

Der Tesla-Schock 31.08.2017

BERLIN (Eigener Bericht) - Das Festhalten maßgeblicher Teile der deutschen Eliten an der Diesel-Technologie bringt die deutsche Kfz-Branche in einen ersten Rückstand gegenüber ihrer auswärtigen Konkurrenz. Diese Auffassung vertreten Beobachter in den Vereinigten Staaten und in Großbritannien, denen zufolge die deutsche Autoindustrie vor einem "Tesla-Schock" steht: Während die Nachfrage nach US-Elektrofahrzeugen rasant steigt, gehe diejenige nach deutschen Dieselmotoren auf lange Sicht stark zurück. Tatsächlich hat die Bundesregierung die deutschen Konzerne vor Innovationsdruck geschützt, indem sie deren Interessen auch im Ausland durchgesetzt hat. So hat Berlin nicht nur bei der Einführung von CO₂-Grenzwerten in der EU, sondern auch bei der Festsetzung einer Elektroautoquote in China zur Reduzierung des Schadstoffausstoßes kräftig gebremst. Im aktuellen Dieselskandal setzt Berlin diese politische Linie fort.

"Hexenjagd gegen das Automobil"

Die jüngste Serie von Skandalen (Dieselskandal, Kartellvorwürfe), die das internationale Image der deutschen Autoindustrie nachhaltig beschädigt hat, ist inzwischen zu einem koalitionsinternen Streitthema in der heißen Phase des deutschen Wahlkampfes geworden. Nachdem sich Bundeskanzlerin Angela Merkel in einem Interview vorsichtig für eine Abkehr der Autoindustrie vom Verbrennungsmotor ausgesprochen hatte, griff ihr Koalitionspartner CSU sie scharf an. Merkel wollte dabei - anders als etwa die Regierungen Großbritanniens und Frankreichs - trotz einer gewissen Kritik keinerlei verbindlichen Zeithorizont für den Ausstieg aus der klimaschädlichen Technologie festlegen; sie könne "noch keine präzise Jahreszahl nennen", erklärte sie wörtlich. Der CSU-Vorsitzende Horst Seehofer erklärte dennoch umgehend, seine Partei werde das Festhalten am Diesel zu einer Koalitionsbedingung bei einer etwaigen künftigen Regierungsbildung machen.[1] Ein Verbot des Verbrennungsmotors lege "die Axt an die Wurzel unseres Wohlstandes", behauptete Seehofer; Deutschland sei dabei, in der Diskussion über den Dieselskandal "flächendeckend die Nerven zu verlieren" und eine "Hexenjagd gegen das Automobil an sich" zu veranstalten.

Schonung für die Industrie

Damit scheint die Bundesregierung auch weiterhin an ihrer bisherigen Politik festzuhalten, die auf die bloße Durchsetzung der Interessen der Kfz-Hersteller auf nationaler wie internationaler Ebene abzielte. Die Manipulation der Abgaswerte bei Dieselfahrzeugen durch deutsche Autohersteller, die in den USA erste Gefängnisstrafen für VW-Mitarbeiter zur Folge hat [2], wird in der Bundesrepublik zu keinen ernsthaften Konsequenzen für die Verantwortlichen führen. Dies wurde bei einem Anfang August in Berlin abgehaltenen Krisengipfel von Bundesregierung und Spitzenmanagement der Fahrzeugproduzenten offensichtlich, auf dem den Autokonzernen keine Sanktionen oder ernsthafte Auflagen in Aussicht gestellt wurden. Sie stimmten lediglich einer "Optimierung" des Schadstoffausstoßes der betroffenen Dieselfahrzeuge zu, die durch bloße Softwareupdates erreicht werden soll. Drohende Fahrverbote oder gar eine Verpflichtung zur Rücknahme von Diesel-Pkws konnte die Autoindustrie verhindern. Die Bundesregierung "schone" durch ihre Passivität die Fahrzeughersteller, hieß es in Medienkommentaren.[3]

