

Europa

Die Bedeutung der EU für Deutschland

vbw

Studie

Stand: August 2026

Eine vbw Studie, erstellt von Prognos

Die bayerische Wirtschaft



Hinweis

Zitate aus dieser Publikation sind unter Angabe der Quelle zulässig.

Vorwort

Europas Wettbewerbsfähigkeit verbessern und den Binnenmarkt vollenden

Die Europäische Union ist für Deutschland und Bayern von großer Bedeutung – nicht nur, aber vor allem auch wirtschaftlich. Über die Hälfte unseres bayerischen Außenhandels erfolgt mit den anderen 26 EU-Staaten, und der Anteil ist in den letzten Jahren weiter gestiegen. Angesichts einer Weltwirtschaft, die sich im Umbruch befindet, ist die EU der Stabilitätsanker unseres Außenhandels. Für Bayern als exportorientierte Volkswirtschaft ist dies von besonderer Wichtigkeit.

Die vorliegende Studie, die die vbw – Vereinigung der Bayerischen Wirtschaft e. V. bei der Prognos AG in Auftrag gegeben hat, bestätigt dies und unterlegt es mit Fakten und Analysen. Die Nachfrage unserer EU-Partner nach deutschen Exporten sorgt für 550 Milliarden Euro an Bruttowertschöpfung und sichert 7,2 Millionen Arbeitsplätze. Genauso wie Europa von einer starken deutschen Wirtschaft profitieren kann, sorgt eine dynamische Wirtschaftsentwicklung unserer EU-Partnerländer für Wachstumsimpulse bei uns.

In einem Sonderkapitel zeigt die Studie die positiven Effekte offener Grenzen innerhalb Europas auf. Dies vereinfacht und verbilligt den Handel, fördert die Arbeitnehmerfreizügigkeit und gibt dem Tourismus wichtige Impulse.

Die Studie macht deutlich, dass wir die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen in Europa verbessern und so unsere Wettbewerbsfähigkeit stärken müssen. Der Binnenmarkt muss vollendet werden, indem wir nach wie vor bestehende Handelshemmnisse abbauen. Ein wirtschaftlich starkes Europa sorgt gerade in Deutschland und Bayern für Wachstum.

Bertram Brossardt
24. August 2026

Inhalt

1	Executive Summary	1
2	Hintergrund	2
3	Bedeutung der europäischen Importnachfrage für Deutschland	3
4	Bedeutung der EU-Nachfrage für Wertschöpfung und Beschäftigung in Deutschland	6
5	Bedeutung eines dynamischen EU-Wirtschaftswachstums für Deutschland	13
6	Ökonomische Effekte des Schengener Abkommens	18
6.1	Warenhandel	18
6.2	Personenverkehr – Tourismus	25
6.3	Personenverkehr – Arbeitsmarkt	26
7	Fazit	28
	Anhang	29
	Ansprechpartner/Impressum	31

1 Executive Summary

Europäische Integration als Wachstumstreiber für Deutschland

Die Europäische Union ist das zentrale wirtschaftliche Umfeld Deutschlands. Sie fungiert zugleich als Absatzmarkt, Produktionsraum und institutioneller Rahmen. Mehr als die Hälfte der deutschen Exporte geht in EU-Mitgliedstaaten und ein wesentlicher Teil der industriellen Wertschöpfung erfolgt in grenzüberschreitenden Produktionsnetzwerken. Die deutsche Wirtschaft ist damit eng mit der wirtschaftlichen Entwicklung Europas verknüpft.

Ein großer Teil der deutschen Ausfuhren in die EU besteht aus Vorleistungsgütern, die dort weiterverarbeitet werden. Diese enge Integration erhöht Effizienz und Spezialisierung, verstärkt jedoch zugleich die Abhängigkeit Deutschlands von der Nachfrage in europäischen Partnerländern.

Diese Abhängigkeit zeigt sich deutlich in zentralen volkswirtschaftlichen Größen: Rund 550 Milliarden Euro Bruttowertschöpfung (ca. 16 Prozent) und etwa 7,2 Millionen Arbeitsplätze in Deutschland sind von der Importnachfrage aus der EU abhängig.

Die zukünftige wirtschaftliche Entwicklung Deutschlands hängt daher maßgeblich von der Wachstumsdynamik der EU ab. Szenarioanalysen zeigen, dass eine anhaltende Stagnation in den Mitgliedstaaten zu spürbaren Rückgängen bei Exporten, Wertschöpfung und Beschäftigung führen würde – insbesondere in exportorientierten Industriebranchen wie dem Maschinen-, Fahrzeug- und Chemiebau.

Neben realwirtschaftlichen Verflechtungen spielen institutionelle Rahmenbedingungen eine zentrale Rolle. Am Beispiel des Schengenraums zeigt sich, dass offene Grenzen erhebliche Effizienzgewinne ermöglichen, deren Einschränkung sowohl im Warenhandel als auch im Personenverkehr zu wirtschaftlichen Verlusten führt. In der Gesamtbetrachtung ergibt sich daraus für Deutschland ein jährlicher gesamtwirtschaftlicher Effekt in einer Größenordnung von rund 1,5 bis 2 Milliarden Euro, der als konservative Untergrenze zu interpretieren ist.

Im internationalen Vergleich ist die EU für Deutschland deutlich wichtiger als andere große Wirtschaftsräume. Sie bietet stabile und verlässliche Rahmenbedingungen, deren Bedeutung angesichts wachsender geopolitischer Unsicherheiten weiter zunimmt.

Insgesamt zeigt sich: Die Europäische Union ist nicht nur Absatzmarkt, sondern eine zentrale Voraussetzung für Wertschöpfung, Beschäftigung und wirtschaftliche Stabilität in Deutschland.

2 Hintergrund

Bedeutung der EU angesichts einer veränderten Weltwirtschaft

Die Europäische Union ist für Deutschland weit mehr als ein politisches Bündnis – sie bildet das zentrale wirtschaftliche Umfeld für Wachstum, Beschäftigung und Wohlstand. In kaum einer anderen Weltregion ist die wirtschaftliche Integration ähnlich weit fortgeschritten wie innerhalb der EU: Offene Märkte, enge Wertschöpfungsverflechtungen und gemeinsame institutionelle Rahmenbedingungen ermöglichen eine intensive wirtschaftliche Zusammenarbeit der Mitgliedstaaten.

Das außenwirtschaftliche Umfeld hat sich in den vergangenen Jahren deutlich verändert. Geopolitische Spannungen, zunehmende wirtschaftspolitische Konflikte zwischen großen Volkswirtschaften und eine zunehmende Fragmentierung der globalen Handelsordnung führen zu steigender Unsicherheit für international tätige Unternehmen. Insbesondere in den Beziehungen zu wichtigen Handelspartnern wie den USA oder China ist mit einer dauerhaft höheren Volatilität zu rechnen. In diesem Umfeld gewinnt die Europäische Union als stabiler und verlässlicher Wirtschaftsraum weiter an Bedeutung.

Vor diesem Hintergrund analysiert die vorliegende Studie die Bedeutung der Europäischen Union für die wirtschaftliche Entwicklung Deutschlands. Während frühere Untersuchungen vor allem die Rolle Deutschlands für Wachstum und Beschäftigung in Europa in den Blick genommen haben, richtet diese Studie die Perspektive bewusst um und untersucht, welche wirtschaftlichen Effekte von der europäischen Integration für Deutschland ausgehen.

Die Analyse gliedert sich entlang zentraler wirtschaftlicher Wirkungszusammenhänge: Zunächst wird untersucht, welche Bedeutung die Importnachfrage der EU-Partnerländer für die deutsche Exportstruktur hat. Darauf aufbauend wird quantifiziert, in welchem Umfang diese Nachfrage Wertschöpfung und Beschäftigung in Deutschland generiert. Anschließend wird analysiert, wie stark die wirtschaftliche Dynamik in der Europäischen Union die Wachstumsentwicklung Deutschlands beeinflusst. Abschließend wird mit dem Schengenabkommen eine zentrale institutionelle Errungenschaft der europäischen Integration hinsichtlich ihrer wirtschaftlichen Wirkungen untersucht.

Damit leistet die Studie einen Beitrag zur Einordnung der Europäischen Union als wirtschaftliches Fundament Deutschlands. Sie zeigt, dass die EU nicht nur ein zentraler Absatz- und Beschaffungsmarkt ist, sondern auch als stabiler wirtschaftlicher Rahmen fungiert, der die Leistungsfähigkeit der deutschen Volkswirtschaft maßgeblich prägt. Angesichts zunehmender globaler Unsicherheiten wird deutlich, dass eine funktionierende und wirtschaftlich dynamische Europäische Union ein wichtiges Element für nachhaltiges Wachstum und Wohlstand in Deutschland darstellt.

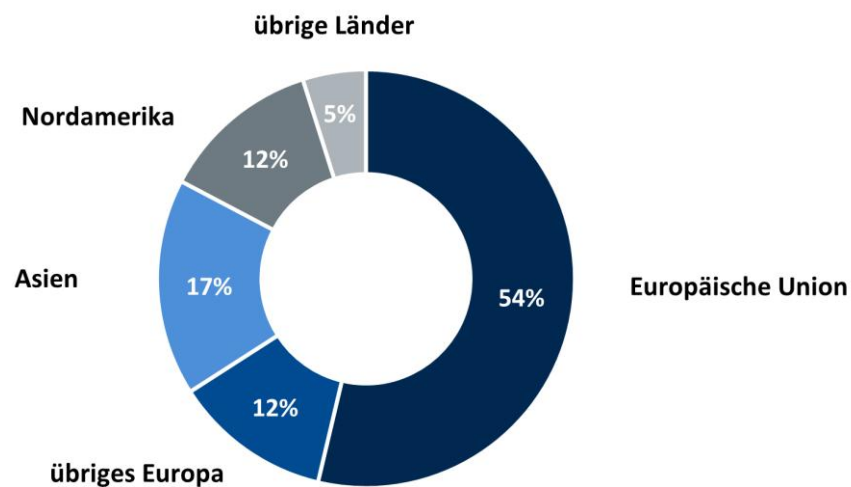
3 Bedeutung der europäischen Importnachfrage für Deutschland

Enge Verflechtung vor allem beim Handel mit Vorprodukten

Die Mitgliedstaaten der Europäischen Union (EU) sind zentrale Absatzmärkte für deutsche Waren: Im Jahr 2024 hatten über die Hälfte aller deutschen Exportgüter EU-Mitgliedstaaten als Ziel (Abbildung 1). Die zweitwichtigste Gruppe stellen mit rund 17 Prozent asiatische Länder dar. Jeweils 12 Prozent aller deutschen Exporte fließen nach Nordamerika bzw. in die übrigen europäischen Länder. Eine Restgröße von etwa 5 Prozent entfällt auf Länder außerhalb der genannten Regionen.

Abbildung 1

Anteile von Zielregionen an den deutschen Exporten, 2024, in Prozent



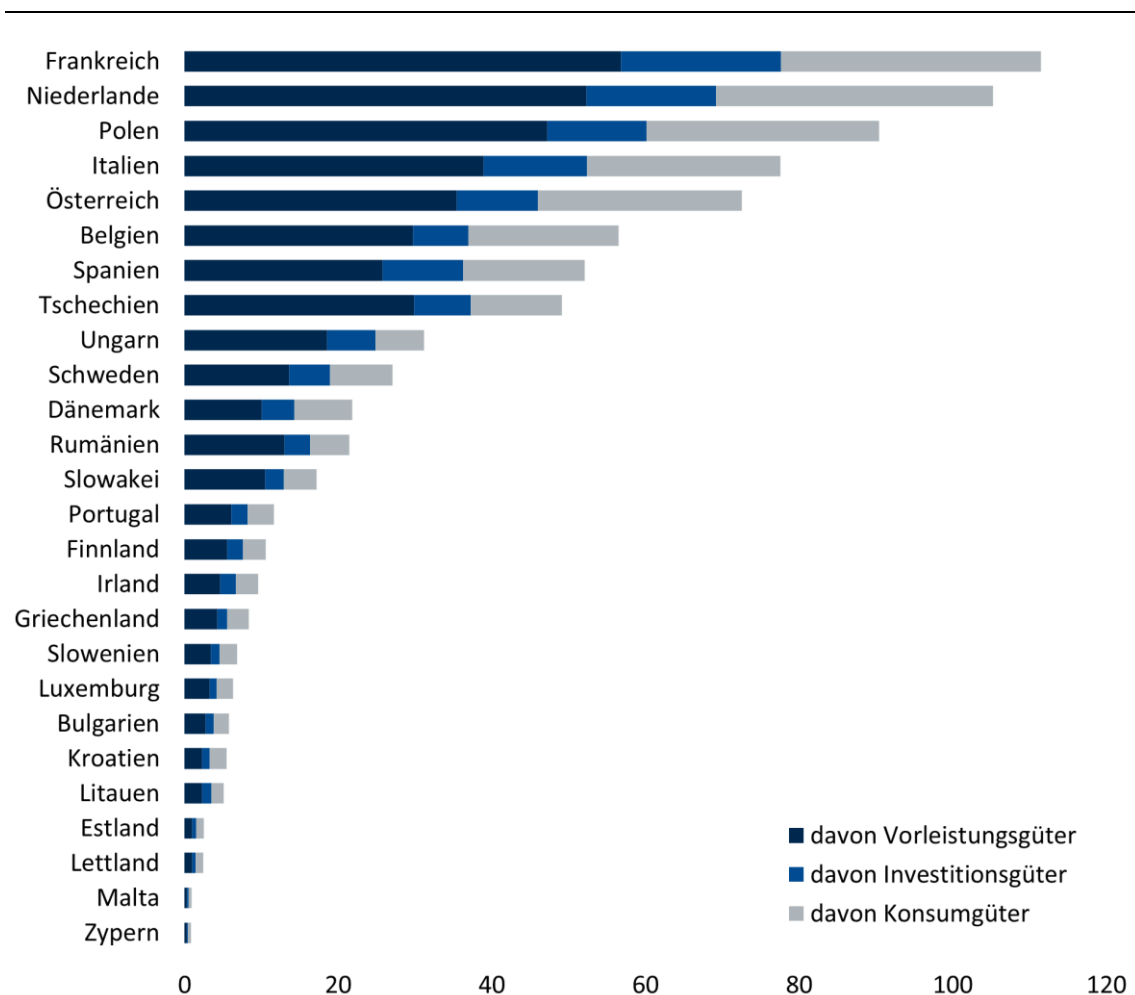
Quelle: UN Comtrade / Prognos Welthandelsmodell 2026

