

Verwöhnt statt verpönt



Bundeskanzlerin Angela Merkel und VW-Chef Herbert Diess sehen aus wie allerbeste Freunde. Auf den jüngsten Bildern wirken die beiden wie ein glückliches und harmonisches Paar. Anfang des Monats war Merkel zu Gast beim Produktionsstart des Volkswagens ID.3 in Zwickau. Und das klang dann aus ihrem

Munde so: „Die Bundesregierung ist auf dem Weg in eine neue automobile Zukunft bereit, grosse Anstrengungen zu unternehmen. Uns ist es wichtig, dass sich sehr bald möglichst viele Menschen, für die ein Auto unverzichtbar und auch Teil ihrer Lebensfreiheit ist, ein Elektroauto leisten können und das Elektroauto somit also – wie früher Käfer und dann der Golf – im wahrsten Sinne des Wortes zum Volks-Wagen wird“. Aha, so sieht's aus.

Die Bundesregierung ist also auf dem Weg in eine neue automobile Zukunft und nicht die Industrie selbst. Ist das ein Wink mit den Zaunpfahl, der da heissen könnte, die Branche allein hätte diesen Weg nicht eingeschlagen? Dazu ist das Auto, bekanntlich noch immer das deutschen liebstes Kind, für die Kanzlerin eine heilige Kuh, denn schliesslich ist es Teil der Lebensfreiheit der Menschen in Deutschland. Mit solchen Aussagen wird die motorisierte Individualmobilität zum Grundrecht hochstilisiert. Und wer in Deutschland an den Käfer denkt, kriegt ja fast schon feuchte Augen und der Golf ist der Weltmeister aller Autos, was die Stückzahlen betrifft. Denkmäler der deutschen Industriegeschichte sozusagen. Die dürfen einfach nicht umstürzen. Kaum eine Industrie in Deutschland wird dermassen gehegt und gepflegt. Denn an ihr hängen Millionen von Arbeitsplätzen. Selbst die Dieselfäfe hat daran grundsätzlich nichts geändert. Denn ist der Ruf erst einmal ruiniert, lebt es sich bekanntlich ungeniert. Die deutsche Automobilindustrie ist zu ihrem Glück nun mal too big to fail. Und wohl auch im Wissen um dies strahlen die Gesichter wieder wie einst.

Eine kleine, volkswirtschaftlich nicht ins Gewicht fallende Branche hätte einen solchen Betrug an seinen Aufsehern und Kunden kaum überlebt.

Verbandelt

Vor gut zwei Jahren konnten sich die deutschen Automobilkonzerne am ersten Dieselgipfel mehr oder weniger schadlos halten, trotz offensichtlichem Kartell und eindeutigem Betrug. Dank Merkels Machtinstinkt, mit dem sie verhindern wollte, dass der politische Gegner irgendwie Kapital aus dem Dieselgipfel schlagen würde, weil der Gipfel eigentlich nichts brachte

ausser einer Behandlung der Schuldigen mit Samtpfoten. Die gipfelte darin, dass das Hardware-Update der manipulierten Autos vom Tisch fiel. Damit die SPD und Martin Schulz das nicht ausschlachten würden, sprach sich Merkel auch gleich deutlich gegen den Verbrennungsmotor aus. Wahlkampf pur, denn zwei Wochen später hiess es dann aus ihrem Munde, den Diesel würde es noch viele, viele Jahre geben, genauso wie den Verbrennungsmotor. Sie kam inzwischen wohl zum Schluss, dass potenzielle Wähler auch Autofahrer sind und wollte diese nicht verunsichern, denn Veränderungen mögen die Deutschen nicht besonders. Zudem hatte CSU-Chef Seehofer deutlich gemacht, dass seine Partei sich nur an der Regierung beteilige, wenn man am Verbrennungsmotor festhalte. Aus welchen Gründen er dies tat, ist offensichtlich. Bayern ist eine Hochburg der deutschen Autobauer in München, Landshut, Dingolfing oder Regensburg (BMW) bzw. Ingolstadt (Audi). Die Verandelung von Politik und Automobilindustrie in Deutschland war schon immer ein offenes Geheimnis, doch seit die niedersächsische Staatskanzlei das Manuskript einer umstrittenen Rede von Ministerpräsident Stephan Weil veröffentlicht hatte, die so nicht gehalten wurde, ist jedem in Deutschland klar geworden, wie intensiv diese Verandelung tatsächlich ist. Natürlich ist Stephan Weil auch Aufsichtsrat bei VW, aber ein Aufsichtsrat sollte ein Unternehmen kontrollieren, anstatt ein Plazet für Ausführungen in seiner Regierungserklärung einzuholen oder verstehe ich da etwas falsch?

