

Massarbeit



Fussball und Autos, da schlägt mein Herz noch ziemlich deutsch, obwohl ich hierzulande schon längst Bürger bin. Gegen die Leistungen der deutschen Kicker ist so weit nichts einzuwenden, schöner fairer Sport auf hohem Niveau. Aber was die deutsche Automobilindustrie sich geleistet hat, ist Foulspiel auf niederstem Level. Die Affäre wirft ein ganz schlechtes Licht auf Deutschland, der Ruf der deutschen Massarbeit steht auf dem Spiel.

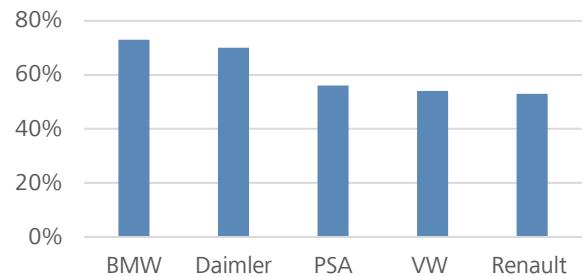
Ende Juli kam raus, dass sich die führenden deutschen Automobilhersteller bezüglich Fahrzeugentwicklung, Kosten, Zulieferer und Märkte illegal abgesprochen hatten. Mit von der Partie, VW, Audi, Mercedes, Porsche und BMW, Ford und Opel hingegen nicht. In verschiedenen Arbeitsgruppen, welche die Konzerne einrichteten, wurden Absprachen getroffen, die verhindern sollten, dass der Wettbewerb spielt. So sollen sich die Hersteller darauf geeinigt haben, bei Cabrios die Geschwindigkeit, bei der das Dach noch fahrend geöffnet werden kann, auf 50km/h zu limitieren, aber das ist wohl längst noch nicht alles. VW und Mercedes haben jedenfalls eine Art von Selbstanzeige gemacht bzw. die Behörden informiert. Auslöser dafür war eine voran gegangene Hausdurchsuchung bei Firmen, die belastendes Material zu Tage förderte. Und seitdem laufen in Deutschland die Drähte heiß und der Wahlkampf hat richtig Zündstoff bekommen.

Die Zukunft gehört dem Diesel

Dabei hatte die Branche bis zuletzt keinen schlechten Lauf und man ist Marktführer in vielen Segmenten. VW steckt zwar immer noch im Abgassumpf, hat aber in der deutschen Bundeskanzlerin eine verlässliche Unterstützung, wenn sich jemand erdreistet, die Wolfsburger zu hart anzufassen. Den Mythos der Vorzeigebranche versuchen die Premiumhersteller mit allen möglichen neuen Modellreihen aufzupolieren. Aber genügt das oder hat die Industrie nicht etwa den Anschluss an die neusten Entwicklungen der Mobilität verpasst? Man muss sich das nochmals vor Augen halten: in den frühen Neunzehnsechzigerjahren war es kaum möglich, einen 34PS starken VW Käfer unter 10 Liter Benzinverbrauch (verbleit) 100 Kilometer zu bewegen. Verbrauchswerte kamen erst richtig mit der Ölkrise in den Fokus der Konsumenten. Verbrauchsarme Selbstzünder waren dann zu Beginn der Neunzehnsechzigerjahre der vermeintlich grosse Wurf. Ausgangspunkt war schon damals die CO2-Diskussion. Selbstzünder, so die Vision der deutschen Autobauer, sollten umweltfreundlicher als die mit Katalysatoren

ausgerüsteten Benziner werden. Die Franzosen hatten es eben erst vorgemacht. Die tiefen Verbrauchswerte von um die fünf Liter auf 100 Kilometer suggerierten auch den Käufern, sich umweltfreundlicher zu bewegen. Die Sache hatte aber einen Haken. Diesel produziert Stickoxide, welche vor allem die Städte belasten, so sehr dass man jetzt in Deutschland am liebsten die Zentren für Dieselmotoren sperren möchte. Adblue hin oder her, die Zukunft gehört nicht dem Diesel, ein Trugschluss der die Industrie teuer zu stehen kommen wird, denn zulange hat sie zu viel Kapazität in diese Technologie investiert. Zurück bleiben nun Millionen von Diesel Fahrern, die sich im Grunde genommen ziemlich betrogen fühlen müssen. Mir geht es jedenfalls so. Und dass man die Zusatztankgrössen für das Abgasreinigungsmittel Adblue in Deutschland untereinander absprach, deutet nicht auf Vorsprung durch Technik hin, wenn es um die Umwelt geht. Für die Umwelt wollte die Branche kein Kilo zu viel in ihre Autos packen, die ganzen anderen Gadgets der Premiumcars wiegen schliesslich schon genug. Und auch bei der Bewältigung der Abgaskrise regiert Minimalismus. Die Branche versucht die Kunden mit Softwareupdate abzuspeisen, obwohl dies nachweislich die second best-Lösung ist. So falsch kann man sich nur in der Komfortzone verhalten.