Zunehmende geopolitische Spannungen führen dazu, dass der Warenaustausch unsicherer wird. Entsprechend ist über die vergangenen fünf Jahre die Bedeutung des europäischen Binnenmarktes für die deutsche Ausfuhr gestiegen und der deutsche Handel hat sich stärker auf die EU – und damit einen verlässlichen Rahmen – fokussiert. So gingen im Jahr 2019 rund 51 Prozent der deutschen Exporte in die EU-Mitgliedstaaten, 14 Prozent in die übrigen europäischen Länder, 18 Prozent nach Asien und 11 Prozent nach Nordamerika. Parallel haben vor allem asiatische Handelspartner und übrige europäische Nicht-EU-Länder an Bedeutung für die deutsche Ausfuhr verloren.

Im Vergleich der wichtigsten Absatzmärkte innerhalb der EU zeichnen sich deutlich fünf favorisierte Länder ab, die unter sich über die Hälfte der deutschen Ausfuhr vereinen. Dazu zählen Frankreich (111 Milliarden Euro), die Niederlande (105 Milliarden Euro), Polen (90 Milliarden Euro), Italien (78 Milliarden Euro) und Österreich (72 Milliarden Euro) (Abbildung 2).

Abbildung 2

Deutsche Exporte in die EU, nach Zielländern und Verwendung, 2024, in Milliarden Euro



Quelle: UN Comtrade / Prognos Welthandelsmodell 2026

Die Bedeutung der Niederlande und Belgiens erklärt sich durch die großen Häfen Rotterdam und Antwerpen. Beide Häfen sorgen dafür, dass die Bedeutung der beiden Länder tendenziell überschätzt wird, da viele Waren, die ein Ziel außerhalb der Europäischen Union haben, zunächst über einen dieser großen Häfen transportiert werden.

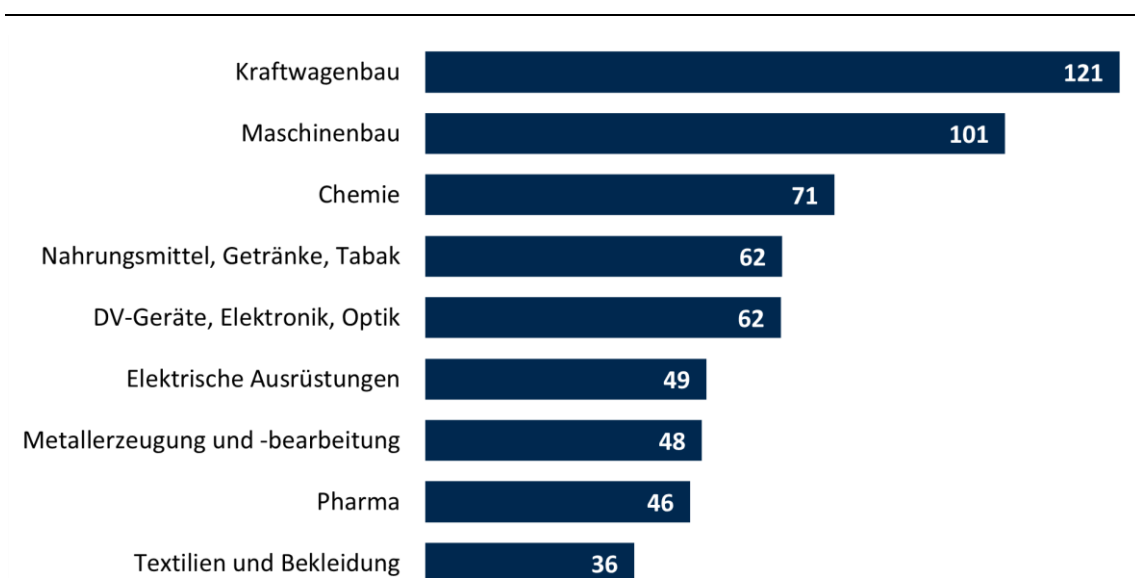
Die Untersuchung verdeutlicht die Rolle Deutschlands als wichtiger Vorleistungslieferant für die EU-Staaten: Rund 52 Prozent aller deutschen Exporte in die EU sind dieser Kategorie zuzuordnen. Zum Vergleich: Beim deutschen Export in nicht EU-Staaten liegt der Anteil der Vorleistungsgüter am Gesamtexport bei etwas weniger als 50 Prozent. Zu Vorleistungsgütern zählen beispielsweise Metalle, chemische Grundstoffe oder elektronische Bauelemente. Diese fließen als Input in die Wertschöpfungskette ein und werden dann in industriellen Produktionsprozessen weiterverarbeitet. Auf Investitionsgüter – wie etwa Maschinen und Anlagen – entfallen rund 17 Prozent aller Exporte in die EU. Das verbleibende Drittel ist Konsumgütern zuzuordnen, also Güter, die direkt in den Endverbrauch gehen. Hierzu zählen beispielsweise fertige Pkw oder Küchengeräte wie Waschmaschinen und Staubsauger, aber auch Arzneimittel oder Waschmittel.

Von der besonders engen wirtschaftlichen Verflechtung zwischen Deutschland und den EU-Mitgliedstaaten profitiert jedoch nicht nur Deutschland. Die Weiterverarbeitung der deutschen Vorprodukte sowie die Nutzung deutscher Investitionsgüter sorgt in den jeweiligen Zielländern wiederum für Wertschöpfung und Beschäftigung vor Ort.

Zu den wichtigsten Branchen in Deutschland für Exportwaren in die EU zählen der Kraftwagenbau und der Maschinenbau. Beide Branchen exportierten Vorleistungs-, Investitions- und Konsumgüter im Gesamtwert von jeweils über 100 Milliarden Euro (Abbildung 3). Weitere zentrale Branchen im deutschen Export sind unter anderem die Chemie, die Nahrungsmittelindustrie sowie die Branche DV-Geräte, Elektronik, Optik.

Abbildung 3

Deutsche Exporte in die EU, nach Warengruppen, 2024, in Milliarden Euro



Quelle: UN Comtrade / Prognos Welthandelsmodell 2026

4 Bedeutung der EU-Nachfrage für Wertschöpfung und Beschäftigung in Deutschland

Besondere Bedeutung der westeuropäischen Import-Nachfrage

Die Globalisierungsdynamik der vergangenen Dekaden hat die globale wirtschaftliche Vernetzung verstärkt. Dadurch konnten Produktionsprozesse in arbeitsteilige Fertigungsschritte untergliedert werden und nach Bedarf auch länderübergreifend stattfinden. Dabei sorgen länderspezifische Vorteile für einen insgesamt effizienteren Produktionsprozess.

Die deutsche Wirtschaft ist vor allem innerhalb der Europäischen Union stark wirtschaftlich eingebunden, was vor allem durch den ausgeprägten Vorleistungsimport dieser Länder aus Deutschland deutlich wird. Neben Vorleistungen liefert Deutschland – wie in Kapitel 3 dargelegt – ebenso Konsum- und Investitionsgüter an die EU-Mitgliedstaaten.

Diese Nachfrage aus dem europäischen Ausland sorgt in Deutschland für Wertschöpfung und Beschäftigung. Multi-regionale Input-Output-Tabellen (MRIOT) zeigen, wie ausgeprägt diese Nachfrage aus der restlichen EU ist. Dazu wird für diese Untersuchung die Verflechtung zwischen Deutschland und seinen Handelspartnern in der EU detailliert auf Branchenebene abgebildet. Als Datenbasis nutzen wir die „Trade in Value Added“ (TiVA) Datenbank der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) für den Zeitraum von 2012 bis 2022, den aktuellen Datenrand.

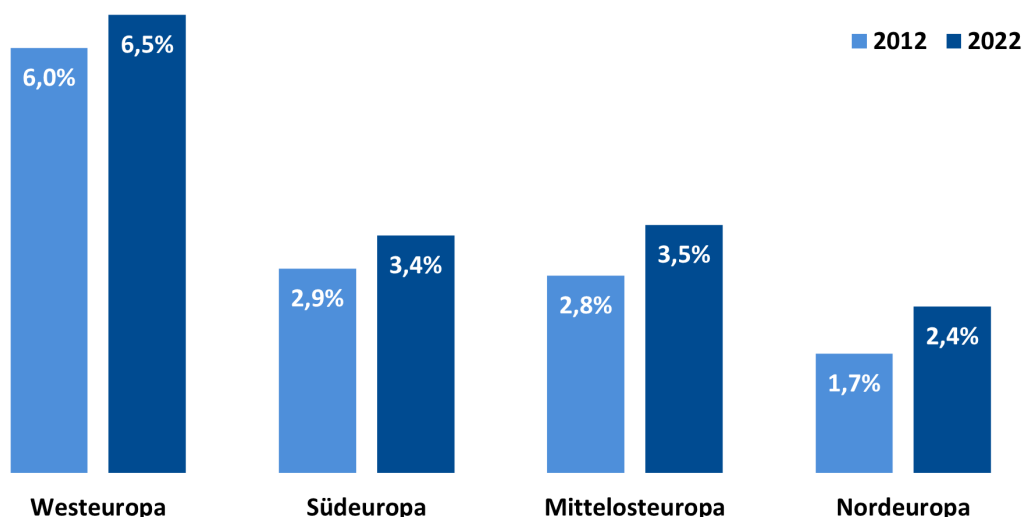
Die Untersuchung für das Jahr 2022 zeigt, dass die europäische Importnachfrage innerhalb der deutschen Wirtschaft für eine Bruttowertschöpfung (BWS) in Höhe von 554 Milliarden Euro verantwortlich ist. Dies entspricht einem Anteil von 16 Prozent an der gesamten deutschen Bruttowertschöpfung. Mit diesem wertschöpfungsbezogenen Beitrag sind 7,2 Millionen Arbeitsplätze verknüpft.

Die Aufteilung des Gesamteffekts auf die verschiedenen Regionen innerhalb der EU zeigt die besonders enge Verflechtung mit westeuropäischen Ländern. Über 6 Prozent der deutschen gesamtwirtschaftlichen BWS geht auf die Importnachfrage aus Westeuropa zurück (Abbildung 4). Auf die Nachfrage aus Südeuropa und Mittelosteuropa entfallen jeweils etwas mehr als 3 Prozent der deutschen BWS. Diese Verteilung lässt sich zum Teil durch die Größe der jeweiligen Wirtschaftsräume erklären. Auf Westeuropa entfielen im Jahr 2022 rund 39 Prozent der Wertschöpfung der Europäischen Union. Auf Südeuropa entfielen rund 32 Prozent und auf Nord- und Mittelosteuropa jeweils rund 16 bzw. 14 Prozent.

Der Vergleich mit dem Jahr 2012 zeigt den Bedeutungszuwachs der EU für Deutschland über alle europäischen Teilregionen hinweg. Vor allem Mittelosteuropa und Nordeuropa haben über die Dekade bis zum Jahr 2022 an wirtschaftlicher Relevanz für Deutschland gewonnen.

