

Platz der Republik

Deutschland fehlt eine Strategie für die Autobranche

Die IAA, das Schaufenster der Autobranche, wird dieses Jahr einen Moment der Wahrheit für die Industriepolitik schaffen. Während sich in München die großen Marken mit E-Modell-Reihen inszenieren und zugleich eine längere Lebensdauer für den Verbrenner fordern, drängt sich ein Vergleich auf: China gegen die Europäer – wer meistert die Transformation besser?

China hat einen Vorteil, denn Peking hat einen Plan.

Die chinesische Regierung verfolgt seit Jahren eine stringente Industriepolitik – mit Milliardenförderung für Batterien, Plattformen und Software, flankiert von klaren Exportstrategien.

In Deutschland klafft eine strategische Leerstelle. „Im Moment gibt es aus meiner Sicht keine langfristige Strategie“, sagt Christian Hochfeld, Direktor von Agora Verkehrswende. Der Expertenkreis „Transformation der Automobilwirtschaft“ des Wirtschaftsministeriums wurde Anfang des Jahres aufgelöst.

Hochfeld sieht hier ein entscheidendes Defizit. „Es fehlt ein zentraler Ort in der Bundesregierung, an dem gesellschaftlich breit über die künftigen Strategien für die Automobilindustrie und den Standort Deutschland gesprochen wird.“ Die deutsche Regierung diskutiere nur einzelne Symptome. „Aber es gibt keinen ersichtlichen, konsistenten, langfristigen Plan.“

Die Frage, die über dieser IAA steht, lautet deshalb nicht, ob die Autoindustrie eine Zukunft hat – sondern ob Deutschland und Europa die nötige Klarheit entwickeln, sich gegen die chinesische Konkurrenz zu behaupten, die konsequent in eine Richtung steuert: hin zur elektrischen und smarten Mobilität des 21. Jahrhunderts.

Der Traum vom zentralen Plan. Die Idee der Ampel-Koalition lautete seinerzeit: Milliarden aus dem Klima- und Transformationsfonds sollten die deutsche Fahrzeugindustrie ins elektrische Zeitalter tragen. Doch seit den Kürzungen des Fonds Ende 2023 ist der Werkzeugkasten der Bundesregierung leer. Anstelle einer stringenten Industriepolitik hat sich ein Flickenteppich von Einzelmaßnahmen etabliert.

Geblichen sind zwar Programme etwa für Ladeinfrastruktur sowie europäisch verankerte Projekte für Wasserstoff, dazu Dienstwagen- und Nutzfahrzeugprogramme. Doch sie sind Stückwerk – genauso wie die eigentlich hochgelobten Transformationsnetzwerke, die Akteure auf Graswurzelebene zusammenbringen. Es fehlt eine Vision für die Branche, an der sich Investitionen ausrichten lassen.

Kein Verlass auf die Politik: Plötzliche Kurswechsel wie das überraschende Ende des Umweltbonus im Dezember 2023 haben die Branche zusätzlich verunsichert – es hat sich das Gefühl breitgemacht, mit Regierungsprogrammen nicht verlässlich planen zu können. Der Umweltbonus war eine Kaufprämie für Elektroautos, die seit 2016 aus Bundesmitteln und Herstelleranteilen finanziert wurde und entscheidend zum Markthochlauf der Elektromobilität beigetragen hat.

Vorschläge wie aktuell von Bayerns Ministerpräsident Markus Söder, die Lebensdauer des Verbrenners über 2035 hinaus zu verlängern, [schaffen weiter Unklarheit](#) darüber, ob staatlicherseits ein Festhalten an überholter Technologie oder die konsequente Modernisierung der Antriebsarten gewünscht ist.

Die Autohersteller verzetteln sich: Sie reagieren auf die gemischten Impulse der Politik mit gegensätzlichen Strategien. Besonders deutlich sieht man das bei BMW. Einerseits wird dort die vollelektrische „Neue Klasse“ gefeiert. Andererseits pocht derselbe Konzern auf „Technologieoffenheit“ und kritisiert CO₂-Flottengrenzwerte. Die Widersprüche in der Politik bringen Hochfeld zufolge „die Industrie ins Schlingern“. Deshalb gelinge es bislang auch nicht, eine erfolgreiche Batterieindustrie in Europa anzusiedeln, die mit den asiatischen Marktführern mithalten kann. Es gehe immer mehr an Planungs- und Investitionssicherheit verloren. „Das ist Gift für die deutsche Autoindustrie und besonders für Zulieferer, die nicht wissen, wo sie investieren sollen“, sagt Hochfeld. „Weltmarkt wartet nicht auf Deutschland.“

Berlin gibt Verantwortung an Brüssel ab – und an Kiel. Stattdessen verschiebt sich die Verantwortung zunehmend auf die europäische Ebene und in die Länder. Großprojekte wie die Batteriezellfertigung von Northvolt – oder künftig Lyten – in Heide werden inzwischen über europäische Beihilferahmen wie das Temporary Crisis and Transition Framework (TCTF) der EU gestützt, flankiert von Landesmitteln. Auf Bundesebene fehlt dagegen ein durchgängiges Instrument, das solche Investitionen skaliert. „Wir brauchen endlich eine echte Langfriststrategie – keine Scheinlösungen, die die Lage nur verschleiern, während strukturelle Probleme weiter zunehmen“, fordert Hochfeld.

Derzeit schotten sich die Märkte der EU, der USA und Chinas gegeneinander ab. Beim autonomen Fahren konkurrieren schon bald Standards, die die verschiedenen Wirtschaftsräume setzen. Hochfeld: „Die Frage der E-Mobilität ist bei weitem nicht unser größtes Problem.“

von Finn Mayer-Kuckuk und Felix Lee