

Schwieriger Umstieg



Automobilindustrie. So wie bisher geht es nicht weiter. Die deutsche Automobilindustrie steckt in der Krise – und das vor allem aus zwei Gründen: Erstens macht der Umstieg auf die E-Mobilität den deutschen Autobauern Probleme, weil mittlerweile viele ausländische Hersteller Hybrid- und Elektroautos in großen Stückzahlen fertigen. Zweitens beeinträchtigen die globalen Abschottungstendenzen gerade die heimischen Kfz-Produzenten – schließlich setzen sie nur etwa 12 Prozent ihrer Produkte hierzulande ab. Höchste Zeit also, gegenzusteuern, findet IW-Autoxperte Thomas Puls. —> [Seiten 2–4](#)

Entgeltfortzahlung

Die Unternehmen in Deutschland haben zuletzt immer mehr Geld für krankgeschriebene Beschäftigte gezahlt. Das liegt nicht nur an den gestiegenen Löhnen.

—> [Seite 5](#)

IW-Konjunkturprognose

Auch im Jahr 2024 wird die deutsche Wirtschaft voraussichtlich stagnieren. Vor allem bei den Investitionen droht sogar ein deutlicher Rückgang.

—> [Seiten 14–15](#)

Ausgebremst

Automobilindustrie. Die Umstellung auf alternative Antriebe sowie eine fortschreitende Deglobalisierung stellen die deutsche Autoindustrie vor große Herausforderungen. Dabei ist sie auf den Trend hin zum elektrischen Antrieb vergleichsweise gut vorbereitet.

Um zu verstehen, wie sehr sich die globale Automobilindustrie in den vergangenen zweieinhalb Jahrzehnten verändert hat, reicht ein Blick auf die Marktführer: Im Jahr 2000 war General Motors der größte Autobauer der Welt, gefolgt von Ford, Toyota, Volkswagen und

Daimler. Im vergangenen Jahr hatte der japanische Hersteller Toyota die Nase vorn, auf dem zweiten Platz landete VW und auf Platz drei Hyundai. Unter den Top 20 Autobauern im Jahr 2023 fanden sich sechs japanische und fünf chinesische Hersteller.

Wie sehr sich die Fahrzeugproduktion Richtung Asien verschoben hat, zeigt auch die Länderbetrachtung. Haupttreiber dieser Entwicklung ist China (Grafik):

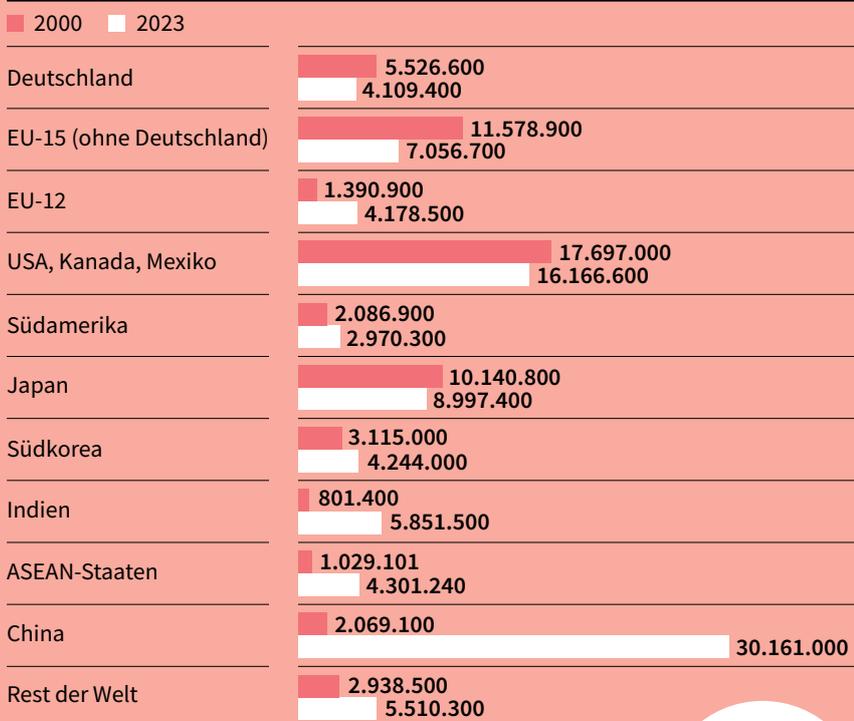
Im Jahr 2000 wurden in der Volksrepublik rund zwei Millionen Kraftfahrzeuge hergestellt, das entsprach 3,5 Prozent der weltweiten Produktion. Im Jahr 2023 wurden in chinesischen Fabriken mehr als 30 Millionen Kfz gefertigt, fast ein Drittel der globalen Automobilproduktion.

Auch andere asiatische Länder wie Indien oder einige ASEAN-Staaten wie Thailand und Indonesien haben sich zu erfolgreichen Kfz-Herstellern entwickelt. So wurden im Jahr 2023 unterm Strich fast 60 Prozent aller Kraftfahrzeuge in Asien gebaut. Im Jahr 2000, als weltweit noch 35 Millionen Pkw und Nutzfahrzeuge weniger vom Band liefen, kamen die asiatischen Produzenten erst auf einen Anteil von 30 Prozent.

Anderorts kamen die Automobilhersteller dagegen gehörig ins Schlingern: In den alteingesessenen westeuropäischen EU-Ländern, Deutschland ausgenommen, sank die Kfz-Produktion in den zurückliegenden 23 Jahren um 39 Prozent – in Frankreich und Italien sogar um jeweils rund 50 Prozent. Die Kfz-Produktion für den europäischen Markt ist zu einem guten Teil an billigere Produktionsstandorte in räumlicher Nähe abgewandert – zum Beispiel in die mittel- und osteuropäischen

Globale Automobilproduktion: Verschiebung Richtung Asien

So viele Kraftfahrzeuge wurden in diesen Regionen produziert



EU-12: jüngere EU-Mitglieder in Mittel- und Osteuropa; ASEAN-Staaten: Brunei, Indonesien, Kambodscha, Laos, Malaysia, Myanmar, Philippinen, Singapur, Thailand, Vietnam

Quelle: International Organization of Motor Vehicle Manufacturers (OICA)
© 2024 IWD Medien / iwd

Staaten, die der EU seit 2004 beigetreten sind, sowie in die Türkei und nach Marokko.

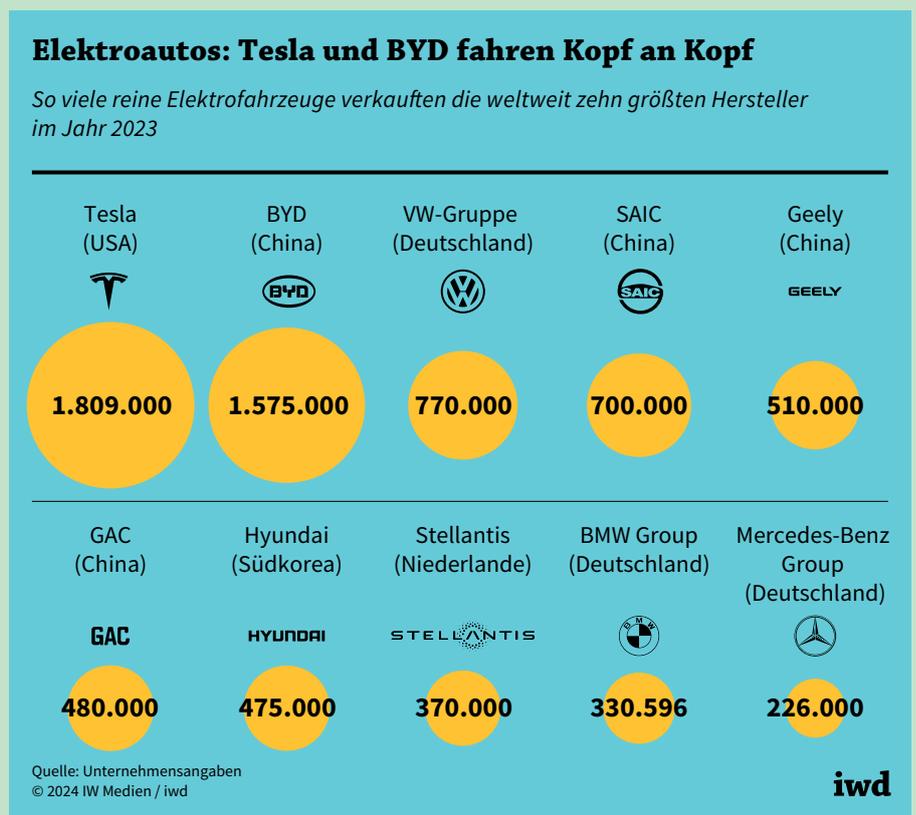
Die deutsche Automobilindustrie dagegen konnte sich von dieser Entwicklung in Westeuropa zunächst abkoppeln. Sie hat von 2000 bis 2017 sogar bis zu 500.000 Kraftfahrzeuge pro Jahr mehr produziert als vor dem Millennium. Das lag vor allem an der aktiven Gestaltung der Globalisierung – konkret an der Erschließung des chinesischen Marktes, die auch die Produktion vor Ort einschließt – sowie an einer Strategie, die konsequent auf hochwertige und -preisige Modelle setzte:

Zwischen 2000 und 2017 dominierten deutsche Konzernmarken zwischen 70 und 80 Prozent des weltweiten Kfz-Premiumsegments.