Abbildung 4

Anteil der durch den deutschen Export induzierten BWS an der gesamtwirtschaftlichen BWS nach Ländergruppen*, 2012 und 2022, in Prozent



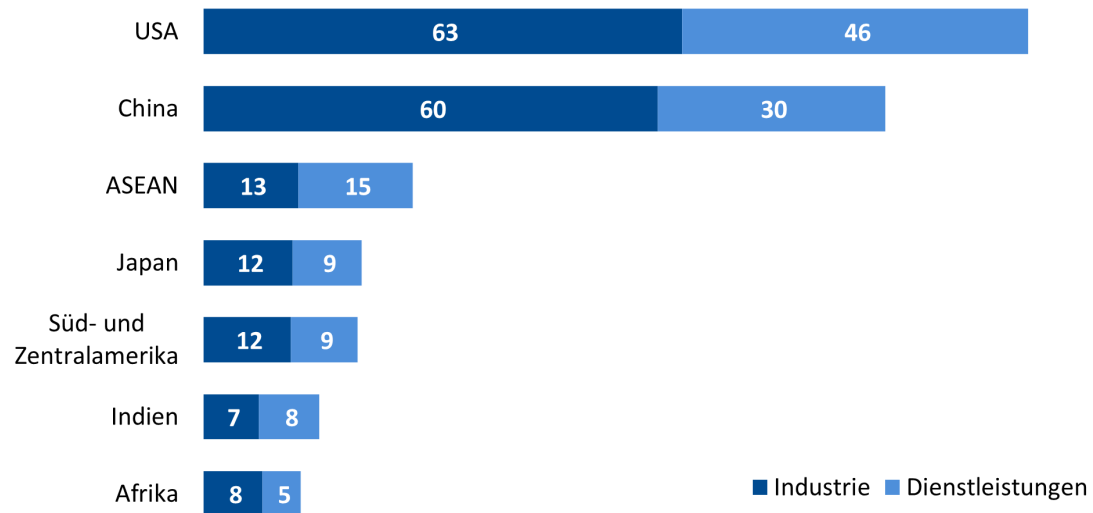
Quelle: OECD-TIVA / eigene Berechnungen; * Definition der Ländergruppen im Anhang

Der BWS-Effekt – ausgelöst durch die Importnachfrage aus der EU – kann innerhalb Deutschlands in Wirtschaftssektoren untergliedert werden. Von dem Gesamteffekt der rund 550 Milliarden Euro BWS stammen etwa 5 Milliarden Euro aus der Landwirtschaft, rund 330 Milliarden Euro aus dem Verarbeitenden Gewerbe und etwa 215 Milliarden Euro aus den deutschen Dienstleistungsbranchen.

Auch die Importnachfrage aus weiteren Regionen und Ländern der Welt sorgt in Deutschland für BWS und Beschäftigung, wenngleich nicht annähernd im gleichen Umfang wie die Importnachfrage aus Ländern der EU. So sind etwa 110 Milliarden Euro deutscher Bruttowertschöpfung auf die Importnachfrage aus den USA zurückzuführen. Davon entfallen mehr als 60 Milliarden Euro auf das Verarbeitende Gewerbe und nahezu 50 Milliarden Euro auf den Dienstleistungssektor in Deutschland (Abbildung 5). Auf der deutschen Beschäftigungsseite werden rund 640.000 Jobs im Verarbeitenden Gewerbe und nahezu 700.000 Jobs im Dienstleistungssektor durch die Importnachfrage der USA gesichert. Neben den USA sorgt auch die Importnachfrage aus China für einen bedeutenden BWS-Effekt in Höhe von rund 90 Milliarden Euro und rund 1 Million Beschäftigte. Mit größerem Abstand und Werten zwischen 13 und 30 Milliarden Euro BWS und zwischen 160.000 und 360.000 Beschäftigten folgen in absteigender Reihenfolge die ASEAN-Staaten, Japan, Süd- und Zentralamerika sowie Indien und der afrikanische Kontinent.

Abbildung 5

Abhängige Wertschöpfung am deutschen Export in andere Länder und Regionen, nach Wirtschaftssectoren, in Milliarden Euro, 2022

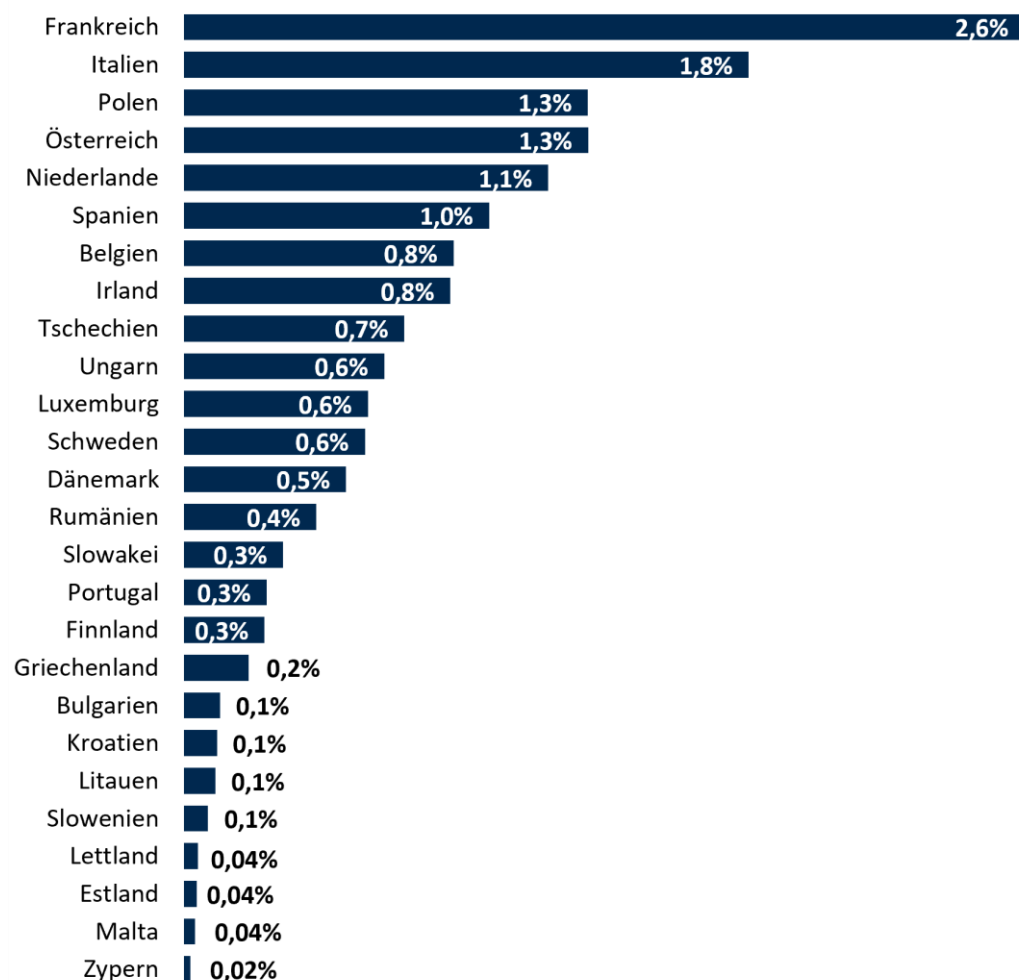


Quelle: OECD-TIVA / eigene Berechnungen; * Definition der Ländergruppen im Anhang

Der detailliertere Blick in die Gruppe der EU-Mitglieder zeigt deutlich die enge wirtschaftliche Verflechtung mit westeuropäischen Ländern und gleichzeitig einen deutlichen Fokus auf ausgewählte Länder. So entfällt auf die fünf wichtigsten Partnerländer in der EU mehr BWS als auf die restlichen EU-Mitgliedstaaten insgesamt. Angeführt wird diese Gruppe von Frankreich: Rund 2,6 Prozent der deutschen BWS ist auf die Importnachfrage aus dem deutschen Nachbarland zurückzuführen (Abbildung 6). Italien folgt mit 1,8 Prozent, Österreich und Polen mit jeweils 1,3 Prozent sowie die Niederlande mit etwa 1,1 Prozent.

Abbildung 6

Anteil der durch den deutschen Export in EU-Länder induzierten BWS an der gesamtwirtschaftlichen BWS, 2022, in Prozent

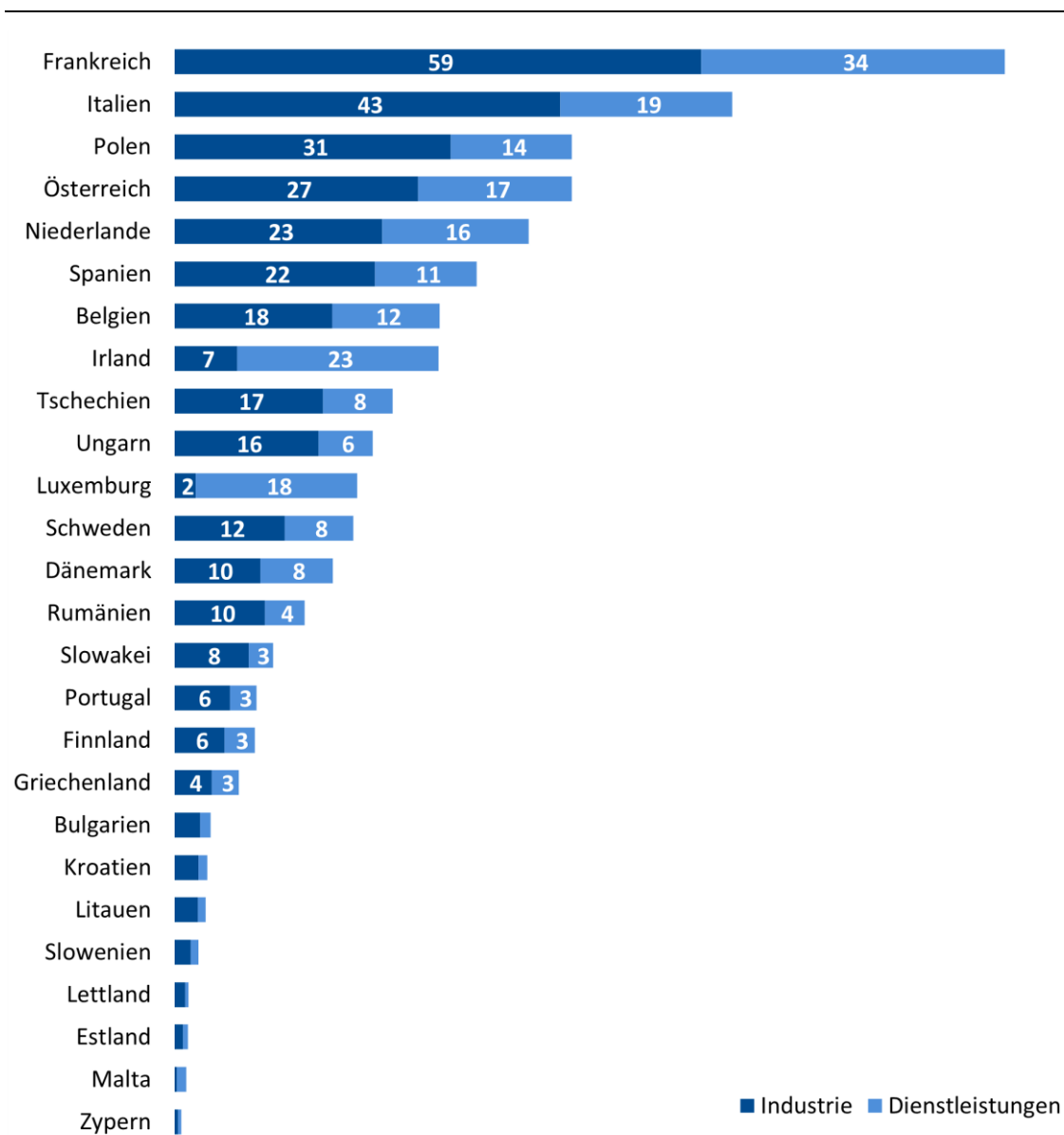


Quelle: OECD-TIVA / eigene Berechnungen; * Definition der Ländergruppen im Anhang

Untergliedert nach Wirtschaftssektoren ergibt sich vor allem für das deutsche Verarbeitende Gewerbe ein deutliches Bild: Mit Ausnahme vereinzelter Länder – wie Irland und Luxemburg – ist der Effekt der europäischen Importnachfrage im deutschen Verarbeitenden Gewerbe deutlich größer als in den Dienstleistungsbranchen. Die Sonderstellung von Irland und Luxemburg ist unter anderem mit ihren attraktiven steuerlichen Rahmenbedingungen für Unternehmen verknüpft. Auf die französische Importnachfrage sind insgesamt über 90 Milliarden Euro BWS zurückzuführen, davon entfallen rund 60 Milliarden auf das deutsche Verarbeitende Gewerbe und über 30 Milliarden Euro auf den Dienstleistungssektor (Abbildung 7).

