

„Wir haben verstanden“

Beim kommenden **Autogipfel** mit der Bundeskanzlerin will die Branche keine Kaufprämien mehr fordern, aber Staatsgeld für Digitalisierung und Automatisierung einwerben. Ökonomen fürchten den Erhalt alter Strukturen. Auch Elon Musk will Hilfe für seine Tesla-Fabrik bei Berlin.

TEXT DANIEL GOFFART

Eigentlich trägt Elon Musk keine Krawatten und nur ganz selten Anzüge. Aber als der Tesla-Chef am Mittwochnachmittag im Berliner Westhafen die Klausurtagung der CDU/CSU-Bundestagsfraktion besucht, hat er sich in Schale geworfen. Seinen überraschenden Auftritt mit Schlips und Kragen nutzt Musk, um eine Förderung seiner neuen Auto- und Batterie-zellenfabrik anzusprechen, die gerade in Rekordtempo vor den Toren Berlins im brandenburgischen Grünheide entsteht. Mit den Details der Förderrichtlinien hat sich der visionäre Hightechunternehmer zwar nicht beschäftigt. Aber er weiß, dass die Fördertöpfe in Berlin und Brüssel gut gefüllt sind, sei es für Batteriezellenforschung oder Investitionskostenhilfen.

Allerdings ist Elon Musk nicht der Einzige, der bei der Politik vorspricht. Auch die deutsche Automobilwirtschaft will beim Autogipfel am Dienstag in Berlin die Bundeskanzlerin von der Notwendigkeit überzeugen, weitere Staatsgelder für die Branche lockerzumachen. Zwar überraschte das ifo Institut am Dienstag noch mit der Meldung, dass sich die Geschäftslage in der Autoindustrie wieder aufhelle. Doch das hält die Ministerpräsidenten der Autoländer Baden-Württemberg, Bayern und Niedersachsen nicht davon ab, vom Bund mehr Hilfe für ihre Hersteller und Zulieferer zu fordern.

Staatshilfe hält Strukturwandel auf

Unbestritten ringt die Branche mit gleich zwei fundamentalen Umbrüchen: der Elektromobilität und dem autonomen Fahren. Trotz des Absatzeinbruchs infolge der Coronakrise will die Autoindustrie rund 25 Milliarden Euro bis 2024 investieren, um den Rückstand zu Wettbewerbern wie Tesla aufzuholen. Soweit es geht, soll der Staat dabei helfen. Fraglich ist allerdings, ob dadurch Strukturen erhalten werden, die auf Dauer nicht mehr wettbewerbsfähig sind.

In der Politik gebe es oft den Reflex, Vorhandenes bewahren zu wollen, selbst wenn klar ist, dass sich die Entwicklung nicht aufhalten lasse, sagt Torsten Schmidt vom Wirt-

schaftsforschungsinstitut RWI Essen. Vom Strukturwandel bei der Autoindustrie sind vor allem die Zulieferer hart getroffen. Ein Elektroauto braucht viele Komponenten nicht mehr, die heute noch einen Großteil der Wertschöpfung ausmachen. In einer neuen Studie der Unternehmensberatung PwC wird den Zulieferern je nach Verlauf der Coronapandemie ein Umsatzrückgang von 13 bis 24 Prozent vorhergesagt. Niedersachsens Ministerpräsident Stephan Weil (SPD), qua Amt im Aufsichtsrat von VW, fordert deshalb weitere Staatshilfen für „diese deutsche Schlüsselindustrie“. Weil betonte, er mache sich im Moment „weniger Sorgen um die großen Autokonzerne, sondern vielmehr um die zahlreichen kleinen und mittleren Zulieferbetriebe“.

RWI-Forscher Schmidt stellt sich nicht grundsätzlich gegen Staatshilfen für die Autobranche, wenn damit Zukunftsziele wie der Klimaschutz und sinkende Emissionen im Verkehrssektor gefördert werden. „Diese Perspektive muss auch bei kurzfristigen Maßnahmen zur Stützung der Nachfrage berücksichtigt werden“, sagt er. Auch müsse der öffentliche Verkehr gefördert werden. Sonst bestehe die Gefahr, dass „der klimapolitisch notwendige Strukturwandel verzögert“ werde.

Glaubt man den Experten, die mit der Vorbereitung des Autogipfels beschäftigt



Überraschung!

Elon Musk fährt bei der Sitzung der Unionsfraktion in Berlin vor



sind, dann haben die Konzerne inzwischen die Zeichen der Zeit erkannt. Bei der großen Videoschleife mit Merkel soll nicht erneut versucht werden, doch noch eine staatliche „Coronaprämie“ nach dem Vorbild der damaligen Abwrackprämie auszuhandeln. „Wir wollen keine Nachverhandlungen und auch keine Kaufprämie“, versichert ein Insider, „wir haben verstanden.“ Es sei allen Beteiligten klar, dass solche Zuschüsse politisch nicht mehr durchsetzbar seien.

