieintensive Bestandsindustrien. **Industriepolitik wird gemacht — sie ist nur nicht auf Wachstum ausgerichtet.**

3

RISIKO: STAATLICHE HILFEN FLIEßEN NICHT IN DEUTSCHE WERTSCHÖPFUNG

Bleibt das Geschäftsmodell unter den Kapitalkosten, fließen staatliche Hilfen ggf. in **Dividenden, Aktienrückkäufe oder Auslandsinvestitionen** und nicht in deutsche Wertschöpfung.

4

ZIEL: BEWERTUNGSRAHMEN MIT INVESTORENLOGIK

Entscheidungsträger brauchen einen Bewertungsrahmen, der zeigt, wo Förderung **eigenständige Wachstumsdynamik, d. h. Folgeinvestitionen**, auslöst und wo sie Wertvernichtung verlängert.

02 Der Tragfähigkeitscheck

Die Grundlage ist der ökonomische Profit, welcher die Differenz zwischen Kapitalrendite und Kapitalkosten zeigt

LINSE 1 · INVESTOR:INNEN

Buchhalterische Perspektive

EBITDA-Marge · Net Income

Klassische Kennzahlen ignorieren die Opportunitätskosten des Eigenkapitals. Ein Unternehmen vernichtet Wert, wenn die Kapitalrendite unter dem Investorenrisiko liegt (auch bei positivem Buchgewinn).

Blind für Opportunitätskosten & Kapitalintensität

LINSE 2 · POLITIK

Makroökonomische Aggregation

Bruttowertschöpfung · Beschäftigung

BWS und Headcount messen Volumen, nicht Effizienz. Ein Sektor kann hohe BWS ausweisen und trotzdem global unrentabel sein (z. B. gestützt durch Überkapitalisierung oder Dauersubventionen).

Blind für Produktivität & Effizienz

UNSER ANSATZ

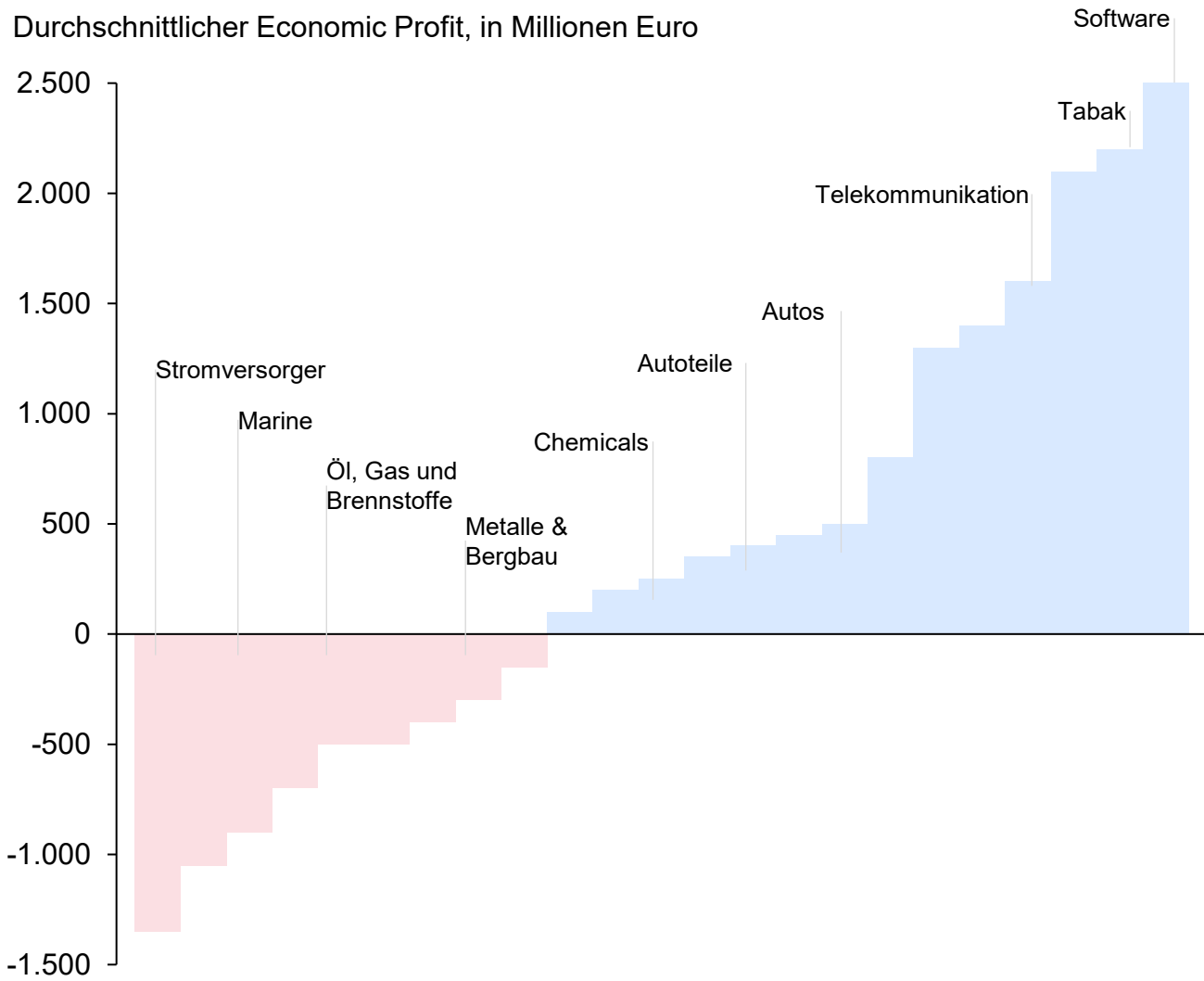
Economic Profit

Residual Income · Economic Value Added (EVA) Stern Stewart (1991)

Misst den Wert, der nach Abzug aller Kosten — inklusive Kapitalkosten (WACC) — verbleibt.
Positiv nur dann, wenn ROIC > WACC.

Sieht: Kapitalkosten, Effizienz und Intensität

Economic Profit folgt einer Power Curve und ist ungleich verteilt:

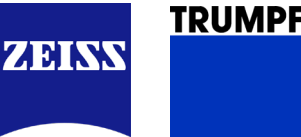


Tragfähigkeit entsteht meist durch Eintrittsbarrieren die Geschäftsmodelle vor Preiswettbewerb schützen

TYP 01

Technologische Exzellenz

Schwer replizierbares Knowhow in Spitzentechnik.



TYP 02

Hohe Kapitalhürden

Milliardeninvestitionen sperren Wettbewerber aus.



TYP 03

Tiefes Prozesswissen

Lange Lernkurven und Systemintegrationsknowhow.



TYP 04

Lock-in-Effekte

Hohe Wechselkosten binden Kunden.



Wo Eintrittsbarrieren erodieren oder fehlen, fällt der ÖP oft negativ aus

Der Tragfähigkeitscheck arbeitet in zwei Schritten: erst Berechnung des ÖP, dann Simulation der Hebel

SCHRITT 01

Berechnung des ökonomischen Profits

Aus der Gewinn- und Verlustrechnung wird NOPAT abgeleitet, aus der Bilanz das Invested Capital. Daraus ergibt sich ROIC.

