



Zehn Bieter für Alitalia Seite 15

280 Millionen Euro für Silicon Austria UNTERNEHMEN Seite 14

derStandard.at/Wirtschaft

Keine Lorbeeren für den Weltmeister

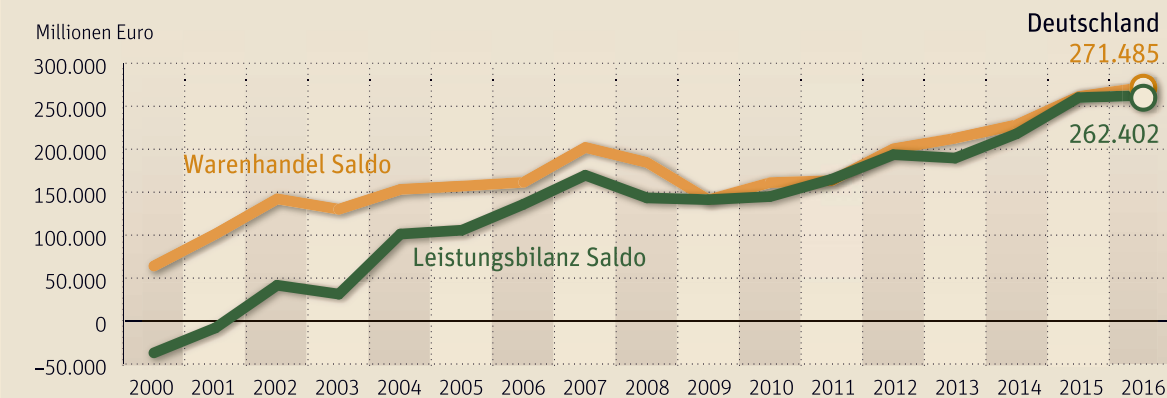
Deutschland, einst kranker Mann Europas, heute wirtschaftliche Supermacht und auch politisch von Gewicht. DER STANDARD widmet dem Nachbarland vor den Wahlen eine Serie. Erster Teil: Exportüberschuss.

Leopold Stefan

Wien – Einen „regelrechten Blitzkrieg“ nannten die italienische Medien die Flut an deutschen Waren im Jahr 1967. Ein halbes Jahrhundert später fürchtet sich die Welt noch immer vor dem Exportweltmeister. „Bad, very bad“ nannte US-Präsident Donald Trump im April den Handelsüberschuss Deutschlands mit seinem Land. Angriffsfläche bot ihm das Leistungsbilanzdefizit der USA gegenüber der Bundesrepublik von 65 Mrd. Euro im Jahr 2016. Den Großteil, über 48 Milliarden, machte allein der Warenverkehr aus. Insgesamt wuchs das positive Exportsaldo Deutschlands mit der Welt auf rekordhohe 270 Milliarden – oder 8,6 Prozent der gesamten Wirtschaftsleistung.

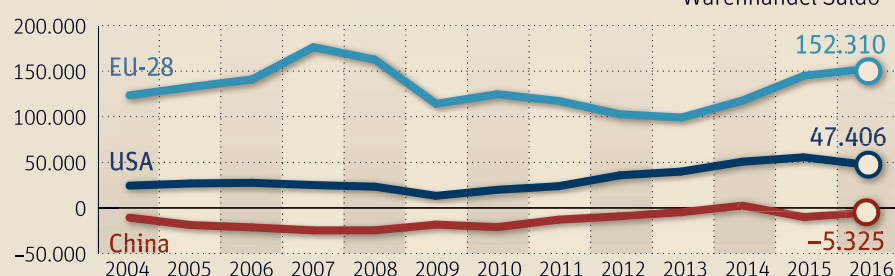
Vor allem die Autoindustrie ist Trump ein Dorn im Auge. Zwar exportierten deutsche Firmen im Vorjahr um elf Prozent weniger Pkws in die USA als noch 2015, bei deutlich über einer halben Million Stück ist die Konkurrenz

Deutschlands Handelsüberschüsse erreichen Rekordniveau



Die Leistungsbilanz eines Landes umfasst den Fluss von Gütern, Dienstleistungen aber auch Einnahmen aus Investitionen im Ausland. Das Saldo der Warenbilanz ist der wichtigste Bestandteil in der deutschen Leistungsbilanz und misst nur die gehandelten Güter.