Stattdessen sollen die Schwerpunkte auf Zukunftstechniken liegen. „Dazu gehören die Felder Digitalisierung und Automatisierung im Verkehr sowie Daten im Mobilitätssektor“, sagt Hildegard Müller, Präsidentin des Verbands der Deutschen Automobilindustrie (VDA). Die frühere Merkel-Vertraute und ehemalige Staatsministerin im Kanzleramt weiß, dass für solche Zukunftsinvestitionen nicht nur reichlich Geldmunition in der Bazoooka der Bundesregierung vorhanden ist. Auch die öffentliche Akzeptanz ist für solche Staatshilfen höher als eine plumpe Absatzförderung auf Kosten des Steuerzahlers. Und so wirbt die VDA-Chefin bei der Politik erst einmal um bessere Rahmenbedingungen. „Für das vernetzte und automa-



Doppelte Autolobby

Bayerns Ministerpräsident Markus Söder und Hildegard Müller, Präsidentin des Verbands der Autoindustrie, wollen neue Staatshilfen

möglichst viel herauszuholen. Neben den coronabedingten Hilfsfonds bietet sich dafür das Steuerrecht an. So will die Autoindustrie erreichen, dass bei den Nutzfahrzeugen eine schnellere Flottenerneuerung durch raschere Abschreibung gefördert werden kann.

Autobauer finden neue Jobs

Nach Ansicht von Steffen Müller, Professor für Strukturwandel und Insolvenzforschung am Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung Halle (IWH), muss die Politik jetzt dafür sorgen, dass „die Unternehmen mit den richtigen Zukunftsantworten wachsen können“. Dazu zählt er durchaus die diskutierten staatlichen Hilfen zur Förderung des Umstiegs vom Verbrennungsmotor auf E-Antriebe. „Es wäre fatal, wenn die Autoindustrie durch die Coronakrise gezwungen wäre, Zukunftsinvestitionen zum Beispiel in die Elektromobilität zu kappen“, sagt der Wirtschaftsforscher.

Eine Subventionierung der bestehenden Strukturen lehnt aber auch er ab, der Wandel lasse sich nicht aufhalten. „Gute Industriepolitik besteht nicht darin, einzelne Unternehmen staatlich zu fördern“, so Müller. Wenn „auslaufende Geschäftsmodelle vom Markt verschwinden, werden die Ressourcen für die Champions von morgen frei“, betont der IWH-Ökonom. „Daher darf das Ausscheiden von Unternehmen nicht grundsätzlich aufgehalten werden.“

Das vor allem von der Politik benutzte Argument des Jobverlusts findet Müller mit Blick auf die Autoindustrie nicht stichhaltig. Zum einen herrsche in Deutschland nach wie vor Facharbeitermangel. Zum anderen würden „die meisten gut ausgebildeten Fachkräfte aus scheiternden Unternehmen der Autoindustrie nach der Krise zügig gute Jobs finden“, glaubt der Wirtschaftsforscher. Dann würden sie eben an anderer Stelle helfen, „die deutsche Wirtschaft von morgen zu entwickeln“.

Beispielsweise beim deutschen Autowerk von Elon Musk: Der Tesla-Chef hat Probleme, 12 000 qualifizierte Mitarbeiter für seine Tesla-Fabrik bei Berlin zu finden. ■

tisierte Fahren brauchen wir eine leistungsfähige digitale Infrastruktur auf der Basis modernster Mobilfunkstandards“, fordert Müller. Und das „nicht nur in Städten, sondern auch entlang der Landes- und Bundesstraßen, der Autobahnen sowie in Industrie-Regionen“.

Damit zielt der VDA allerdings auf ein großes Versäumnis der Bundesregierung. Bislang reichen die Mobilfunkverbindungen in Deutschland bei Weitem nicht aus, um auch in der Fläche automatisiertes Fahren zu ermöglichen. Zwar sind in den Konjunkturprogrammen des Bundes und in den entsprechenden Töpfen der EU große Summen für den digitalen Ausbau vorgesehen. Doch das Ausrollen neuer Hochleistungsnetze stockt seit Jahren. Zudem verunsichert der schwelende Streit um den Ausschluss des chinesischen Netzausrüsters Huawei die großen Telekommunikationsunternehmen. Die Komponenten von Huawei wären beim überfälligen Ausbau der 5G-Netze nämlich nur sehr schwer zu ersetzen.

Das zweite große Thema beim Autogipfel gilt der Nutzung der zahllosen Daten, die im modernen Verkehr anfallen. Die Befürchtungen der deutschen Automobilbranche,

diesen wichtigsten Rohstoff an die großen IT-Konzerne aus den USA zu verlieren, hat zu einem Umdenken und zu entsprechenden Forderungen geführt: Die Autofirmen wollen die Herrschaft über die Daten und deren Nutzung so weit wie möglich selbst ausüben. Die Überschrift dafür lautet „datenübergreifende Infrastruktur“. Damit die „Verkehrsmittel besser ineinandergreifen können, werden auch Daten aus anderen Bereichen des Verkehrs benötigt“, formuliert es VDA-Chefin Müller. „Dazu gehören der öffentliche Verkehr genauso wie die Daten aus der Verkehrsinfrastruktur.“

Was auf den ersten Blick recht technisch klingt, erweist sich als sehr großer Kuchen, von dem sich viele auch außerhalb der Mobilitätsbranche gerne ein Stück abschneiden möchten. Genau das aber wollen die Autokonzerne verhindern. Sie fordern den ersten Zugriff auf die Daten aus Navigationssystemen, Mautstellen oder Ladesäulen. Es gehe „um den Aufbau einer effizienten, verkehrsbezogenen und datenübergreifenden Infrastruktur“, sagt die VDA-Präsidentin.

Die großen Überschriften bedeuten aber keineswegs, dass die Industrie nicht auch im Kleingedruckten versuchen wird,