$$\text{Differenz zu WACC} \times \text{Invested Capital} = \text{EP}$$

ETABLIERTE INDUSTRIE

- Bottom-up
- Synthetische DE-P&L aus Geschäftsberichten

NEUER MARKT

- Top-down Greenfield
- Synthetische DE-P&L aus Marktschätzungen + Benchmarks

Kalibrierung auf 2-Jahres-Durchschnitt

SCHRITT 02

Hebelwirkungs-Simulation

17 Einflussfaktoren entlang P&L und Bilanz, beeinflussbar durch Politik oder abhängig von Marktbedingungen.

Labor

3

Energy

2

Capex

2

Capital

3

Pricing & Material

2

Workforce & Tax

5

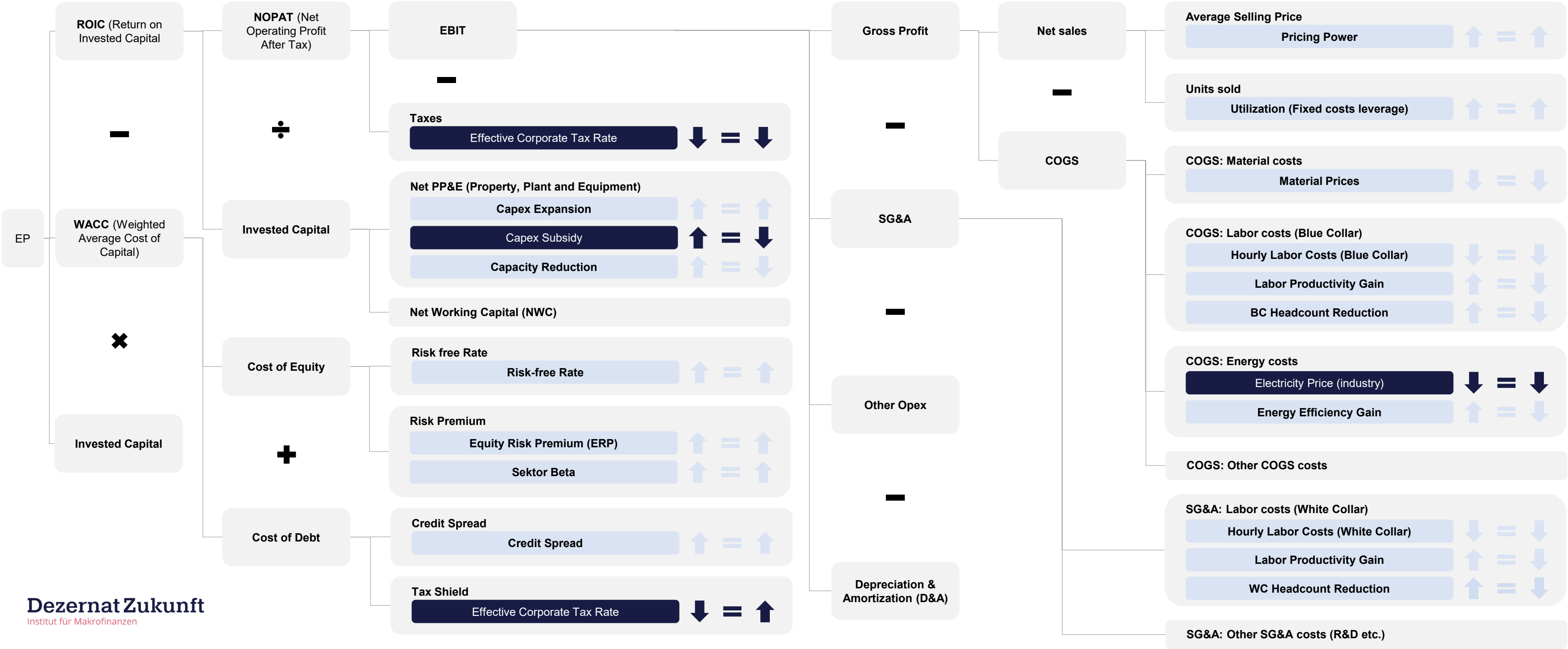
Quantifiziert, wie exogene Schocks oder politische Interventionen den EP eines spezifischen Geschäftsmodells am Standort Deutschland beeinflussen.

Grenzen: Outside-in-Perspektive (Unschärfen bei Allokationen) · Steady State — keine endogene Markt- oder Wettbewerbsdynamik · Ziel ist nicht Euro-genaue Zukunftsprognose, sondern ein **Gefühl für die Richtung und Größenordnung der Hebel in bestimmten Industrien zu bekommen.**

Ökonomischer Profit Werttreiberbaum und Faktoren

Durch die Regierung kurzzeitig beeinflussbare Faktoren

Mittel- bis langfristig beeinflussbare Faktoren



03 Fallstudie 1 — LKW & Busse in DE

Die deutsche Produktion konzentriert sich auf zwei OEMs

Von fünf europäischen OEMs produzieren nur Daimler Truck und TRATON/MAN nennenswert in Deutschland — gemeinsam ca. 50.000 Beschäftigte.

OEM-GRUPPE	DE-PRODUKTION	STANDORTE IN DE	BESCHÄFTIGTE IN DE (TSD.)	RELEVANTE WERKE
DAIMLER TRUCK (MB Trucks + Daimler Buses)	JA — KERNSEGMENT	5	35.5	Wörth (weltgrößtes LKW-Werk), Mannheim, Kassel, Gaggenau, Neu-Ulm
TRATON (MAN Truck & Bus)	JA — KERNSEGMENT	3	13	München (Stammwerk), Nürnberg (Motoren & R&D), Salzgitter
IVECO	MINIMAL	1	1	Ulm — E-LKW Entwicklung, <1.000 Beschäftigte
V O L V O	NEIN	0	0	SE, NL, FR
DAF	NEIN	0	0	NL, BE