China unter Druck

Aktiv wurde Berlin in den vergangenen Jahren vor allem dann, wenn die unmittelbaren Interessen der deutschen Autobranche im Ausland gefährdet schienen. Zuletzt war dies im späten Frühjahr 2017 in China der Fall, als deutscher Druck die politische Führung des größten Automarktes der Welt dazu nötigte, die Einführung einer für 2018 geplanten Quote für Elektrofahrzeuge zu verschieben.[4] Bundeskanzlerin Merkel habe den chinesischen Premier Li Keqiang "überreden" können, hieß es, die Einführung einer Auflage um ein Jahr zu verschieben, der zufolge alle Fahrzeughersteller in der Volksrepublik eine Elektroautoquote von acht Prozent erfüllen müssen. Die Maßnahme, mit der Peking den Ausstoß von Treibhausgasen reduzieren will, wurde nun auf 2019 verschoben, da die auf dem chinesischen Markt tätigen deutschen Hersteller sich nicht in der Lage sahen, die Quote, die bis 2020 auf zwölf Prozent ansteigen sollte, zu erfüllen. Da die Europäische Union, insbesondere die Eurozone, ein wichtiger Absatzmarkt chinesischer Produkte ist, verfügt Berlin über hinreichende Hebel, um solch eine Verzögerungstaktik zu realisieren. Sie wolle sichergehen, dass die deutschen Autobauer weiterhin gute Bedingungen in China vorfinden, erklärte Merkel. In der deutschen Öffentlichkeit wurde die chinesische Elektroautoquote als Angriff auf die deutsche Autoindustrie interpretiert, um deren starke Position auf dem chinesischen Markt zu schwächen.

"Allianz gegen CO₂-Grenzwerte"

Auch innerhalb der EU ist Berlin bislang mit der Torpedierung klimapolitischer

Richtlinien zur Schadstoffreduzierung bei Pkws erfolgreich gewesen, sofern diese von der deutschen Autoindustrie als Wettbewerbsnachteil aufgefasst wurden. Im Oktober 2013 gelang es Berlin in Kooperation mit London, eine in langjährigen Verhandlungen ausgearbeitete europaweite CO2-Richtlinie für Fahrzeuge zu verhindern. In einer "europäischen Allianz gegen CO2-Grenzwerte" hätten sich deutsche Diplomaten auf einen klassischen Kuhhandel mit ihren britischen Kollegen eingelassen, bei dem Berlin der britischen Finanzwirtschaft ein "Entgegenkommen bei der EU-Bankenunion versprochen" habe, hieß es in Medienkommentaren.[5] Im Gegenzug stimmte London der Aufweichung der CO2-Richtlinie zu, die im Kern vorsah, dass Neuwagen ab 2020 nur 95 Gramm CO2 pro Kilometer ausstoßen dürften; ab 2025 sollten die Grenzwerte noch weiter gesenkt werden. Nun gelten die Grenzwerte erst ab 2024; weitere Verschärfungen sind nicht geplant. Hintergrund ist, dass die Flotte der deutschen Fahrzeughersteller im Schnitt deutlich mehr Benzin verbraucht - und damit die Umwelt deutlich stärker schädigt - als die Flotten der französischen und der italienischen Konkurrenz. Der Intervention der Bundesregierung folgte damals eine großzügige Spende der Quandt-Familie: Die Eigner des BMW-Konzerns überwiesen am 9. Oktober 2013 insgesamt 690.000 Euro an die CDU-Parteizentrale.[6]

Deutschlands Schlüsselbranche

Die Autoindustrie nimmt eine Schlüsselstellung in der exportorientierten deutschen Wirtschaftsstrategie ein, die auf möglichst hohe Exportüberschüsse abzielt: Die Fahrzeughersteller generierten 2012 rund 17,3 Prozent des deutschen Exports, waren damit aber zugleich für rund zwei Drittel der deutschen Handelsüberschüsse verantwortlich.[7]

