

Die Politik von Außenministerin Annalena Baerbock und Wirtschaftsminister Robert Habeck treiben Deutschland in die Isolation

... dazu ein Gespräch

Mediengruppe Bayern exklusiv

Dudenhöffer: "Das China-Risiko für deutsche Autoindustrie besteht darin, nicht in China präsent zu sein"

8.11.2022



Für Prof. Ferdinand Dudenhöffer, den Direktor des Center Automotive Research (CAR) in Duisburg, ist das Wirken der deutschen Autobauer auf dem chinesischen Markt und ihre Zusammenarbeit mit dortigen Firmen ein Garant für den Erfolg von Volkswagen, Mercedes und BMW.

Weniger Abhängigkeit von China, wie von Bundeskanzler Olaf Scholz (SPD) versprochen, könnte sich die hiesige Autoindustrie angesichts der starken wirtschaftlichen Verflochtenheit nicht leisten. "Die Notwendigkeit einer engen Zusammenarbeit bleibt und ist gerade für die deutsche Autoindustrie ein Kern für ihre Zukunft", sagte Dudenhöffer der Mediengruppe Bayern. "Das China-Risiko besteht darin, nicht in China präsent zu sein.."

Kanzler Scholz verspricht weniger Abhängigkeit von China. Können Deutschland, die hiesige Autoindustrie, sich das leisten?

Ferdinand Dudenhöffer: Klare Antwort: Nein. Wenn man sieht, wie stark beide Länder wirtschaftlich miteinander verflochten sind, kann man zwar in Grenzen das eine oder andere tun, um auf anderen Märkten ein Gegengewicht zu schaffen. Aber die Notwendigkeit einer engen Zusammenarbeit bleibt und ist gerade für die deutsche Autoindustrie ein Kern für ihre Zukunft. Ich fand es daher beeindruckend, dass Kanzler Scholz gerade jetzt nach China gefahren ist. Das, was er da gesagt und erreicht hat, halte ich für sehr gut, einen Erfolg – etwa im Hinblick auf den Krieg in der Ukraine und einen drohenden Einsatz von Atomwaffen Russlands. Wir haben, so denke ich, ein etwas schräges Bild von China. Und was etwa Außenministerin Baerbock anstrebt, würde uns, wenn auch an der Seite der USA und europäischer Partner, in die Isolation treiben gegenüber einem Land, ohne das nichts bei der Lösung der großen Zukunftsprobleme geht. Das gilt auch für den Autobereich und seine künftige technologische Entwicklung. China ist nicht Russland – das muss man sehen.

Hat sich die deutsche Autoindustrie, haben die drei Großen – Volkswagen, Mercedes und BMW – ihr Wohl und Wehe zu sehr vom chinesischen Markt abhängig gemacht?

Dudenhöffer: Das China-Risiko besteht darin, nicht in China präsent zu sein. VW wäre nicht der Konzern, den wir heute kennen, wenn die nicht nach China gegangen wären. Gleiches gilt für Mercedes und BMW. Mercedes betreibt sein größtes Werk in China. Bei BMW wird es auch bald so sein. Und was wäre, nebenbei bemerkt, Elon Musk mit Tesla ohne China? Einfach zu sagen, wir hätten uns zu stark in Richtung der Volksrepublik orientiert, stimmt so nicht, ist jedenfalls zu kurz gedacht. Wir haben die Chancen wahrgenommen, die dieser Riesen-Markt bietet. Diese Chancen nicht zu nutzen, wäre töricht gewesen. Dann nämlich hätten wir deutlich kleinere Autobauer, die in der weltweiten Konkurrenz deutlich schwächer wären und kaum bestehen könnten.

Welche Konsequenzen hätte eine Rückführung des China-Engagements für die deutschen Autobauer und die Zulieferer?

Dudenhöffer: Die erste Konsequenz wäre, dass sie weniger verkaufen würden. Dann würden sie bei den Größenvorteilen, die in dieser Branche unendlich wichtig sind und bleiben werden, deutlich gegenüber den Teslas, den aufkommenden chinesischen Autobauern, auch den Toyotas dieser Welt zurückfallen. Zudem würden wir uns vom technischen Fortschritt in der Autoindustrie abschneiden, denn auch hier passiert unendlich viel gerade in China. So hat VW jüngst ein Gemeinschaftsunternehmen mit dem chinesischen Halbleiter-Hersteller Horizon Robotics bekannt gegeben, der nach meiner Einschätzung bei Chips für das autonome Fahren momentan die Maßstäbe setzt. Da hat der Westen derzeit nichts Vergleichbares zu bieten. Wenn wir uns von China abschneiden, schneiden wir uns von der Software ab, die wir für das Auto von Morgen brauchen. Wenn unsere Autobauer sich aus China zurückziehen, verlieren sie technologisch den Anschluss. Das aber wäre für die deutsche Autoindustrie letztlich tödlich.

Können die deutschen Autokonzerne einen schrittweisen Rückzug aus China andernorts in der Welt kompensieren?

Dudenhöffer: Kaum. Sie könnten das, was sie heute in China machen, vielleicht zu zehn Prozent andernorts kompensieren – etwa in den USA oder ein paar anderen Ländern. Das wäre es aber auch schon. 90 Prozent des Geschäfts in und mit China könnten sie meiner Meinung nach nicht ersetzen. Es wäre einfach dumm zu glauben, es gäbe auch nur im entferntesten eine Kompensation dafür. Keiner der Konkurrenten aus anderen Ländern würde Deutschland das Volumen auf den Märkten überlassen, das es dafür brauchen würde. Vielmehr würden diese, wenn sie ihrerseits in China bleiben, ihre dadurch bedingten Größenvorteile nur noch mehr nutzen.

Was würden Sie also als Strategie bezogen auf die Autoindustrie empfehlen?

Dudenhöffer: Es wäre klug, wenn man in China bleibt und die Zusammenarbeit pflegt. Wir brauchen den Technologieaustausch mit dem Land. Die Autobauer selbst sind selbstbewusst genug, um gegenüber den Chinesen ihre Interessen zu vertreten. China schätzt Deutschland nach wie vor als Partner sehr hoch ein, was der Besuch von Scholz nochmals gezeigt hat. Deshalb sind die Voraussetzungen gut, bessere und ausgewogenere Regeln, etwa in Sachen Datensicherheit, Cyber-Security und Schutz des geistigen Eigentums auf den Tisch zu legen und in Verhandlungen durchzusetzen.