TRATON



DAIMLER TRUCK

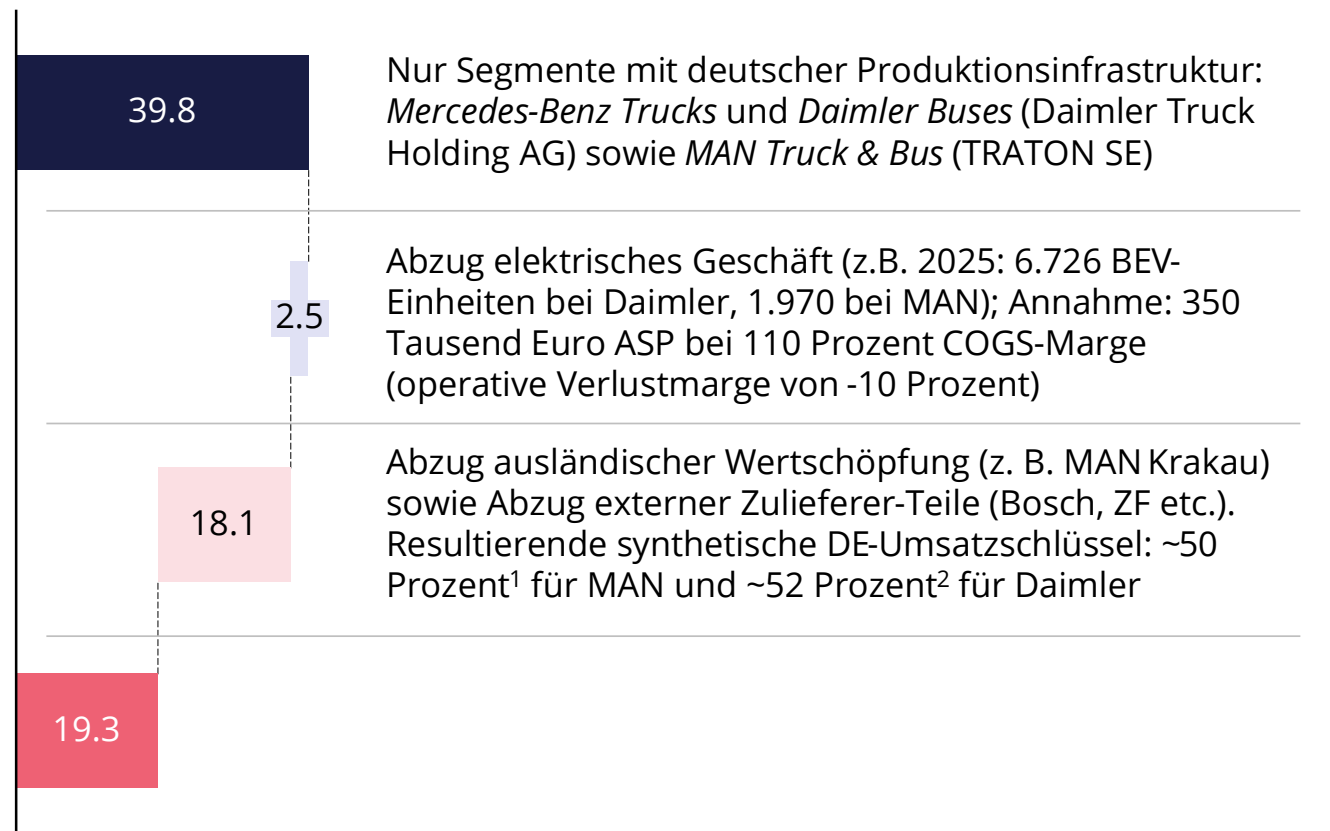


1 BEV-Anteil

Rund die Hälfte der globalen Wertschöpfung kann Deutschland zugerechnet werden

2 Isolierung deutsche Wertschöpfung

Globale Segmentumsätze

BEV
Anteil

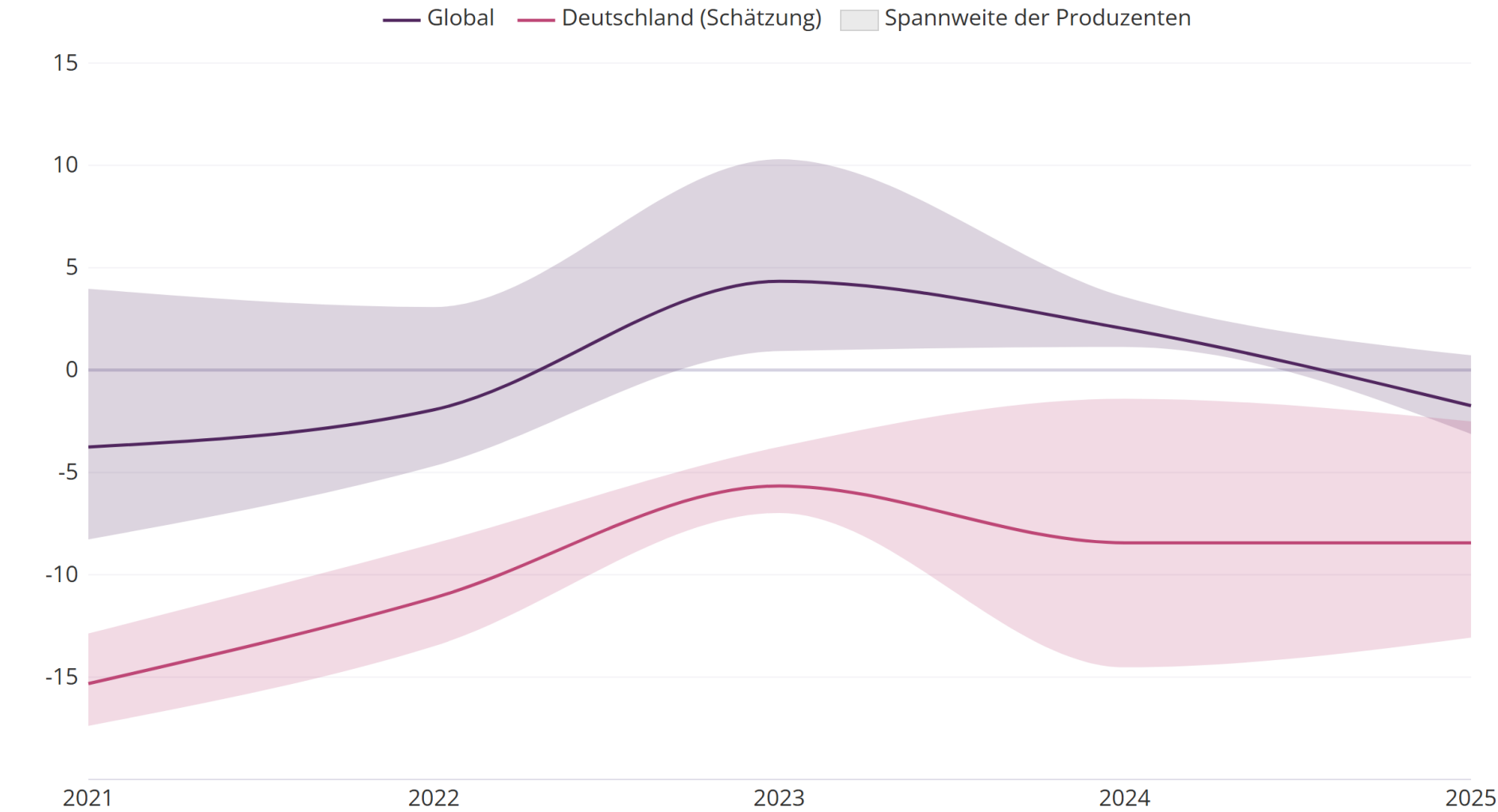
Synthetischer Verbrenner Umsatz Deutschland

Deutsche Produktion nach unserer Schätzung mit negativem ökonomischem Profit

KPI · Ø 2024–2025	EINHEIT	SUMME
Umsatz (DE)	Milliarden Euro	19,3
EBIT	Milliarden Euro	0,2
EBIT-Marge	Prozent	1,2
Invested Capital	Milliarden Euro	12,1
ROIC	Prozent	1,4
WACC	Prozent	9,8
Value Spread	Prozentpunkte	(8,5)
Economic Profit	Milliarden Euro	(1,0)

Verbrenner-LKW-Produktion in Deutschland nach unserer Schätzung nicht dauerhaft tragfähig

Value Spread (ROIC – WACC) in Prozent, 2021–2025



Quelle: TRATON SE Annual Report (2025), Daimler Truck Annual Report (2025), Dezernat Zukunft — Synthetische P&L; WACC-Annahme 9,8 % aus TRATON SE 2025 übernommen

03.1 Sensitivitätsanalyse

Kein Hebel kann die Produktion alleine tragfähig machen

Welche Veränderung eines einzelnen Faktors wäre nötig, um den aggregierten EP auf null zu bringen?

Preiserhöhung		8%	Unrealistisch ohne technologische Differenzierung
Materialkosten ↓		16%	Außerhalb des politischen Einflussbereichs
Auslastung ↑		17%	Widerspruch zu stagnierenden Absatzprognosen
Kapazitätsreduktion		28%	Fernab jeder betrieblichen Realität
Produktivitätserhöhung		36%	Fernab jeder betrieblichen Realität
BC-Belegschaft ↓		41%	Fernab jeder betrieblichen Realität
WC-Belegschaft ↓		73%	Fernab jeder betrieblichen Realität

Break-even verlangt **eine Kombination mehrerer Faktoren** — kein einzelner Hebel reicht alleine aus

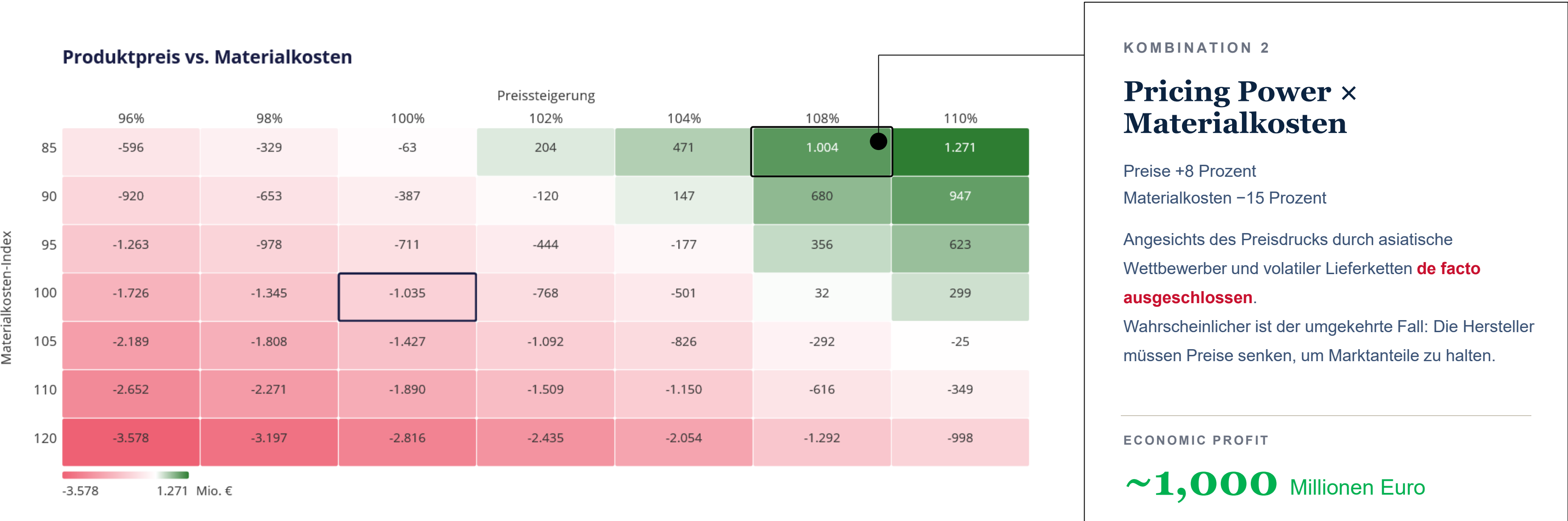
Arbeitsproduktivität & Energiekosten

Ein in der Politik häufig diskutiertes Instrument zur Standortsicherung ist die Subventionierung von Energiekosten. Unser Modell bestätigt, dass selbst mit massiven Arbeitsproduktivitätsgewinnen kein Break-even durch diesen Hebel erreicht werden kann



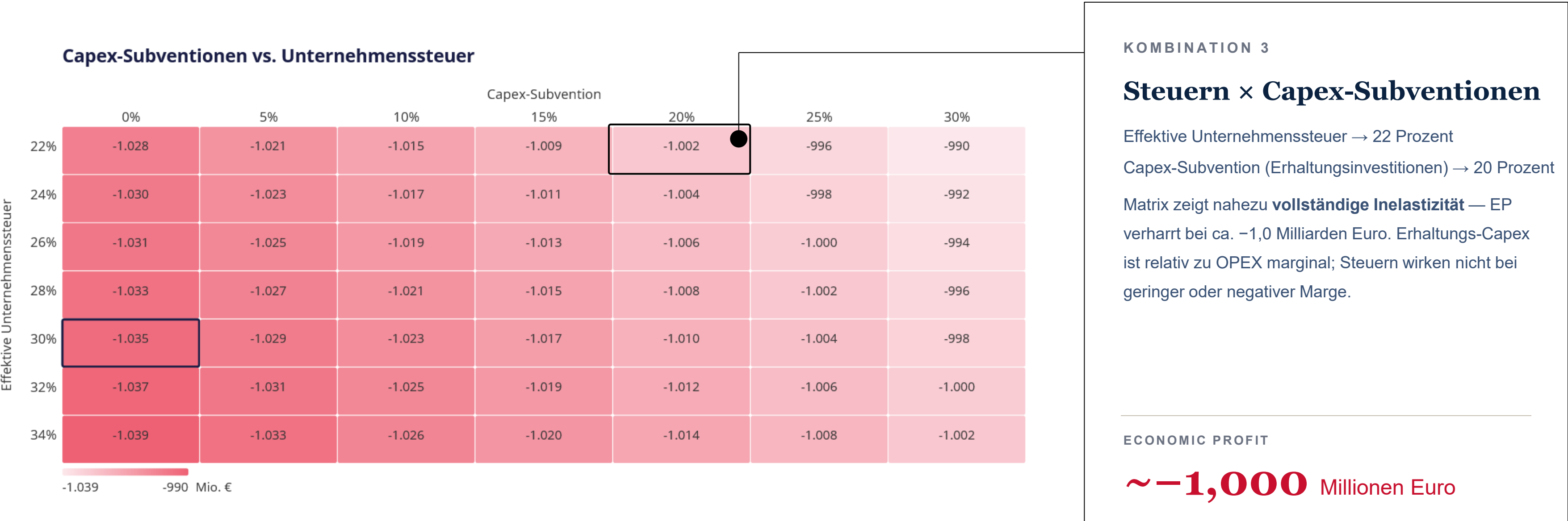
Produktpreise & Materialkosten

Eine Rückkehr zu dauerhaften Wertschöpfung durch veränderte Produkt- und Materialpreise im ICE-Geschäft scheint ausgeschlossen



