

Die Auto-Kanzlerin

Auf Merkel kann sich die Autoindustrie verlassen: Sie setzt eine Verschiebung strengerer Abgaswerte durch. Eine noch unveröffentlichte Besucherliste des Kanzleramts belegt: Keine andere Branche hat so viel Zugang zur Macht.

D. Delhaes, T. Ludwig, T. Sigmund
Berlin, Brüssel

Sie hat in europäischen Hauptstädten angerufen, mit Angeboten verführt und ihren Kanzleramtministern zu Verhandlungen losgeschickt. Und am Montag ist Kanzlerin Angela Merkel (CDU) mit ihrem Kampf für die Interessen der deutschen Autoindustrie wieder erfolgreich gewesen: Auf Initiative der deutschen Regierung haben die EU-Umweltminister die Abstimmung über schärfere Abgasgrenzwerte für Autos verschoben.

Bundesumweltminister Peter Altmaier versuchte, den Eingriff herunterzuspielen. „Es geht nicht darum, ob wir einige Tage früher oder später abstimmen“, sagte er beim Treffen mit seinen europäischen Amtskollegen in Luxemburg.

Doch für Merkel ist die Verschiebung ein Erfolg. Sie hat damit der deutschen Industrie die erhoffte Atempause verschafft, die von großen Autokonzernen vehement gefordert wurde. Wie eng die Kontakte der Autobosse zur Regierung wirklich sind, zeigt eine dem Handelsblatt vorliegende Liste der Bundesregierung: Die Vorstände der deutschen Autoindustrie waren in der vergangenen Legislaturperiode mehr als 65-mal zu Gast im Bundeskanzleramt. Sie gaben sich nicht nur bei Innovationsgipfeln und E-Mobility-Treffen die Klinke in die Hand, sondern pflegten auch das Einzelgespräch.



Kanzlerin Merkel auf der IAA: Atempause für die Industrie.

Der Auto-Industrie hat der direkte Draht zu Merkel offenbar nicht geschadet. So hatte Daimler-Chef Dieter Zetsche erst im Frühjahr im Handelsblatt-Interview erklärt: „Die Kanzlerin und ich arbeiten in vielen Dingen hervorragend zusammen.“

Opposition und Umweltverbände ätzen bereits über die Nähe Merkels zur Autolobby. Für die Kanzlerin ist die Branche dagegen zentral für den Wirtschaftsstandort: Mehr als 742 000 Menschen arbeiten in der Autobranche, deren Firmen

rund 20 Prozent des Umsatzes des gesamten verarbeitenden Gewerbes erwirtschaften - und immer öfter die Politik um Unterstützung bitten. Ob strenge Abgasnormen, explodierende Energiekosten oder Handelshemmnisse im internationalen Wettbewerb: „Die Bedeutung der Politik für den Unternehmenserfolg ist in den vergangenen zehn Jahren größer geworden“, erklärt ein Branchenkenner.

Und die Auto-Kanzlerin liefert: Zuerst half Merkel der Branche mit der Abwrackprämie durch die

Wirtschaftskrise. Dann förderte sie die Elektromobilität als Antriebsform der Zukunft. Jetzt hat sie auf europäischer Ebene die Verabschiedung neuer Abgasregeln verschoben, die insbesondere den deutschen Autobauern mit ihren Oberklasse-Modellen das Leben schwer machen würden.

Die Bedeutung der Politik für die Autokonzerne wächst. Angela Merkel weiß das - und sie nimmt die Verantwortung an.

Erfolge der Autolobby Seiten 4, 5

Die Auto-Kanzlerin

Fortsetzung von Seite 1

Existenzängste waren in der deutschen Autobranche aufgekommen, als die EU nicht zuletzt auf Druck der Kleinwagenhersteller aus Frankreich und Italien strengere Abgasnormen einführen wollte - die insbesondere Luxuslimousinen-Hersteller wie BMW, Daimler oder Audi vor große Probleme gestellt hätten.

Doch die Kanzlerin machte jüngst bei der Eröffnung der Internationalen Automobil-Ausstellung in Frankfurt klar, dass sie Klimaschutz immer im Zusammenspiel mit der Industrie betreibe. Es könne nicht sein, dass alle Hersteller nur sparsame Kleinwagen bauen: „Zu Wachstum und Innovation gehören Autos aller Klassen“, sagte Angela Merkel. Man dürfe den heimischen Herstellern nicht mehr aufbürden, als das andere Staaten mit ihren Industrien machten.

