

Deutsche Autolobby auf Abwehrkurs

Branchenverband VDA drängt auf Handelsbarrieren gegen Volksrepublik China - und die Bundesregierung gerät unter Druck

Von Mirko Knoche

Die deutsche Autoindustrie fordert mehr Protektionismus gegenüber der chinesischen Konkurrenz. Laut einem ersten Bericht in der Wochenendausgabe des *Handelsblatts* prüft der Verband der Automobilindustrie (VDA) »mit Blick auf China« und die aktuellen Herausforderungen »Anpassungen unserer Positionen«. Eine Verbandssprecherin bestätigte das Zitat im Gespräch mit *jW*. Bislang hatte die Autolobby neue Zölle und andere Handelsbarrieren abgelehnt. Jetzt deutet sich ein Kurswechsel an, der auch die Bundesregierung beeinflussen könnte.

Auch die *Frankfurter Allgemeine Sonntagszeitung (FAS)* zitiert den VDA gleichlautend und berichtet zudem von Panik unter den Autoherstellern. »Die fressen uns zum Frühstück«, wird ein anonymen Lobbyist zitiert. Nicht verwunderlich angesichts des Preisdrucks: So sei der günstigste Elektroneuwagen der Kompaktklasse aus China in Deutschland bereits ab 13.000 Euro zu haben – nach Abzug aller Rabatte und Förderungen. Ein vergleichbares Volkswagen-Modell koste 11.000 Euro mehr.

Im Fokus stehen Stromer aus Fernost. Und da besonders die Plug-in-Hybride, also Verbrenner mit einem zusätzlichen Elektromotor, der per Kabel geladen wird. VW-Boss Oliver Blume hatte Anfang des Monats gefordert, diese Wagen genauso mit Zöllen zu belegen wie reine Batterieautos aus der Volksrepublik. Dort ist der Pkw-Markt im ersten Halbjahr laut *FAS* um ein Fünftel eingebrochen. Deshalb drängen die Hersteller verstärkt nach Europa.

Sie haben hier ihren Marktanteil bei Plug-ins auf fast die Hälfte aller verkauften Wagen steigern können. Im gesamten europäischen Automobilmarkt inklusive großer Nicht-EU-Länder stieg der chinesische Anteil für alle Antriebsarten nach *Handelsblatt*-Angaben von einem halben Prozent im Jahr 2021 auf nun rund zehn Prozent. Das ist im Vergleich zum vergangenen Markteintritt von Japanern und Koreanern ein rasendes Tempo.

Den deutschen Autobauern schwimmen die Felle davon. Selbst der vom Management geplante Kahlschlag bei Volkswagen mit noch mal 50.000 Jobverlusten und gleich vier Werksschließungen kann die Preise der *FAS* zufolge nur um einen geschätzt einstelligen Prozentbetrag vermindern. Auch daher also der Kurswechsel des VDA, bei dem VW als größter Produzent den Ton angibt. Weil der Konkurrenzkampf mit Kostensenkungen nicht zu gewinnen

ist, sollen Zölle die chinesischen Wettbewerber teurer machen. Die bisherigen Einfuhrabgaben betreffen dabei auch Produkte deutscher Unternehmen, die in der Volksrepublik Elektroautos herstellen.

Das Trump-Konzept der Zölle hat viele Anhänger in der Politik, die bisher nur von der einflussreichen Automobilwirtschaft in Schach gehalten wurden. So sieht das *Handelsblatt* die Bundesregierung unter CDU-Kanzler Friedrich Merz im Spagat zwischen SPD-Ministern und Wirtschaftsministerin Katherina Reiche (CDU). Die Sozialdemokraten pochen demnach auf Handelserschwernisse für die Konkurrenz aus dem Reich der Mitte. Ministerin Reiche fürchte dagegen noch den Gegenschlag aus Beijing – zu wichtig seien der dortige Absatzmarkt und die Rohstofflieferungen aus Fernost. Nun könnte das Industriekapital aus der Autobranche das Pendel schließlich zugunsten der Protektionisten ausschlagen lassen.

Auch in Brüssel kann ein Umschwenken der mächtigen deutschen Kapitalfraktion die Mehrheiten verändern. Bislang setzt vor allem Frankreich auf Handelsmauern gegen China. Im Verbund mit der BRD und der deutschen EU-Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen wächst der Druck in der Europäischen Union, tatsächlich weitere Handelsschranken gegen die Volksrepublik hochzuziehen.

»Handelsschutzinstrumente können eine ambitionierte Standortpolitik nicht ersetzen«, betont allerdings die VDA-Sprecherin und denkt dabei an »Bürokratie, Energie, weitere Standortkosten und Infrastruktur«. An die Beijinger Führung richtet die deutsche Autolobby in einer jW vorliegenden Erklärung die Forderung, »wettbewerbsverzerrendes Verhalten« zu stoppen und nicht mit »Exportbeschränkungen« den »freien Welthandel« einzuschränken.

Freilich widerläuft auch der Kursschwenk der Autoindustrie dem Freihandel, da niemand damit rechnet, dass es bei Zöllen auf Plug-in-Hybride bleibt, wenn einer der mächtigsten Kapitalverbände des Erdballs Zünglein an der Waage spielt. Vielmehr würde sich mit der Europäischen Union gleich der größte Binnenmarkt der Welt gegen ausländische Importe abschotten und so dem Protektionismus weltweit Aufwind liefern. Schutzzölle statt Freihandel – die deutschen Autohersteller fliehen vor der erstarkenden Konkurrenz.

<https://www.jungewelt.de/artikel/528133.protektionismus-deutsche-autolobby-auf-abwehrkurs.html>