Technologischer Rückstand

Dabei scheint die exportorientierte Wirtschaftsstrategie, bei der der deutsche Staat lediglich als politischer Erfüllungsgehilfe betriebswirtschaftlicher Interessen der Autokonzerne agiert, an ihre Grenzen zu stoßen. Die Lobbypolitik der deutschen Autoindustrie war möglicherweise zu erfolgreich: Die Durchsetzung kurzfristiger, an der Renditemaximierung ausgerichteter Ziele durch den deutschen Staatsapparat hat die Kfz-Konzerne in einen technologischen Rückstand gegenüber ihrer auswärtigen Konkurrenz geführt, da sie keinem Innovationszwang ausgesetzt waren. So vermerkte die US-Presse kürzlich, während der Elektroautohersteller Tesla-Motors mit dem Model 3 sein erstes Massenfahrzeug ausliefere, dessen Vorbestellungen die Produktionskapazitäten bis Ende 2018 auslasteten, kämpfte die deutsche Politik für den Erhalt einer archaischen Technologie: "Großbritannien und Frankreich wollen einen Verkaufsstopp für Diesel. Madrid und Athen verbieten die Fahrzeuge gänzlich. Volvo wechselt zu elektrischen Antrieben"; doch trotz aller "zunehmenden Investitionen in elektrische Autos" schienen "deutsche Wirtschaftsbesse und politische Entscheidungsträger entschlossen", am Diesel festzuhalten.[8]

Ein neuer iPhone-Moment

Die britische Finanzpresse urteilt nun, die deutschen Hersteller durchlebten "ein Tesla-Schock", bei dem die deutsche Branche in einen strategischen, kaum noch aufzuholenden Technologierückstand geraten sei. Es gebe jede Menge Nachfrage nach dem Tesla 3, die kaum befriedigt werden könne, während Deutschlands Konzerne mit einem umgekehrten Problem zu tun hätten: "Sie können gut Dieselaautos bauen, die keiner mehr haben will." [9] Sie erlebten nun ihren "iPhone Moment", bei dem ein US-Unternehmen "ein elegantes Produkt mit überlegener Technik" anbiete und sie aus dem Markt dränge - vergleichbar dem Schicksal der untergegangenen IT-Konzerne Nokia und BlackBerry vor wenigen Jahren. Tesla übernehme nun den Glanz der deutschen Industrie; es sei nur eine Frage der Zeit, bis der Diesel als Technologie tot sei. Inzwischen haben erste Investmentfonds sich dazu entschlossen, Investitionen in die deutsche Autobranche vorerst auf Eis zu legen: Sie wollten, heißt es, zumindest Ausgang der Kartellverfahren abwarten.[10]

[1] Seehofer macht Festhalten am Diesel zur Koalitionsbedingung. zeit.de 26.08.2017.

[2] VW engineer sent to the clink for three years for emissions-busting code. theregister.co.uk 25.08.2017.

[3] Bundesregierung will Autoindustrie schonen. spiegel.de 02.08.2017.

[4] China makes concessions to Germany on electric car quotas. reuters.com 01.06.2017.

[5] Merkel schmiedet europäische Allianz gegen CO2-Grenzwerte. www.spiegel.de 13.10.2013.

[6] CDU erhält Riesenspende von BMW-Großaktionären. spiegel.de 15.10.2013.

[7] Tomasz Konicz: Neue Normalität. konkret 12/2013.

[8] Melissa Eddy, Jack Ewing: As Europe Sours on Diesel, Germany Fights to Save It. nytimes.com 02.08.2017.

[9] Germany's carmakers feel the Tesla shock. ft.com 02.08.2017.

[10] Asset managers ban investments in German carmakers. ft.com 20.08.2017.

Copyright © 2005 Informationen zur Deutschen Außenpolitik

info@german-foreign-policy.com