Die hohe Zahlungsbereitschaft für deutsche Autos der Premiumklasse bescherte den Herstellern nicht nur gute Margen, sondern sie ermöglichte es ihnen auch, große Teile der Produktion in deutschen Fabriken zu belassen und den Weltmarkt zu einem relevanten Teil vom heimischen Standort aus zu beliefern.

Seit 2018 befindet sich die Automobilbranche jedoch erneut im Umbruch – getrieben durch den Technologiewandel hin zur E-Mobilität und durch Deglobalisierungstendenzen, die den Export von Autos zunehmend erschweren – sprich: höhere Zölle. Das macht es für die deutschen Hersteller besonders schwierig, denn hierzulande verkaufen sie zuletzt nur zwischen 12 und 13 Prozent ihrer Produktion – 2010 waren es noch 23 Prozent. Der wichtigste Absatzmarkt für alle deutschen Herstellergruppen ist China, wo sie 2023 gut ein Drittel ihrer Kraftfahrzeuge absetzten.

Doch China, wo im Jahr 2023 rund sieben Millionen und im ersten Halbjahr 2024 bereits vier Millionen Kraftfahrzeuge mit E-Antrieb verkauft



wurden, baut Stromer mittlerweile sehr erfolgreich selbst (Grafik):

Das chinesische Unternehmen BYD hat im Jahr 2023 weltweit mehr als 1,5 Millionen reine Elektroautos verkauft und rangiert damit an zweiter Stelle der Hersteller hinter Tesla.

BYD hat ursprünglich auch Fahrzeuge nur mit Verbrennungsmotor hergestellt, deren Produktion aber Ende 2022 eingestellt. Im Jahr 2023 ist der chinesische Hersteller mit gut drei Millionen verkauften batterieelektrischen Fahrzeugen und Plug-in-Hybriden zum weltgrößten Hersteller von Autos mit (teil-)elektrischem Antrieb aufgestiegen.

Zu den zehn größten Herstellern von reinen Elektroautos zählen auch die drei deutschen Konzernmarken. Das ist wichtig, denn auch wenn die weltweiten Absatzzahlen von E-Autos noch relativ niedrig sind, zeigt dies – zusammen mit der Tatsache, dass fast alle Pkw-Montagewerke in Deutschland für die Produktion von

E-Autos vorbereitet sind –, dass der hiesige Automobilstandort in Europa bei der Anpassung an den Trend hin zum elektrifizierten Antriebsstrang wohl am Weitesten vorangekommen ist. Noch weist Deutschland auch die meisten internationalen Patentanmeldungen zu dieser Technik auf.

Doch wenn es der Politik nicht gelingt, den technologischen Wandel im Fahrzeugsektor zu begleiten sowie den interkontinentalen Export zu sichern und auszubauen, steht zu befürchten, dass die Automobilindustrie am Standort Deutschland in den kommenden Jahren ausgebremst wird und in ähnlichem Maße Weltmarktanteile verliert, wie es an den anderen westeuropäischen Standorten bereits der Fall war.

IW-Report 38/2024

Thomas Puls: Die Automobilindustrie im Jahr 2024 – Globale Trends stellen das erfolgreiche Geschäftsmodell der deutschen Autoindustrie vor Herausforderungen
iwkoeln.de/autoindustrie-2024

Kommentar. Die deutsche Automobilindustrie steht unter Druck. Lange konnte sie die Produktion am heimischen Standort trotz hoher Kosten halten. Dies wird jedoch aus verschiedenen Gründen immer schwieriger. **Thomas Puls**, Senior Economist für Verkehr und Infrastruktur im Institut der deutschen Wirtschaft, erklärt, wie sich gegensteuern ließe.



Foto: IWD Medien

„Das bisherige Geschäftsmodell steht infrage“

Zahlreiche Stellen sollen wegfallen, Werksschließungen drohen – die Automobilindustrie in Deutschland sorgt gerade für viel unerfreulichen Gesprächsstoff. Das Läuten der Totenglocken ist zwar mehr als übertrieben. Klar ist jedoch: Die bevorstehenden Veränderungen werden den Standort Deutschland etwas kosten.

Grundlage für die Weltmarkterfolge der deutschen Automobilindustrie in den vergangenen Jahren – vor allem seit der Jahrtausendwende – war das besondere Geschäftsmodell. Es basierte zum einen auf der aktiven Globalisierung von Produktion und Absatz und zum anderen auf der Dominanz im Premiumsegment. Dies ermöglichte es, hochpreisige Fahrzeuge in Deutschland für den Weltmarkt zu fertigen und zu exportieren. So wurden im Jahr 2023 gut 75 Prozent der in Deutschland gebauten Autos exportiert, davon etwa 40 Prozent interkontinental. Letzteres ist besonders wichtig, da der europäische Pkw-Markt seit 2019 um etwa 20 Prozent geschrumpft ist.

Doch die Entwicklung geht weiter und das einst so erfolgreiche Geschäftsmodell ist unter Druck geraten. Ein Haupttreiber ist der

laufende Technologiewandel hin zum elektrifizierten Antriebsstrang. Zwar ist Deutschland nach China der größte Produktionsstandort für Elektroautos, aber der Technologiewandel hat die Tür für neue Wettbewerber geöffnet. Diese haben ihre Wurzeln typischerweise in der Elektroindustrie, was ihnen Vorteile bei der Beherrschung des elektrifizierten Antriebsstrangs bietet.

Technologieführerschaft gerade im Antriebsstrang ist aber wichtig, wenn die Marktführerschaft im Premiumsegment verteidigt werden soll. Und wenn diese verloren geht, wird sich auch der für den Standort Deutschland so wichtige interkontinentale Export nicht aufrechterhalten lassen. Für margenschwache Fahrzeuge ist der Transport nach Amerika oder Asien viel zu aufwendig und der Standort Deutschland schlicht zu teuer. Wie sehr die Folgen der Transformation am Standort Deutschland spürbar werden, hängt somit an der Frage, ob das bisher erfolgreiche Geschäftsmodell weitergeführt werden kann.

Die deutsche Politik sollte tätig werden, um den Wandel zu unterstützen, und den Unternehmen helfen, das bisherige Geschäfts-

modell weiter praktizieren zu können. Die Zukunft der Pkw-Produktion am Standort Deutschland entscheidet sich auf den Exportmärkten. Die Abwehr von protektionistischen Eingriffen in den Handel mit Fahrzeugen ist daher eine wichtige Aufgabe.

Hinzu kommen Fragen der allgemeinen Standortpolitik. Dank der Premiumstrategie konnte die Kfz-Produktion am heimischen Standort lange trotz hoher Kosten gehalten werden. Das ist immer schwieriger geworden: Hohe Energiekosten und lähmende Genehmigungsverfahren können kaum mehr kompensiert werden.

Wenn die Politik nicht nur die Produktion, sondern auch den Absatz von Elektrofahrzeugen in Deutschland fördern will, ist der zügige Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur von entscheidender Bedeutung. Und das ist ein Mammutprojekt: Gemessen an der benötigten Anschlussleistung braucht man für den erforderlichen Ausbau der Ladepunkte in Deutschland so viel Strom, dass man – wenn alle neuen Ladepunkte gleichzeitig in Betrieb sind – damit 350 Kleinstädte versorgen könnte.

Teurer Personalausfall

Entgeltfortzahlung. In den vergangenen Jahren haben die Unternehmen in Deutschland immer mehr Geld für krankgeschriebene Mitarbeiter gezahlt. Das liegt nicht nur an den gestiegenen Löhnen.

Wenn Mitarbeiter erkranken, wirkt sich das nicht nur auf die betrieblichen Abläufe aus, sondern auch auf die Arbeitskosten. Schließlich bekommen die Beschäftigten in den ersten sechs Krankheitswochen ihr Gehalt wie gehabt vom Arbeitgeber, der für sie auch weiter seinen Anteil in die Sozialversicherungen einzahlt. Erst danach springt die Krankenkasse mit dem Krankengeld ein und zahlt 70 Prozent des Bruttoverdienstes. Diese Regelung geht für die Betriebe ins Geld (Grafik):

Im Jahr 2023 gaben Arbeitgeber in Deutschland geschätzt 76,7 Milliarden Euro für die Entgeltfortzahlung im Krankheitsfall aus – so viel wie nie zuvor.

