

Krise des Industriestandorts Deutschland? – Deutsche Schlüsselindustrien im Strukturumbuch

Jens van Scherpenberg

Die deutsche Wirtschaft kann zehn Jahre nach Ausbruch der großen Finanz- und Wirtschaftskrise bemerkenswerte Erfolge melden: eine der höchsten Wachstumsraten unter den Industrieländern, eine der niedrigsten Arbeitslosenquoten, steigende Exporte, also Erfolge auf den Weltmärkten. Deutschland ist also scheinbar wirklich gestärkt aus der Krise hervorgegangen, wie es Kanzlerin Merkel schon auf deren Höhepunkt etwas gewagt verkündet hatte.

Dieser Erfolg ist vor allem der deutschen Industrie zu verdanken. Deutschland ist unter den führenden „Industrienationen“ diejenige, die sich tatsächlich noch am ehesten als „Industrie“-Nation bezeichnen kann. In keinem anderen der führenden G7-Staaten hat die verarbeitende Industrie mit über 30% immer noch – allem Strukturwandel hin zur Dienstleistungswirtschaft zum Trotz – einen so hohen Anteil an der gesamtwirtschaftlichen Wertschöpfung, dem BIP, wie in Deutschland. Und das heißt zugleich: Kein anderer der G7-Staaten beschäftigt noch einen so hohen Anteil seiner Arbeitskräfte im industriellen Sektor.

Das liegt vor allem an der überragenden Stellung von Maschinen- und Anlagenbau und Automobilindustrie innerhalb der deutschen Wirtschaftsstruktur, auf die mit 3,6% und 3% Anteil am BIP, und über 1 Mio. bzw. über 800.000 Beschäftigten zusammen fast ein Viertel der industriellen Wertschöpfung und Beschäftigung entfällt.

Diese dominante Position der beiden Sektoren innerhalb der deutschen Wirtschaft verdankt sich ihrer Konkurrenzstärke auf den Weltmärkten. Sollte letztere durch grundlegende Strukturbrüche in der Weltwirtschaft verloren gehen, wären die Auswirkungen für Deutschland als Industriestandort und führende Wirtschaftsmacht gravierend.

Solche Strukturbrüche finden jedoch gerade statt – und sie stellen die beiden deutschen industriellen Schlüsselsektoren vor gewaltige Herausforderungen. Es ist noch nicht erkennbar, ob die bisherige strukturelle Stärke der deutschen Industrie, die Kombination von Großunternehmen und einer großen Zahl mittelständischer Unternehmen, darunter vieler,



Dr. Jens van Scherpenberg

Geschwister-Scholl-Institut für Politikwissenschaft
Ludwig-Maximilians-Universität München

die in ihrer Nische zu den Weltmarktführern gehören, unter den sich abzeichnenden neuen Strukturbedingungen sich auch in Zukunft bewährt oder zu einer Schwäche wird. Wahrscheinlich jedoch wird der deutsche Maschinenbau in weiten Teilen die neuen Bedingungen, die Herausforderungen der Digitalisierung, besser bewältigen als die Autobauer, da der damit verbundene Umbruch überwiegend technischer Natur ist, und nicht wie im Fall der Autoindustrie ein ganzes, in den letzten Jahren zudem mit höchst problematischen Managemententscheidungen verteidigtes Geschäftsmodell in Frage steht.

Die sich abzeichnenden Umbrüche werden schließlich auch gravierende Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt haben – in doppelter Hinsicht: Die Bemühungen der Industrie um Bewahrung ihrer Wettbewerbsfähigkeit unter den Bedingungen einer verschärften Krisenkonkurrenz durch einen neuen Rationalisierungsschub – Stichwort: Industrie 4.0 – münden in eine drastische Reduzierung fester industrieller Arbeitsplätze. Und die Umbrüche vor allem im Automobilssektor können zu deutlichen Marktanteilsverlusten, zumindest aber zu einem Rückgang der inländischen Wertschöpfung der in diesem Sektor als System- oder Zulieferunternehmen tätigen deutschen Unternehmen führen – worauf diese, um ihre Profitabilität zu sichern, mit einem Abbau der Beschäftigung reagieren werden. Auf dem Arbeitsmarkt führt das zu einer weiteren Verlagerung der Beschäftigung vom noch immer besser zahlenden industriellen in den oft mit Niedriglöhnen operierenden Dienstleistungssektor, also zu einer weiteren Zunahme unsicherer, temporärer, gar prekärer Arbeitsverhältnisse.