Neuer Treibstoff: Steuergelder

Dass die Symbiose von Politik und Automobilwirtschaft weitergeht und wie, wissen wir inzwischen auch. Steuergelder sollen es richten. Aus rein machpolitischen Überlegungen möchte man die Bürger nicht zwingen, auf das mit fossilem Brennstoff betriebene, tonnenschwere Vehikel zu verzichten, geschweige denn auf der Autobahn den Fuss vom Gaspedal nehmen zu müssen, auch das Tempolimit bleibt bekanntlich ein Tabu. Dafür setzt man auf milliardenschwere Anreize. Eben erst hat das Bundeskabinett eine noch stärkere staatliche Förderung der E-Mobilität aufgegliest. Die Kaufprämie bei E-Fahrzeugen bis zu einem Nettolistenpreis von 40'000 Euro soll von 4'000 auf 6'000 Euro erhöht werden. Bis 65'000 Euro sollen ebenso Steuergelder fliessen, konkret 5'000 Euro. Die Automobilindustrie wäre natürlich angetan gewesen, selbst für teurere Elektrofahrzeuge Kaufprämien zu gewähren, aber dazu liess sich Merkel nicht breitschlagen. Tesla und Co. hingegen dürften sich dennoch freuen. Sie kommen quasi über Nacht zu einem Verkaufsförderungsprogramm. Die Hälfte der Prämien wird die Automobilindustrie selbst tragen. Immerhin ist man geneigt zu sagen, aber Marktwirtschaft funktioniert anders. Rechtfertigen kann die Politik diese un-

Verwöhnt statt verpönt

heilige Allianz natürlich damit, dass die Klimaziele der Europäischen Union nur zu erfüllen sind, wenn die Automobilbranche mitzieht. Dumm nur, dass die Deutschen lieber Geländewagen mit grossen Verbrennungsmotoren fahren anstatt kleine Elektrofahrzeuge. Und dass der Diesel sich noch immer hoher Beliebtheit erfreut.

Angst vor Bonus-Malus

Es gibt also ein Bonussystem. Das umfasst neben den Kaufprämien auch die Förderung von Ladepunkten. Von denen gibt es heute 21'000 in Deutschland. In zwei Jahren soll diese Zahl um 50'000 wachsen, 15'000 davon soll die Automobilindustrie rund um ihre Standorte selbst schaffen. Von Malus will die deutsche Exekutive nichts wissen. Obwohl die Nachfrage nach SUVs stärker anzieht als diejenige der Fahrzeuge mit Elektro- oder Hybridantrieb, lässt man die überflüssigen und verbrauchsintensiven SUVs ungeschoren davonkommen. Auch Dieseltreibstoff bleibt weiterhin steuerlich privilegiert, was ökologisch wie ökonomisch völlig paradox ist. Ebenso ist die Förderung der Plug-In-Hybriden nicht klimakonsistent. Diese können bekanntlich rein fossil getrieben fortbewegt werden und bringen dank zweier Motoren erst noch mächtig Pferdestärken auf die Strasse, die entsprechend bewegt werden (wollen). Stumpf wird die Politik, wenn es um Auflagen oder Verbote geht. In einem Land, in dem intensiv darüber diskutiert wird, ob Hartz IV-Bezieher ein Auto brauchen oder haben dürfen, ist das eigentlich kein Wunder. Erst recht nicht, wenn dort die individuelle Mobilität schon fast zum Grundrecht erklärt wird. Alle werden verwöhnt, nur: so wird das nie was mit den Klimazielen.

Martin Neff, Chefökonom Raiffeisen

Die nächste Nummer dieser Publikation erscheint am 4. Dezember 2019.

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 Kotierungsinsserat 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 getätigter 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.