Capex-Subventionen & Unternehmenssteuern

Nahezu vollständige Inelastizität des Economic Profits, da Erhaltungsinvestitionen im Vergleich zur operativen Kostenbasis marginal sind und Steuersenkungen eine defizitäre, personalintensive Kostenstruktur im laufenden Betrieb nicht reparieren können



03.2 Szenarioanalyse

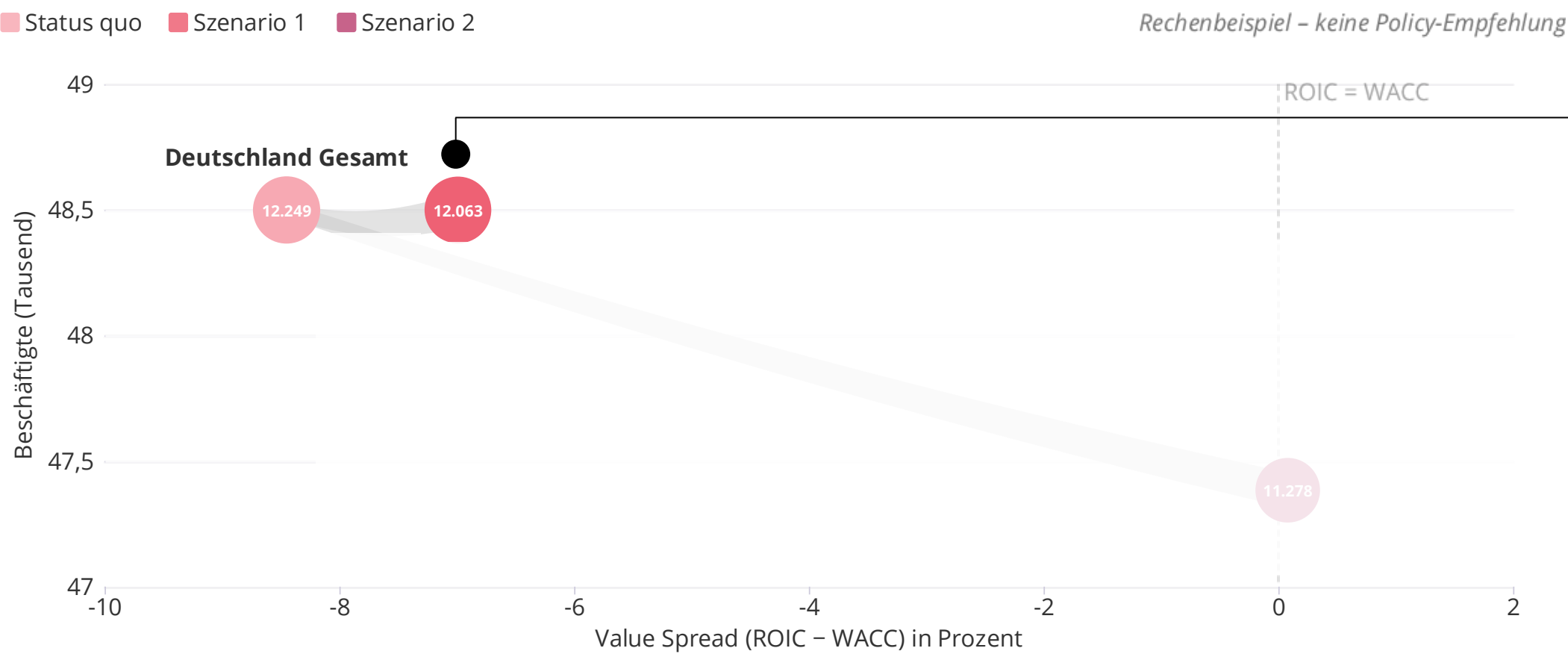
Subventionen alleine reichen nicht aus, um die Tragfähigkeit herzustellen

Die Politik aktiviert kurzfristig zur Verfügung Subventionen gleichzeitig und der EP verbessert sich nur marginal

Rechenbeispiel – keine Policy Empfehlung

Szenarienvergleich: Gesundschumpfung effektiver als Subventionierung

Deutsche Verbrenner-LKW- und Bus-Industrie | Invested Capital in Mio. EUR (Blasengröße)



SZENARIO 1 · NUR POLITISCHE INTERVENTION

Subventionen, operative Struktur bleibt unverändert

Energiepreis **16 ct/kWh** → **5 ct/kWh**

CapEx-Zuschüsse **0 Prozent** → **20 Prozent** auf Erhaltungsinvestitionen

Körperschaftsteuer **30 Prozent** → **20 Prozent**

Der Staat zieht alle ihm im Modell kurzfristig verfügbaren Hebel gleichzeitig — Unternehmen selbst bleiben unverändert.

TRAGFÄHIGKEITSCHECK

negativ

Der weitaus größere Hebel sind die unternehmensseitigen Anpassungen

Ein tragfähiger Standort Deutschland ist möglich — aber nur als schlankerer, produktiverer Standort

Rechenbeispiel – keine Policy Empfehlung

Szenarienvergleich: Gesundschumpfung effektiver als Subventionierung

Deutsche Verbrenner-LKW- und Bus-Industrie | Invested Capital in Mio. EUR (Blasengröße)



SZENARIO 2 · POLITIK + UNTERNEHMEN

Politische Hebel + unternehmensseitige Anpassung

STAAT	UNTERNEHMEN	
5 ct/kWh Strompreis	Arbeitsproduktivität	+5 Prozent
20 Prozent CapEx-Zuschuss	Auslastung	→ 83 Prozent
KSt → 20 Prozent	Kapazität	-7 Prozent
	BC-Personal	-2 Prozent
	WC-Personal	-3 Prozent

TRAGFÄHIGKEITSHECK

positiv

Gesundshrumpfen und neue Eintrittsbarrieren aufbauen — Deutschland hat eine starke Ausgangslage

TECHNOLOGIE-HEBEL 01

Batterieproduktion

MAN produziert in Nürnberg eigene Batteriesysteme; gemeinsame Produktionslinie für Elektro- und Diesel-LKW in München seit Juni 2025.

2,6 Mrd € Investitionen in E-Mobilität seit 2020.



TECHNOLOGIE-HEBEL 02

Brennstoffzellensysteme

Daimler Truck entwickelt über Joint Venture *cellcentric* mit Volvo Brennstoffzellensysteme.

GenH2 Truck — Flüssigwasserstoff im Fernverkehr.

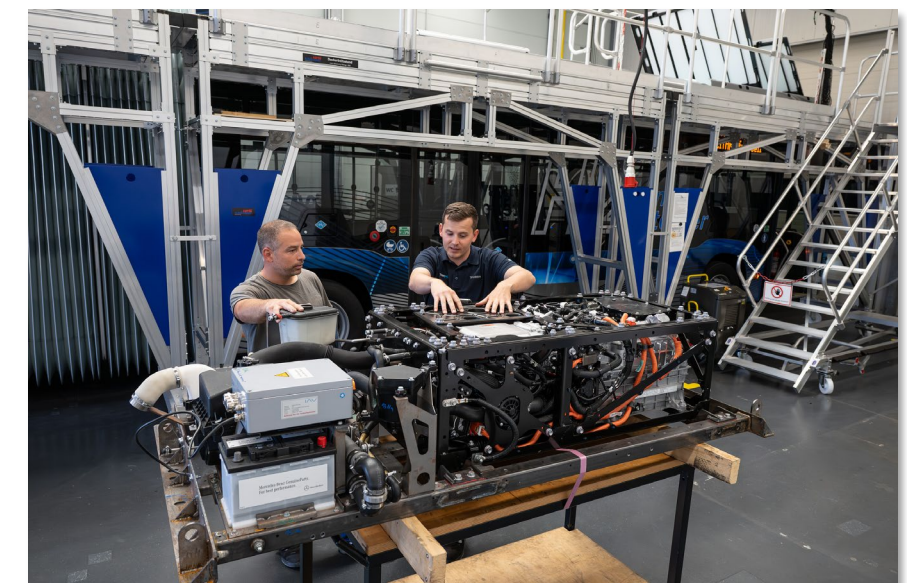


TECHNOLOGIE-HEBEL 03

Systemintegration

Position in der schweren Antriebselektrifizierung — nicht leicht replizierbar.