Zu diesen strukturellen Faktoren gesellt sich zudem noch ein gravierender politischer Unsicherheitsfaktor. Die Erfolge der deutschen Industrie auf dem Weltmarkt beruhen auf einer funktionierenden regelbasierten Weltwirtschaftsordnung. Wird diese durch eine verschärfte, mit *politischen Machtmitteln betriebene* Konkurrenz um Marktanteile untergraben, wie sie die US-Regierung unter dem Titel „America First“ praktiziert, mit heftiger von Drohungen begleiteter Kritik an Deutschlands hohen, von der Industrie generierten Exportüberschüssen, sind negative Folgen für die deutsche Industrie unvermeidlich.

1. Die Finanzkrise und der neue Kampf um den Weltmarkt: Wachstum auf Kosten anderer

Auch nach zehn Jahren sind die Folgen der 2007 in den USA ausgebrochenen globalen Finanzkrise nicht überwunden. Das globale Bruttoinlandsprodukt (BIP) stagniert. Die öffentliche Verschuldung, deren enorme Expansion in den meisten westlichen Industrieländern, aber auch in China, das Wachstum ankurbeln sollte, hat nur begrenzte Wirkung entfaltet. Sie hat vor allem Vermögenswerte wie die von Immobilien und Aktien in vielen Ländern stark steigen lassen. Eine nennenswerte Belebung der Investitionen in zusätzliches produktives Kapital bleibt mangels entsprechender Renditeerwartungen jedoch aus – und trägt so selbst wiederum zu den enttäuschenden Wachstumsraten bei.

Stattdessen ist die „Mergers & Acquisitions“-Aktivität, große und kleinere Unternehmensfusionen und -käufe, stark angestiegen. Finanzstarke Konzerne, denen Investitionen in neue zusätzliche Produktionskapazitäten zu riskant sind, kaufen sich durch die Übernahme anderer Unternehmen auf diese Weise zusätzliches Wachstum, zumindest höhere Marktanteile, aus denen sie durch Rationalisierungsgewinne und Größenvorteile zusätzliches Wachstum zu generieren hoffen. Spektakuläre Beispiele hierfür sind neben dem Kauf des US-Saatgutherstellers Monsanto durch die Bayer AG etwa der Kauf von Opel durch den französischen Peugeot-Konzern.

Die anhaltende Nachfrageschwäche auf vielen großen Märkten verstärkt den Zwang zur Kostensenkung und verschafft gerade solchen Unternehmen große Wachstumsspielräume, die durch disruptive Techniken und Prozesse innerhalb des gesamten Spektrums vom Kapitalinvestor bis zum Endverbraucher von Gütern und Dienstleistungen solche Kostensenkungen in ganz neuen Größenordnungen versprechen. Disruption bedeutet: Statt der bisherigen graduellen Innovationsprozesse innerhalb bestehender Geschäftsmodelle wird durch neue internet-basierte Prozesse und Angebote ganzen Geschäftsbereichen die Grundlage entzogen. Unternehmen, die sich dem nicht rechtzeitig anschließen, sich nicht in diesem Sinne „neu erfinden“, werden vom Wachs-

tum abgekoppelt, ihr Kapital schrumpft, bis sie irgendwann vom Markt verschwinden.

So erzielen besonders kapitalstarke Unternehmen – häufig dem innovationsfreundlichen Klima des kalifornischen Silicon Valley entsprungen – ihre Erfolge auf Kosten bisheriger eingeführter Geschäftszweige, wenn nicht gar durch die Zerstörung ganzer bisheriger Märkte. Das betrifft nicht nur den Dienstleistungssektor – Stichwort Amazon und Uber. Auch in der Industrie verlagert sich die Wertschöpfung zunehmend von der Materialbearbeitung auf die Software, auf die digitale Steuerung von Produktionsprozessen und ganzen Liefer- und Absatzketten, verbunden mit umfassender Datenerfassung und -verarbeitung. Die traditionellen industriellen Produktionsunternehmen drohen so immer mehr zu nachgeordneten „Blechbiegern“ zu werden, wie die Unternehmensberatung KPMG 2015 die Autoindustrie warnte.¹

In einem gesamtwirtschaftlichen Klima fehlenden globalen Wachstums, das wie eine steigende Flut alle Boote zugleich anheben würde, ist der Erfolg der einen der Schaden der anderen.