Seit 2010 haben sich die Kosten damit mehr als verdoppelt. Für den Kostenanstieg gibt es eine Reihe von Gründen, drei sind entscheidend:

Gehaltsentwicklung. Die Bruttoentgelte steigen nominal mit jeder Lohnrunde. Je höher das Gehalt, desto höher sind auch die Kosten für die Entgeltfortzahlung bei krankheitsbedingten Fehlzeiten.

Beschäftigungsentwicklung. In den vergangenen 20 Jahren ist die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten von Jahr zu Jahr gestiegen. Deshalb haben immer mehr Menschen ein Anrecht auf die Entgeltfortzahlung im Krankheitsfall.

Krankenstand. 2010 war ein Arbeitnehmer im Durchschnitt 13,2 Tage im Jahr krankgeschrieben, 2022 waren es 22,6 Tage. Dass die Arbeitnehmer häufiger krank sind als früher, liegt an verschiedenen Faktoren. Mediziner weisen zum Beispiel darauf hin, dass die Bevölkerungsimpunität gegen Atemwegserkrankungen während der Coronapandemie gesunken ist.

Der demografische Wandel spielt ebenfalls eine Rolle. In alternden Belegschaften ist beispielsweise damit zu rechnen, dass verstärkt Muskel- und Skeletterkrankungen auftreten, die zu längeren Arbeitsausfällen führen. Denn typischerweise leiden ältere Beschäftigte häufiger an „Rücken“ und Co. 2022 entfiel bereits rund ein Fünftel aller Krankheitstage auf solche Erkrankungen.

Auch die Krankheitsursachen verändern sich: Der Anteil der psychischen Erkrankungen an allen Arbeits-

unfähigkeitstagen hat in den vergangenen Jahren kontinuierlich zugenommen und lag 2022 schon bei rund 15 Prozent. Gleichzeitig verursachen diese Erkrankungen die längsten Fehlzeiten je Fall, im Schnitt etwa 40 Tage.

Die Kosten von Krankheit

So viele Milliarden Euro wendeten Arbeitgeber in Deutschland für die Entgeltfortzahlung im Krankheitsfall auf

	Bruttoentgeltfortzahlung	Sozialversicherungsbeiträge der Arbeitgeber	Insgesamt
2010	31,3	5,7	36,9
2011	34,2	6,3	40,5
2012	38,6	7,0	45,5
2013	42,2	7,5	49,6
2014	42,3	7,5	49,8
2015	44,8	7,9	52,8
2016	48,3	8,4	56,8
2017	49,6	8,8	58,4
2018	53,5	9,4	62,9
2019	55,1	9,8	64,9
2020	54,6	9,7	64,3
2021	54,9	9,8	64,6
2022	60,9	10,9	71,9
2023	64,9	11,9	76,7

2022: vorläufig, 2023: geschätzt
 Sozialversicherungsbeiträge der Arbeitgeber: einschließlich gesetzlicher Unfallversicherung; Entgeltfortzahlung: ohne Mutterschutz

Quellen: Bundesministerium für Arbeit und Soziales, Institut der deutschen Wirtschaft
 © 2024 IW Medien / iwd

iwd

IW-Kurzbericht 70/2024

Jochen Pimpertz: Kosten der Entgeltfortzahlung – binnen 14 Jahren verdoppelt

iwkoeln.de/entgeltfortzahlung-2024

Die Hürden von morgen

Unternehmen. Die Betriebe in Deutschland stehen vor zahlreichen Herausforderungen – besonders vielen macht der Fachkräftemangel zu schaffen. Doch welche Themen für die Unternehmen in den kommenden Jahren relevant sein dürften, kann sich je nach Branche unterscheiden.

Die Welt wandelt sich immer schneller, sowohl in wirtschaftlicher als auch in politischer Hinsicht. Das geht auch an den Unternehmen in Deutschland nicht spurlos vorbei – viele sehen sich in den kommenden Jahren mit verschiedenen Themen und Trends konfrontiert.

Dass die Betriebe der demografische Wandel besonders umtreibt, zeigt eine Befragung im Rahmen des IW-Personalpanels (Grafik Seite 7):

Knapp 70 Prozent der Unternehmen erwarten, dass sie der mit dem demografischen Wandel einhergehende Fachkräftemangel künftig stark beeinflussen wird.

Viele Personalverantwortliche haben schon jetzt große Probleme

damit, Fachkräfte zu rekrutieren (Grafik):

Knapp drei Viertel der Unternehmen, die nach entsprechend qualifizierten Beschäftigten mit einer abgeschlossenen Berufsausbildung suchen, haben bereits heute Rekrutierungsprobleme.

Bei Unternehmen, denen Fachkräfte mit Fortbildungs- oder Hochschulabschluss fehlen, sind es rund 67 beziehungsweise 63 Prozent.

Der zweitwichtigste Trend ist die Digitalisierung – ein Dauerthema für die Betriebe. Hiermit beschäftigen sich vor allem wirtschaftsnahe Dienstleister wie Banken und Versicherungen. In der Regel sind Dienstleistungsunternehmen zwar

stärker digitalisiert als Unternehmen in der Industrie – dennoch besteht auch bei ihnen noch Potenzial, zum Beispiel mit Blick auf die Möglichkeiten von künstlicher Intelligenz.

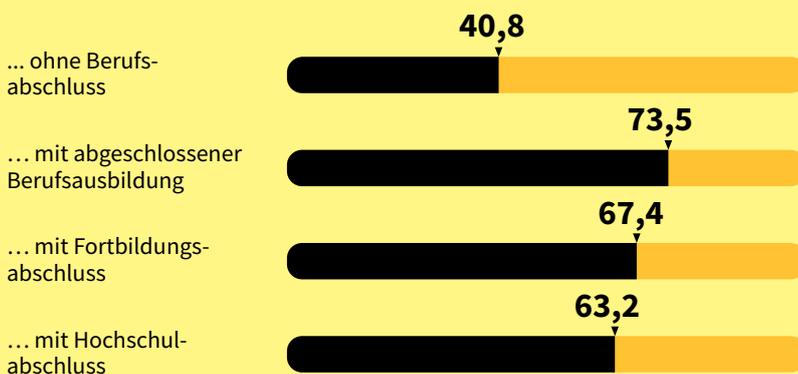
Außerdem erwarten gut 40 Prozent der Personalverantwortlichen, dass sie der Klima- und Umweltschutz in Zukunft stark beeinflussen wird. Schließlich müssen die Betriebe in Deutschland einerseits die politischen Vorgaben zur Klimaneutralität umsetzen und erfüllen, andererseits erwarten die Konsumenten und Kunden immer häufiger neue Produkte.

Was das Thema Nachhaltigkeit angeht, sind Unternehmen aus der Industrie meist breiter aufgestellt als Dienstleister – sie ergreifen zum Beispiel öfter gezielte Maßnahmen gegen die Umweltverschmutzung. Für mehr als die Hälfte der Industrieunternehmen ist der Klimaschutz von großer Bedeutung.

Ähnlich sieht es beim Thema Rohstoffe und Ressourcen aus, worunter auch die Versorgungssicherheit der Betriebe fällt. In der Vergangenheit war dieser Aspekt weniger relevant, denn der internationale Warenaustausch funktionierte gut. Doch die Coronapandemie sowie die zunehmenden Handelsbeschränkungen haben viele Industriefirmen gezwungen, umzudenken: Sie arbeiten nun daran, unabhängiger von einzelnen Lieferländern oder Lieferanten zu werden.