Abbildung 7

Wert der deutschen BWS induziert durch Importnachfrage aus EU-Ländern, nach Wirtschaftssectoren, 2022, in Milliarden Euro*



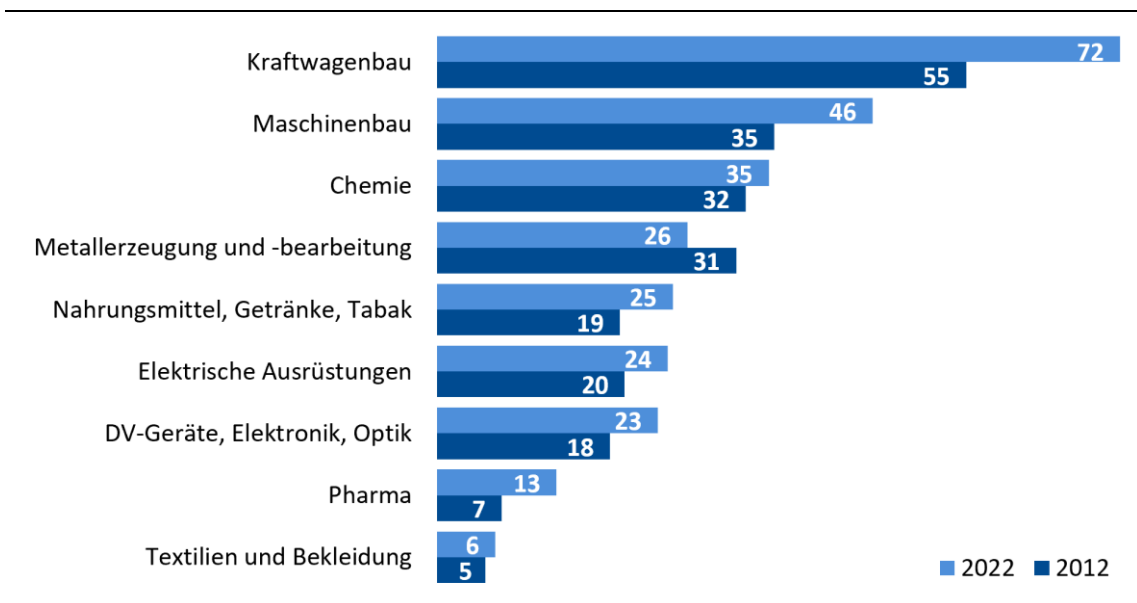
Quelle: OECD-TIVA / eigene Berechnungen; zur besseren Lesbarkeit werden kleine Werte nicht explizit ausgewiesen.

Auf der Branchenebene profitiert vor allem der deutsche Kraftwagenbau und der deutsche Maschinenbau von der europäischen Importnachfrage mit einer BWS von jeweils 72 Milliarden bzw. 46 Milliarden Euro (Abbildung 8). Damit verbunden sind jeweils rund 680.000 bzw. 430.000 Beschäftigte.

Im Vergleich zu 2012 hat vor allem die deutsche Pharmaindustrie ihre europäische Verbindung ausgebaut: 2022 hängt nun nahezu doppelt so viel BWS (13 Milliarden Euro) an der europäischen Importnachfrage als noch eine Dekade zuvor.

Abbildung 8

Wert der deutschen BWS induziert durch Importnachfrage aus der EU, nach Branchen, 2022, in Milliarden Euro

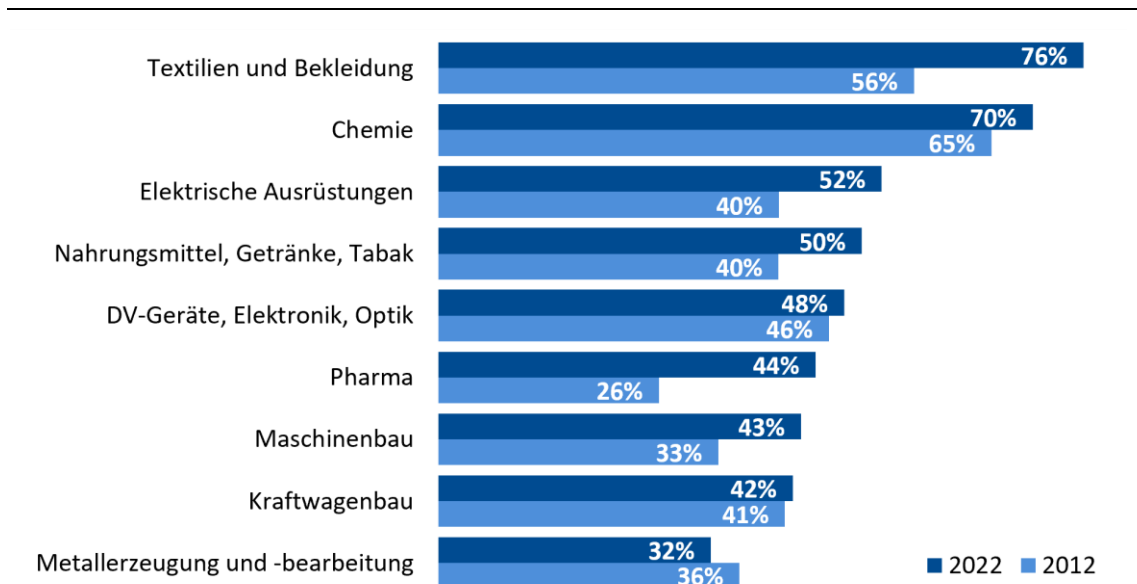


Quelle: OECD-TIVA / eigene Berechnungen

Setzt man die absoluten BWS-Werte, induziert durch die Importnachfrage aus den EU-Ländern, ins Verhältnis zur gesamten BWS der jeweiligen Branche ergibt sich ein detailliertes Bild der Verflechtungen zwischen Deutschland und der EU. Vor allem in der Textil- und Chemiebranche kann ein Großteil der BWS auf die Importnachfrage aus EU-Staaten zurückgeführt werden (Abbildung 9). Für das Jahr 2022 liegt der gesamtwirtschaftliche Durchschnitt über alle deutschen Branchen bei einem EU-induzierten BWS-Anteil von nahezu 16 Prozent. Somit sind alle näher betrachteten Branchen überdurchschnittlich stark auf die EU-Importnachfrage ausgerichtet.

Abbildung 9

Anteil der deutschen BWS induziert durch Importnachfrage aus EU-Ländern an der gesamten BWS, nach Branchen, 2012 und 2022, in Prozent



Quelle: OECD-TIVA / eigene Berechnungen

Die Ergebnisse unterstreichen, wie stark die deutsche Volkswirtschaft von der Nachfrage der EU-Mitgliedstaaten abhängt – sowohl in ihrer Breite als auch in ihrer sektoralen Tiefe. Die enge Verflechtung der Produktionsstrukturen innerhalb Europas, insbesondere durch den intensiven Austausch von Vorleistungen, erklärt den hohen Anteil der EU an der in Deutschland induzierten Wertschöpfung und Beschäftigung. Gleichzeitig zeigt die Analyse, dass die stärksten Impulse aus jenen Regionen stammen, mit denen Deutschland traditionell besonders eng wirtschaftlich verbunden ist – allen voran Westeuropa. Die Branchenebene vervollständigt dieses Bild: Schlüsselindustrien wie der Kraftwagen- und Maschinenbau profitieren nicht nur am stärksten von der europäischen Importnachfrage, sondern sind zugleich strukturell eng in europäische Produktionsnetzwerke eingebettet.

5 Bedeutung eines dynamischen EU-Wirtschaftswachstums für Deutschland

Verlust an Dynamik ohne Wirtschaftswachstum in der EU

Die bisherigen Kapitel zeigen, wie eng Deutschland realwirtschaftlich mit seinen EU-Partnerländern verflochten ist. Die Analyse der Außenhandelsbeziehungen sowie der wertschöpfungs- und beschäftigungsseitigen Verflechtungen verdeutlicht, dass die Europäische Union nicht nur der wichtigste Absatzmarkt für deutsche Waren und Dienstleistungen ist, sondern zugleich eine zentrale Rolle in den industriellen und dienstleistungsbezogenen Wertschöpfungsketten deutscher Unternehmen einnimmt. Ein erheblicher Teil der in Deutschland erzielten Wertschöpfung und Beschäftigung ist damit direkt oder indirekt an die Nachfrageentwicklung im europäischen Ausland gekoppelt.

Im folgenden Kapitel rückt die wirtschaftliche Dynamik der Partnerländer in den Fokus. Die bisherigen Analysen sind rückblickend und beschreiben den Status quo. Dieses Kapitel erweitert die Perspektive um eine Szenarioanalyse. Ziel ist es zu quantifizieren, wie sich die wirtschaftliche Entwicklung Deutschlands verändern würde, wenn zentrale Partnerregionen wie die Europäische Region oder die USA über einen längeren Zeitraum hinweg nur eine geringe oder gar keine Wachstumsdynamik aufweisen würden.

Ausgangspunkt ist die Erkenntnis, dass in hochgradig integrierten Volkswirtschaften nicht nur punktuelle Nachfrageschocks relevant sind, sondern vor allem dauerhaft unterschiedliche Wachstumspfade. Eine anhaltende Stagnation wichtiger Handelspartner wirkt sich nicht nur kurzfristig über geringere Exportmöglichkeiten aus, sondern verändert mittelfristig Investitionsentscheidungen, Produktionsstrukturen und Beschäftigungsperspektiven. Für Deutschland als stark offene Volkswirtschaft ist daher entscheidend, ob seine wichtigsten Partnerländer – und hier insbesondere die Länder der Europäischen Union – auf einem dynamischen Wachstumspfad verbleiben oder in eine Phase wirtschaftlicher Stagnation eintreten.

Die folgenden Analysen basieren auf dem globalen Branchenmodell DINOS (Dynamic Input Output System) der Prognos (siehe Infobox). Die im Folgenden dargestellten Ergebnisse beziehen sich – sofern nicht anders ausgewiesen – auf Abweichungen gegenüber einer gemeinsamen Referenzentwicklung und werden primär aus der Perspektive der deutschen Volkswirtschaft interpretiert.

Infobox: Das DINOS-Modell der Prognos

DINOS – ausgeschrieben: Dynamic Input Output System – ist das globale Branchenmodell der Prognos zur Analyse wirtschaftlicher Entwicklungen in international verflochtenen Volkswirtschaften. Grundlage des Modells ist eine multiregionale Input-Output-Tabelle mit 45 Ländern, der übrigen Welt und bis zu 64 Branchen. DINOS bildet den kompletten volkswirtschaftlichen Kreislauf aus Entstehung, Verteilung und Verwendung nach Branchen differenziert ab. Dabei werden zentrale ökonomische Größen wie Löhne, Preise, technologischer Fortschritt sowie die Nachfrage nach Arbeit und Kapital modelliert. Auf dieser Basis lassen sich wirtschaftspolitische, strukturelle und nachfrageseitige Veränderungen in Form von Szenarien simulieren. Das Modell quantifiziert die Auswirkungen auf Produktion, Beschäftigung, Preisniveau, Investitionen und internationale Handelsbeziehungen sowie die jeweiligen Anpassungspfade im Zeitverlauf. DINOS eignet sich damit insbesondere für makroökonomische Fragestellungen mit sektoralen Effekten und internationalen Rückkopplungen.

Als Referenz dient ein Basisszenario, das der aktuellen mittelfristigen Prognose der Prognos für Deutschland und die übrigen im Modell enthaltenen Länder entspricht. Dieses Szenario bildet die aus heutiger Sicht wahrscheinlichste wirtschaftliche Entwicklung bis zum Jahr 2030 ab und unterstellt für alle Länder eine moderate, aber positive Wachstumsdynamik, die sich aus dem Zusammenwirken von Produktivitätsfortschritten, demografischen Effekten, Investitionen und Nachfrageentwicklung ergibt.

Das Basisszenario stellt keinen idealtypischen Wachstumspfad dar, sondern bildet vielmehr eine Fortschreibung der derzeit absehbaren wirtschaftlichen Rahmenbedingungen. Alle im weiteren Verlauf betrachteten Stagnationsszenarien werden als Abweichung von diesem Referenzpfad analysiert. Auf diese Weise lässt sich isoliert darstellen, welche zusätzlichen Effekte allein auf eine veränderte Wachstumsdynamik in einzelnen Ländern oder Regionen zurückzuführen sind, ohne dass andere globale Entwicklungen den Vergleich verzerren.

Aufbauend auf dem Basisszenario werden mehrere Stagnationsszenarien simuliert, in denen jeweils eine ausgewählte Ländergruppe – die Europäische Union (ohne Deutschland), die USA, China oder Japan – über den mittelfristigen Horizont hinweg nahezu kein reales Wirtschaftswachstum mehr verzeichnet. Unter Stagnation wird dabei eine Entwicklung verstanden, bei der die reale Wirtschaftsleistung ab dem Jahr 2025 im Wesentlichen auf dem erreichten Niveau verharrt und keine eigenständigen Wachstumsimpulse mehr erzeugt.

Die Stagnation wird im Modell primär nachfrageseitig abgebildet. Konkret wird für die jeweils betrachtete Region der reale private Konsum auf dem Niveau des Vorjahres eingefroren. Zusätzliche Einkommen fließen vollständig in die Ersparnis und erzeugen keine weitere Konsumnachfrage. Auch der öffentliche Konsum sowie die Nachfrage nicht-gewinnorientierter Organisationen (NPISH) weisen in den stagnierenden Ländern keine eigene

Dynamik mehr auf. Alle übrigen ökonomischen Größen – etwa Exporte, Investitionen, Preise oder Beschäftigung – werden weiterhin endogen im Modell bestimmt und reagieren auf die veränderten Nachfragebedingungen.

Diese Vorgehensweise erlaubt es, eine dauerhaft schwache Binnennachfrage als zentralen Mechanismus wirtschaftlicher Stagnation konsistent und international vergleichbar abzubilden. Gleichzeitig wird vermieden, dass Wettbewerbs- oder Substitutionseffekte – etwa durch eine exogene Stagnation des technischen Fortschritts – die Interpretation der Ergebnisse verzerren. Die gewählte Kalibrierung stellt somit sicher, dass die ermittelten Effekte maßgeblich auf die veränderte Wachstumsdynamik der jeweiligen Region zurückzuführen sind und nicht auf modelltechnische Besonderheiten einzelner Annahmen.