Aufbau neuer technologiebasierter Eintrittsbarrieren.



Ziel: Gesundshrumpfung des ICE-Sektors bei gleichzeitiger Transformation — staatliche Förderung gehört in den Aufbau neuer Eintrittsbarrieren, nicht in den Erhalt erodierter.

04 Fallstudie 2 — Optical Engines

Optical Engines sind der Schlüsselbaustein moderner KI-Infrastruktur — sie wandeln elektrische in optische Signale

MARKTLOGIK

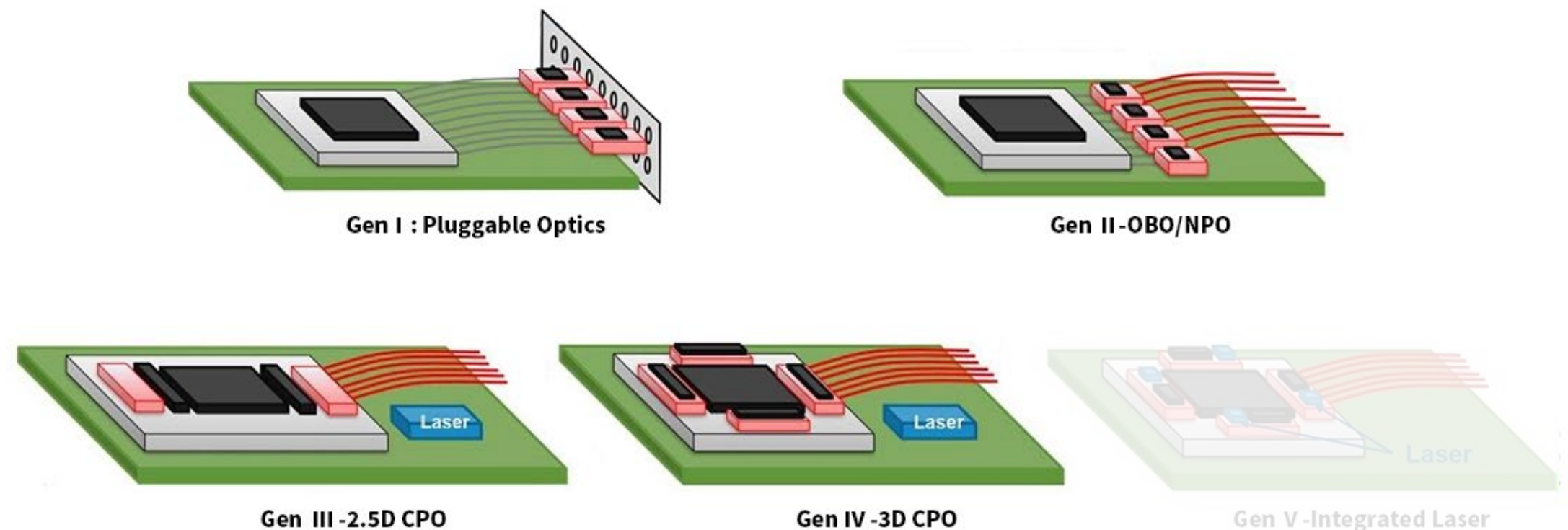
KI-Cluster werden zunehmend nicht durch die Rechenleistung der Chips begrenzt, sondern durch die **Effizienz ihrer Vernetzung**

CO-PACKAGED OPTICS (CPO)

Kupferkabel werden auf kurzen Distanzen durch **direkt auf den Chip integrierte Lichtleiter** ersetzt — verkürzt Signalweg von mehreren cm auf wenige mm

EFFEKT

Höhere Energieeffizienz, geringere Latenz, bessere Ausfallsicherheit. Die **Optical Engine** ist der zentrale Baustein Baustein dieser Architektur



Ein hypothetischer deutscher Fertiger könnte 2035 die Hälfte des europäischen CPO-Marktes adressieren

Deutschland könnte die Hälfte des europäischen CPO-Marktes in 2035 beliefern

Geschätzte Zahlen für das Jahr 2035, in Mrd. EUR

Globaler Optischer Transceiver Markt

(-) außerhalb Datenzentren (Telekommunikation, Enterprise)

Globaler Optischer Transceiver Markt für Datenzentren

(-) ohne CPO (OEs) Penetration

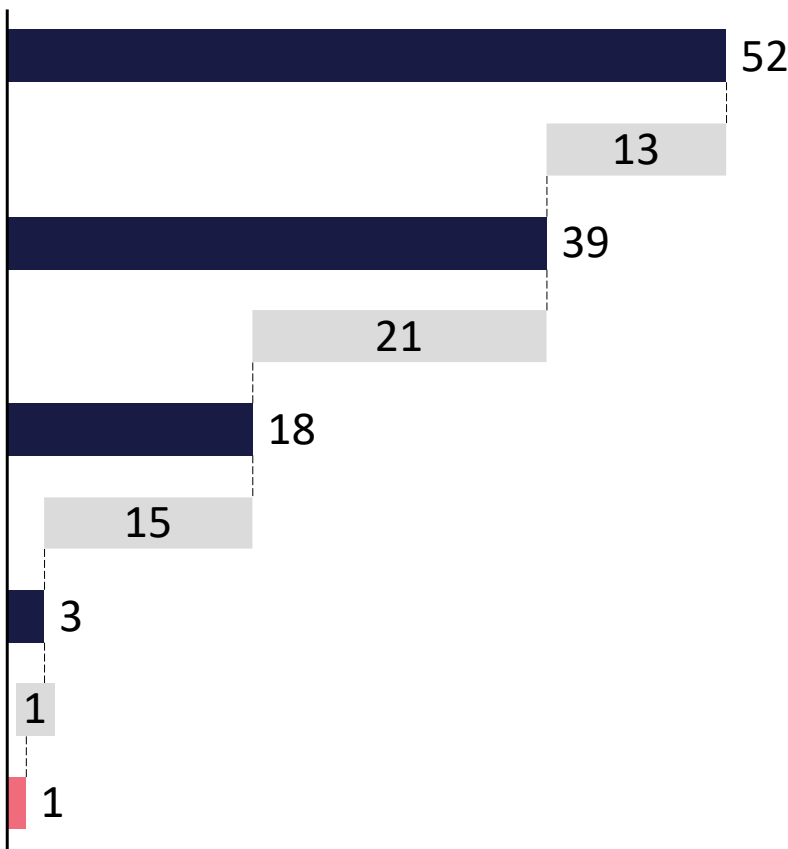
Globaler CPO (OEs) Markt für Datenzentren

(-) außerhalb Europas

Europäischer CPO (OEs) Markt für Datenzentren

(-) außerhalb Deutschlands

Deutscher CPO (OEs) Markt für Datenzentren



ZIELUMSATZ 2035

~1,2 Mrd €

bei 50 % EU-Marktanteil

JÄHRLICHE NETTO-
PRODUKTION

~230 Tsd.

Optical Engines p.a.

Damit könnten schätzungsweise ein bis zwei große KI-
Datacenter betrieben werden.

Leicht negative Tragfähigkeit entsteht bei Fallstudie 2 durch die hohe Kapitalhürde

KPI · Ø 2034–2035	EINHEIT	SUMME
Umsatz (DE)	Mrd. €	1,2
EBIT	Mrd. €	0,1
EBIT-Marge	%	11,4
Invested Capital	Mrd. €	3,5
ROIC	%	2,7
WACC	%	12,0
Value Spread	pp	(9,3)
Economic Profit	Mrd. €	(0,3)

Hypothetische P&L durch Top-down Annahmen – keine realen Unternehmenszahlen

Die negative Tragfähigkeit entsteht **nicht** durch ein operatives Defizit wie bei den Nutzfahrzeugherstellern, sondern durch die **Diskrepanz zwischen 3,5 Mrd € Anfangsinvestition und einem Markt im Aufbau.**

