

Alarmrufe im Autoland

Volkswagen und Co. produzieren zu teuer. EU plant »Handelsabwehrmaßnahmen« und hat China weiter im Visier

Von Klaus Fischer

Deutschlands Automobilindustrie hat in der vergangenen Woche erneut für Negativschlagzeilen gesorgt. Erst veröffentlichte BMW – als letzter der »großen drei« der hiesigen Mobilitätskonzerne – eine »Gewinnwarnung«. Mit Konsequenzen fürs Personal. Dann sorgte am Donnerstag VW-Vorstandschef Oliver Blume mit einer weiteren Jobabbauandrohung für Aufsehen. Bis zu 50.000 Arbeitsplätze stehen im Wolfsburger Großkonzern als Krisenbekämpfungsmaßnahme zur Disposition. Und bei Mercedes-Benz – dessen Zahlen ebenfalls nicht berauschend für die Shareholder sind – redet ein Mitglied des Vorstands davon, dass die Belegschaft sich härter ins Zeug legen müsse. Ihr schwebt da eine »Gewinnermentalität« vor.

Inzwischen wurde Hilfe aus der Politik angekündigt. Und dort kennt man die (üblichen) Krisenverursacher. Auf dem EU-Gipfel am Donnerstag wurde von Diplomaten über das wachsende Handelsbilanzdefizit zwischen den 27 EU-Staaten und der Volksrepublik China lamentiert. Im vergangenen Jahr wuchs das Minus um 15 Prozent an. Im Klartext: Waren im Wert von 360 Milliarden Euro wurden aus China importiert – die keine Entsprechung bei den Ausfuhren der EU-Europäer in die Volksrepublik fanden.

Das sei nicht fair, so die EU-Experten. Jetzt müssten härtere Maßnahmen zum Schutz der eigenen industriellen Basis her, wurden »gutinformierte Personen« in Medienberichten zitiert. Dazu gebe es eine zunehmende Übereinstimmung der 27 Regierungen, berichtete die Nachrichtenagentur *Reuters*. Den Ton hatte das zuvor stattgefundenere Treffen der G7-Gruppe (USA, Japan, BRD, Frankreich, UK, Kanada, Italien) im französischen Évian angeschlagen. Dort warfen die Staats- und Regierungschefs Beijing vor, dass die chinesische Währung systematisch unterbewertet werde.

Deutschlands Autobranche ist innerhalb der EU ein Schwergewicht. Und sie wird als großer steuerzahlender Block durchaus geschätzt. Weniger Gewinne bedeuten auch weniger Abgaben. Und da es den anderen größeren EU-Produzenten wie Stellantis (Peugeot/Citroën, Fiat, Opel, Chrysler) oder Renault nicht viel besser geht, fühlt sich das 27-Sterne-Regulierungsmonster mit Sitz in Brüssel durchaus berufen, hier aktiv zu werden. Allerdings dürfte das ein Balanceakt der besonderen Art werden. Einen ernsten wirtschaftlichen Konflikt mit China will man in Brüssel (noch) nicht riskieren. Zu groß ist inzwischen die Abhängigkeit vom weltweit größten Industrieland aus Fernost.

Das weiß auch die deutsche Bundesregierung. Laut *Reuters* hatte deren Vertreter in den Debatten auf EU-Ebene darauf bestanden, dass China bei dem »Instrumentenkasten« (der angedachten Sanktionen) nicht namentlich erwähnt wird. Damit solle ein Handelskrieg mit Beijing vermieden werden, hieß es. Verständlich. Selbst US-Präsident Donald Trump, der mächtige Zollkanonier aus dem Weißen Haus in Washington, hatte seine Geschützrohre schnell wieder anderswohin gerichtet, als Chinas Vertreter darauf hinwiesen, dass sie im Zweifelsfalle ihre geförderten seltenen Erden lieber als eigenen Vorrat horten würden, als sie zur Ausfuhr freizugeben.

Zurück zur Automobilbranche. Auch hier hat sich das Kräfteverhältnis geändert. China ist der weltgrößte Absatzmarkt. Und es sind die dortigen Hersteller, die den Ton angeben. Die guten Zeiten für Mercedes, BMW und Audi (VW-Tochter) dort sind vorbei. Erstens, weil der Markt gesättigt scheint und schrumpft. Zweitens, weil es gerade hochpreisige Modelle waren, die die deutschen Hersteller dort produzieren und absetzen konnten. Und drittens, weil beim Kultprojekt Elektroauto China die westliche Konkurrenz abgehängt hat.

Und nicht nur dort. Auch in der EU sind die E-Autos von BYD oder Chery inzwischen auf der Überholspur. In Deutschland, seit mehreren »Sondervermögen« und einem überbordenden regulären Etat stramm auf dem Weg Richtung Staatspleite, hatte die Regierung 240 Millionen Euro locker gemacht, um für Käufer neuer Elektroautos »Anreize« zu setzen. Am Freitag verkündete der zuständige Minister, Carsten Schneider (SPD), stolz, dass sich bereits 55.000 Antragsteller für diese Prämie haben registrieren lassen. Und – SPD-Gefühl darf nicht fehlen – diese potentiellen Erwerber kämen vorwiegend aus Haushalten mit einem Einkommen von jährlich (nur?) 45.000 Euro. Die Fördersummen liegen zwischen 1.500 und 6.000 Euro.

Allerdings sieht es so aus, dass diese Prämie zu einem beträchtlichen Teil für »China-Ware« gezahlt werden wird. Deutsche Autos sind – wenn im Inland gebaut – teurer in der Herstellung als die östliche Konkurrenz. Und da neben China auch Japan oder Südkorea inzwischen prima Hybridfahrzeuge im Angebot haben, droht nun das mühsam eingezogene deutsche Geld (kommt aus den »Klimafonds« genannten Strafzahlungen auf Kohlendioxidausstoß) den Kauf von »unfair« produzierten Autos zu belohnen.

Seit 2024 erhebt die EU bereits »Ausgleichszölle« auf angeblich staatlich subventionierte Elektroautos aus China. Deshalb haben die Exporteure sich stärker auf die Hybriden konzentriert – die gern gekauft werden. Jetzt dürfte die nächste Maßnahme Brüssels darin bestehen, diese Ausgleichszölle auch auf die kombinierten Modelle zu erheben.

Bei all den Diskussionen fällt eines stets auf: Die großen »Elefanten« im politökonomischen Raum spricht kaum jemand an. Gemeint ist dabei nicht nur die völlig missglückte Energiewende, an der Brüssel und Berlin stur festhalten. Auch die drastische Fehlallokation von (als Krediten aufgenommenen) Investitionen in die Kriegswirtschaft oder eine Bildungsmisere, die den Bedarf an ausreichend qualifizierten Fachkräften für eine sich weiterentwickelnde Industrielandschaft nicht mehr liefern kann, sind Probleme, die keine Ausgleichszölle beheben können.

<https://www.jungewelt.de/artikel/524652.struktur-und-profitkrise-alarmrufe-im-autoland.html>