

„Abhängigkeit von China für viele Firmen erheblich“

Von Maximilian Ost, Frederic Schenkel

Im Interview spricht Bernhard Weber, Mitglied im China Netzwerk Baden-Württemberg, über die Zukunft auf dem E-Auto-Markt. So sieht er den Einfluss Chinas auf deutsche Standorte.

RAVENSBURG – Wie geht es weiter mit der E-Mobilität in Deutschland, wenn der Einfluss Chinas auf dem Markt immer größer wird? Bernhard Weber, Mitglied im Vorstand des China Netzwerks Baden-Württemberg, wird beim Bodensee Business Forum in Friedrichshafen am 22. Oktober das Thema „E-Mobilität in der Krise“ moderieren. Vorab sprach er im Interview mit der „Schwäbischen Zeitung“ über aktuelle Entwicklungen auf dem Markt sowie über die Zukunft deutscher Standorte.

China tritt auf dem Markt für E-Autos immer dominanter auf. Drohen die deutschen Hersteller komplett an den Rand gedrängt zu werden?

Nein, das sehe ich nicht so. Der Markt wandelt sich. In China ist derzeit etwa ein Drittel aller produzierten und verkauften Autos elektrisch. Dies wird auch durch staatliche Anreize unterstützt, etwa durch kostenlose Nummernschilder für Elektrofahrzeuge im Gegensatz zu teuren Nummernschildern für Verbrenner. Deutschland importierte 2023 aus China knapp 130.000 Elektroautos – das entspricht einer Verdreifachung im Vergleich zum Vor-



Bernhard Weber spricht im Interview über die E-Mobilität in Deutschland.



FOTO: PRIVAT/PIXABAY

jahr. Nach China exportierte Deutschland im vergangenen Jahr insgesamt 241.000 Fahrzeuge, 18,3 Prozent weniger als 2022.

Wie steht es aktuell um die Zölle auf E-Fahrzeuge?

Die Europäische Union hat kürzlich zusätzliche Zölle für importierte Elektrofahrzeuge aus China festgelegt.

Diese Zölle variieren je nach Umfang der festgestellten chinesischen Subventionen für die Fahrzeuge – bis zu einem Höchstsatz von 37 Prozent. Dies ist natürlich ein Schlag für die chinesische Automobilindustrie. Deshalb hat China Gegenmaßnahmen angedroht.

Man muss abwarten, inwieweit die angekündigten Zölle den Import chinesischer Autos nach Europa verlangsamen.

Wie wird sich die Situation weiterentwickeln?

Die chinesischen Unternehmen werden versuchen, die zusätzlichen Kosten auszugleichen, etwa durch Preiserhöhungen, oder sie nehmen eine geringere Gewinnspanne in Kauf. Diese Pendelbewegung zwischen geschlossenen und offenen Märkten ist typisch für die globale Handelsentwicklung über die vergangenen Jahrzehnte hinweg, und wir befinden uns derzeit in einer Phase eines zunehmenden Protektionismus. Die Amerikaner haben ihren Markt für chinesische Autos praktisch komplett geschlossen. Das zeigt, wie sich die internationalen Handelsverhältnisse verändern.

Würden Sie sagen, dass Automarken wie BYD die deutschen Automarken in China

verdrängen?

Ja, das kann man sagen. Sie machen den deutschen Automarken bereits jetzt starke Konkurrenz. BYD ist in China der größte Hersteller für Elektrofahrzeuge; vergangenes Jahr verkaufte das Unternehmen dort drei Millionen Stück. Volkswagen ist die zweitstärkste Marke in China. Chinesische Automarken, die hier in Deutschland noch keiner kennt, gewinnen in ihrem Heimatland ebenfalls weiter an Bedeutung, darunter NIO und Geely. Dieses veränderte Marktbild ist bitter für Unternehmen wie Volkswagen, die jahrelang nicht nur gute Umsätze, sondern auch große Gewinnanteile aus China erzielt haben. Die Abhängigkeit von China ist für viele dieser Firmen finanziell erheblich.