Fachkräfte besonders schwer zu finden

So viel Prozent der Unternehmen, die Beschäftigte ... suchen, haben große oder mittlere Rekrutierungsprobleme



Befragung von 896 Personalverantwortlichen im Rahmen des IW-Personalpanels zwischen dem 7. März und 3. Mai 2024

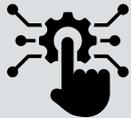
Quelle: Institut der deutschen Wirtschaft
© 2024 IW Medien / iwd

iwd

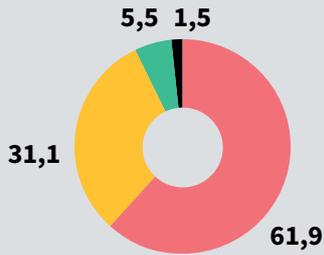
Unternehmen: Fachkräftemangel im Fokus

So viel Prozent der Unternehmen geben an, dass diese Themen sie in den kommenden fünf Jahren ... beeinflussen werden

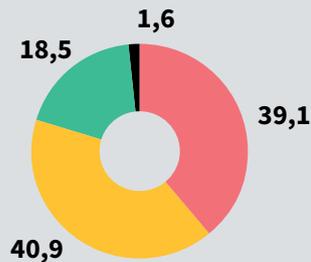
- ... (eher) stark
- ... (eher) schwach
- ... gar nicht
- Keine Angabe/weiß nicht



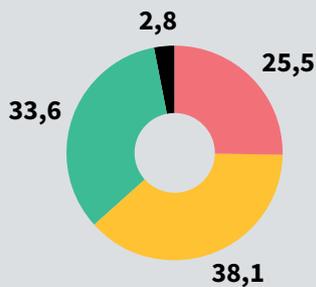
Digitalisierung



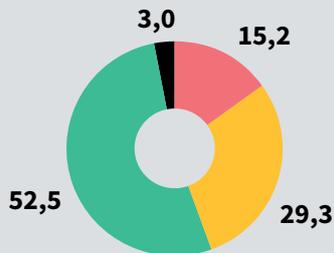
Energieversorgung



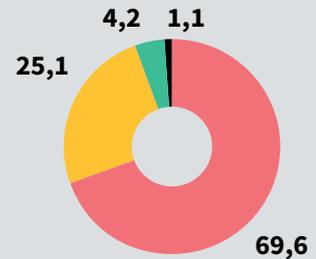
Lokale Märkte und Regionalisierung



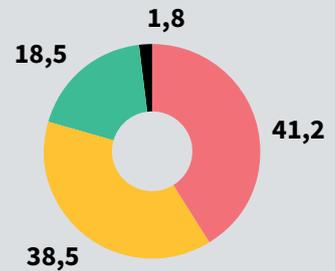
Globalisierung und Export



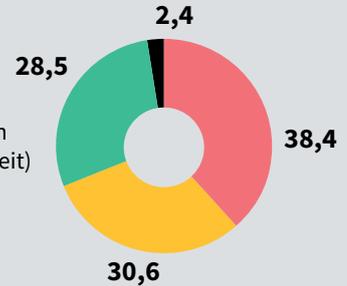
Demografischer Wandel und Fachkräftemangel



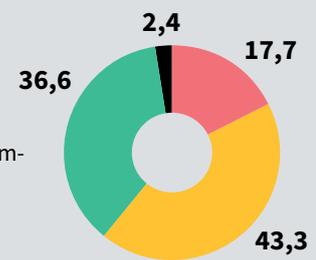
Klima- und Umweltschutz



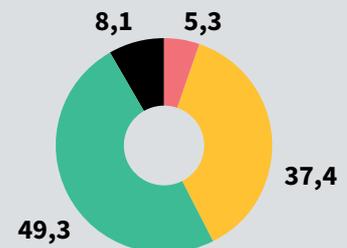
Rohstoffe und Ressourcen (z. B. Versorgungssicherheit)



Trend zu ökologischen bzw. nachhaltigen Konsumprodukten



Urbanisierung



Befragung von 896 Personalverantwortlichen im Rahmen des IW-Personalpanels zwischen dem 7. März und 3. Mai 2024

Quelle: Institut der deutschen Wirtschaft © 2024 IW Medien / iwd

Ausbildung macht sich bezahlt

Berufsausbildung. Geld ist nicht alles, aber zweifellos ein wichtiges Kriterium bei der Berufswahl. Welche Ausbildungsberufe sich für junge Leute bereits in frühen Berufs Jahren finanziell lohnen, zeigt eine Auswertung des Instituts der deutschen Wirtschaft.

Der Trend zum Studium ist ungebrochen: Seit 2011 liegt die Studienanfängerquote – das ist der durchschnittliche Anteil der Studienanfänger an der Bevölkerung ihres jeweiligen Geburtsjahres – in Deutschland kontinuierlich bei mehr als 55 Prozent. In den vergangenen drei Jahren begannen damit jeweils mehr als 470.000 Personen ein Studium. Von 2000 bis 2010 betrug die Studienanfängerquote im Schnitt erst rund 38 Prozent.

Parallel dazu sank die Zahl der jungen Menschen, die eine Berufsausbildung aufnahmen, zwischen 2011 und 2023 um insgesamt rund 75.000. Azubi-Mangel überall also: Im vergangenen Jahr blieben mit gut 13 Prozent so viele Ausbildungsplätze unbesetzt wie noch nie.

Dabei lässt sich in vielen Branchen schon während der Ausbildung gutes Geld verdienen (Grafik Seite 9):

Die durchschnittlichen tariflichen Ausbildungsvergütungen liegen in einigen Berufen bei mehr als 1.200 Euro brutto im Monat.

Am meisten verdienen Auszubildende mit durchschnittlich rund 1.300 Euro brutto im Monat in der Milchtechnologie. Dort verarbeiten

Ausbildungsberufe:

Die besten Verdienstaussichten für junge Fachkräfte

Bruttomedianlohn von Fachkräften im Alter von 20 bis 39 Jahren in Deutschland im Jahr 2023, in Euro pro Monat

Technische Forschung und Entwicklung (mit Spezialisierungen)	5.670
Luft- und Raumfahrttechnik	5.108
Versicherungs- und Finanzdienstleistungen (mit Spezialisierungen)	5.021
Energie- und Kraftwerkstechnik	4.945
Technische Produktionsplanung und -steuerung	4.940
Technische Informatik	4.628
Schiffahrtskaufleute	4.603
Brandschutz	4.557
Bankkaufleute	4.544
Bauplanung und -überwachung	4.517
Chemie- und Pharmatechnik	4.511
Versicherungskaufleute	4.476
Berg- und Tagebau	4.456
Operations-/medizinische Assistenz	4.376
Maschinenbau- und Betriebstechnik (mit Spezialisierungen)	4.317
Schiffbautechnik	4.306
Technische Servicekräfte in Wartung und Instandhaltung	4.257
Elektrische Betriebstechnik	4.251
Informatik	4.237
Hüttentechnik	4.237

Fachkräfte: mit abgeschlossener Berufsausbildung; Medianlohn: Eine Hälfte der Beschäftigten verdient weniger, die andere mehr

Quellen: Bundesagentur für Arbeit, Institut der deutschen Wirtschaft
© 2024 IW Medien / iwd

die Nachwuchskräfte beispielsweise Rohmilch zu Milchprodukten und Käse. Auch die tarifliche Ausbildungsvergütung für viele angehende Handwerker wie Zimmerleute, Gerüst- und Straßenbauer, Maurer oder Fliesenleger ist weit überdurchschnittlich.

Dass sich trotzdem so viele Schulabgänger für ein Studium entscheiden, liegt sicherlich auch an der späteren Verdienstaussicht. So verdienen Akademiker zwar erst später Geld als Absolventen einer Berufsausbildung, streichen dafür dann aber häufig höhere Gehälter ein. Allerdings können auch manche junge Arbeitnehmer, die sich in der Regel mit einer (dualen) Ausbildung qualifizieren, überdurchschnittlich gut verdienen. Es kommt vor allem darauf an, in welchem Beruf sie später arbeiten (Grafik Seite 8):

Im Jahr 2023 erhielten Fachkräfte mit abgeschlossener Berufsausbildung im Alter zwischen 20 und 39 Jahren, die sich in der technischen Forschung und Entwicklung spezialisiert hatten, ein monatliches Medianentgelt von rund 5.700 Euro brutto.

Auch in der Luft- und Raumfahrttechnik, im Versicherungs- und Finanzdienstwesen, der Energie- und Kraftwerkstechnik sowie in der technischen Produktionsplanung und -steuerung hatten junge Fachkräfte mit abgeschlossener Berufsausbildung zuletzt gute Chancen, ein monatliches Bruttogehalt von rund 5.000 Euro zu erzielen. Zum Vergleich: Das mittlere Gehalt für eine fest angestellte Fachkraft mit abgeschlossener Ausbildung lag 2023 über alle Altersklassen hinweg bei rund 3.500 Euro monatlich.

