

Handelsblatt online vom 29.07.2019

Meinung
Gastbeiträge
Spieltheorie-Kolumne

Spieltheorie-Kolumne

Die Raubritter der Elektromobilität

Die Batteriezellenproduktion ist von verschiedenen Faktoren und Ländern abhängig. Das beinhaltet für Deutschland Chancen - aber auch Risiken.

Peter Altmaier hat momentan einen schweren Stand. Etwas Lob bekam der Bundeswirtschaftsminister nun zumindest für seine Vorschläge, europäische Batteriefabriken für die Automobilindustrie zu subventionieren, denn das würde nicht nur Arbeitsplätze, sondern auch Schlüsseltechnologien in Europa halten. Als Spieltheoretiker und Wettbewerbsökonom, der in Marktmacht und Abhängigkeiten denkt, machen mich seine Pläne und seine Argumentationen allerdings äußerst nervös. Als IBM 1980 entschied, eine enge Partnerschaft mit Microsoft einzugehen, verabschiedete sich der Hardware-Hersteller ungewollt von der Idee, in Zukunft weiter Geld mit PCs zu verdienen. Sobald sich der Großteil der Computernutzer an die neue Benutzeroberfläche gewöhnt hatte, übernahm Microsoft die Kontrolle über die Kunden und Wertschöpfungskette von IBM. Denn den Nutzern war die Software wichtiger als die Hardware dahinter.

Microsoft kontrollierte den Kunden und dominierte damit den Markt. Im übertragenen Sinne verhielt sich Microsoft wie die Raubritter im Mittelalter, die in ihren Burgen in den Alpen den Handel zwischen Italien und Nordeuropa kontrollierten und den Händlern gerade so viele Profite ließen, dass sich der Handel auf dem Landweg noch lohnte. Microsoft schöpfte - später gemeinsam mit Intel - die Sahne der gesamten PC-Wertschöpfungskette mit beachtlichen Margen ab. Die PC-Hersteller selbst überlebten dieses Marktszenario nur mit Ach und Krach.

Wenn es bei Batteriezellen eine Abhängigkeit von asiatischen Kapazitäten gibt und das Know-how für das autonome Fahren aus Silicon Valley stammt, droht der deutschen Automobilindustrie ein ähnliches Schicksal: Im schlimmsten Fall produzieren die deutschen Hersteller noch die fahrenden Hüllen, das Geld aber wird mit Software-Applikationen und der Elektrifizierung verdient.

Tendenzen sieht man bereits heute: Die Bedingungen werden schon jetzt knallhart aus Asien diktiert. Wenn die Elektrifizierung des Individualverkehrs wirklich Fahrt aufnimmt, wird das sicher nicht besser. Jetzt könnten Hersteller selbst in Kapazitäten investieren. Weil die Unsicherheiten in diesem Markt aber groß und die Investitionen gewaltig sind, können oder wollen bisher keine deutschen Unternehmen das damit verbundene Risiko eingehen.

Als grobe Faustregel kann man sagen, dass eine Batteriezellenfabrik, die Zellen für 100.000 Fahrzeuge im Jahr produziert, etwa 1 Milliarde US-Dollar kostet. Wenn die europäischen Hersteller im Jahr 2030 25 Millionen Fahrzeuge mit Batterieantrieb produzieren wollten, bräuchte es nach heutigen Kosten dafür also Investitionen von rund 220 Milliarden Euro in Zellfabriken. Subventionen allein reichen nicht aus.

Wenn aber jeder Hersteller alleine keinen Anreiz hat zu investieren, obwohl es aus der kollektiven Perspektive das Beste und dringend nötig wäre, dann ist dies eine Form des Marktversagens. Doch wenn der Markt es nicht richtet, was ist dann an Altmaiers Initiative zum Bau einer europäischen Batterie- oder Zellfabrik so falsch?

So, wie Herr Altmaier redet, handelt es sich leider um reine Symbolpolitik - und das ist die Kritik des Spieltheoretikers und Wettbewerbsökonomens. Es geht bei diesem Problem höchstens in zweiter Linie um die Schaffung von Arbeitsplätzen, zunächst aber um die Vermeidung von Abhängigkeiten gegenüber asiatischen Herstellern.

Eine fundamentale Änderung der Marktdynamik hin zu einem Markt, bei dem die Macht beim Kunden, also den Automobilherstellern liegt, ließe sich wohl nur mit einer Investition von 40 bis 50 Milliarden Euro erreichen. Mit Subventionen allein wird das nicht zu schaffen sein.

Die Chinesen haben extrem strenge Vorschriften zur Elektrifizierung des Verkehrs erlassen. Das geschah sicherlich auch für die Luftreinheit in den vom Smog geplagten Städten. Vor allem aber war es den Chinesen im 'klassischen' Automobilsektor nicht gelungen, technologisch zu den über viele Jahrzehnte etablierten Fahrzeugherstellern aufzuschließen. Ihre Entscheidung zur Elektrifizierung war deshalb auch knallharte Industriepolitik, um einen Neustart in diesem Markt zu erzwingen.

Aktives Marktdesign notwendig

Wenn wir einen 'Game Changer' wollen, indem wir den Charakter dieses Marktes verändern, müssen wir klotzen statt kleckern, Herrn Altmaiers 'Milliärdchen' an Subventionen wird da nicht genügen. Was in der Automobilindustrie vor sich geht, ist eine staatlich verordnete Disruption. Es ist daher legitim, wenn der Staat ebenfalls in geeigneter Weise eingreift, um eine der Säulen unserer Wirtschaft zu stützen.

Das Kartellrecht macht industrieweite Kooperationen und eine gezielte Koordination von Entwicklungsaktivitäten leider äußerst schwierig. Deshalb muss der Staat ein aktives Market Design betreiben. Ein Weg wäre, die europäischen Hersteller oder Verkäufer von Verbrennungsmotoren anteilmäßig zu einer Beteiligung an einem Konsortium zu verpflichten, das in riesige Batteriefabriken investiert. Der Staat könnte sich dann auf billige Kredite beschränken. Die Automobilhersteller würden so entweder an der Elektrifizierung mitverdienen oder vom zunehmenden Preisverfall der Zellen profitieren.

Noch konsequenter wäre es, Alternativtechnologien zu fördern oder als Staat zumindest Technologieneutralität zu verteidigen. Es spricht ohnehin viel für die wasserstoffbasierte Brennstoffzelle. Ökonomisch gesehen würde hier eine Förderung wie ein Ausbau des Seewegs zur Umgehung der Alpen im Mittelalter wirken.

Wenn wir uns jedoch, so wie das viele Stimmen jetzt fordern, gesetzlich auf die Elektrifizierung des Automobilverkehrs festlegen, ist das so, als würde man den mittelalterlichen Händlern vorschreiben, dauerhaft den Landweg, direkt vorbei an den Raubritterburgen, zu nehmen.

/// Mehr: // .

Wie kann das Klima schnell und wirksam geschützt werden? Besser als Verbote und Ideologien funktioniert der Handel mit CO2-Zertifikaten. Die Spieltheorie-Kolumne.

*Schreiber, Marcus
München*

Quelle:	Handelsblatt online vom 29.07.2019
Rubrik:	Meinung Gastbeiträge
Dokumentnummer:	HB 24848728

Dauerhafte Adresse des Dokuments: https://archiv.handelsblatt.com/document/HBON__HB%2024848728

Alle Rechte vorbehalten: (c) Handelsblatt GmbH - Zum Erwerb weitergehender Rechte:
nutzungsrechte@handelsblattgroup.com

© GBI-Genios Deutsche Wirtschaftsdatenbank GmbH