Anteil Dieselfahrzeuge



Im Schongang aus der Komfortzone

Einmal mehr zieht eine Branche, die sich ihrer Sache zu sicher fühlt, über die Stränge und missbraucht ihre Marktmacht. Man gründet ein Abgaszentrum der deutschen Automobilindustrie, investiert 10 Millionen Euro jährlich, erhält dafür noch fünf Millionen Zu- schüsse vom Land Baden Württemberg, wo schliesslich Porsche und Daimler zu Hause sind, und glaubt damit sei der Innovation genüge getan und die Umweltbedürfnisse befriedigt – wenn auch nur pro forma. Als die deutsche Branche noch auf den Diesel setzte, hatten die Japaner längst den Hybirdantrieb erfunden, die nachweislich umweltfreundlichere Variante der individuellen Mobilität im Vergleich zu herkömmlichen Motoren. Dort musste man nachziehen und war nicht der early mover. Für die neue Elektromobilität gilt dies erst

recht. Tesla ist da der Vorreiter, weshalb die Firma an der Börse etwa so hoch bewertet wird wie BMW, obwohl Tesla bei viel weniger Umsatz Verluste schreibt. Wo stehen die deutschen Automobilbauer in Bezug auf den Wandel der Branche vom Autobauer zum Mobilitätsdienstleister? Man weiss es nicht so recht, aber es scheint zumindest kein grosser Wurf in Reichweite für die Zukunft. Irgendwie erinnert mich das Ganze an Kohle und Stahl. Sich von beiden nahezu zu verabschieden, tat der deutschen Wirtschaft damals sehr weh. Es standen unzählige Jobs auf dem Spiel. Entsprechend langsam ging der Wandel über die Bühne. Ganz so schlimm mag es um die traditionelle Automobilindustrie noch nicht bestellt sein, aber die Komfortzone des Erfolges sollte sie mindestens hinter sich lassen. Erfolg, den die deutschen Premiumhersteller mit einem weltweiten Marktanteil von 80% so gern als Resultat intensiven Wettbewerbs in Deutschland selbst verkaufen. Da ist nun doch nicht so viel dran, das steht schon mal fest. Was wir daraus lernen können. Drei Dinge: 1. Machtmissbrauch in der Wirtschaft ist keine Ausnahme, sondern die Regel. 2. Wer den Wettbewerb aushebelt, ist meist nicht fit dafür. 3. Zuviel Deregulierung tut der Wirtschaft als Ganzes nicht gut. Nur wenige profitieren davon.

Martin Neff, Chefökonom Raiffeisen

Wichtige rechtliche Hinweise

Kein Angebot

Die in dieser Publikation veröffentlichten Inhalte werden ausschliesslich zu Informationszwecken bereitgestellt. Sie stellen also weder ein Angebot im rechtlichen Sinne noch eine Aufforderung oder Empfehlung zum Erwerb resp. Verkauf von Anlageinstrumenten dar. Diese Publikation stellt kein Kotierungsinserat und keinen Emissionsprospekt gem. Art. 652a bzw. Art. 1156 OR dar. Die alleine massgeblichen vollständigen Bedingungen sowie die ausführlichen Risikohinweise zu diesen Produkten sind im entsprechenden Kotierungsprospekt enthalten. Aufgrund gesetzlicher Beschränkungen in einzelnen Staaten richten sich diese Informationen nicht an Personen mit Nationalität oder Wohnsitz eines Staates, in welchem die Zulassung von den in dieser Publikation beschriebenen Produkten beschränkt ist.

Diese Publikation ist weder dazu bestimmt, dem Anwender eine Anlageberatung zukommen zu lassen, noch ihn bei Investmententscheiden zu unterstützen. Investitionen in die hier beschriebenen Anlagen sollten nur getätigten werden, nachdem eine entsprechende Kundenberatung stattgefunden hat, und/oder die rechtsverbindlichen Verkaufsprospekte studiert wurden. Entscheide, welche aufgrund der vorliegenden Publikation getroffen werden, erfolgen im alleinigen Risiko des Anlegers.

Keine Haftung

Raiffeisen Schweiz Genossenschaft unternimmt alle zumutbaren Schritte, um die Zuverlässigkeit der präsentierten Daten zu gewährleisten. Raiffeisen Schweiz Genossenschaft übernimmt aber keine Gewähr für Aktualität, Richtigkeit und Vollständigkeit der in dieser Publikation veröffentlichten Informationen.

Raiffeisen Schweiz Genossenschaft haftet nicht für allfällige Verluste oder Schäden (direkte, indirekte und Folgeschäden), die durch die Verteilung dieser Publikation oder deren Inhalt verursacht werden oder mit der Verteilung dieser Publikation im Zusammenhang stehen. Insbesondere haftet sie nicht für Verluste infolge der den Finanzmärkten inhärenten Risiken.

Richtlinien zur Sicherstellung der Unabhängigkeit der Finanzanalyse

Diese Publikation ist nicht das Ergebnis einer Finanzanalyse. Die «Richtlinien zur Sicherstellung der Unabhängigkeit der Finanzanalyse» der Schweizerischen Bankiervereinigung (SBVg) finden demzufolge auf diese Publikation keine Anwendung.