Millionen Euro



Quelle: Deutsche Bundesbank, Eurostat

DER STANDARD

für lokale Hersteller spürbar. Trumps Botschaft bedient seine Kernwählerschaft aus dem Rostgürtel, der einst bedeutendsten Industrieregion der USA. Die deutsche Stärke sei Amerikas Schwäche, so das Argument.

Dass eine positive Exportbilanz mit der Stärke der Volkswirtschaft gleichgesetzt wird, kommt der deutschen Regierungskoalition mitten im Wahlkampf gelegen. Fi-

nanzminister Wolfgang Schäuble (CDU) und Wirtschaftsministerin Brigitte Zypries (SPD) verfassten ein Strategiepapier als Antwort auf die US-Kritik. Der Sukkus: Die Regierung nehme nicht Einfluss auf die Handelsbilanz. Dass deutsche Unternehmen hochwertige Waren herstellen, die im Ausland gerne gekauft würden, sei kein Grund, sich zu entschuldigen. Ökonomen sträuben sich, Exportüberschüsse

automatisch mit der Stärke gleichzusetzen. Schließlich steht ihnen ein Abfluss von Kapital gegenüber. Experten debattieren trotzdem, ob das aktuelle Ungleichgewicht ein Problem darstellt. Ein Kritikpunkt betrifft das Eurosystem. Mit Abstand am meisten handelt Deutschland mit den übrigen EU-Ländern. Zusammen importiert der Rest der Union um 150 Mrd. mehr, als sie exportiert. In der Ver-

gangenheit stärkte ein derartiges Ungleichgewicht die D-Mark. Deutsche Produkte wurden teurer, und die Exporte gingen zurück. Innerhalb der Eurozone ist eine nationale Aufwertung aber nicht möglich. Die Kommission verlangt daher vom größten Mitglied, die Inlandsnachfrage und somit die Importe anzukurbeln.

Kritik an Sparsamkeit

Die Bundesregierung ist direkt aufgefordert, mehr Geld auszugeben, wie etwa die OECD forderte. Tatsächlich hat Kanzlerin Merkel ein Investitionsprogramm angekündigt. Darunter fünf Milliarden für Computer in Schulen. Für den Ökonomen Clemens Fuest ist das ein richtiger Schritt. Allerdings belaufen sich die notwendigen Mittel auf rund zehn Milliarden Euro im Jahr. Ein Tropfen auf den heißen Stein.

Der politische Handlungsspielraum endet aber nicht bei den Ausgaben. Im Gegenteil: Im Land klafft eine jährliche Investitionslücke von 100 Milliarden Euro, sagt der Ökonom Marcel Fratzscher. Nicht nur mangelhafte Infrastruktur, sondern auch bürokratische Hürden und regulatorische Unsicherheit – etwa im Bereich der erneuerbaren Energien – halten Unternehmen davon ab, im eigenen Land zu investieren. Sollte der Standort attraktiver werden, könnten in Zukunft die Exportweltmeister wieder mehr Kapital zu Hause einsetzen. Politisch opportune Kritik an ihrer Stärke wird dadurch nicht abreißen.

„Story wird hochkatapultiert“

Die großen fünf der deutschen Autobauer sollen den Wettbewerb ausgehebelt haben. **Helmut Becker**, Ex-BMW-Volkswirt, hält das für ein aufgebauschtes Sommertheater.