Branchen wie die Luftfahrtindustrie beäugen diese Fürsorge der Kanzlerin und ihr enges Verhältnis zur Autoindustrie argwöhnisch - und auch etwas neidisch. „Die emotionale Nähe der Deutschen zum Auto ist sicher ein wesentlicher Grund für den Einsatz Merkmals“, versucht sich ein Luftfahrtmanager die besondere Verbindung zu erklären, die Merkmals Kanzlerschaft schon seit einigen Jahren bestimmt.

So setzte sich Merkel auch mehrfach für das VW-Gesetz ein. Im Jahr 2007 hatte der Europäische Gerichtshof (EuGH) das Zusammenspiel bestimmter Regeln des Gesetzes wie einen Anspruch Niedersachsens auf Mandate im Aufsichtsrat und die Sperrminorität verworfen. Daraufhin verabschiedete der Bundestag 2009 eine überarbeitete Novelle. Doch auch diese Version beanstandete die Kommission. Dieses Mal scheint der EuGH der Auffassung der EU-Kommission dagegen nicht zu folgen.

Im VW-Stammwerk in Wolfsburg nahm die Kanzlerin im September 2008 an der 205. Betriebsversammlung in der Geschichte des Autobauers teil. Die beeindruckende Kulisse von mehr als 18 000 VW-Mitarbeitern, stellvertretend für 364 000 VW-Beschäftigte weltweit, bewegte die Kanzlerin zu klaren Worten. In Halle 11, dort, wo sonst VW-Logistiker mit Lastwagen und Gabelstaplern rangieren, watschte Merkel am En-

de ihrer gut fünfzehnminütigen Rede ein passant das hartnäckige Bemühen der EU-Kommission ab, das von ihrer Regierung verabschiedete VW-Gesetz zu Fall zu bringen. Mit „aller Kraft und Klarheit“ wolle sie sich in Brüssel für das neue VW-Gesetz einsetzen: „Die Bundesregierung steht zu VW.“ Ihr Gesetzentwurf soll die Vetorechte vom Minderheitsaktionär Niedersachsen und dem VW-Betriebsrat sichern.

Genauso akribisch versuchte sie auch, die Debatte um die CO₂-Regulierung im Sinne der deutschen Autoindustrie zu beeinflussen. Nach Handelsblatt-Informationen war Kanzleramtsminister Ronald Pofalla (CDU) in der Angelegenheit mehrmals in Paris. Dabei soll die deutsche Seite eine Verschärfung des europäischen Emissionshandels als Gegenleistung für eine Unterstützung ins Gespräch gebracht haben. Da Frankreich Strom vor allem in Atomkraftwerken produziert, hat das Land weniger Schwierigkeiten mit strengeren Klimazielen als Staaten, die auf Kohlekraft setzen. Großbritannien soll nach Angaben des Nachrichtenmagazins „Der Spiegel“ von Merkel ein Gegengeschäft bei der geplanten Bankenunion angeboten worden sein, um die Unterstützung für die deutsche Position zu erhalten.

Dass sich die deutsche Position bei den CO₂-Abgasen mit einer neuen Regierung ändert, muss die Branche nicht befürchten. Zumindest eine Große Koalition aus Union und SPD dürfte in puncto Regulierung der bisherigen Linie folgen. Cheflobbyist Matthias Wissmann vom Verband der Automobilindustrie (VDA) hatte bereits im Rahmen der Automesse IAA zufrieden erklärt, dass nicht nur mit der Regierung, sondern auch mit der SPD grundsätzliche Einigkeit herrsche. Der frühere Bundesverkehrsminister und CDU-Mann pflegt ebenfalls engen Kontakt ins Kanzleramt. Beziehungen, die künftig noch intensiver werden dürften: Merkmals Kanzleramtsminister Eckart von Klæden wechselte direkt nach der Wahl die Seite - und wird Cheflobbyist bei Daimler.