04.1 Sensitivitätsanalyse

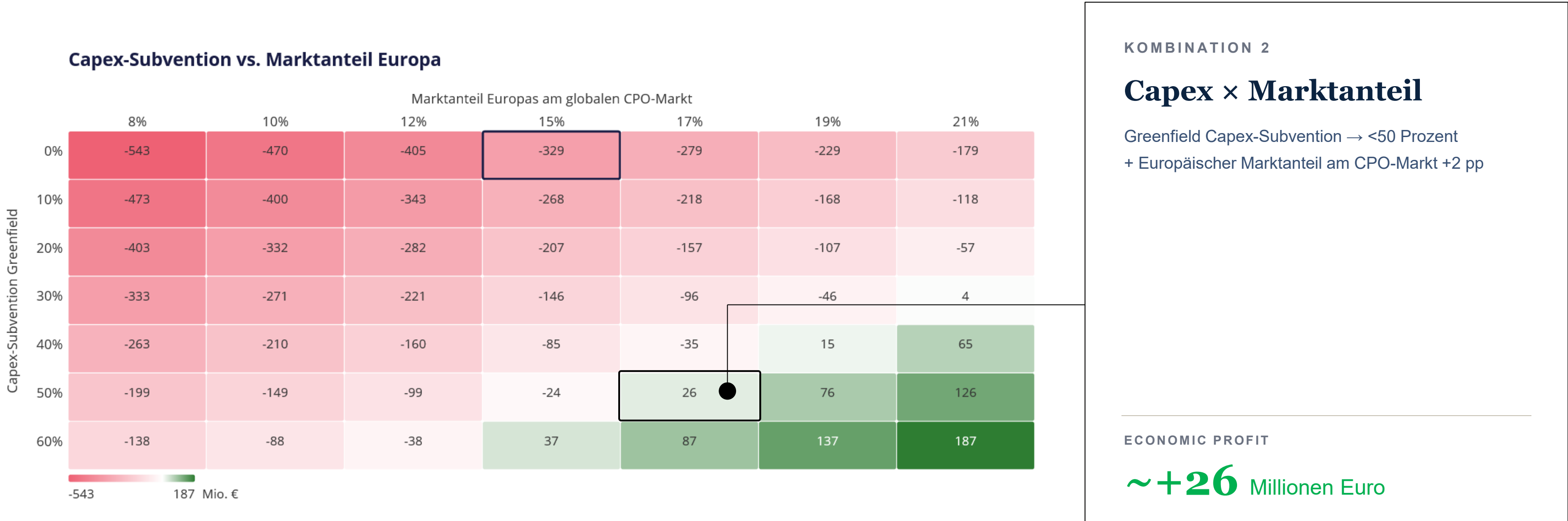
Arbeitsproduktivität & Energiekosten

Ein in der Politik häufig diskutiertes Instrument zur Standortsicherung ist die Subventionierung von Energiekosten. Unser Modell bestätigt, dass selbst mit massiven Arbeitsproduktivitätsgewinnen kein Break-even durch diesen Hebel erreicht werden kann



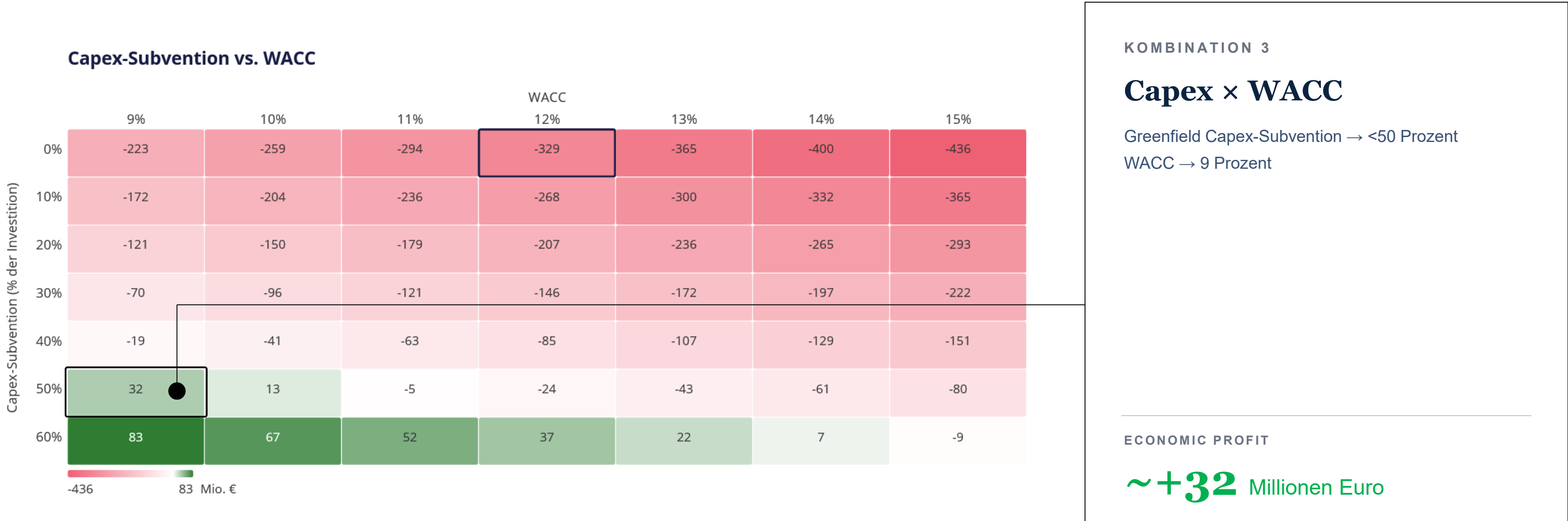
Capex-Subvention vs. Marktanteil Europa

Staatliche Co-Finanzierung kann die Kapitalbasis deutlich reduzieren und zur positiven Tragfähigkeit führen



Capex-Subvention vs. WACC

Der im Modell angesetzte WACC von zwölf Prozent reflektiert das Risikoprofil eines Neueinsteigers ohne bestehendes Geschäft. Doch die Kapitalkosten sind keine fixe Größe, sie lassen sich durch staatliche Instrumente senken.



Bürgschaften & Abnahmegarantien können Capex-Zuschüsse ergänzen — Deutschland mit Bonitätsvorteil

INSTRUMENT 01

KfW-Bürgschaft auf Projektfinanzierung

Reduziert das Kreditrisiko und damit den **Fremdkapital-kostensatz** deutlich.

Belastet den Haushalt nur im Ausfallszenario — fiskalisch günstig.

INSTRUMENT 02

Abnahmegarantien (EU-Beschaffungskonsortium)

Senkt das Absatzrisiko und damit die geforderte **Eigenkapital-Risikoprämie**.

Adressiert die Unsicherheit über Marktanteil direkt.

INSTRUMENT 03

Erfahrener Betreiber (z. B. TSMC, ASE)

Bringt operative Erfahrung mit, drückt das **Risikoprofil** zusätzlich.

Analogie: ESMC in Dresden.

12 → 9–10 Prozent

EFFEKTIVE WACC MIT KOMBINIERTEN INSTRUMENTEN

Greenfield-WACC reflektiert das Risikoprofil eines Neueinsteigers ohne Bestandsgeschäft. Bürgschaft, Abnahmegarantien und erfahrener Betreiber zusammen können den effektiven WACC realistisch um 2–3 Pp. senken.

Der Staat kauft mit Co-Finanzierung nicht Profitabilität, sondern **Resilienz gegenüber Prognoseunsicherheit** — und erhöht so die Wahrscheinlichkeit der Ansiedlung.

04.2 Szenarioanalyse

Eine staatliche Senkung der Kapitalhürde könnte allein zur Tragfähigkeit führen

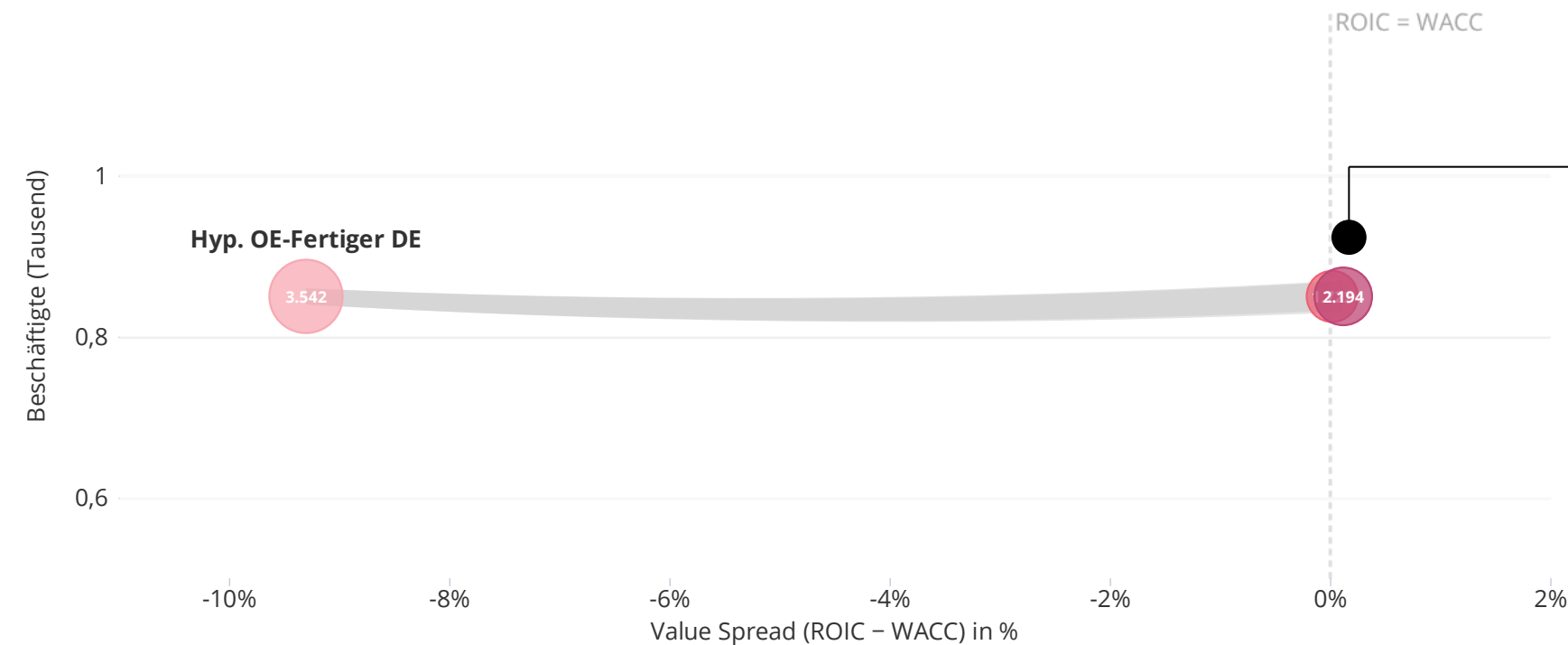
Engagiert sich der Staat als Co-Finanzierer können private Anschlussinvestitionen wahrscheinlich gemacht werden

