

„Die Innovationskraft der deutschen Autoindustrie ist ungebrochen“

Dr. Helmut Becker über die Krise der Autobranche

Wir dürfen unsere Autoindustrie nicht weiter kleinreden, meint der Ökonom Dr. Helmut Becker. Statt die Verbraucher noch mehr zu verunsichern und die Elektromobilität künstlich zu puschen, sollte endlich auf echte Alternativen gesetzt werden. Wir sprachen mit ihm über Krise und Zukunftschancen der Autoindustrie.



Dr. Helmut Becker
Ökonom

Stand: 10.12.2019

Lesezeit: 02:15 min



Herr Dr. Becker, Kurzarbeit, Werksschließungen und Massenentlassungen: Ist die deutsche Automobilindustrie noch zu retten?

Wieso zu retten? Sie ist gar nicht verloren, ganz im Gegenteil. Die Autobranche ist nach wie vor die am besten aufgestellte Branche bei uns.

Trotzdem schreiben Sie [bei ntv.de](http://bei.ntv.de): „Die Party ist zu Ende.“

Ja, die Konjunktur hat den Höhepunkt überschritten; die wichtigsten Märkte sind eingebrochen. Die USA, Europa und China befinden sich im Abschwung. Wir hängen stark am Export, so viel kann das Inlandsgeschäft nicht auffangen. Betroffen sind insbesondere auch die Zulieferer, nicht nur die Ausfuhr fertiger Autos. Auf der anderen Seite gibt es Umstellungsprobleme innerhalb der Branche durch die

Fokussierung auf Elektro. Diese Kombination aus konjunkturbedingten Absatzrückgängen und strukturellen Problemen drückt erheblich.

Elektroautos sind in aller Munde. Sind sie die Lösung?

Sie sind eher ein Teil des Problems. Hintergrund ist, dass der CO₂-Ausstoß von Neuwagen bis 2030 um weitere 37 % runtergebracht werden muss, eine Verschärfung der EU-Kommission. Schon heute gibt es Fahrverbote in deutschen Städten. Statt Diesel und Benzin soll ein hoher Prozentsatz an von batteriebetriebenen E-Autos auf die Straße. Deren Entwicklung wird deshalb massiv gefördert, obwohl der Markt sie nicht will. Die Verbraucher sind verunsichert.

Sie sprechen von einer „elektrischen Sackgasse“. Wie viele Arbeitsplätze können schlimmstenfalls wegfallen, wenn es so weitergeht?

Es sind alles hypothetische Zahlen. Wenn aber die Verbrenner abgeschafft würden und plötzlich alle Neuzulassungen in Deutschland Elektroautos wären, könnten ein Drittel der Auto-Beschäftigten ihren Arbeitsplatz verlieren. Schaut man sich die Branche an, vom Hersteller bis zum Zulieferer, spricht man von 250.000 Arbeitnehmern – halb Hannover würde verschwinden. Mit Blick auf die dazugehörigen Familien wären sogar zu einer Millionen Menschen betroffen. Es ist eine Modellrechnung, die aber den Kern des Problems deutlich macht.

Im Dezember ist ein Treffen von Vertretern der drei Autoländer Baden-Württemberg, Bayern und Niedersachsen zum Thema „Zukunft der Automobilwirtschaft“ geplant. Was kann und muss die Politik tun?

Sehen Sie, ich bin Ökonom und halte politische Eingriffe für kontraproduktiv. Dazu gehören auch hohe Subventionen für Elektroautos. Weder Bund noch Länder sollten sich da einmischen. Viele Probleme sind derzeit hausgemacht, viele Kunden sind verunsichert. Nehmen Sie als Beispiel China. Dort wurde die Förderung der E-Autos wieder abgeschafft. Wissen Sie, warum? Die Subventionen sind auf der einen Seite sehr teuer, das muss ein Staat erstmal finanzieren. Außerdem kam es in China zu vielen Staus, Stehenbleiber blockierten den Verkehr.

Trotz allem sind die Vermeidung von Abgasen und der Schutz der Umwelt doch wichtige und gute Ziele. Warum nicht mit Elektro?

Ganz einfach, auch Elektroautos sind nicht „grün“. Es ist schlicht eine Verlagerung der Immissionen – zum einen von der Stadt aufs freie Land. Denn während in der Stadt die Batterien immer wieder aufgeladen werden können, wird auf längeren Strecken CO₂ ausgestoßen. Außerdem dürfen Sie die Rohstoffgewinnung für Elektroautos nicht vergessen. Der Batteriebau ist hochgiftig, und niemand hat derzeit offenbar die gesamte CO₂-Kette im Blick.

Und die Lösung? Macht es Sinn, weiter auf Verbrennungsmotoren zu setzen?

Ja, aus meiner Sicht macht das Sinn. Und nicht nur deshalb, weil Batterien nur einen begrenzten Anwendungsradius haben. Auch deshalb, weil es Alternativen für den Kraftstoff gibt. Diskutiert werden sollte der Einsatz von synthetischen Kraftstoffen, zum Beispiel von Wasserstoff im Verbrenner. Das ist möglich. Es ist zwar etwas teurer, aber für die Gesellschaft erheblich billiger als Massenarbeitslosigkeit.

unter Automobilarbeitern. Aber an der Förderung hat die Politik derzeit kein Interesse, sie setzt voll auf Elektro.

Eine wichtige Frage zum Schluss. Haben wir die Überholspur als „beste Autobauer“ verlassen?

Das liest man immer wieder, ist aber ein absolutes Märchen. Die Innovationskraft der deutschen Autoindustrie ist ungebrochen. Wir sind nach wie vor bei der Qualität und dem Preis-Leistungsverhältnis führend. Das liegt auch an den vielen kleinen und mittleren Zulieferbetrieben, die unglaublich breit aufgestellt sind. Da schlägt das Herz der Wirtschaft. Die sind topfit und kreativ, da beneidet uns die ganze Welt drum.

Kontakt zur Redaktion

Haben Sie Fragen oder Anregungen? Wenden Sie sich gerne direkt an unsere Redaktion. Wir freuen uns über konstruktives Feedback!

redaktion-dbr@ifb.de