Auf welchen Abgas-Kompromiss auf EU-Ebene es am Ende hinauslaufen wird, ist offen. Stellschrauben für einen gemeinsamen Weg böten sich bei der zeitlichen Streckung oder bei dem Anteil der Fahrzeuge, die bis zu einem bestimmten Zeitpunkt die strengeren Normen erfüllen müssen. Der im Sommer ausgearbeitete Kompromissvorschlag sah vor, dass von 2020 an alle Autos, die in der EU zugelassen werden, maximal nur noch 95 Gramm Kohlendioxid ausstoßen dürfen. Derzeit liegt der Grenzwert bei 130 Gramm. Der Bundesregierung geht dieser Vorstoß der EU-Kommission zu weit. Sie macht sich für mehr Flexibilität stark und will den Zeitpunkt hinausschieben.

Die Mitgliedstaaten müssen einen neuen Kompromiss mit qualifizierter Mehrheit verabschieden. Bislang haben Deutschland und Bundesumweltminister Peter Altmeier die noch nicht hinter sich. Berlin hat jedoch eine Sperrminorität organisieren können, die verhindert, dass die im Sommer ausgehandelte Lösung vom Rat verabschiedet wird. T. Ludwig, M. C. Schneider, T. Sigmund



Roboter in der Autoproduktion: Überraschende Bedeutung für die Volkswirtschaft.



Die Bundesregierung tritt ein für eine vernünftige Balance zwischen ehrgeizigen Zielen und unternehmerischer Freiheit. Zu Wachstum und Innovation gehören Autos aller Klassen.

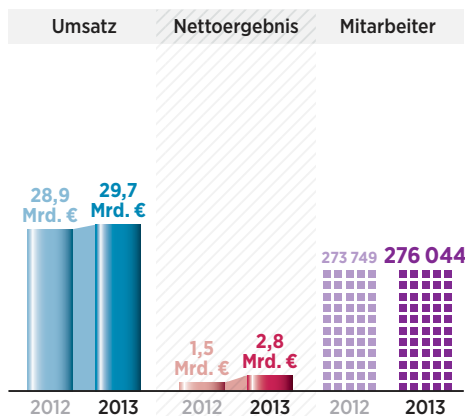
Kanzlerin Angela Merkel auf der diesjährigen Internationalen Automobil-Ausstellung in Frankfurt



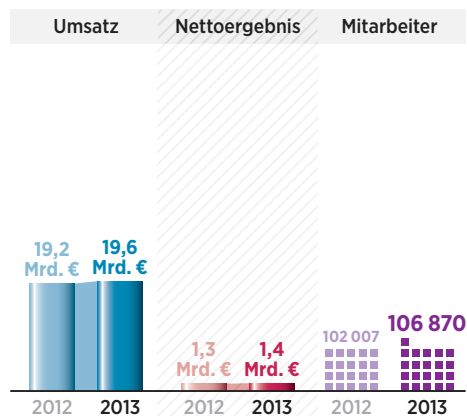
Bundesumweltminister Altmeier: Widerstand gegen den EU-Kompromiss.

Tagesthema

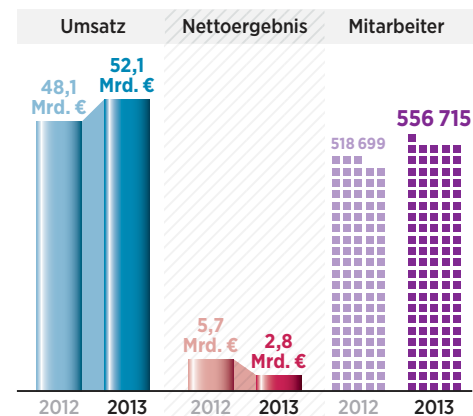
Daimler 2. Quartal



BMW 2. Quartal



Volkswagen 2. Quartal



Handelsblatt | Quelle: Bloomberg

WIRTSCHAFTSFAKTOR

Überragende Bedeutung für Deutschland

Beschäftigung und Wohlstand hängen wesentlich an Autoherstellern und Zulieferern.