Rechenbeispiel – keine Policy Empfehlung

Szenarienvergleich: Hypothetischer OE-Fertiger DE

Greenfield-Investition | Invested Capital in Mio. € (Blasengröße) | 850 Beschäftigte (konstant)

Status quo Szenario 1 Szenario 2



Szenario 1:
Capex-Subvention von 54% auf die Greenfield-Investition

Szenario 2:
Capex-Subvention von 40% auf die Greenfield-Investition und Reduzierung des WACC auf 8% durch KfW-Bürgschaften und Abnahmegarantien

SZENARIO 1 & 2 · POLITIK

Der Staat engagiert sich als Co-Finanzierer der Erstinvestition

SZENARIO 1

Capex Subvention auf
Erstinvestition → 54
Prozent

SZENARIO 2

Capex Subvention auf
Erstinvestition → 40 Prozent
Reduzierung WACC durch
Bürgschaften und
Abnahmegarantien → auf 8
Prozent

TRAGFÄHIGKEITSCHECK

positiv

05. Fazit

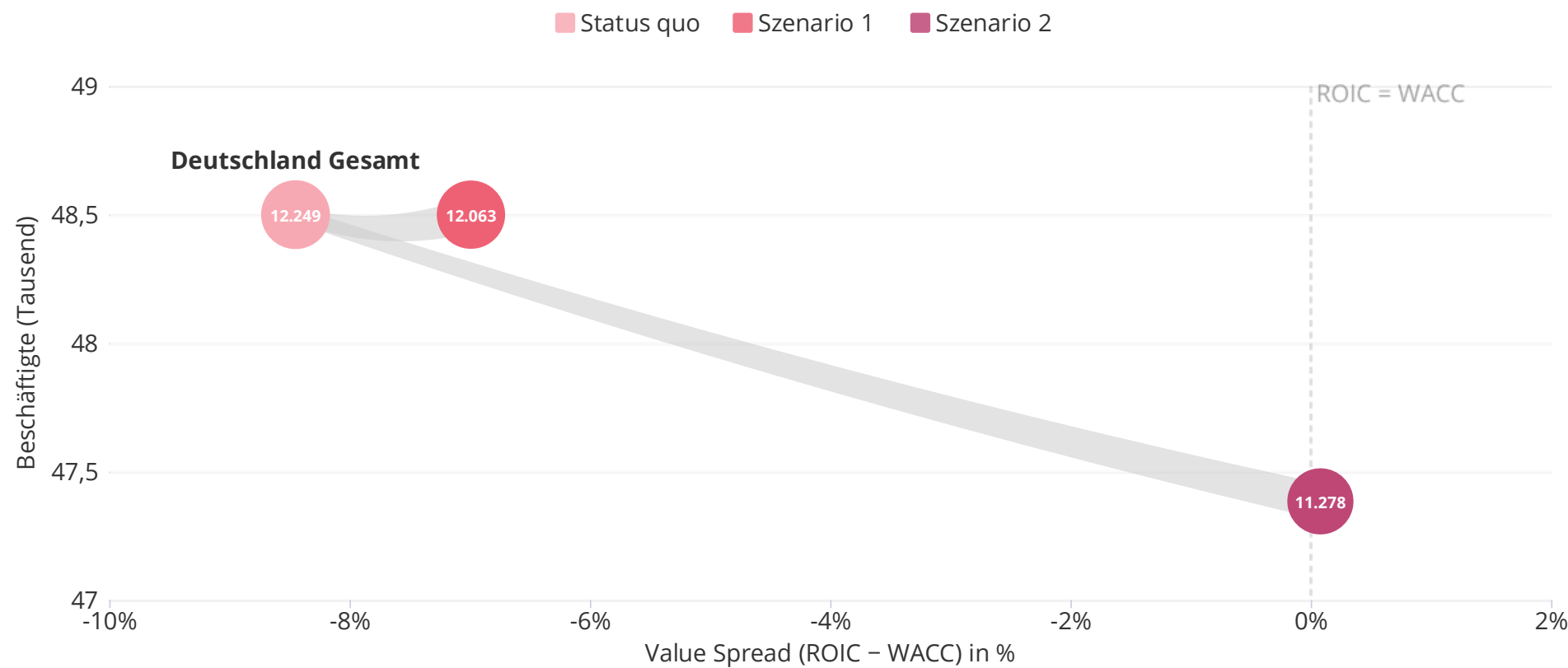
Subventionen alleine reichen nicht aus – Gesundschumpfung der bestehenden Struktur notwendig

Rechenbeispiel – keine Policy Empfehlung

FALLSTUDIE 01	
LKW & Busse mit Verbrennungsmotor	
Art der Technologie:	Etablierte Bestandsindustrie
Ursache EP < 0:	Hohe operative Kostenbasis bei schrumpfendem Markt
	Verlorene Preissetzungsmacht
Wirkungsvollster Hebel:	Gesundschumpfung + Schaffung neuer Eintrittsbarrieren
Rolle des Staates:	Unterstützung des unternehmerischen Umbaus und technologischer Transition

Szenarienvergleich: Wertschöpfung und Beschäftigung

Deutsche Verbrenner-LKW- und Bus-Industrie | Invested Capital in Millionen Euro (Blasengröße)



Szenario 1:
Energiepreis auf 5 cent/kWh, Capex-Subvention von 20% und Unternehmenssteuer reduziert auf 20%

Szenario 2:
Alles aus Szenario 1 + Arbeitsproduktivitätssteigerung um 5%, Auslastungserhöhung auf 83% (von vorher 80%), Reduzierung der gewerblichen Belegschaft (Blue-Collar) um 2%, Reduzierung der kaufmännischen Belegschaft (White-Collar) um 3% und Reduzierung der Kapazität um 7%

Der Staat kann durch die Absenkung der Kapitalhürde eine Zukunftsindustrie tragfähig machen

Rechenbeispiel – keine Policy Empfehlung

FALLSTUDIE 02

Optical Engines

Art der Technologie:

Zukunftstechnologie

Ursache EP < 0:

Hohe Anfangsinvestition bei noch nicht skaliertem Markt

Kapitalkosten (Abschreibung + Verzinsung)

Wirkungsvollster Hebel:

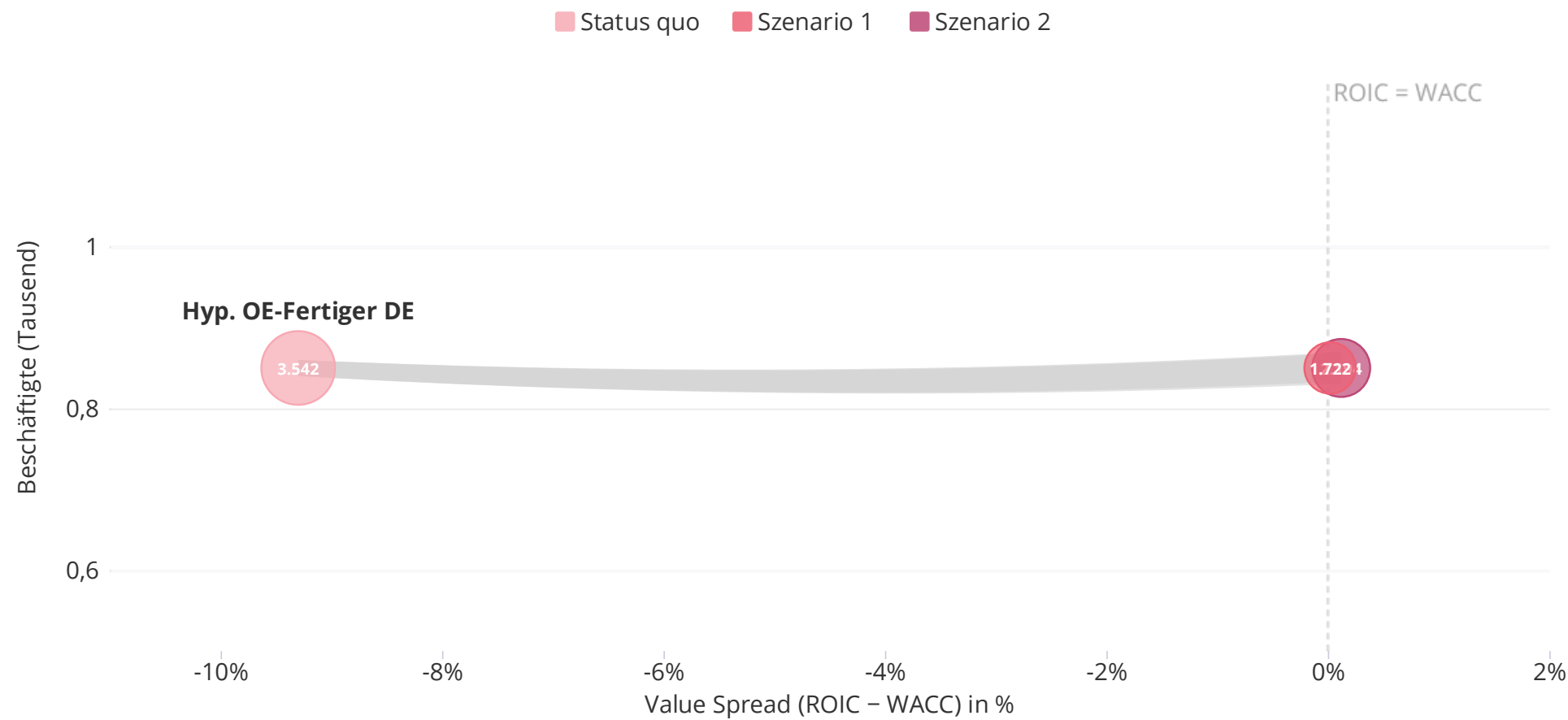
Absenkung der Kapitalhürde

Rolle des Staates:

Risikopartner bei der Erstinvestition

Szenarienvergleich: Hypothetischer OE-Fertiger DE

Greenfield-Investition | Invested Capital in Millionen Euro (Blasengröße)



Szenario 1:

Capex-Subvention von 54 Prozent auf die Greenfield-Investition

Szenario 2:

Capex-Subvention von 40 Prozent auf die Greenfield-Investition und Reduzierung des WACC auf 8 Prozent durch KfW-Bürgschaften und Abnahmegarantien

Ausblick: Der Tragfähigkeitscheck ist Kern einer größeren Opportunitätsmatrix

Der Tragfähigkeitscheck bildet den **Profitabilitäts- und Wertschöpfungsaspekt** einer größeren Opportunitätsmatrix, die wir für verschiedene Technologien am Standort Deutschland entwickeln

Ziel: Zu zeigen, welche Technologien am Standort Deutschland das größte Potenzial für langfristig **unsubventionierte Wertschöpfung und Arbeitsplätze** bieten.

OPPORTUNITÄTSMATRIX · DIMENSIONEN (BEISPIELHAFT)

Tragfähigkeit (heutiges Papier)
Ökonomischer Profit · Hebelwirkung

Beschäftigung
Beschäftigungspotenzial · Qualifikationsstruktur

Markt
Marktkonzentration · Reife und Konzentration der Technologie

Resilienz
Exposition zu kritischen Materialien · Stabilität der Wertschöpfungskette

Klimabeitrag
Net-Zero Kompatibilität

AUTOREN



Paul Görlich

paul.goerlich@dezernatzukunft.org



Dr. Maximilian Paleschke

maximilian.paleschke@dezernatzukunft.org

Dezernat Zukunft

Institut für Makrofinanzen

Dezernat Zukunft e.V. | Chausseestraße 111 | 10115 Berlin

Website: www.dezernatzukunft.org

Unterstützen Sie eine neue, wertorientierte, gesamtgesellschaftliche Wirtschaftspolitik mit Ihrer Spende.
Oder abonnieren Sie unseren [Newsletter](#) zu aktuellen Fragen der Geld- und Finanzpolitik!

Vorstand: Dr. Maximilian Krahé, Janek Steitz, Dr. Maximilian Paleschke
Geschäftsführerin: Philippa Sigl-Glückner
Vereinsregister Nr.: 36980 B | Amtsgericht Berlin Charlottenburg
Steuernummer: 27/663/64938 | Finanzamt für Körperschaften Berlin
Wir nutzen HubSpot zur Kontaktverwaltung. Mehr Infos: [Datenschutzhinweise](#)

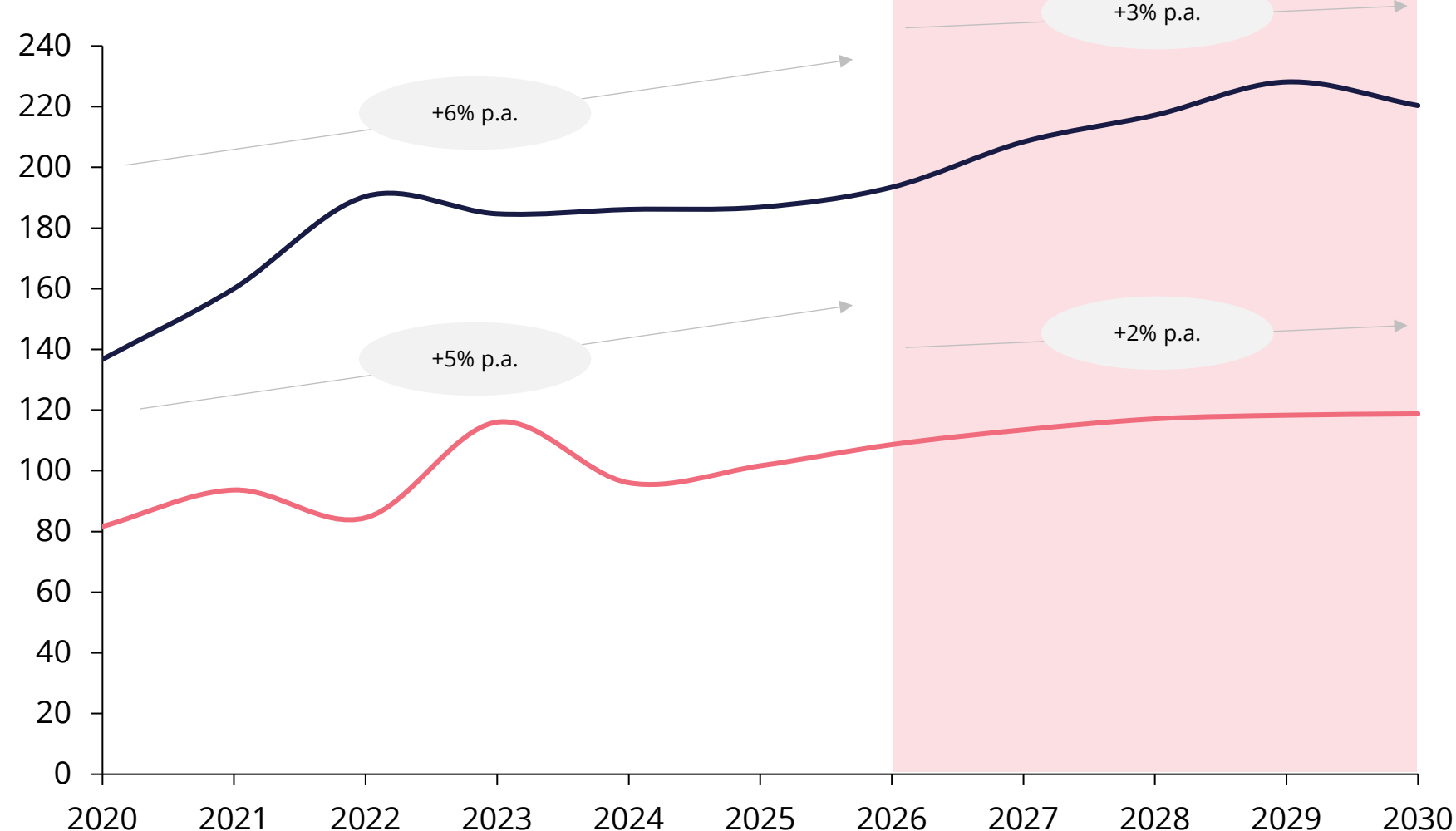
Appendix

Schrumpfende ICE-Nachfrage schließt das „Hineinwachsen“ aus der Fixkostenfalle aus

Analysten erwarten zukünftig schwächeres Wachstum für MAN und Daimler

— MAN (#) — MB trucks & Daimler Buses (#)

Verkaufte Einheiten in Tausend



LOGISCHE KONSEQUENZ

In einem Marktsegment, das schrumpft, entfällt die Möglichkeit, inländische Fixkosten durch Skalierung ‚herauszuwachsen‘.

- Selbst bei +2–3 Prozent Gesamtmarktwachstum bleibt die ICE-Wachstumsrate **implizit negativ**.
- Eine höhere Auslastung wäre theoretisch ein Hebel — Voraussetzung wäre Nachfragewachstum, das nicht eintreten wird.
- **Erhaltungssubventionen** für ICE-Produktion verfehlen damit ihr Ziel und sind ein Kandidat für gezielte Einsparungen.

Höhere Auslastung ist rechnerisch nur noch durch **Kapazitätsreduktion** erreichbar, nicht mehr durch Nachfragewachstum.