

Porsches Fall

Deutsche Wirtschaft mit Negativrekord seit Gründung der Bundesrepublik. Thyssenkrupp zerlegt sich. Fällt auch die Stuttgarter Sportwagen-Ikone?

Philipp Gut

Die schlechten Nachrichten reissen nicht ab. «Deutscher Wirtschaft droht historische Flaute», meldet die *Bild* und zitiert eine grossangelegte Umfrage der Deutschen Industrie- und Handelskammer. Demnach könnte 2025 zum dritten Mal in Folge ein Schrumpffahr werden, «ein beispielloser Negativrekord seit Gründung der Bundesrepublik». Ebenfalls dieser Tage wurde publik, dass Thyssenkrupp, der



Sogar das Kultmodell, der 911er, wird verscherbelt.

ehemals stolze «Ruhrgebiets-Riese, der mittlerweile zum schwer durchschaubaren Industrie-Mischkonzern geworden ist» (FAZ), plant, sich selbst zu zerschlagen. Wie es aus dem Firmensitz in Essen hiess, wolle man schrittweise alle Geschäftsbereiche verselbständigen und für die Beteiligung Dritter öffnen.

Dabei war Thyssenkrupp der Inbegriff der deutschen Stahl- und Rüstungsindustrie, der Slogan «Hart wie Kruppstahl» wurde zur stehenden Wendung, die auch ein Adolf Hitler für seine nationalsozialistische Propaganda brauchte («flink wie Windhunde, zäh wie Leder und hart wie Kruppstahl»). Nach dem Zweiten Weltkrieg setzte der Konzern, der auf Tausende jüdischer Zwangsarbeiter zurückgegriffen hatte, seinen Aufstieg fort. Im August 1957 erschien Patron Alfried Krupp auf dem Titelblatt des Magazins *Time*, vorgestellt als einer der reichs-

ten Männer Europas, wenn nicht gar der Welt. *Tempi passati*. Nun zerlegt sich der Konzern in seine Einzelteile.

Rabatte des Wahnsinns

Beispielhaft für die Krise ist der Fall der Sportwagen-Ikone Porsche. Deren Absatz in Deutschland ist seit Jahresanfang deutlich gesunken. Die Händler schlugen Alarm, schreibt das Fachblatt *Automobilwoche*. Sogar auf den 911er gebe es jetzt Preisnachlässe. Das wäre in der Tat ein symbolträchtiges Zeichen: Wenn selbst das Kultmodell verscherbelt wird, dann hat nicht nur Porsche, dann hat möglicherweise auch der gesamte Volkswagenkonzern und mit ihm die deutsche Automobilindustrie ein Problem.

Der Presse entgeht das nicht. Offenbar sei die Situation sehr ernst, dass man ein Mittel anwende, das man eigentlich scheue wie der Teufel das Weihwasser, das man bislang kaum nötig gehabt habe und das letzten Endes auch die Restwerte der Autos negativ beeinflusse, bemerkt *Focus*. Solche Rabatte seien «Gift» für den Nimbus. Zahlen des Kraftfahrt-Bundesamtes bestätigten: Von Januar bis April 2025 wurden 11 115 neue Porsches zugelassen, was einem Minus von fast 32 Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum entspreche. Der Rückgang ist wohl noch dramatischer: Laut *Automobilwoche* sind unter den neu in Verkehr gesetzten Autos 40 Prozent Eigenzulassungen des Herstellers oder seiner Händler. Der Einbruch könnte in Wahrheit sogar 50 Prozent betragen.

Aufschlussreich sind die Zahlen für die einzelnen Modelle. Der Klassiker 911 weist im ersten Quartal ein Minus von gut 22 Prozent auf. Noch stärker ist der Absatzrückgang beim Cayenne (minus 41,5 Prozent) und beim Macan (minus 33,7 Prozent). Letzterer ist das meistverkaufte

Modell der Porsche-Palette. Entsprechend schmerzhaft ist die Einbusse auf dem deutschen Heimmarkt. Besser sieht es beim elektrischen Taycan und beim Panamera aus, die mit über 20 beziehungsweise 21 Prozent im Plus liegen.

Zukunft gehört Verbrennern

Auf der Suche nach der Ursache für diese Schwäche kommt man neben Verwerfungen der Weltwirtschaft nicht um hausgemachte, auch politische Probleme herum. Die Modelle Boxster, Cayman und Macan sind nur noch als E-Autos erhältlich. Im Vergleich zur Konkurrenz ist die E-Sparte von Porsche aber teuer. Bürokratie und

Der Einbruch der Zulassungen bei Porsche könnte in Wahrheit sogar 50 Prozent betragen.

Regulierung hemmen die wirtschaftliche Entwicklung. 59 Prozent der Unternehmen sehen gemäss der zitierten Umfrage die wirtschaftspolitischen Rahmenbedingungen als grösstes Geschäftsrisiko. Und dies in Zeiten von Kriegen und Handelskriegen. Das will etwas heissen.

Auch insgesamt ist der Absatz von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen rückläufig. Nicht nur haben die Chinesen den Europäern vielfach den Rang abgelaufen, europäische Hersteller wie Volkswagen oder eben Porsche sind auch sehr bereitwillig auf die von der grün angehauchten Politik gepushte Elektrifizierung aufgesprungen. Kaum irgendwo deutlicher als beim Sportwagenbauer Porsche scheint sich nun zu rächen, dass man an den Bedürfnissen der Kunden vorbei produziert hat.

Das Eingeständnis dafür, dass die politisch korrekte E-only-Strategie scheitert, liefert die Branche gleich selbst: Nicht nur Porsche, auch Mercedes oder die italienische Traditionsmarke Alfa Romeo setzen wieder vermehrt auf Verbrennermotoren. Angekündigt hat Porsche unter anderem eine neue SUV-Reihe auf Benzinbasis. So ändern sich die Zeiten: Was eben noch als pfui und von gestern galt, ist heute die Zukunft.