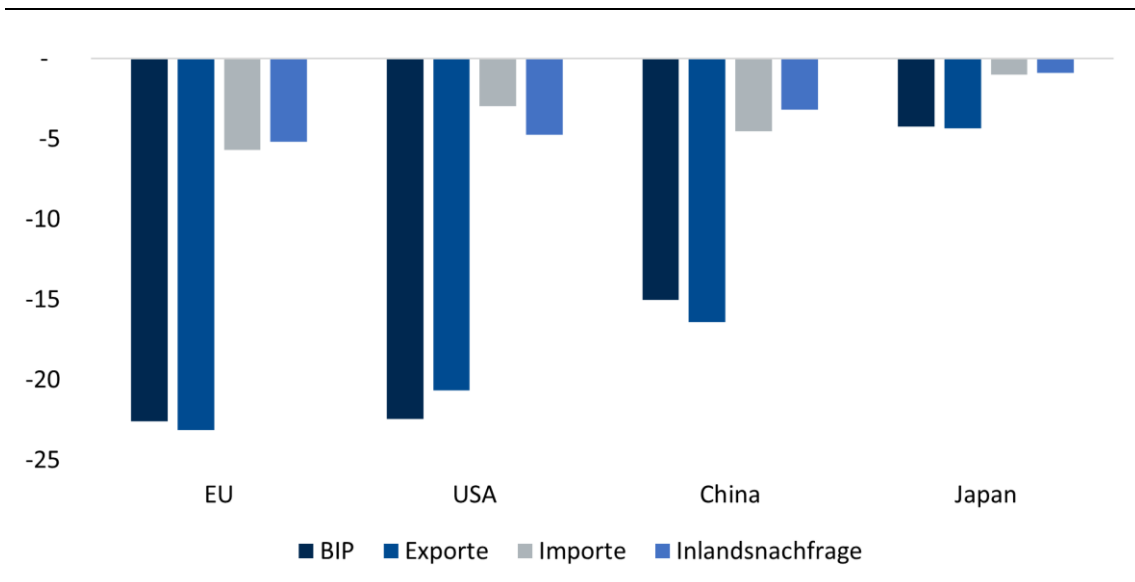
Stagniert das Wirtschaftswachstum in der EU, werden in der Folge weniger Produkte nachgefragt, wodurch sich durch die globale Verflechtung in Deutschland reale Verwendungskomponenten – das BIP, Ex- und Importe sowie die Inlandsnachfrage – verändern (Abbildung 10). Dies lässt sich insbesondere dadurch erklären, dass Deutschland als exportorientierte Volkswirtschaft stark vom Außenhandel abhängt und eng in europäische Wertschöpfungsketten integriert ist. Über die Hälfte des deutschen Außenhandels wird mit EU-Mitgliedstaaten abgewickelt, wodurch wirtschaftliche Schwächephasen innerhalb der EU direkt auf die deutsche Nachfrage nach Gütern und Vorleistungen durchschlagen.

Vor allem Exporte und Bruttoinlandsprodukt würden in Deutschland sinken. Der Vergleich mit weiteren wichtigen Handelspartnern zeigt, dass die deutsche Wirtschaft am stärksten auf eine Stagnation der EU-Mitgliedstaaten reagieren würde. Ein zentraler Grund hierfür ist, dass ein erheblicher Teil der Produktion – insbesondere in Industriebranchen wie Maschinenbau, Automobil- und Chemieindustrie – für den Export bestimmt ist und damit unmittelbar von der Nachfrage auf den Absatzmärkten abhängt. Zudem sind viele deutsche Unternehmen in grenzüberschreitende Lieferketten eingebunden, sodass eine sinkende Produktion in anderen EU-Ländern auch die Nachfrage nach deutschen Zwischenprodukten reduziert.

Nur leicht schwächer fällt der negative Effekt einer Stagnation der US-amerikanischen Wirtschaft aus. Die Reaktion auf eine chinesische Stagnation liegt in diesem Vergleich auf Rang drei und weiter abgeschlagen fällt die Reaktion auf eine Stagnation der japanischen Wirtschaft vergleichsweise schwach aus, da Japan sowohl gemessen am Handelsvolumen als auch hinsichtlich der Einbindung in deutsche Wertschöpfungsketten eine deutlich geringere Rolle spielt.

Abbildung 10

Abweichung realer BIP-Komponenten in Deutschland im Szenario „Stagnation“ im Vergleich zur Basisprognose, 2030, in Milliarden Euro



Quelle: eigene Berechnungen

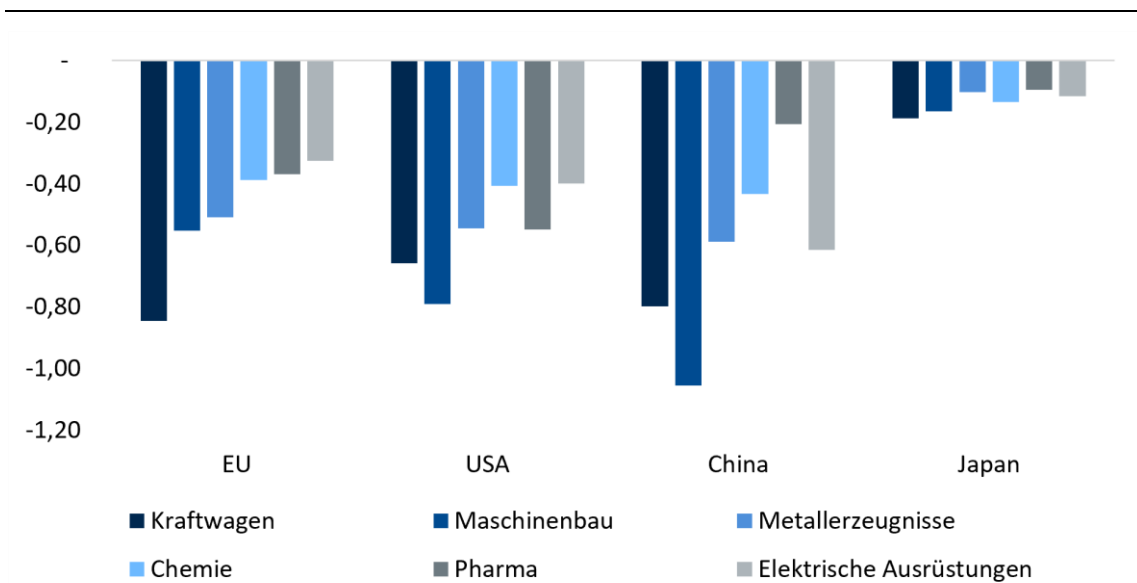
Solche deutschen Branchen, die besonders stark mit den untersuchten Ländern und Regionen verflochten sind, wären von einer wirtschaftlichen Stagnation in den jeweiligen Ländern bzw. Region überdurchschnittlich stark betroffen. Über alle untersuchten Stagnationsszenarien stechen drei deutsche Branchen besonders hervor, die in jedem Fall überdurchschnittlich stark unter einer wirtschaftlichen Stagnation aller untersuchten Länder bzw. Regionen leiden würden. Dazu zählen der Kraftwagenbau, der Maschinenbau und die Metallerzeugnisse (Abbildung 11). Dies lässt sich auf die Exportstärke und die ausgeprägte globale Verflechtung dieser Branchen zurückführen.

Zusätzlich stechen in den jeweiligen Stagnationsszenarien der untersuchten Länder bzw. Regionen einzelne deutsche Branchen hervor, die besonders stark von einer Stagnation in einzelnen Ländern betroffen wären. Stagniert beispielsweise das Wirtschaftswachstum der EU-Mitgliedstaaten und mit ihm die Nachfrage aus diesen Ländern, so spürt dies in Deutschland die Lebensmittel- und Getränkebranche besonders deutlich und müsste bis zum Jahr 2030 mit einem Wertschöpfungsrückgang von rund 890 Millionen Euro rechnen. Bei einer Stagnation der US-amerikanischen Wirtschaft wäre neben den oben erwähnten Branchen die deutsche Pharmaindustrie besonders stark betroffen, mit einem Wertschöpfungsrückgang bis 2030 von rund 550 Millionen Euro. Die Entwicklung der deutschen Branche der Elektrischen Ausrüstungen hängt besonders stark an der Entwicklung der chinesischen Wirtschaft. Stagniert diese, so müsste die Branche der Elektrischen Ausrüstungen mit einem Rückgang der Wertschöpfung bis 2030 von rund 620 Millionen Euro rechnen. Stagniert das Wachstum der japanischen Wirtschaft, so schlägt dies in der deutschen

Wirtschaft – neben dem Maschinen- und Kraftwagenbau – vor allem in der Chemieindustrie nieder. In diesem Fall müsste die deutsche Chemiebranche bis 2030 mit einem Wertschöpfungsrückgang von rund 130 Millionen Euro rechnen.

Abbildung 11

Abweichung der BWS in Deutschland im Szenario „Stagnation“ im Vergleich zur Basisprognose in ausgewählten Branchen, 2030, in Milliarden Euro



Quelle: eigene Berechnungen

Zusammenfassend zeigt sich, dass das Wirtschaftswachstum der EU eine zentrale Determinante für die wirtschaftliche Entwicklung Deutschlands darstellt. Aufgrund der engen Handelsverflechtungen, der tiefen Integration in europäische Wertschöpfungsketten sowie der hohen Bedeutung der EU als Absatz- und Beschaffungsmarkt wirken sich konjunkturelle Entwicklungen in den Mitgliedstaaten unmittelbar auf zentrale makroökonomische Größen und Schlüsselbranchen in Deutschland aus. Eine wirtschaftliche Stagnation in der EU führt dabei nicht nur zu spürbaren Rückgängen bei Exporten und Wertschöpfung, sondern betrifft in besonderem Maße exportorientierte Industriebranchen sowie ausgewählte konsum- und vorleistungsnahe Sektoren. Insgesamt unterstreicht die Analyse die hohe Abhängigkeit der deutschen Wirtschaft von einer stabilen wirtschaftlichen Entwicklung innerhalb der Europäischen Union.

6 Ökonomische Effekte des Schengener Abkommens

Offene Grenzen als Grundlage wirtschaftlicher Integration und Effizienz

Das Schengener Abkommen (im Folgenden Schengenabkommen) ermöglicht die Personenfreizügigkeit zwischen den Ländern des Schengen-Raums (Schengenländern), das heißt Passkontrollen an den Binnengrenzen erfolgen nicht. Die Regulation des grenzüberschreitenden Handels z. B. durch Zölle ist nicht Teil des Abkommens.

Entsprechend untersucht dieses Kapitel die wirtschaftlichen Auswirkungen einer Wiedereinführung systematischer Grenzkontrollen im Schengenraum. Im Fokus stehen drei zentrale Wirkungsbereiche: Warenhandel, Tourismus und grenzüberschreitende Arbeitskräfte-mobilität. Die Effekte auf den Warenhandel und die Gesamtwirtschaft werden mittels eines modellgestützten Szenarienvergleichs abgeschätzt. Zum Einsatz kommt hier erneut das globale Branchenmodell DINOS der Prognos (siehe Infobox vorheriges Kapitel). Die Effekte im Tourismus und auf dem Arbeitsmarkt werden qualitativ diskutiert und mittels Überschlagsrechnungen quantitativ veranschaulicht.

Das Schengenabkommen trat 1995 in Kraft und umfasst im Jahr 2026 insgesamt 29 europäische Länder, darunter 25 EU-Mitgliedstaaten sowie die Nicht-EU-Staaten Norwegen, Island, Schweiz und Liechtenstein. Zusammen bilden diese Länder einen Wirtschaftsraum mit rund 450 Millionen Einwohnerinnen und Einwohnern (Abbildung 12).