Bis auf wenige Ausnahmen sind die meisten der 20 lukrativsten Ausbildungsberufe technisch ausgerichtet. Allein elf von 20 Jobs sind in der Metall- und Elektro-Indus-

trie angesiedelt. Ebenfalls auffällig: Trotz sehr hoher Löhne besteht in einem großen Teil der Berufe ein teils erheblicher Fachkräftemangel. Ein Beispiel bietet die elektrische Betriebstechnik mit einem Bruttolohn von im Mittel 4.251 Euro im Monat für unter 40-Jährige. Dessen ungeachtet betrug dort der Anteil der offenen Stellen, die rein rechnerisch nicht besetzt werden konnten – die Stellenüberhangsquote –, zuletzt rund 82 Prozent. Das heißt, dass nur etwa für jeden fünften Job ein passend qualifizierter Arbeitsloser bereitstand. Im Brandschutz, in der operations- und medizintechnischen Assistenz sowie im technischen Service in Wartung und Instandhaltung betrug die Stellenüberhangsquote zwischen 65 und 70 Prozent, in der Luft- und Raumfahrttechnik blieb rechnerisch rund jede zweite Stelle unbesetzt.

Allerdings besteht nicht immer ein Zusammenhang zwischen der Gehaltshöhe und dem Arbeitsangebot. So sind unter den 20 Berufen, in denen junge Arbeitnehmer am meisten verdienen, auch Berufe ohne Fachkräftelücke – etwa in der technischen Forschung und Entwicklung, dem Berg- und Tagebau oder der Schiffbautechnik.

Um dem Fachkräftemangel in allen anderen Jobs entgegenzuwirken, wäre es wichtig, die Berufsbilder insgesamt populärer zu machen und vor allem die langfristig guten Verdienstaussichten stärker zu betonen – schließlich kennen viele Schülerinnen und Schüler nur einen Bruchteil der Ausbildungsberufe. Das ließe sich etwa durch einen stärkeren Fokus auf die Berufsorientierung in der Schule ändern.

IW-Kurzbericht 64/2024

Jurek Tiedemann, Dirk Werner:
Ausbildung lohnt sich – Die 20 lukrativsten Ausbildungsberufe
iwkoeln.de/lukrative-ausbildungsberufe

Die höchsten Azubi-Gehälter



Durchschnittliches Bruttomonatsgehalt von Auszubildenden in Deutschland in tarifgebundenen Berufen im Jahr 2023 in Euro

Milchtechnologie	1.307
Zimmerei	1.264
Gerüstbau	1.259
Rohrleitungsbau	1.250
Kaufleute für Versicherungen und Finanzanlagen	1.245
Milchwirtschaftliche/-r Laborant/-in	1.237
Straßenbau	1.233
Maurerei	1.229
Fliesen-, Platten- und Mosaiklegung	1.221
Anlagenmechanik	1.218

Bruttomonatsgehalt: im Durchschnitt des gesamten Ausbildungszeitraums und aller Tarifbereiche

Quelle: Bundesinstitut für Berufsbildung © 2024 IW Medien / iwd

Von Milliarden und Billionen

Vermögen. Die Welt ist im vergangenen Jahr reicher geworden – zu diesem Ergebnis kommt die Schweizer Großbank UBS in ihrem Global Wealth Report. Fast die Hälfte des globalen Vermögens gehört allerdings einem sehr kleinen Teil der Weltbevölkerung.

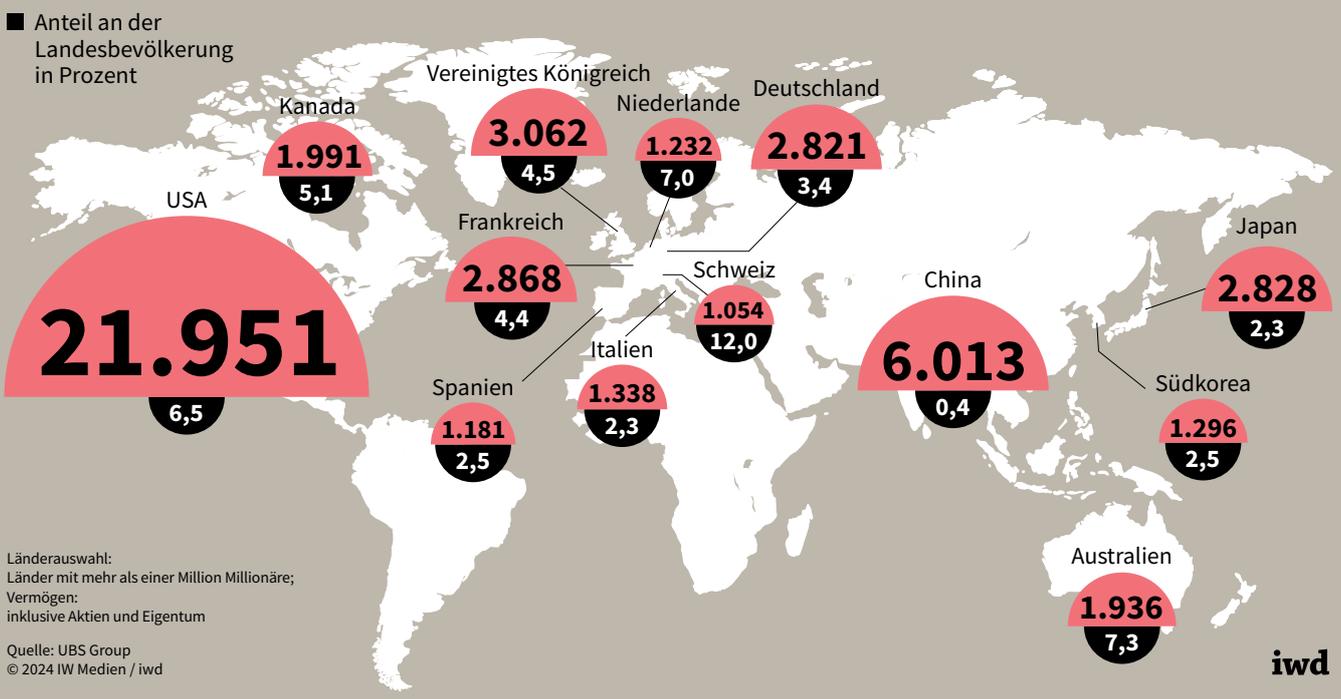
Geld, Immobilien, Aktien, Gemälde und sonstige Besitztümer – all das rechnet die Schweizer Großbank UBS in ihrem jährlichen Global Wealth Report zusammen und zieht davon die Schulden ab, um die weltweite Vermögenslage zu beleuchten. Für 2023 bescheinigte der Report, den bis 2022 die mittlerweile von der UBS übernommene Bank Credit Suisse veröffentlichte, dem globalen Vermögen inflationsbereinigt einen Anstieg binnen eines Jahres um rund 8 Prozent auf 450 Billionen Dollar.

Mehr Vermögen heißt aber nicht mehr Millionäre, denn deren Zahl ging im vergangenen Jahr weltweit zurück. Die UBS attestierte zuletzt rund 58 Millionen Menschen diesen Status – gut 1,5 Millionen Personen weniger als im Jahr zuvor. Die meisten Millionäre sind in den Vereinigten Staaten zu finden (Grafik):

Im Jahr 2023 lebten in den USA fast 22 Millionen Menschen mit einem Vermögen von mehr als 1 Million Dollar – das waren gut 38 Prozent aller Millionäre.

Die meisten Millionäre leben in den USA

Zahl der Erwachsenen mit einem Vermögen von mehr als 1 Million Dollar im Jahr 2023 in 1.000



China liegt mit rund 6 Millionen Dollar-Millionären auf Rang zwei, gefolgt vom Vereinigten Königreich und Frankreich. Deutschland landet mit rund 2,8 Millionen auf dem sechsten Platz. Insgesamt gibt es 13 Länder auf der Welt, in denen mehr als 1 Million Dollar-Millionäre leben – bis 2028 dürften mit Taiwan und Indien zwei weitere dazukommen, schätzt die UBS.

Das Ranking verschiebt sich allerdings etwas, wenn man die Zahlen ins Verhältnis zur jeweiligen Bevölkerung setzt. Dann steht die Schweiz ganz oben – mehr als jeder zehnte Eidgenosse ist Millionär. In Australien und den Niederlanden sind jeweils rund 7 Prozent der Einwohner so reich, in Deutschland ist der Anteil mit 3,4 Prozent gegenüber den meisten Industriestaaten vergleichsweise gering.

Auch hinsichtlich des Durchschnittsvermögens ist kein Land reicher als die Schweiz: Fast 710.000 Dollar besitzt ein Schweizer durchschnittlich. Zum Vergleich: Deutschland liegt mit einem Durchschnittsvermögen von annähernd 265.000 Dollar wie im Vorjahr auf Rang 17.