Mark C. Schneider
Düsseldorf

So viel Einigkeit war selten. Als Mitte September Volkswagen-Chef Martin Winterkorn und Bosch-Chef aufseher Franz Fehrenbach mit der IG-Metall-Spitze aus Gewerkschaftsboss Berthold Huber und seinem designierten Nachfolger Detlef Wetzels in der Frankfurter Zentrale der größten Industriegewerkschaft der Welt zusammentrafen, blieben hitzige Debatten aus. Beim Thema „Die Zukunft der Automobilproduktion am Standort Deutschland“ herrschte weitgehend Harmonie.

Gerade die Internationalisierung der Industrie habe Arbeitsplätze auch zu Hause gesichert, so der Tenor. In der Tat: Die Beschäftigung in der Autoindustrie, also bei Herstellern und Zulieferern, ist in den vergangenen Jahren sogar leicht gewachsen.

Allein 2012 stieg sie im Jahresdurchschnitt nach den Daten des Verbands der Automobilindustrie (VDA) um 3,1 Prozent auf 742 200 Mitarbeiter. Dank der Export-erfolge schufen die deutschen Hersteller 22 700 neue Stellen im Inland.

Der Export macht den Löwenanteil des Geschäfts von BMW, Daimler, Volkswagen

und Co. aus. Die Hersteller von Autos und Nutzfahrzeugen erzielten 2012 einen Gesamtumsatz von gut 280 Milliarden Euro, das entspricht einem Plus von 2,4 Prozent. Davon entfiel auf das Geschäft im Ausland ein Umsatz von fast 200 Milliarden Euro (plus 3,3 Prozent) - ein neuer Rekordwert. Bis Ende der 1990er-Jahre hielten sich die

Umsätze im In- und Ausland noch die Waage, seitdem geht die Schere auseinander: Gerade die deutschen Hersteller bauen immer mehr Fabriken in China, Russland und den USA - und sichern dank Komponentenlieferungen aus der Heimat und Forschungsausgaben in Deutschland Arbeitsplätze hierzulande.

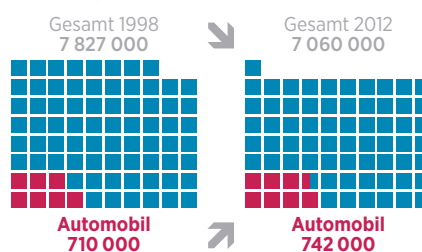
Autozulieferer wie Bosch, Continental oder ZF erwirtschafteten vergangenes Jahr insgesamt 68,4 Milliarden Euro an Umsatz. Davon entfiel mit 43,8 Milliarden Euro der Löwenanteil auf den Inlandsmarkt. Zu den Stärken der deutschen Autoindustrie zählt traditionell eine innovative mittelständische Zuliefererstruktur.

Die überragende Bedeutung der Autoindustrie für die Volkswirtschaft machen auch die Ausgaben für Forschung und Entwicklung deutlich. Seit vielen Jahren ist sie die forschungsintensivste Branche in Deutschland. Mit 16,1 Milliarden Euro steuerte die Autoindustrie 2012 mehr als 30 Prozent zu den gesamten internen Forschungsausgaben in Deutschland bei. Einer Studie der EU-Kommission zufolge sind vier der zehn EU-Konzerne mit den höchsten Forschungsausgaben deutsche Autobauer.

Die Automobilindustrie

Anteil am Gesamtgewerbe

Beschäftigte im produzierenden Gewerbe



Umsatz im verarbeitenden Gewerbe



Handelsblatt

Quellen: Destatis, VDA

Die Interventionen der Angela Merkel

Strengere Abgasnormen, einbrechender Absatz und Technologie-Förderung - die Belange der Autokonzerne sind Chefsache im Kanzleramt.

ABWRACKPRÄMIE

Konjunkturpaket für die Industrie

Die Abwrackprämie war im Krisenjahr 2009 ein Glücksfall für die Automobilbranche. Denn infolge der Finanzkrise war die Nachfrage drastisch eingebrochen, rund um den Erdball verringerten sich die Bestellungen im zweistelligen Prozentbereich. Mit der Abwrackprämie griff die Bundesregierung daher der arg gebeutelten Branche unter die Arme. Davon profitierten vor allem Hersteller von Kleinwagen und Kompaktautos - allen voran Volkswagen, PSA und Renault aus Frankreich. Für die Hersteller von Luxusautos

wie BMW und Daimler lieferte die Abwrackprämie dagegen kaum Impulse. Vorgeschlagen hatte das Förderprogramm der Branchenverband VDA, der allerdings von einer Umweltprämie sprach. Die Regierung nahm die Anregung auf und ge-

