
Kommentar: Zu Tode reguliert

Von Guido Reinking

Wären es nur die hohen Personalkosten in Deutschland oder die Bürokratie oder die hohen Steuern oder die hohen Energiekosten oder die Absatzkrise in China, oder die Elektromobilität – jede einzelne dieser Herausforderungen könnte die Automobilindustrie sicher managen. Vielleicht auch zwei oder drei. Aber alle zusammen?

Die Branche steckt in der Krise, und das betrifft nicht nur Volkswagen. Zahlreiche Zulieferer sind bedroht. Bosch, Continental, ZF – alle großen Lieferanten wollen Stellen streichen, Werke schließen, Kosten sparen. Einige kleine und mittlere Unternehmen haben bereits Insolvenz angemeldet. Umso absurder ist der Vorwurf, VW hätte die Krise wegen einer falschen Modellpolitik selbst verursacht. Welche „falsche Modellpolitik“ mag man diesen Zulieferern unterstellen?

Der jüngste Autogipfel in Berlin hat nichts Konkretes gebracht. Immerhin stellt Wirtschaftsminister Robert Habeck Unterstützung in Aussicht, um den lahmenden Absatz von Elektroautos zu fördern. Und zwar rückwirkend, damit sich Kunden nicht in Erwartung einer neuen Prämie zurückhalten und zunächst gar keine E-Autos mehr kaufen. So weit, so gut.

Eine „Abwrackprämie 2.0“ für Elektroautos, wie sie aus der SPD gefordert wird, kommt hoffentlich nicht. Die wäre nicht nur ein schnell verglimmendes „Strohfeuer“ (Habeck). Sie wäre auch kaum vernünftig umzusetzen. Die erste Abwrackprämie hatte während der Finanzkrise den Neuwagenabsatz angekurbelt. Allerdings wurden vor allem billige Kleinwagen gekauft. Leider gibt es kaum preiswerte, kleine Elektroautos. Das billigste Modell ist der Dacia Spring für 16.000 Euro, gebaut in China. Das dürfte den schlecht ausgelasteteren VW-Werken in Emden und Zwickau kaum helfen. Billige Elektroautos aus Deutschland wird es auch künftig nicht geben. Dies ist kein Standort für billige Autos, mit welchem Antrieb auch immer.

Einen VW ID 3 für 37.000 Euro wird aber kaum jemand kaufen, der aktuell ein Auto fährt, das reif ist zum Verschrotten. Auch für die Umwelt ist eine Abwrackprämie fragwürdig: Autos werden vernichtet, die noch ein paar Jahre gute Dienste geleistet hätten. Seit wann ist wegwerfen gut für die Umwelt? Also dürfte es wieder auf eine Verkaufsprämie hinauslaufen, wie die Bundesregierung sie Ende Dezember praktisch über Nacht gestoppt hatte.

Wichtig wären aber noch andere Maßnahmen: Die hohen Strompreise in Deutschland machen nicht nur der Industrie das Leben schwer. Sie sind ein Teil der viel zu hohen Standortkosten und blockieren gleichzeitig die E-Mobilität. Verbraucher werden durch die aktuell niedrigen Benzin- und Dieselpreise kaum motiviert, ein Elektroauto zu kaufen um es dann für 50 oder 70 Cent pro kWh zu laden. Da ist man mit einem sparsamen Verbrenner günstiger unterwegs.

Hierzulande hat – anders als in Leitmärkten der E-Mobilität wie Norwegen oder China – ein Elektroauto für den Verbraucher kaum Vorteile. Und so viele Altruisten unter den Autokäufern gibt es nun auch nicht. In Norwegen sind Elektroautos von der Mehrwertsteuer ausgenommen, laden mit billigem Strom, dürfen Busspuren nutzen und kostenlos parken. In China ist das Ladenetz in den Städten dicht geknüpft, Strom ist billig, Elektroautos können ohne Wartezeit zugelassen werden – und sind kaum teurer als Verbrenner, denn die Hersteller werden mit Milliardensummen unterstützt. In Deutschland hat die Bundesregierung die Förderung der Batterieforschung soeben beendet. Das Geld wird woanders gebraucht.

„Was ist der gefährlichste Satz im Wirtschaftsleben: ‚Ich komme von der Regierung und möchte ihnen helfen.‘ Wenn Sie das hören, laufen Sie so schnell sie können“, hat US-Präsident Ronald Reagan einmal vor Unternehmern gesagt. Der Mann glaubte noch an den Markt. Nicht so unsere Regierungen. Sie glauben an die Regulierung. Und wenn die

Regulierung nicht funktioniert, wird eben so lange reguliert, bis es passt – oder nichts mehr zu regulieren übrig ist. Und da stehen wir jetzt.

Denn mit der Regulierung hat man es offenbar übertrieben: Robert Habeck will sich dafür einsetzen, dass die EU die CO₂-Grenzwerte noch einmal überprüft. Brüssel will sie im nächsten Jahr deutlich verschärfen und erst danach überprüfen. Die Chancen, dass Brüssel der Industrie hier entgegenkommt, stehen schlecht. Die meisten EU-Mitgliedsländer haben keine eigene Automobilindustrie und damit kein Interesse an einem Kompromiss.

Zudem: Wo war denn der Protest Deutschlands, als diese Regelung 2018 beschlossen wurde und 2019 in Kraft getreten ist? Ein Vorwurf, den man auch der Industrie machen muss. Die muss jetzt gute Mine zum bösen Spiel machen: Bis zu 25 Prozent Elektroautos müssen VW, BMW und Mercedes im nächsten Jahr in Europa verkaufen, um hohen Strafzahlungen der EU zu entgehen. Bei VW sind es aktuell keine zehn Prozent. Das ist gut für die Verbraucher, die auf sinkende Preise hoffen dürfen. Der deutschen Autoindustrie werden dadurch weitere Mittel entzogen, die dringend in die Entwicklung fließen müssten. In China dürften die Sektkorken knallen. (aum)

Bilder zum Artikel



Guido Reinking, Chefredakteur des Auto-Medienportals.

Foto: Autoren-Union Mobilität