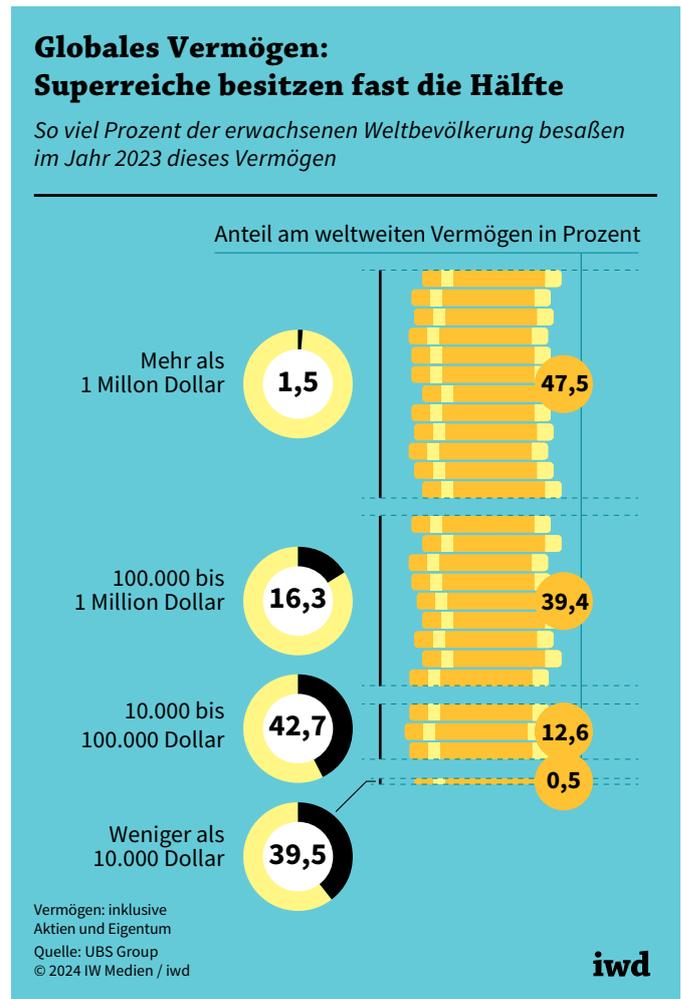
Das durchschnittliche Vermögen berücksichtigt allerdings nicht das implizite Vermögen, also beispielsweise die Ansprüche gegenüber einer gesetzlichen Rentenversicherung. Diese Ansprüche jedoch machen es teilweise unnötig – beispielsweise in Deutschland –, zusätzlich vollumfänglich privat für das Alter vorzusorgen. Und auch innerhalb eines Landes reduziert sich die Vermögensungleichheit deutlich, sobald gesetzliche Rentenansprüche mit eingerechnet werden.

Deutschland kann zudem mit einer positiven Entwicklung aufwarten: Während das Durchschnittsvermögen in fast allen Ländern deutlich stärker wächst als das Medianvermögen – das ist das Vermögen, bei dem die eine Hälfte der Bevölkerung mehr und die andere Hälfte weniger besitzt –, ist es hierzulande seit 2008 umgekehrt. Das deutet entgegen der weit verbreiteten Meinung darauf hin, dass die Vermögensungleichheit zuletzt nicht weiter zugenommen hat.

Die Frage nach dieser Vermögensungleichheit sorgt auch global immer wieder für gesellschaftliche Diskussionen. Denn in der Tat besitzen sehr wenige sehr viel des Weltvermögens (Grafik):

Die weltweit 58 Millionen Dollar-Millionäre – das sind 1,5 Prozent der erwachsenen Weltbevölkerung – verfügten im Jahr 2023 zusammen über ein Vermögen von knapp 214 Billionen Dollar. Das entsprach 47,5 Prozent des weltweiten Gesamtvermögens.

Ganz an der Spitze von ihnen stehen insgesamt 14 Menschen mit einem jeweiligen Privatvermögen von mehr als 100 Milliarden Dollar. Zusammen vereinen sie fast 2 Billionen Dollar auf sich. Zu ihnen gehören neben



Prominenten wie Elon Musk, Jeff Bezos, Mark Zuckerberg und Bill Gates auch die in der breiten Öffentlichkeit weniger bekannten Larry Ellison – Gründer des Softwarekonzerns Oracle – und Jen-Hsun Huang, Mitbegründer des Grafikprozessorherstellers Nvidia. Der reichste Deutsche ist laut dem Wirtschaftsmagazin Forbes der Unternehmer Klaus-Michael Kühne mit einem Gesamtvermögen von rund 42 Milliarden Dollar. Ein Großteil dieser Vermögen steckt allerdings meist in produktivem Unternehmenskapital – also zum Beispiel in Maschinen, Fahrzeugen, Rohstoffen oder Beteiligungen – und trägt so dazu bei, Jobs zu sichern.

Am anderen Ende der Skala gibt es etwa 1,5 Milliarden Menschen auf der Welt, die 2023 mit einem individuellen Vermögen von maximal 10.000 Dollar auskommen mussten. Zwar wird diese Personengruppe kleiner – im Jahr 2000 war sie noch fast doppelt so groß –, dennoch machte sie im vergangenen Jahr fast 40 Prozent der erwachsenen Weltbevölkerung aus. Insgesamt kamen diese Personen auf ein Vermögen von 2,4 Billionen Dollar – das sind gerade einmal 1,1 Prozent des Besitzes aller Millionäre und 0,5 Prozent des Weltvermögens.

Mehr als nur ein Job

Arbeitsmarkt. Die Wünsche von Arbeitnehmern zu berücksichtigen, ist für Unternehmen aktuell wichtiger denn je – schließlich sind viele Betriebe von Engpässen geplagt und müssen ihr Angebot überdenken. Was einen Arbeitgeber attraktiv macht, kann jedoch sehr unterschiedlich sein.

In Zeiten von Arbeitskräfteengpässen möchten viele Unternehmen wissen, wie eine gute Stellenanzeige aussehen sollte. Doch die Bedürfnisse von Arbeitnehmern sind hierzulande vielfältig – viele suchen nicht nur nach einem sicheren Einkommen, sondern sie legen auch Wert auf andere Aspekte.

Bei dreien davon waren sich nahezu alle Beschäftigten einig, wie die IW-Beschäftigtenbefragung vom April 2024 zeigt (Grafik):

Für rund neun von zehn Beschäftigten sind ein sicherer Arbeitsplatz, die Möglichkeit, die eigenen Kenntnisse und Fähigkeiten einbringen zu können, sowie

kurze Fahrtzeiten zwischen Wohnort und Betrieb wichtig.

Nur für gut die Hälfte spielen dagegen gute Karriereoptionen eine Rolle. Die Aufstiegsoptionen sind allerdings für jüngere Menschen wichtiger als für ältere:

Für knapp 77 Prozent der Beschäftigten unter 30 Jahren sind Beförderungen und Aufstiegsmöglichkeiten relevant – von den über 55-jährigen Beschäftigten halten diesen Aspekt nur etwa 38 Prozent für bedeutsam.

Umgekehrt sieht es bei der Tarifbindung eines Betriebs aus: Für ältere Befragte spielt sie eine größere Rolle als für jüngere.

Neben dem Alter beeinflussen weitere Merkmale die individuelle Vorstellung von einem guten Arbeitsplatz – zum Beispiel, ob die befragte Person eine Führungskraft ist. Beschäftigte mit Personalverantwortung wünschen sich häufiger eine leistungsabhängige Vergütung, größere Entscheidungsspielräume sowie Karriereoptionen und seltener eine Tarifbindung oder einen sicheren Arbeitsplatz als Kollegen ohne Führungsfunktion.

Und wie unterscheiden sich die Geschlechter hinsichtlich des Wunscharbeitgebers? Frauen legen größeren Wert auf einen sicheren Arbeitsplatz als Männer. Außerdem präferieren Frauen häufiger kurze Fahrtzeiten. Ein Grund dafür ist, dass sie sich nach wie vor häufig um die Kinderbetreuung und Pflege von Angehörigen kümmern und ihnen lange Fahrtzeiten eher Probleme bereiten, Beruf und Familie miteinander zu verbinden. Flexible Homeoffice-Möglichkeiten können den Arbeitgebern dabei helfen, künftig auch Beschäftigte mit längeren Fahrtwegen für ihr Unternehmen zu begeistern.

Was Arbeitgeber attraktiv macht

So viel Prozent der Beschäftigten halten diese Aspekte bei ihrem aktuellen oder künftigen Arbeitgeber für wichtig



Beschäftigungssicherheit	95,7
Eigenes Wissen und Können einbringen	91,9
Kurze Pendelzeiten	89,7
Große Entscheidungsspielräume	76,8
Betriebliche Altersversorgung	75,1
Tarifbindung des Betriebs	70,6
Leistungsabhängige Vergütung	64,7
Beitrag zur ökologischen Nachhaltigkeit	57,0
Karrieremöglichkeiten	55,4

Befragung von 5.060 Beschäftigten im April 2024

Quelle: Institut der deutschen Wirtschaft
© 2024 IW Medien / iwd

iwd

IW-Kurzbericht 55/2024

Helena Bach, Andrea Hammermann: Was macht Arbeitgeber attraktiv?

iwkoeln.de/arbeitgeberattraktivitaet

Längere Routen, höhere Preise

Welthandel. In der Containerschifffahrt steigen die Frachtraten. Das führt nicht nur zu Lieferengpässen, sondern könnte in Deutschland auch die Inflation erneut anheizen.