5 Mrd.

Euro stellte die Bundesregierung im Rahmen der Abwrackprämie bereit.

währte einen Zuschuss von 2500 Euro beim Kauf eines Neuwagens, das alte Auto wurde verschrottet. In Summe stellte die damals regierende schwarze Koalition fünf Milliarden Euro bereit. Es konnte also der Kauf von zwei Millionen Autos gefördert werden. Das Programm war so erfolgreich, dass es bereits im September des Jahres 2009 beendet wurde. Mit mehr als 3,8 Millionen in Deutschland abgesetzten Fahrzeugen wurde im Jahr 2009 schließlich ein Rekordstand beim Autoverkauf erreicht. Martin Murphy

ELEKTROAUTOS

Zeit gewonnen für E-Mobilität

Die deutschen Autobauer sehen sich gern als technologisch führend. Doch das entspricht nicht immer der Realität. In Sachen Elektromobilität gehört Deutschland zu den Nachzüglern. Zwar hatte Merkels Managerrunde beim ersten E-Mobilitätsgipfel 2010 verkündet, dass im Jahr 2020 eine Million Elektroautos auf deutschen Straßen fahren sollen. Eine Nationale Plattform unter Führung von Ex-SAP-Chef Henning Kagermann wurde etabliert. Doch bewegt hat sich seitdem wenig: Nur knapp 3000 Stromautos

wurden 2012 in Deutschland zugelassen. Hinzu kommen gut 21000 Hybridfahrzeuge, die Elektro- und Verbrennungsmotor kombinieren. Kein Wunder, dass Deutschland sich auf EU-Ebene gegen die staatliche Förderung von Elek-

1 Mio.

Elektroautos sollen bis zum Jahr 2020 auf deutschen Straßen fahren.

trofahrzeugen stark gemacht hat. Elektroautos in Serie hat als einer der Ersten der französische Hersteller Renault angeboten. BMW kommt erst jetzt mit dem Modell i3. Der ausgebliebene Boom hat den deutschen Konzernen Zeit verschafft. Volkswagen-Chef Martin Winterkorn: „Jetzt ist die Zeit reif.“ Nach Angaben des Verbands der Automobilindustrie bringen die deutschen Autohersteller im nächsten Jahr 16 neue Modelle auf den Markt, inklusive elektrisch fahrender Hybridvarianten. Mark C. Schneider

EMISSIONSGRENZEN

Schrittweise weniger Schadstoffe

Am Montag blieb die Bundeskanzlerin sich treu: Kurz vor der geplanten Verabschiedung einer Richtlinie, die den Ausstoß von Kohlendioxid bei Neuwagen nach 2020 begrenzt, stimmten auf Druck der Bundesregierung die EU-Umweltminister doch nicht darüber ab. Ganz im Sinn der deutschen Autobauer: Besonders BMW-Chef Norbert Reithofer wehrt sich gegen einen Grenzwert von maximal 95 Gramm CO₂ pro gefahrenem Kilometer. Das soll von 2020 an für den Durchschnitt der verkauften Neuwagen-

flotte gelten. Die deutschen Premiumhersteller Audi, BMW und Mercedes stellen mit ihren Oberklasse-Modellen größere, schnellere und schwerere Autos her als die europäischen Rivalen. Ohne Mehrfachanrechnung von schadstoffarmen Model-

95

Gramm CO₂ pro gefahrenem Kilometer waren als Grenzwert von 2020 an geplant.

len wie dem BMW-Elektroauto i3 sei der Wert nicht zu schaffen, so Reithofer. Deshalb will Deutschland eine Abschwächung: Die Obergrenze von 95 Gramm CO₂ pro gefahrenem Kilometer soll 2020 nur für 80 Prozent der Neuwagenflotte eines Herstellers gelten. Jedes Jahr sollen fünf Prozent der Fahrzeuge hinzukommen - bis 2024 alle neuen Autos den Grenzwert einhalten. Diese Lösung gäbe den Autobauern Zeit, neue Modelle mit geringerem Verbrauch und CO₂-Ausstoß zu entwickeln. Mark C. Schneider