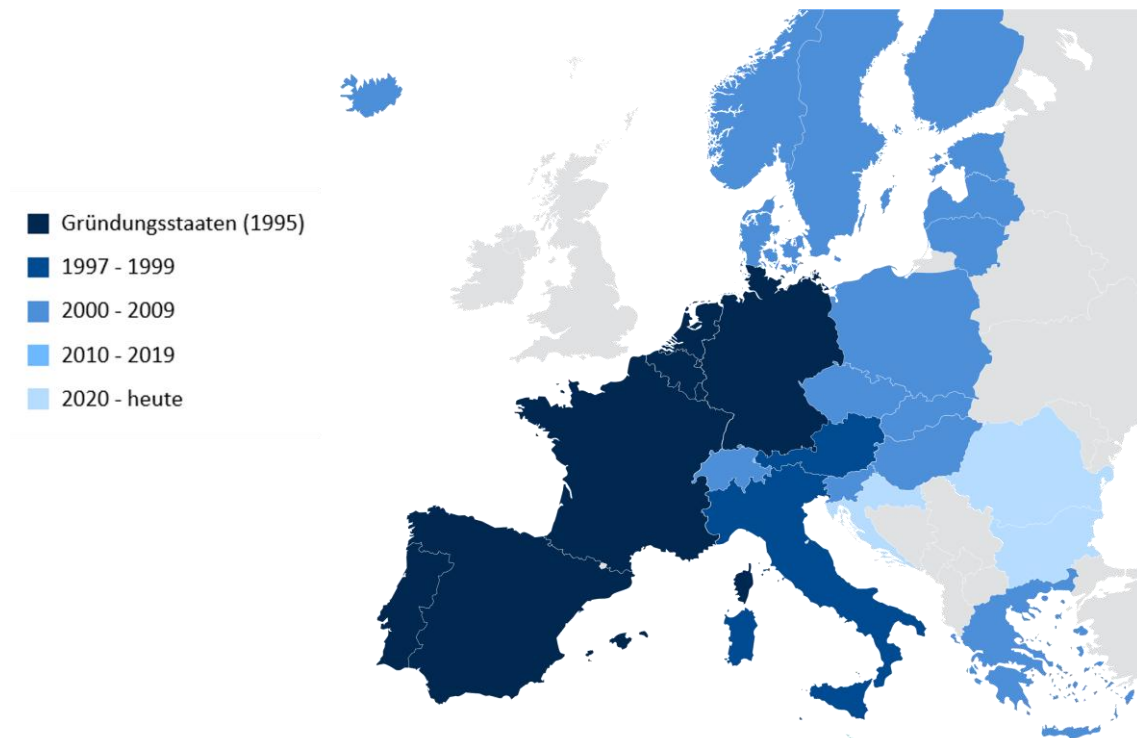
6.1 Warenhandel

Der Schengenraum ermöglicht es, Waren nach einmaliger Grenzkontrolle an der Außengrenze frei innerhalb des gesamten Gebiets zu transportieren. Dadurch werden Wartezeiten reduziert, Transportkosten gesenkt und Lieferketten stabilisiert. Dies ist insbesondere für zeitkritische Produktionsprozesse relevant, wie sie beispielsweise in der Automobil-, Maschinenbau- oder Pharmaindustrie vorherrschen. Viele dieser Branchen sind in hochintegrierte europäische Wertschöpfungsketten eingebunden und auf zuverlässige Just-in-Time-Lieferungen angewiesen.

Für den Warenhandel untersuchen wir, welche Effekte die Wiedereinführung von Personenkontrollen im Schengenraum haben können. Konkret gehen wir davon aus, dass im Straßengüterverkehr durch die Kontrollen Wartezeiten an den Binnengrenzen entstehen, welche direkt die Lieferkosten erhöhen und potenziell zu Störungen in den Lieferketten führen können. Auf letztere können die Unternehmen mit einer Erhöhung ihrer Vorratshaltung reagieren.

Abbildung 12

Der Schengenraum im Zeitverlauf



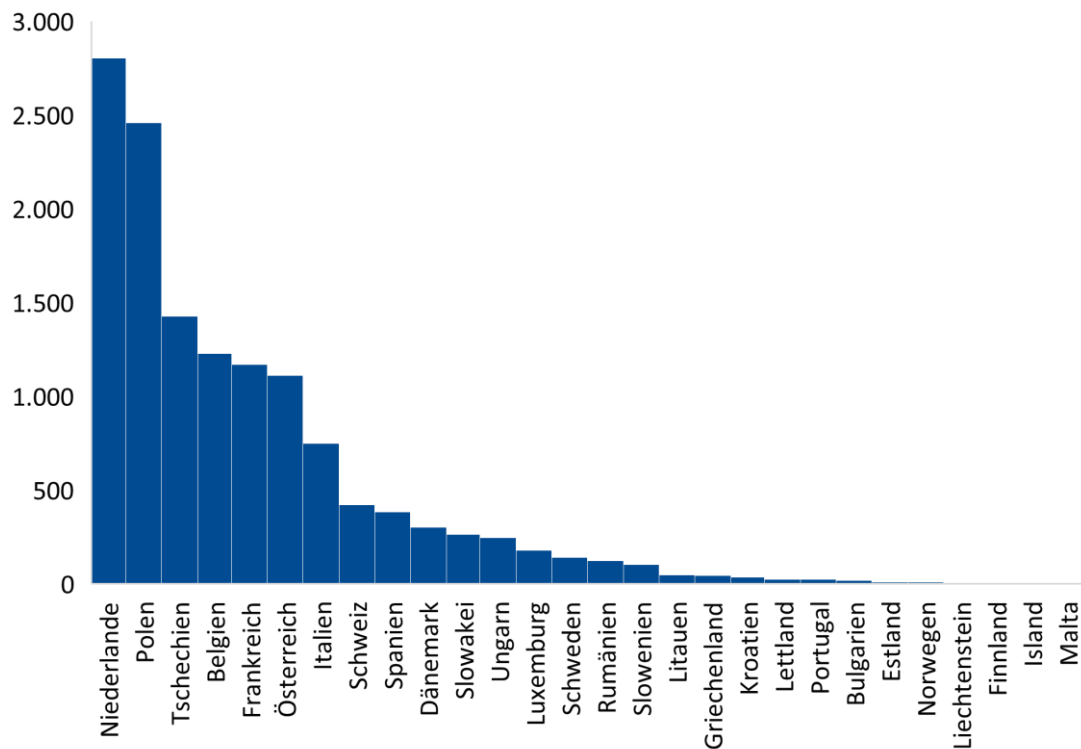
Quelle: eigene Darstellung

Die Fokussierung auf den Straßengüterverkehr erfolgt bewusst, da für diesen Bereich Daten zu Verkehrsströmen, Transportzeiten und Kostenstrukturen vorliegen und somit eine empirisch fundierte Quantifizierung möglich ist. Die gewählte Vorgehensweise stellt damit sicher, dass die ausgewiesenen Effekte auf nachvollziehbaren Annahmen basieren.

Im betrachteten Szenario wird angenommen, dass an den Binnengrenzen durchschnittliche zusätzliche Wartezeiten von 20 Minuten pro LKW entstehen. Diese Annahme basiert auf empirischen Studien zu den Effekten von Grenzkontrollen und dient als zentrale Stellgröße für die Quantifizierung der zusätzlichen Transportkosten. Für Deutschland passieren im Jahr 2024 rund 13,3 Millionen LKW mit importierten Waren die Grenzen (Abbildung 13). Auf dieser Basis werden die zusätzlichen Transportkosten unter Berücksichtigung von Fahrzeiten, Lohnkosten und durchschnittlichen Warenwerten berechnet.

Abbildung 13

Anzahl der Lastkraftwagenfahrten nach Deutschland nach Staat des Fahrtantritts, in Tausend, im Jahr 2024



Quelle: Kraftfahrt Bundesamt / eigene Berechnungen

Konkret leiten wir die zusätzlichen Kontrollkosten bei einer Aufhebung des Schengenabkommens auf Basis von amtlichen Statistiken und empirisch belastbaren Annahmen wie folgt ab:

- Wir erstellen eine Matrix, welche die Anzahl der Grenzübergänge im Landverkehr zwischen den Schengenländern enthält. Im Durchschnitt liegt die Anzahl der Grenzübergänge bei 2,9 und das Maximum bei 7 (Griechenland <> Estland).
- Auf Basis von Daten von Eurostat und UN Comtrade zum Anteil der über die Straße transportierten Waren in die Schengenländer bestimmen wir den Anteil der per LKW transportierten Güter. Dieser liegt für die betrachteten Länder im Bereich von 50 bis 80 Prozent.
- Wir unterstellen einen Stundenlohn von 25 Euro im Straßengüterverkehr. Dies ist ein großzügig gerechneter statistischer Durchschnitt für die Branche über den gesamten Schengenraum hinweg. Im Simulationsverlauf wird dieser Lohnsatz mit einer exogenen Vorgabe von drei Prozent pro Jahr dynamisiert.
- Wir unterstellen eine Wartezeit von 20 Minuten je Personenkontrolle.

- Der durchschnittliche Warenwert je Lkw wird auf 43 Tausend Euro festgelegt. Grundlage hierfür ist die Auswertung der nach Deutschland über den Straßengüterverkehr importierten Waren via LKW aus Schengenländern des Kraftfahrtbundesamtes sowie die Zahlen zum jeweiligen Warenwert aus Destatis.

Auf Basis der oben aufgeführten Größen betragen die maximal möglichen Kontrollkosten (bei ausschließlichen Transport via Straße) 0,14 Prozent des Warenwertes (bei sieben Grenzübergängen). Legt man die durchschnittliche Zahl der Grenzübergänge zwischen den Schengenländern zugrunde, betragen die Kontrollkosten im Schnitt knapp 0,06 Prozent.

Im Szenario berücksichtigen wir zudem die Reaktion der Unternehmen auf die längeren bzw. mit größerer Unsicherheit zu kalkulierenden Lieferzeiten. Um Unterbrechungen der Produktion zu vermeiden, bauen die Unternehmen ihre Vorratshaltung an Vorleistungsgütern aus. In der Konsequenz erhöhen sich ihre Lagerhaltungskosten. Für deren Kalkulation gehen wir wie folgt vor:

- Wir unterstellen einen Servicegrad von 95 Prozent, ein in der Operations-Research-Literatur üblicherweise verwendeter Wert. Der Servicegrad gibt die Wahrscheinlichkeit wieder, mit welcher der Lagerbestand hinreichend ist für die Ausführung der Produktion. Übliche Werte für eine Just-in-Time-Produktion liegen bei 99 Prozent.
- Die Wartezeiten schwanken um eine Standardabweichung (hier: 20 Minuten). Für die Vereinfachung der Berechnung unterstellen wir, dass diese normalverteilt sind. In der Praxis dürften die Wartezeiten eher rechtsverteilt sein (das heißt gelegentlich sehr lange Wartezeiten). In Anbetracht der resultierenden Impulse (siehe unten) spielt diese Vereinfachung keine Rolle.
- Zudem unterstellen wir eine durchschnittliche Lieferzeit von zwei Tagen innerhalb des Schengenraums sowie Kapitalkosten von fünf Prozent p. a.

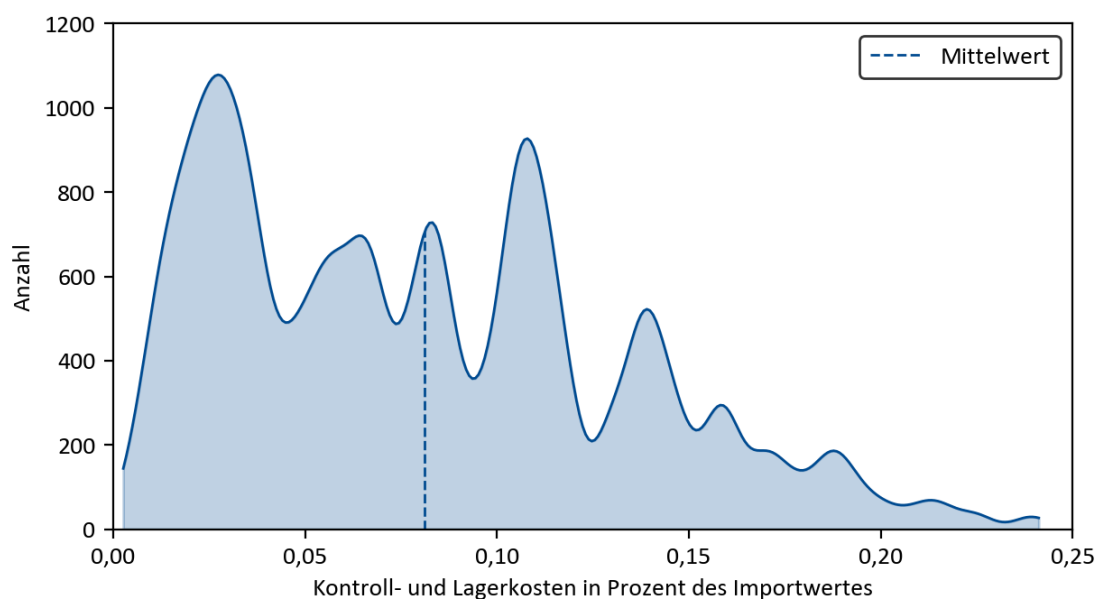
Mittels der aufgeführten Werte und der Anzahl der Grenzübertritte sowie des Anteils des Straßenverkehrs am Transportaufkommen lassen sich die resultierenden Lagerhaltungskosten berechnen. Diese betragen maximal 0,15 Prozent des Warenwertes (bei sieben Grenzübergängen) respektive 0,06 Prozent bei den durchschnittlich 2,9 Grenzübergängen. Die Unterstellung einer Just-in-Time-Produktion mit einem Servicegrad von 99 Prozent erhöht die maximal möglichen relativen Lagerhaltungskosten auf 0,21 Prozent. Wir verwenden im Weiteren die etwas konservativere Annahme (Servicegrad von 95 Prozent).