Maschinen, Textilien, Rohstoffe: Der internationale Warenhandel wird größtenteils per Schiff abgewickelt, der interkontinentale Warenverkehr sogar zu mehr als 80 Prozent. Auch der deutsche Außenhandel mit Nicht-EU-Ländern ist stark vom Schiffsverkehr geprägt: Fast zwei Drittel der deutschen Export- und Importmengen wurden im Jahr 2023 auf dem Seeweg befördert.

Was es heißt, wenn die Containerschifffahrt beeinträchtigt ist, hat die Coronazeit gezeigt: Es kam zu Lieferengpässen und -ausfällen. In der Folge standen Montagebänder still, bestellte Artikel konnten nicht ausgeliefert werden, Medikamente und Medizinprodukte wurden knapp.

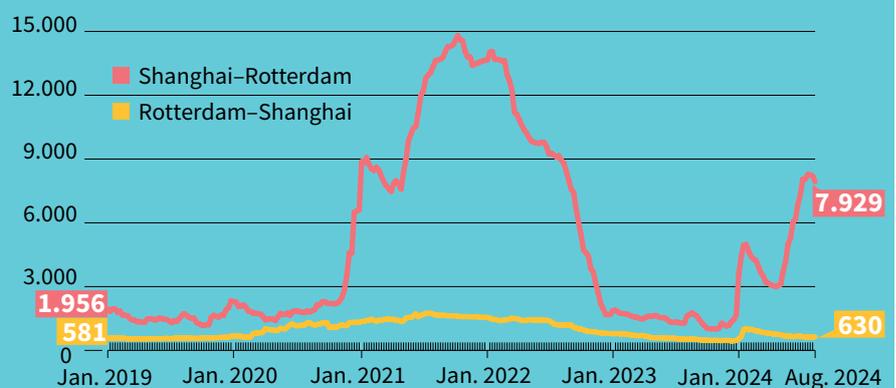
Die Lockdowns und Kontaktbeschränkungen führten zu großen Staus von Containerschiffen, zu unterbrochenen Lieferketten und einem nie dagewesenen Anstieg der Container-Frachtraten (Grafik):

Im Oktober 2021 lag die Frachtrate für einen 40-Fuß-Container auf der Route von Shanghai nach Rotterdam bei fast 15.000 Dollar – vor der Pandemie waren es weniger als 2.000 Dollar.

Erst Ende 2022 sanken die Frachtraten wieder auf das Vorkrisenniveau. Doch nur ein Jahr später erfolgte der Terroranschlag der Hamas in Israel. In diesen Konflikt griffen die Huthi-Rebellen aus dem Jemen ein – indem sie bis heute Schiffe im Roten Meer überfallen. Seit dem 7. Oktober 2023 gab es schätzungsweise rund 50 Attacken

Containerschifffahrt: Frachtraten wieder gestiegen

So viel Dollar kostete der Transport eines Standardcontainers auf diesen Routen



Standardcontainer: 40-Fuß-Container
Quelle: Drewry
© 2024 IW Medien / iwd

iwd

der Huthi-Rebellen auf internationale Containerschiffe. Immer mehr Reedereien meiden deshalb die gefährliche Route durch den Suezkanal. Stattdessen müssen die Schiffe die Route über das Kap der Guten Hoffnung nehmen – ein rund 6.000 Kilometer langer Umweg. Dadurch steigen nicht nur die Treibstoffkosten, auch die Transportdauer verlängert sich durch die Südafrika-Umfahrung für den Hin- und Rückweg um bis zu 21 Tage.

In der Folge sind die Transportkosten wieder gestiegen:

Innerhalb weniger Monate haben sich die Frachtraten für einen Standardcontainer für die in China startenden Routen nach Europa auf mehr als 7.500 Dollar vervielfacht.

Dass die Frachtraten für den Weg von Rotterdam nach Shanghai gene-

rell wesentlich niedriger sind, hat einen einfachen Grund: Auf dieser Route werden häufig leere Container verschifft, da die EU-Staaten deutlich weniger nach China exportieren, als sie von dort importieren.

Die derzeitigen Containerpreise sind zwar nur halb so hoch wie zu den Spitzenzeiten der Coronapandemie. Dennoch bergen sie für Deutschland die Gefahr einer importierten Inflation – insbesondere angesichts des bevorstehenden Weihnachtsgeschäfts. Hinzu kommt, dass sich durch die längeren Routen die Lieferungen wichtiger Vorleistungsprodukte für die deutsche Wirtschaft verzögern.

IW-Kurzbericht 62/2024

Thomas Obst, Henrik Förster: Steigende Frachtraten – Angeschlagener Welthandel setzt deutschen Außenhandel unter Druck
iwkoeeln.de/frachtraten

Nur wenige Lichtblicke

IW-Konjunkturprognose. Die deutsche Wirtschaft stagniert im Jahr 2024 aller Voraussicht nach ein weiteres Mal. Vor allem die Industrie und die Bauwirtschaft stecken in der Krise. Während der höhere Staatskonsum immerhin einen leichten Wachstumsimpuls gibt, sind die Investitionen stark rückläufig. Und auch vom Arbeitsmarkt kommen ein paar schlechte Nachrichten.

Seitwärts immer, vorwärts nimmer – bereits im dritten Jahr hintereinander kommt die Konjunktur in Deutschland kaum von der Stelle. Für das laufende Jahr hatten Ökonomen eigentlich auf Besserung gehofft, doch die bisherigen Daten zur wirtschaftlichen Entwicklung enttäuschen (Grafik):

Im ersten Halbjahr 2024 lag das reale Bruttoinlandsprodukt (BIP) in Deutschland um 0,2 Prozent

unter dem Wert des entsprechenden Vorjahreszeitraums.

Gedrückt wurde die Wirtschaftsleistung durch die rückläufige Wertschöpfung im Produzierenden Gewerbe (minus 2,8 Prozent) und in der Bauwirtschaft (minus 3,4 Prozent). Die Industrie leidet unter der schwachen globalen Nachfrage infolge der vielfältigen politischen Konflikte, sie ist aber auch tief verunsichert durch den unklaren

Kurs der Wirtschaftspolitik hierzulande (siehe iwd 19/2024). Zur Schwäche der Bauwirtschaft trägt Letzteres ebenso bei wie die gestiegenen Finanzierungs- und Materialkosten.

Als Konjunkturstütze erweist sich aktuell dagegen der Dienstleistungssektor – und zwar in seiner gesamten Breite: von den Unternehmensdiensten wie Rechtsberatung und Marketing über die konsumnahen Dienstleistungen bis hin zum öffentlichen und sozialen Bereich. Insgesamt übertraf die reale Wertschöpfung des Sektors im ersten Halbjahr 2024 das Niveau des Vorjahres um 1,6 Prozent.

Damit verhindern die Dienstleister zwar eine schwere Rezession in Deutschland, ein echter Aufschwung ist aber vorerst nicht in Sicht:

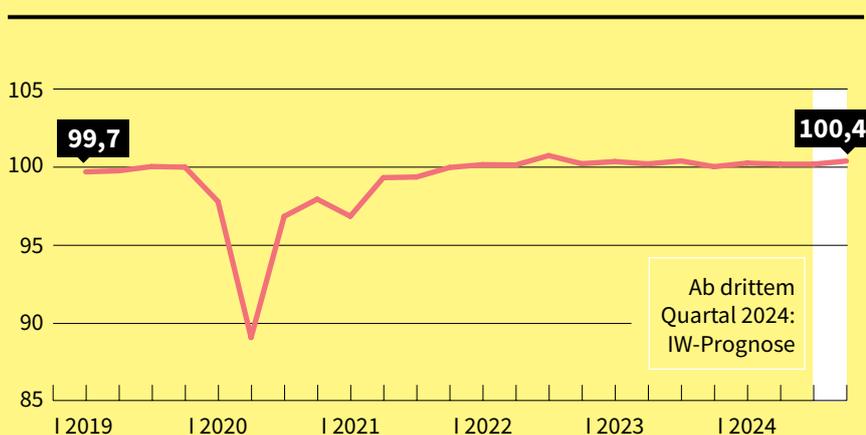
Der aktuellen IW-Konjunkturprognose zufolge wird das reale BIP im gesamten Jahr 2024 allenfalls das Niveau des Vorjahres erreichen.