Wie hoch ist der Marktanteil

chinesischer Autos in Deutschland?

Der Marktanteil chinesischer Autos in Deutschland ist mit 1,6 Prozent noch immer gering, weil es vergleichsweise wenig importierte Modelle gibt. Zudem verkaufen chinesische Hersteller ihre Fahrzeuge aus verschiedenen Gründen in Deutschland nicht zu den günstigen Preisen wie im Heimatmarkt. Deshalb werden die Marken hier noch nicht im großen Stil wahrgenommen.

Könnte es sein, dass künftig nur noch Fahrzeuge in China produziert werden und deutsche Standorte geschlossen werden?

Das glaube ich nicht. Nicht alle Unternehmen im Automobilbereich werden überleben, aber ich sehe keinen katastrophalen Einbruch. Erinnern

wir uns zurück: Als die ersten japanischen Autos auf den Markt kamen, glaubte man auch, dass europäische Firmen untergehen würden. Doch der Markt hat sich angepasst. Die aktuellen technologischen Veränderungen und die Energiewende sind eine große Herausforderung, aber sie bieten der europäischen Industrie auch viele Chancen, um sich neu zu positionieren.

Wie wichtig ist China für Baden-Württemberg und umgekehrt?

Die meisten großen Unternehmen in Baden-Württemberg investieren seit Jahrzehnten in China, zum Beispiel Mercedes, Bosch, Trumpf oder Festo. Diese Unternehmen können sich nicht einfach aus China zurückziehen. China ist ein bedeutender Markt, ohne den diese Firmen nicht dieselben Profite erzielen könnten. Auch der Einfluss dieser Investitionen auf den deutschen Arbeitsmarkt ist enorm, da viele mittelständische Lieferanten ebenfalls in China tätig sind und Produkte aus Europa nach China exportieren.

China ist ein wichtiger Handelspartner für Baden-Württemberg, mit etwa 13 Prozent unseres Exports, hauptsächlich in Form von Maschinen und Spezialtechnologie. Obwohl China ein großer Partner ist, bleibt Europa unser größter Handelspartner. Wenn das China-Geschäft abrupt wegfallen würde, wäre das schmerzhaft, aber nicht das Ende der Welt für Baden-Württemberg.

BBF mit Oettinger und Strack-Zimmermann

FRIEDRICHSHAFEN – „Mit kühlem Kopf durch bewegte Zeiten“ lautet das Motto des 7. Bodensee Business Forums (BBF), das am 22. Oktober stattfinden wird. Bedeutende Themen wie die internationale Konkurrenzfähigkeit schwäbischer E-Autos oder die digitale Transformation von mittelständischen Unternehmen stehen auf der Tagesordnung.

Erstmals wird auch die Auszeichnung „Digitaler Champion“ an ein besonders digitales und innovatives Unternehmen verliehen. „In diesem Jahr spielt darüber hinaus die Politik in Europa eine herausragende Rolle“, sagt BBF-Initiator Hendrik Groth. Was kann Europa sicherheitspolitisch überhaupt leisten? „Darüber werden Topkenner der Thematik streiten“, sagt Groth und verweist auf die Zusagen von Ex-EU-Kommissar Günther Oettinger und der FDP-Politikerin Marie-Agnes Strack-Zimmermann.

Einer der renommiertesten Außenpolitiker Europas, der Luxemburger Jean Asselborn, wird ebenfalls an den See reisen. Zudem kommen der sicherheitspolitische Experte der CDU/CSU-Bundestagsfraktion, Roderich Kiesewetter, und der Top-Politologe von der Bundeswehr-Universität München, Professor Carlo Masala, sowie Professorin Ursula Münch, Direktorin der Akademie für Politische Bildung in Tutzing. Bis zu 60 Referentinnen und Referenten aus Wirtschaft, Wissenschaft, Kultur und Politik haben zugesagt. Darunter auch Ex-Finanzminister Theo Waigel (CSU). (sz)

Tickets unter: www.bodensee-business-forum.de/tickets (sz)