

Handelsblatt Auto-Gipfel 2013 Spitzentreffen zur Zukunft und Innovationskraft der deutschen Autoindustrie

Warnsignale aus München

Werkverträge, Energiekosten, Klimavorgaben: Die Autobosse kritisieren die Politik und drohen mit Abwanderung.

Markus Fasse
München

Steigende Absätze und sprudelnde Gewinne: Erfolge beflügeln das Selbstbewusstsein. Dieter Zetsche, Norbert Reithofer und Rupert Stadler sind mit breiter Brust in den Bayerischen Hof gekommen. Nie ging es den stolzen Autoherstellern so gut wie heute. Doch nie waren sie auch so abhängig von politischen Entscheidungen wie heute. Mehr denn je entscheiden politische Vorgaben zu Klimaschutz, Energie- und Arbeitsmarktpolitik über die Zukunft der Branche, die Handelsblatt-Herausgeber Gabor Steingart als „Herzmuskel der Deutschen Volkswirtschaft“ beschreibt. Und während sich die Branche normalerweise mit politischen Statements vornehm zurückhält, sahen die Autobosse in München die Zeit gekommen, mehrere Botschaften in Richtung Berlin und Brüssel loszuwerfen.

„Wenn man es uns noch schwerer macht in Sachen Kosten und Flexibilität, dann müssen wir den Weg über die Grenzen suchen“, begann Daimler-Chef Dieter Zetsche den Reigen. Seit Monaten feilschen die Stuttgarter Automanager mit Gewerkschaften und Betriebsräten über die Reizthemen Flexibilität und Werkverträge. Nachdem die Leiharbeit bei Daimler über Quoten und Zuschläge bereits

“

Wenn man es uns noch schwerer macht in Sachen Kosten und Flexibilität, dann müssen wir den Weg über die Grenzen suchen.

Dieter Zetsche
Daimler-Chef

stark begrenzt ist, droht nicht nur in Sindelfingen eine Einschränkung der Werkverträge - denn das ist eine zentrale Forderung der SPD für die Große Koalition. Werkverträge - bei denen anders als bei der Zeitarbeit nicht zeitweilige Beschäftigung, sondern Leistungen zugekauft werden - könnten per Gesetz erheblich beschnitten werden, fürchtet Zetsche. Dabei sei gerade die Flexibilität in den deutschen Daimler-Werken das zentrale Standortargument. „Drei Viertel unserer Produktion ist in Deutschland, aber

80 Prozent unserer Autos gehen ins Ausland“, rechnete Zetsche vor.

Auch Audi-Chef Rupert Stadler ging mit der Berliner Politik ins Gericht. „Die Energiekosten sind das dringendste Problem, da brauchen wir eine Lösung“, sagte Stadler mit Blick auf die immer weiter steigenden Stromkosten. Audis Stromkosten könnten sich wie bei den Wettbewerbern BMW und Daimler durch die EEG-Umlage im kommenden



Jahr um einen zweistelligen Millionenbetrag erhöhen. Das mag Audi ebenso wie Daimler und BMW angesichts der erwarteten Milliarden Gewinne verkraften, doch das interne Kostengefälle der Audi-Standorte verschiebt sich weiter. Die VW-Tochter investiert zwar kräftig in die deutschen Stammwerke Neckarsulm und Ingolstadt, doch gleichzeitig wird auch der Standort im ungarischen Győr massiv aufgewertet; in Mexiko entsteht ein Werk, das mit dem Geländewagen Q5 erstmals ein komplettes Audi-Modell für den Weltmarkt produzieren wird. Dabei seien die hohen Kosten der deutschen Standorte bereits jetzt nur über die „Mischkalkulationen“ mit den Auslandsstandorten zu kompensieren, sagte Stadler.

Den größten Zorn der Autobosse zieht sich aber die EU zu. „Die Latte in der Klimapolitik wird immer höher gelegt“, schimpfte Daimler-Chef Dieter Zetsche. „Man verlangt von uns das Vier-Liter-Auto“, sagte auch Audi-Chef Rupert Stadler mit Blick auf das für 2020 vorgesehene Klimaziel, das einen durchschnittlichen Kohlendioxid-Ausstoß von 95 Gramm pro Kilometer vorgibt. „Ohne Elektromobilität ist das nicht zu schaffen“, so BMW-Chef Reithofer. In München fürchtet man bereits, dass Vorschläge des EU-Umweltausschusses Gesetz werden könnten. Demnach könnten die Grenzwerte im Jahr 2025 sogar auf unter 70 Gramm sinken. BMW kommt trotz des milliardenschweren Einsatzes von Spritspar-techniken wie der automatischen Motorabschaltung an der Ampel aktuell auf Werte von 132 Gramm. Dennoch ist für Reithofer klar: „Strafzahlungen sind für uns keine Option.“ Die Botschaft ist in Berlin bereits angekommen. Bundeskanzlerin Merkel hat den „Klimakompromiss“ für die Autoindustrie Mitte Oktober zum zweiten Mal torpediert.



Handelsblatt Auto-Gipfel 2013 im Hotel Bayerischer Hof in München: 250 Manager aus der Branche kamen zum Gedankenaustausch.