Die anhaltende Konjunkturflaute spiegelt sich auch in den Nachfrageindikatoren wider:

Außenhandel. Angesichts der geringen weltwirtschaftlichen Dynamik überrascht es wenig, dass die preisbereinigten deutschen

Konjunktur tritt auf der Stelle

Preis-, saison- und arbeitstäglich bereinigtes Bruttoinlandsprodukt in Deutschland, 4. Quartal 2019 = 100



Exporte im ersten Halbjahr um 0,9 Prozent unter dem Niveau des entsprechenden Vorjahreszeitraums lagen (Grafik). Die realen Importe sanken aufgrund der schwachen Inlandsnachfrage sogar noch stärker, nämlich um 2,6 Prozent.

Für das Gesamtjahr erwartet das IW ein Minus von 1 Prozent bei den Exporten und von 2 Prozent bei den Importen.

Damit wird der Außenbeitrag – das ist der Saldo von Aus- und Einfuhren – zwar höher sein als noch im Frühjahr erwartet, das ist aber lediglich ein statistischer Erfolg.

Investitionen. Hier sind die Aussichten noch düsterer:

Die gesamten Bruttoanlageinvestitionen fallen gemäß IW-Prognose in diesem Jahr real um 3 Prozent geringer aus als 2023.

Die realen Ausrüstungsinvestitionen – das sind vor allem die Aufwendungen für neue Maschinen und Produktionsanlagen – werden voraussichtlich sogar etwa 5,5 Prozent unter dem Vorjahresniveau liegen, bei den Bauinvestitionen erwartet das IW ein Minus von fast 4 Prozent.

Konsum. Die Verbraucher in Deutschland halten mit Blick auf die unsichere Wirtschaftsentwicklung und die jüngsten Inflationserfahrungen ihre Ausgaben im Zaum – der reale private Konsum stieg im ersten Halbjahr 2024 lediglich um 0,4 Prozent über das Vorjahresniveau. Der Staat erhöhte seine konsumtiven Ausgaben dagegen um 2,2 Prozent. Diese Trends dürften sich auch im weiteren Jahresverlauf fortsetzen – das IW rechnet für das Gesamtjahr

Konjunktur in Deutschland: Investitionen sinken deutlich

Reale Veränderung im ersten Halbjahr 2024 gegenüber dem ersten Halbjahr 2023 in Prozent

Privater Konsum		0,4
Staatskonsum		2,2
Exporte	- 0,9	
Importe	- 2,6	
Anlageinvestitionen	- 3,2	
Darunter:		
Bauinvestitionen	- 4,1	
Ausrüstungsinvestitionen	- 6,1	
Sonstige Anlagen		4,6
Bruttoinlandsprodukt	- 0,2	

Sonstige Anlagen: u. a. Investitionen in Software, Forschung und Entwicklung

Quelle: Statistisches Bundesamt
© 2024 IW Medien / iwd



2024 beim privaten Konsum mit einem realen Zuwachs von gut 0,5 Prozent, beim Staatskonsum dürfte das Plus etwas mehr als 1,5 Prozent betragen.

Arbeitsmarkt. Die Zahl der Erwerbstätigen steigt der IW-Prognose zufolge im Jahresdurchschnitt 2024 um gut 0,25 Prozent. Das mag angesichts der schwachen Konjunktur überraschen, liegt aber unter anderem daran, dass die Unternehmen wegen absehbarer Fachkräftengpässe ihre Mitarbeiter trotz schlechter Geschäfte halten. Zudem gleicht der Beschäftigungsaufbau in einigen staatlichen Bereichen wie der Verwaltung und dem Bildungs-

wesen die Jobverluste in der Industrie mehr als aus.

Dennoch werden 2024 mehr Menschen in Deutschland auf Jobsuche sein als zuvor – das IW erwartet einen Anstieg der Arbeitslosenquote von 5,7 Prozent im vergangenen Jahr auf 6 Prozent. Die Zahl der Arbeitslosen erhöht sich im Jahresdurchschnitt damit auf 2,8 Millionen.

IW-Kurzbericht 68/2024

Kooperationscluster Gesamtwirtschaftliche Analysen und Konjunktur: Licht und Schatten der deutschen Konjunktur – IW-Konjunkturprognose Herbst 2024
iwkoeln.de/konjunkturprognose-h2024

Impressum

Herausgeber: Institut der deutschen Wirtschaft Köln e.V. · Präsident: Arndt Günter Kirchhoff · Direktor: Prof. Dr. Michael Hüther · Mitglieder: Verbände und Unternehmen in Deutschland
Redaktionsleiter: Jork Herrmann (verantwortlich) · Redaktion: Berit Schmiedendorf (stellv.), Carsten Ruge (Textchef), Florian Janssen, Alexander Weber · Grafik: IW Medien GmbH
E-Mail: iwd@iwkoeln.de · Bezugspreis: € 12,99/Monat inkl. Versand und MwSt., Erscheinungsweise 14-tägig · Abo-Service: Friederike Ennsberger, Telefon: 0221 4981-450, ennsberger@iwkoeln.de · Verlag: Institut der deutschen Wirtschaft Köln Medien GmbH, Postfach 10 18 63, 50458 Köln · Telefon: 0221 4981-0 · Druck: Warlich Druck Meckenheim GmbH, Meckenheim · Rechte für Nachdruck oder elektronische Verwertung über: lizenzen@iwkoeln.de · Zur Abwicklung des Vertriebs erforderliche Daten werden nach den Bestimmungen des Bundesdatenschutzgesetzes verwaltet, E-Mail: datenschutz-iwd@iwmedien.de · In dieser Publikation wird aus Gründen der besseren Lesbarkeit im Zusammenhang mit Personen regelmäßig das grammatische Geschlecht (Genus) verwendet. Damit sind hier ausdrücklich alle Geschlechteridentitäten gemeint.



Wir versenden klimafreundlich mit der Deutschen Post



Zahl der Woche**1.063**

Euro bekam jeder Bundesbürger, der im Jahr 2020 eine Steuerrückzahlung erhielt, laut Statistischem Bundesamt im Schnitt zurückerstattet. Fast 15 Millionen Steuerpflichtige gaben 2020 – neuere Zahlen liegen nicht vor – eine Einkommensteuererklärung ab, mit rund 85 Prozent erhielten die meisten von ihnen Geld vom Finanzamt zurück. Rund 14 Prozent mussten etwas nachzahlen, im Durchschnitt 1.053 Euro. Sowohl die durchschnittliche Erstattung als auch die Nachzahlung sind damit seit 2010 um rund ein Fünftel gestiegen. Wie schnell Arbeitnehmer ihren Bescheid zur Einkommensteuer erhalten, hängt unter anderem von ihrem Wohnort ab – denn je nach Bundesland unterscheiden sich die Bearbeitungszeiten. Die Finanzämter in Hamburg, Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen waren im Jahr 2023 mit einer Bearbeitungszeit von durchschnittlich 50 Tagen am schnellsten. Mit rund 69 Tagen am längsten warteten die Steuerzahler in Brandenburg und Bremen. Wer übrigens bei seiner Steuererklärung auf die Hilfe eines Steuerberaters zurückgreifen möchte, dem mangelt es nicht an Auswahl: Rund 89.000 Steuerberater waren 2023 hierzulande aktiv, gut 20 Prozent mehr als 15 Jahre zuvor.

Top-Liste: Die besten Unis

„Im Westen nichts Neues“ könnte der Titel des weltweiten Hochschulrankings für 2024 lauten. Denn wie in den Vorjahren steht die amerikanische Harvard University an der Spitze, gefolgt von Stanford und dem Massachusetts Institute of Technology. Mit Cambridge auf Rang vier und Oxford auf dem sechsten Platz schaffen es immerhin zwei britische Hochschulen in die Top Ten, die damit weiterhin in rein angelsächsischer Hand sind. Bereits seit 2003 bewertet das Academic Ranking of World Universities die Qualität von Universitäten in sechs Kategorien wie der Zahl der Nobelpreisträger oder der Publikationen in renommierten Fachzeitschriften. Die beste Uni der EU steht in Frankreich: Paris-Saclay belegt Rang zwölf – eine Verbesserung um drei Plätze gegenüber dem Vorjahr. Die höchstgewertete deutsche Alma Mater findet sich mit der Ludwig-Maximilians-Universität München erst auf Platz 43.

Uni-Ranking 2024: Angelsächsische Dominanz

Harvard University (USA)



Stanford University (USA)



Massachusetts Institute of Technology (USA)



University of Cambridge (Vereinigtes Königreich)



University of California, Berkeley (USA)



...

Université Paris-Saclay (Frankreich)



...

Universität München (Deutschland)