Die relativen Kontrollkosten (das heißt Anteil am Importwert) werden im Folgenden für die bilateralen Beziehungen zwischen 23 Ländern und 20 Produktionsbereichen sowohl für die Vorleistungsbezüge als auch die Endnachfrage berechnet. Die Lagerhaltungskosten werden entsprechend für die Vorleistungsbezüge bestimmt. Die Kontroll- und Lagerhaltungskosten werden addiert und gehen als Aufschlag auf die Importkosten in das Modell ein. Für jede Handelsbeziehung zwischen Ländern und Branchen sowie für die Verwendung als Vorleistung oder für die Endnachfrage wird dabei ein individueller Kostenaufschlag bestimmt. Insgesamt ergeben sich so 242.800 einzelne Kostenberechnungen, deren Größenverteilung Abbildung 14 zeigt. Im Durchschnitt betragen die kombinierten Kontroll- und Lagerhaltungskosten 0,08 Prozent des Warenwertes. Die unmittelbar resultierenden zusätzlichen Kosten durch Grenzkontrollen fallen isoliert betrachtet gering aus. Gleichzeitig ist zu

berücksichtigen, dass sich auch vergleichsweise kleine Kostenerhöhungen systematisch über die Produktionsverflechtungen in der Volkswirtschaft fortpflanzen. Die Modellrechnung zeigt jedoch, dass ihre gesamtwirtschaftliche Wirkung im Verhältnis zur gesamten Wirtschaftsleistung begrenzt bleibt.

Abbildung 14

Verteilung der Kontroll- und Lagerhaltungskosten durch Grenzkontrollen in Prozent des Importwerts über alle Schengenländer und Güterbereiche



Quelle: DINOS / eigene Berechnungen

Wir berechnen mittels des DINOS-Modells ein Referenzszenario für alle 46 im Modell enthaltenen Länder. Deren längerfristige Wachstumsdynamik entspricht im Referenzszenario approximativ derjenigen im aktuellen Prognos Economic Outlook. Im Alternativszenario werden ab 2026 Grenzkontrollen im Schengenraum eingeführt. Die Kontroll- und Lagerhaltungskosten wirken als Preisschock im Modell und pflanzen sich über die im Modell abgebildeten Produktionsverflechtungen über alle Branchen und die Gesamtwirtschaft fort.

Von den 29 Ländern des Schengenraums sind sechs im Modell nicht abgebildet oder nicht von der Wiedereinführung von Grenzkontrollen betroffen. Die folgende Abbildung visualisiert die Effekte für Importpreise insgesamt. Die Stärke des Effektes wird im Wesentlichen von der Branchenstruktur eines Landes, seiner geografischen Position innerhalb des Schengenraums sowie dem Gewicht der Importe von außerhalb des Schengenraums bestimmt. Tendenziell sind es primär die neueren Beitrittsländer zur Europäischen Union bzw. zum Schengenraum und die peripher gelegenen Länder, welche am stärksten von dem Kostenschock betroffen sind. Die Abweichung der Importpreise in Deutschland fällt

mit etwa 0,02 Prozent vergleichsweise gering aus. Die Entwicklung der Abweichung zeigt, dass der inflationäre Effekt (also die Veränderung des Preisniveaus) im Simulationsverlauf schwächer wird. Im Unterschied zu allgemeinen Gleichgewichtsmodellen (CGE-Modellen) werden in DINOS die Anpassungspfade von Preisen und Mengen nach einem Schock explizit modelliert, das heißt es vergeht „reale“ Zeit, bis ein neuer Gleichgewichtszustand im Modell erreicht wird. Den Betrachtungszeitraum haben wir hier im Unterschied zum vorangegangenen Kapitel entsprechend etwas länger gewählt (2035 statt 2030).

Abbildung 15

Abweichung der Importpreise insgesamt im Szenario ohne Schengen, in Prozent, 2026 bis 2035

	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
AT Österreich	0,019%	0,024%	0,027%	0,028%	0,029%	0,030%	0,031%	0,031%	0,032%	0,032%
BE Belgien	0,013%	0,017%	0,018%	0,019%	0,020%	0,021%	0,021%	0,022%	0,022%	0,022%
CH Schweiz	0,006%	0,007%	0,008%	0,009%	0,009%	0,009%	0,010%	0,010%	0,010%	0,010%
CZ Tschechien	0,022%	0,027%	0,029%	0,031%	0,032%	0,033%	0,033%	0,034%	0,034%	0,035%
DE Deutschland	0,012%	0,016%	0,018%	0,019%	0,020%	0,021%	0,021%	0,022%	0,022%	0,022%
DK Dänemark	0,009%	0,012%	0,013%	0,014%	0,015%	0,015%	0,016%	0,016%	0,016%	0,017%
EE Estland	0,021%	0,026%	0,028%	0,029%	0,031%	0,031%	0,032%	0,033%	0,033%	0,034%
ES Spanien	0,014%	0,018%	0,020%	0,021%	0,022%	0,022%	0,023%	0,023%	0,024%	0,024%
FI Finnland	0,016%	0,020%	0,022%	0,023%	0,024%	0,025%	0,025%	0,026%	0,026%	0,027%
FR Frankreich	0,010%	0,014%	0,016%	0,017%	0,018%	0,018%	0,019%	0,019%	0,020%	0,020%
GR Griechenland	0,010%	0,013%	0,014%	0,015%	0,015%	0,016%	0,016%	0,017%	0,017%	0,018%
HU Ungarn	0,031%	0,037%	0,039%	0,041%	0,042%	0,043%	0,043%	0,044%	0,045%	0,045%
IT Italien	0,022%	0,026%	0,028%	0,029%	0,030%	0,031%	0,031%	0,032%	0,032%	0,033%
LT Litauen	0,016%	0,021%	0,024%	0,025%	0,026%	0,027%	0,028%	0,028%	0,029%	0,030%
LU Luxemburg	0,003%	0,004%	0,004%	0,005%	0,005%	0,006%	0,006%	0,006%	0,007%	0,007%
LV Lettland	0,017%	0,024%	0,026%	0,028%	0,029%	0,030%	0,031%	0,032%	0,033%	0,033%
NL Niederlande	0,011%	0,014%	0,015%	0,016%	0,017%	0,017%	0,017%	0,018%	0,018%	0,018%
NO Norwegen	0,010%	0,013%	0,014%	0,015%	0,016%	0,017%	0,017%	0,018%	0,018%	0,018%
PL Polen	0,017%	0,022%	0,024%	0,025%	0,026%	0,026%	0,027%	0,027%	0,028%	0,028%
PT Portugal	0,026%	0,030%	0,033%	0,034%	0,035%	0,036%	0,036%	0,037%	0,037%	0,038%
SE Schweden	0,016%	0,020%	0,022%	0,023%	0,024%	0,025%	0,025%	0,026%	0,026%	0,027%
SI Slowenien	0,022%	0,027%	0,029%	0,031%	0,032%	0,032%	0,033%	0,034%	0,034%	0,035%
SK Slowakei	0,029%	0,037%	0,040%	0,041%	0,043%	0,044%	0,044%	0,045%	0,046%	0,046%

Quelle: DINOS / eigene Berechnungen

Der Importkostenschock pflanzt sich im DINOS-Modell in alle Branchen über die Produktionsverflechtungen fort. Das höhere Preisniveau verringert zum einen das reale Einkommen der privaten Haushalte. Zwar wird die Inflationsrate in den modellierten Lohnverhandlungen berücksichtigt, die Anpassung erfolgt hier aber verzögert und abgeschwächt. Im Ergebnis bleibt die Dynamik der Nominallöhne geringfügig hinter der der Preise zurück. Zum anderen verschlechtert sich die relative preisliche Wettbewerbssituation gegenüber den Ländern außerhalb des Schengenraums. Die Unternehmen des Schengenraums verlieren entsprechend Marktanteile inner- und außerhalb des Schengenraums (Exporte erfahren einen negativen und Importe einen positiven Impuls). Die Gesamtwirkung auf die Importe ist negativ, da im Export und Privaten Konsum die Nachfrage sinkt und für die entsprechende Produktion weniger importierte Vorleistungen benötigt werden bzw. weniger

Direktimporte nachgefragt werden. Zudem werden importierte Vorleistungen durch heimische substituiert. Die Konsumausgaben des Staates sowie die Bruttoanlageinvestitionen reagieren nur sehr schwach, auf eine separate Ausweisung in Tabelle 1 haben wir verzichtet.

Tabelle 1

Ausgewählte Kenngrößen im Szenario ohne Schengen, Abweichung zum Referenzszenario in Prozent, 2035

	Import- preise	Importe, real	Exporte, real	Privater Konsum, real	BIP, real
Österreich	0,032%	-0,031%	-0,026%	-0,013%	-0,004%
Belgien	0,022%	-0,019%	-0,014%	-0,011%	-0,002%
Schweiz	0,010%	-0,009%	-0,007%	-0,004%	-0,001%
Tschechien	0,035%	-0,046%	-0,041%	-0,014%	-0,004%
Deutschland	0,022%	-0,030%	-0,021%	-0,008%	-0,002%
Dänemark	0,017%	-0,010%	-0,008%	-0,008%	-0,002%
Estland	0,034%	-0,019%	-0,012%	-0,017%	-0,003%
Spanien	0,024%	-0,039%	-0,033%	-0,009%	-0,004%
Finnland	0,027%	-0,030%	-0,025%	-0,011%	-0,003%
Frankreich	0,020%	-0,021%	-0,018%	-0,008%	-0,003%
Griechenland	0,018%	-0,019%	-0,015%	-0,009%	-0,003%
Ungarn	0,045%	-0,040%	-0,038%	-0,018%	-0,006%
Italien	0,033%	-0,029%	-0,019%	-0,012%	-0,003%
Litauen	0,030%	-0,041%	-0,031%	-0,016%	-0,005%
Luxemburg	0,007%	-0,008%	-0,007%	-0,008%	-0,003%
Lettland	0,033%	-0,031%	-0,020%	-0,021%	-0,006%
Niederlande	0,018%	-0,015%	-0,010%	-0,008%	-0,002%
Norwegen	0,018%	-0,022%	-0,025%	-0,015%	-0,013%
Polen	0,028%	-0,039%	-0,033%	-0,014%	-0,006%
Portugal	0,038%	-0,050%	-0,052%	-0,016%	-0,008%
Schweden	0,027%	-0,026%	-0,023%	-0,011%	-0,005%
Slowenien	0,035%	-0,029%	-0,023%	-0,018%	-0,006%
Slowakei	0,046%	-0,043%	-0,038%	-0,019%	-0,006%

Quelle: eigene Berechnungen

In den betrachteten Schengenländern reagieren die realen Importe mit einer Elastizität zwischen 1 und 1,5 auf die höheren Importpreise. Der Effekt auf das Bruttoinlandsprodukt

ist nochmals geringer, da die negativen Abweichungen auf Seiten der Exporte und des Privaten Konsums von der etwas stärkeren Dämpfung der Importe kompensiert werden. Bezogen auf die Werte für Deutschland im Referenzszenario fallen 2035 die Exporte um 360 Millionen Euro und der Private Konsum um 150 Millionen Euro niedriger aus. Die Importe liegen 430 Millionen Euro unter dem Niveau des Referenzszenarios und die Verluste beim BIP betragen 80 Millionen Euro. Für alle betrachteten Schengenländer fällt 2035 das BIP 620 Millionen Euro niedriger aus als in der Referenz. Die hier ausgewiesenen Effekte sind als eine robuste Untergrenze zu verstehen.

6.2 Personenverkehr – Tourismus

Während die Effekte im Warenhandel modellgestützt quantifiziert werden, erfolgt die Abschätzung der Effekte im Personenverkehr bewusst überschlägig, da belastbare Daten für eine vergleichbar detaillierte Modellintegration nicht in gleicher Weise vorliegen.

Der Tourismus stellt einen wichtigen Wirtschaftsfaktor für Deutschland dar und profitiert in besonderem Maße von offenen Grenzen. Der Wegfall von Grenzkontrollen reduziert Reisezeiten und administrative Hürden und erhöht damit die Attraktivität grenzüberschreitender Reisen, insbesondere im Kurz- und Städtetourismus.

Zur quantitativen Einordnung der Effekte zusätzlicher Grenzkontrollen werden im Folgenden die Zeitkosten überschlägig berechnet. Grundlage bilden bilaterale Straßenreisen im Schengenraum sowie durchschnittliche Stundenlöhne der Herkunftsländer. Die Berechnung erfolgt, indem die zusätzliche Wartezeit je Grenzübertritt mit der Anzahl der betroffenen Reisen multipliziert und anschließend mit einem monetarisierten Zeitwert bewertet wird. Der Zeitwert von Freizeit wird dabei mit 45 Prozent des Bruttostundenlohns angesetzt. Diese Annahme folgt der verkehrsökonomischen Standardpraxis, nach der die Opportunitätskosten der Reisezeit als Anteil des Einkommens modelliert werden; empirische Studien verorten diesen Anteil für nicht-berufliche Wege typischerweise im Bereich von etwa 30 Prozent bis 50 Prozent.

Formal ergibt sich der Wohlfahrtsverlust somit als Produkt aus (i) zusätzlicher Wartezeit, (ii) Anzahl der grenzüberschreitenden Fahrten und (iii) dem monetarisierten Zeitwert. Unter der Annahme zusätzlicher Wartezeiten von 20 Minuten je Grenzübertritt ergibt sich für den straßengebundenen internationalen Tourismus ein jährlicher Wohlfahrtsverlust von rund 1,6 Milliarden Euro für den gesamten Schengenraum. Für deutsche Touristinnen und Touristen beläuft sich der wohlfahrtsmindernde Effekt auf etwa 600 Millionen Euro.