INTERVIEW: Christoph Reichmuth aus Berlin



STANDARD: Von 1989 bis 1997 waren Sie Chefvolkswirt bei BMW. Wussten Sie von geheimen Zirkeln in der Automobilindustrie?

Helmut Becker: Von geheimen Zirkeln habe ich absolut nichts gewusst. Und ich war immerhin in der strategischen Planung des Konzerns, quasi im Headquarter von BMW.

STANDARD: Dann müssen Sie umso überraschter auf die neuesten Enthüllungen reagiert haben.

Becker: Es gab zahlreiche Arbeitskreise, in denen sich die Branche in Deutschland ausgetauscht hat. Ich saß selber in zwei Arbeitskreisen, eine davon war ein strategischer. Dort wurde über wirtschaftliche Prognosen auf dem Automarkt gesprochen.

STANDARD: Das klingt harmloser, als es dargestellt wird.

Becker: Es gibt zwei Möglichkeiten. Die erste ist, dass der Spiegel, der die Geschichte um geheime Absprachen aufgedeckt haben will, über in der Branche stinknormale gemeinsame Arbeitskreise berichtet hat. Jetzt, in der Gurkenzeit des Hochsommers, wird die Story hochkatapultiert. Die zweite ist, dass die Vorwürfe stimmen. Aber: Ich kann mir beim besten Willen nicht vorstellen, dass es auf Vorstandsebene geheime Absprachen gegeben hat – über Fra-

gen wie Gurte, Tankgrößen oder Airbags, mit der sich Vorstands-vorsitzende gar nicht befassen.

STANDARD: Was hieße das für die deutsche Automobilbranche, wenn sich der Verdacht erhärten sollte?

Becker: Natürlich, für die Branche wären geheime Zirkel ein Imageverlust. Aber deshalb wird kein einziges deutsches Auto weniger gekauft in Zukunft. Und wer garantiert mir, dass nicht auch die Japaner und die US-Hersteller sich auf Gemeinsamkeiten verständigt haben?

STANDARD: Sie spielen das Ausmaß des womöglich größten deutschen Kartellfalls herunter.

Becker: Der Kunde hat wegen dieser Arbeitskreise mit Sicherheit kein schlechteres Fahrzeug bekommen oder ein Auto, das weniger sicher ist. Wenn es um Normen und Typisierungen gegangen ist in diesen angeblichen Arbeitskreisen, dann war das Ziel der Zusammenarbeit, die Abläufe zu vereinfachen. Möglicherweise mit dem Effekt, dass die Modelle für die Kunden am Ende kostengünstiger waren.

STANDARD: Mutmaßlich war die Absprache auf die kleineren Tanks Ursache der Manipulationen der Abgaswerte bei Dieselfahrzeugen, welche die Branche Milliarden ge-

kostet hat – auch auf Kosten von Kunden und Mitarbeitern.

Becker: Das entbehrt jeglicher Logik. Relevant ist ja die Reichweite des Tanks. Wenn ich als Hersteller überflügeln will, dann baue ich eigenständig einen größeren Tank in mein Modell ein. Das ist ähnlich wie bei den Elektroautos. Dort stehen die Wettbewerber über die Reichweite ihrer Batterien zueinander im Wettbewerb.

STANDARD: Sie glauben also nicht, dass die gesamte Automobilbranche ins Schlittern gerät – immerhin drohen neben Bussen von den Kartellämtern auch Sammelklagen von geprellten Kunden?

Becker: Ihnen scheinen die Selbstanzeigen, die VW und auch Daimler bei den Kartellbehörden eingereicht haben, Beweise genug zu sein, um die Geschichte der geheimen Zirkel vorbe-haltlos zu glauben. Ich gehe davon aus, dass sich VW prophylaktisch selbst angezeigt hat, um wegen völlig harmloser Arbeitskreise nach der Dieselfaffäre nicht in den Verdacht kartellrechtlich relevanter Absprachen zu geraten. Und Daimler hat sich womöglich wegen des 2011 aufgefliegenen Lkw-Kartells vorsorglich selbst angezeigt, um sich aus der Schusslinie zu nehmen.