Die Effekte konzentrieren sich auf wenige zentrale Reiseströme. Besonders stark betroffen sind stark frequentierte Urlaubsrouten, etwa von Deutschland nach Italien, Spanien oder Frankreich sowie aus den Niederlanden und Belgien in südeuropäische Destinationen. Diese Relationen vereinen einen Großteil der aggregierten Verluste, da sie durch hohe Reisevolumina und teilweise mehrere Grenzübertritte gekennzeichnet sind. Die berechneten Effekte stellen eine Untergrenze dar. Nicht berücksichtigt sind insbesondere Verhaltensanpassungen der Reisenden, etwa ein Rückgang von Reisen infolge

zusätzlicher Wartezeiten oder eine Verlagerung auf alternative Verkehrsträger. Diese Effekte kommen noch hinzu und die Gesamtwirkung wird größer sein. Empirische Erfahrungen, etwa aus der Corona-Pandemie, zeigen, dass der Tourismussektor sensibel auf Einschränkungen der Mobilität reagiert.

Insgesamt wird deutlich, dass zusätzliche Grenzkontrollen nicht nur Zeitverluste verursachen, sondern die Attraktivität grenzüberschreitender Reisen verringern und damit negative Effekte auf die touristische Nachfrage sowie auf Umsätze und Beschäftigung insbesondere im Beherbergungs- und Gastgewerbe auslösen können.

6.3 Personenverkehr – Arbeitsmarkt

Die grenzüberschreitende Mobilität ist auch für den Arbeitsmarkt von zentraler Bedeutung. Offene Grenzen ermöglichen es Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern, Wohn- und Arbeitsort über Ländergrenzen hinweg zu kombinieren, und erweitern damit das effektive Arbeitskräfteangebot. Für Unternehmen ergibt sich dadurch ein größerer Rekrutierungspool, während Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer von zusätzlichen Beschäftigungsmöglichkeiten profitieren. Zusätzliche Grenzkontrollen wirken hier über einen ähnlichen Mechanismus wie im Tourismus: Sie erhöhen den Zeitaufwand für Mobilität – treffen jedoch regelmäßig stattfindende Pendelbewegungen und entfalten damit potenziell deutlich größere gesamtwirtschaftliche Effekte.

Deutschland ist in erheblichem Umfang in diese grenzüberschreitenden Arbeitsmärkte eingebunden. Im Jahr 2024 pendelten gut 200.000 Erwerbstätige zur Arbeit nach Deutschland ein, während 300.000 Personen in andere Länder auspendelten.

Zur Quantifizierung der Effekte zusätzlicher Grenzkontrollen wird, analog zu der Berechnung der Effekte im Bereich Tourismus, eine überschlägige Berechnung der Zeitverluste für grenzüberschreitende Pendler vorgenommen. Grundlage sind Pendlerströme innerhalb des Schengenraums sowie durchschnittliche Bruttostundenlöhne der Herkunftsländer, die als Maß für die Opportunitätskosten der Zeit herangezogen werden. Unter der Annahme zusätzlicher Wartezeiten von 20 Minuten je Grenzübertritt ergibt sich für grenzüberschreitende Pendler ein jährlicher Wohlfahrtsverlust von rund 7,9 Milliarden Euro im gesamten Schengenraum. Für deutsche Pendlerinnen und Pendler beläuft sich der Wohlfahrtsverlust auf etwa 800 Millionen Euro im Jahr.

Die Verluste konzentrieren sich insbesondere auf stark integrierte Grenzregionen. Besonders hohe Effekte entstehen beispielsweise in den Pendlerbeziehungen zwischen Frankreich, Luxemburg, der Schweiz, Deutschland und Belgien, aber auch zwischen Bayern und Österreich, wo große Pendlerströme auf vergleichsweise hohe Lohnniveaus treffen.

Der Mechanismus ist eindeutig: Zusätzliche Wartezeiten erhöhen die täglichen Pendelkosten, verringern die Attraktivität grenzüberschreitender Beschäftigung und führen damit zu Effizienzverlusten auf den Arbeitsmärkten. Dies betrifft insbesondere Regionen und Branchen, die stark auf internationale Arbeitskräfte angewiesen sind.

Auch hier bilden die berechneten Effekte eher eine Untergrenze der tatsächlichen gesamtwirtschaftlichen Effekte ab. Nicht berücksichtigt sind mögliche langfristige Anpassungsreaktionen, wie Veränderungen der Wohn- und Arbeitsortwahl oder Rückgänge grenzüberschreitender Beschäftigung. Der tatsächliche Gesamteffekt zusätzlicher Grenzkontrollen wird daher noch größer ausfallen. Insgesamt zeigen die Ergebnisse, dass zusätzliche Grenzkontrollen erhebliche Zeitkosten für Pendler verursachen und damit die Funktionsfähigkeit integrierter europäischer Arbeitsmärkte spürbar beeinträchtigen.

Die quantifizierten Effekte zeigen ein heterogenes Bild über verschiedene Wirkungskanäle:

- Die modellbasierten Effekte im Warenhandel führen für Deutschland zu einem BIP-Rückgang von rund 80 Millionen Euro jährlich bis 2035.
- Ergänzend entstehen erhebliche Wohlfahrtsverluste im Personenverkehr, insbesondere im Tourismus (ca. 600 Millionen Euro jährlich für Deutschland) sowie in der grenzüberschreitenden Arbeitskräftemobilität (ca. 800 Millionen Euro jährlich für Deutschland).

In der Gesamtbetrachtung ergibt sich damit für Deutschland ein jährlicher gesamtwirtschaftlicher Effekt in einer Größenordnung von rund 1,5 bis 2 Milliarden Euro. Diese Größenordnung ergibt sich aus der Kombination der modellbasierten Effekte im Warenhandel sowie der quantifizierten Wohlfahrtsverluste im Tourismus und in der grenzüberschreitenden Arbeitskräftemobilität.

Die dargestellten Ergebnisse sind als konservative Untergrenze der tatsächlichen wirtschaftlichen Auswirkungen zu interpretieren. Dies liegt nicht an einer unvollständigen Abbildung indirekter Effekte im Modell, sondern daran, dass zusätzliche Wirkungskanäle nicht explizit berücksichtigt werden. Dazu zählen insbesondere strukturelle Anpassungen von Lieferketten, Veränderungen von Standortentscheidungen, potenzielle Rückgänge grenzüberschreitender Aktivitäten sowie Effekte aus erhöhter Unsicherheit. Diese Faktoren können die wirtschaftlichen Kosten einer Wiedereinführung systematischer Grenzkontrollen zusätzlich erhöhen.

Insgesamt macht die Analyse deutlich, dass der Schengenraum einen wichtigen Beitrag zur wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit Deutschlands leistet. Seine Bedeutung ergibt sich nicht nur aus der Erleichterung der Mobilität, sondern vor allem aus seiner Funktion als integraler Bestandteil effizienter und eng verflochtener europäischer Wirtschaftsstrukturen.

7 Fazit

EU als Wachstumstreiber, Stabilitätsanker und Wettbewerbsfaktor

Die Ergebnisse der Analyse zeigen, dass die wirtschaftliche Verflechtung Deutschlands mit der Europäischen Union eine zentrale strukturelle Grundlage der deutschen Volkswirtschaft darstellt. Die Bedeutung der EU geht dabei weit über ihre Rolle als Absatzmarkt hinaus und umfasst wesentliche Teile der industriellen Wertschöpfung und Beschäftigung.

Konkret hängen rund 554 Milliarden Euro Bruttowertschöpfung – etwa 16 Prozent der gesamten Wirtschaftsleistung – sowie rund 7,2 Millionen Arbeitsplätze in Deutschland von der Importnachfrage aus den EU-Mitgliedstaaten ab. Diese Größenordnung verdeutlicht die enge Einbindung der deutschen Wirtschaft in europäische Produktions- und Nachfragestrukturen.

Die Analyse der Wachstumsabhängigkeit bestätigt diese strukturelle Verflechtung. Die Szenario-Ergebnisse zeigen, dass eine anhaltende wirtschaftliche Stagnation in der Europäischen Union deutlich stärkere negative Effekte auf zentrale makroökonomische Größen in Deutschland hätte als vergleichbare Entwicklungen in anderen großen Wirtschaftsräumen. Insbesondere exportorientierte Industriebranchen reagieren sensibel auf eine Abschwächung der europäischen Nachfrage.

Neben diesen realwirtschaftlichen Verflechtungen spielen institutionelle Rahmenbedingungen eine zentrale Rolle für die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit. Am Beispiel des Schengenraums zeigt sich, dass offene Grenzen erhebliche Effizienzgewinne ermöglichen, deren Einschränkung sowohl im Warenhandel als auch im Personenverkehr zu wirtschaftlichen Verlusten führt. Während sich zusätzliche Grenzkosten im Warenhandel über Preise, Produktionsverflechtungen und Nachfrageanpassungen in der Volkswirtschaft fortpflanzen, entstehen im Tourismus und in der grenzüberschreitenden Arbeitskräftemobilität unmittelbare Zeitkosten. In der Gesamtbetrachtung ergibt sich daraus für Deutschland ein jährlicher gesamtwirtschaftlicher Effekt in einer Größenordnung von rund 1,5 bis 2 Milliarden Euro, der als konservative Untergrenze zu interpretieren ist, da zusätzliche, nicht quantifizierte Wirkungskanäle unberücksichtigt bleiben.

In der Gesamtbetrachtung ergibt sich damit ein klares Bild: Die wirtschaftliche Entwicklung Deutschlands ist eng an die Funktionsfähigkeit und Dynamik des europäischen Wirtschaftsraums gebunden. Veränderungen in der wirtschaftlichen Entwicklung oder in den institutionellen Rahmenbedingungen der Europäischen Union wirken sich unmittelbar auf zentrale Größen der deutschen Volkswirtschaft aus.

Die Sicherung und Weiterentwicklung der europäischen Integration ist vor diesem Hintergrund nicht nur eine ordnungspolitische oder politische Frage, sondern eine zentrale wirtschaftliche Voraussetzung für Stabilität, Wettbewerbsfähigkeit und Wachstum in Deutschland.

Anhang

Die Zuordnung der EU-27-Länder (mit Ausnahme von Deutschland) richtet sich nach den Regionen des M49-Standards der Vereinten Nationen. Die Regionen Nord-, Mittelost-, Süd- und Westeuropa setzen sich wie folgt zusammen:

Tabelle 2

Zuordnung der EU-Länder nach Regionen

Nordeuropa	Mittelosteuropa	Südeuropa	Westeuropa
Dänemark	Bulgarien	Griechenland	Belgien
Estland	Polen	Italien	Frankreich
Finnland	Rumänien	Kroatien	Luxemburg
Irland	Slowakei	Malta	Niederlande
Lettland	Slowenien	Portugal	Österreich
Litauen	Tschechien	Spanien	
Schweden	Ungarn	Zypern	

Tabelle 3

Anteil der durch den Export nach Deutschland induzierten Bruttowertschöpfung an der gesamtwirtschaftlichen BWS in Prozent und Wert in Milliarden Euro, 2022

Land	BWS (in Milliarden Euro)	Beschäftigte (in Tsd. Personen)	Anteil an gesamter BWS/Beschäftigung
Frankreich	93	1.205	2,6 %
Italien	63	810	1,8 %
Österreich	45	580	1,3 %
Polen	45	579	1,3 %
Niederlande	40	522	1,1 %

Anhang

Spanien	34	438	1,0 %
Belgien	30	387	0,8 %
Irland	30	382	0,8 %
Tschechien	24	316	0,7 %
Ungarn	22	287	0,6 %
Luxemburg	20	264	0,6 %
Schweden	20	260	0,6 %
Dänemark	18	233	0,5 %
Rumänien	15	190	0,4 %
Slowakei	11	143	0,3 %
Portugal	9	119	0,3 %
Finnland	9	116	0,3 %
Griechenland	7	93	0,2 %
Bulgarien	4	52	0,1 %
Kroatien	4	47	0,1 %
Litauen	3	45	0,1 %
Slowenien	3	35	0,1 %
Lettland	2	20	0,04 %
Estland	1	19	0,04 %
Malta	1	16	0,04 %
Zypern	1	9	0,02 %

Ansprechpartner/Impressum

Volker Leinweber

Geschäftsführer, Leiter der Abteilung Volks- und Außenwirtschaft

Telefon 089-551 78-133

volker.leinweber@vbw-bayern.de

Impressum

Alle Angaben dieser Publikation beziehen sich ohne jede Diskriminierungsabsicht grundsätzlich auf alle Geschlechter.

Herausgeber

vbw

Vereinigung der Bayerischen
Wirtschaft e. V.

Max-Joseph-Straße 5
80333 München

www.vbw-bayern.de

Weiterer Beteiligter

Prognos AG

Dr. Andreas Sachs
089 95 41 586-702
andreas.sachs@prognos.com

Eva Willer
089 95 41 586-715
eva.willer@prognos.com