HELMUT BECKER (73) war von 1974 bis 1997 in leitender Funktion bei BMW tätig, unter anderem als Chefvolkswirt. Heute berät er Banken und Dienstleister in seiner Funktion als Leiter des Instituts für Wirtschaftsanalysen und Kommunikation (IWK) in München.

SCHWERPUNKT
Autobauer
unter
Verdacht

Hohe Preise, schlechte Technik

Autokartell: Verbraucherschützer fordern Musterklage

Wien – Noch ist die Causa weder vollständig auf dem Tisch noch aufgeklärt. Das Ausmaß eines Schadens kann also nicht einmal annähernd definiert oder abgeschätzt werden. Dennoch erwarten Rechtsexperten, dass es eine Flut an Klagen geben wird, wenn den deutschen Autobauern eine Kartellbildung nachgewiesen wird. „Die Frage ist, ob Autos durch mögliche Kartellabsprachen auf einem schlechteren technischen Stand verkauft wurden, als sie hätten sein können“, erklärt Christian Kersting von der Universität

Düsseldorf. Vor Gericht wäre das zwar schwer zu beweisen, ein möglicher Ansatz ist es dennoch. Klaus Müller, Chef des deutschen Bundesverbandes der Verbraucherkartellzentralen, erwartet jedenfalls eine Klagewelle.

Er geht von zehntausenden Verfahren aus, in denen Autokäufer Schadenersatz für übertriebene Fahrzeuge verlangen könnten. Denn wegen der im Raum stehenden Absprachen der Autobauer hätten Kunden einen „möglicherweise viel zu hohen Preis“ für ihre Autos gezahlt, sagte Müller zur *Süddeutschen Zeitung*.

Die Verbraucherzentrale drängt nun darauf, per Gesetz eine Musterklage zu ermöglichen, damit mutmaßlich betroffene Kunden nicht alle einzeln vor Gericht gehen müssen, sondern sich in einem Verfahren zusammentun können. Das gehöre zu den ersten Aufgaben der künftigen Regierung nach der Bundestagswahl im Sep-

tember, sagte Müller. Denn die Unternehmen hätten mit diesen Absprachen den Wettbewerb gezielt außer Kraft gesetzt.

Betroffen – und daher mögliche Kläger – sind auch Lieferanten der Autobauer, denn wenn die fünf deutschen Hersteller sich darauf verständigen, nur bei einem Unternehmen einzukaufen, haben andere Zulieferbetriebe keine Chancen auf Aufträge.

Schon allein in der Abgasaffäre von VW sind tausende Klagen in Europa und den USA anhängig. Anders als in Europa zahlt VW seinen US-Kunden hohe Entschädigungen und kauft Dieselfahrzeuge zurück. Konsumentenschützer versuchen, zumindest ähnliche Angebote für Kunden aus Österreich zu erreichen. So bietet etwa der VKI Fahrzeughalter der Marken VW, Audi, Seat und Škoda an, sich kostenlos an einer Sammelaktion zur Prüfung allfälliger Ansprüche gegen VW zu beteiligen. Auch der Verein Cobin Claims hat eine Sammelaktion laufen.

„Fahrzeughalter sollten rasch aktiv werden“, sagt Oliver Jaindl von Cobin Claims. Denn die Verjährungsfrist tritt näher. Diese beträgt bei Gewährleistungsansprüchen zwei und bei Schadenersatzforderungen drei Jahre. Wer eine Rechtsschutzversicherung hat, sollte laut Jaindl prüfen, ob diese ein mögliches Verfahren deckt. Dann kann ein Anwalt mit der Prüfung beauftragt werden. Wer keine Deckung durch die Rechtsschutzversicherung hat, sollte sich Sammelaktionen anschließen, solange sie noch laufen. (bpf)

Foto: Econ