2. „Industrie 4.0“

Dieser Herausforderung will sich die deutsche Industrie seit einigen Jahren durch das Programm „Wirtschaft 4.0“ bzw. „Industrie 4.0“ stellen, das industrieübergreifend und unter enger Einbindung staatlicher Institutionen konzipiert ist. Mit ihm sollen industrie- und dienstleistungsübergreifend die Möglichkeiten des „Internets der Dinge“ (Internet of Things – IoT) realisiert werden, also die Prozessoptimierung durch selbständige Vernetzung aller an einem Prozess von der Planung über die Produktion, die Wartung und den Gebrauch durch den Endabnehmer beteiligten Geräte, deren jedes über das Internet nach Bedarf mit den anderen Geräten selbsttätig interagiert. Das bedeutet weitgehend automatisierten Datenaustausch zwischen Planungsabteilungen und Produktionsbetrieben bis hin zu Endprodukten, was ganz neue Produktivitätsgewinne und damit Kostensenkungen zu ermöglichen verspricht.

Erfolgreich sind auf diesem Weg vor allem der Maschinen- und Anlagenbau sowie der

Spezialfahrzeugbau (etwa bei großen Landmaschinen). Hier können die zahlreichen größeren und kleineren meist mittelständischen Unternehmen ihre Stärken ausspielen: ihre hochspezialisierte Expertise in ihren jeweiligen Nischen – in denen viele von ihnen Weltmarktführer sind, und ihre Flexibilität. Nicht ohne Grund sind einige dieser Firmen zu attraktiven Übernahmezielen für kapitalstarke ausländische Unternehmen geworden, wie etwa die Übernahme des Augsburger Industrieroboterherstellers Kuka durch das chinesische Unternehmen Midea zeigt.

Kleinere mittelständische Unternehmen in der Provinz allerdings stehen noch immer vor einer Schranke, die Zweifel am Industriestandort Deutschland aufkommen lässt: der fehlenden Bandbreite ihrer Internetverbindung, wie sie von ihrem Provider bereitgestellt wird, auch wenn inzwischen Bewegung in den Netzausbau gekommen ist.

Das „Internet der Dinge“ und seine Verwirklichung haben jedoch gerade bei voller Entfaltung mit einem eigenen Problem zu tun, das sich aus der technischen Natur der Sache ergibt: Soll die Vernetzung über Lieferketten und Absatzwege funktionieren, erfordert das gemeinsame Standards und offene Systeme. Das aber macht die Hersteller zugleich in besonderem Maße angreifbar. Zunächst muss genau festgelegt werden, welche Informationen für den jeweiligen Zweck des Datenaustauschs unerlässlich sind und welche für Zugriffe von außen gesperrt werden sollten. Aber selbst wenn solche Schutzmaßnahmen ergriffen werden, sind Zugangsmöglichkeiten zu den Firmen- bzw. Anlagedatennetzen, die etwa von anderen Firmen für Wartungsarbeiten genutzt werden, zugleich Einfallstore für Cyberangriffe, entweder durch Hacker, die damit Erpressungen bezwecken, oder durch Akteure in anderen Ländern, die Industriespionage betreiben wollen.

Hier liegt ein prinzipieller Widerspruch vor, mit dem nicht nur die deutsche Industrie zu tun hat. IoT und Vernetzung einerseits, Datensicherheit und absoluter Schutz vor Hackerangriffen sind nicht vereinbar. Alarmmeldungen wie die des TÜV-IT in Deutschland über die unzureichenden IT-Sicherheitsvorkehrungen von über 90% der deutschen kleinen und mittelständischen Unternehmen oder die Präsentationen und Diskussionen über „IoT

Security Strategies“ auf der Konferenz „The Industrial Internet of Things“ am 17.-20. Juli 2017 in Las Vegas² sind Versuche, mit diesem Widerspruch irgendwie umzugehen. Lösungen bieten sie nicht.

Für die Unternehmen kommt es daher um so mehr darauf an, möglichst weitgehend die Hoheit, die Kontrolle über „ihre“, d.h. die auf ihren Produkten und Prozessen generierten Daten zu behalten – ein neues Feld erbitterter Konkurrenz: „Wem gehören die Daten?“

3. Die Autoindustrie

Der zweite – nach seiner gesamtwirtschaftlichen Bedeutung, zumindest in der öffentlichen Wahrnehmung vielleicht sogar erste – große Industriesektor, der derzeit vor besonderen Herausforderungen steht, ist die Automobilindustrie. Während der deutsche Maschinenbau allerdings die Zeichen der Zeit überwiegend erkannt hat, zeigt sich in der deutschen Autoindustrie durch alle Unternehmen hindurch derzeit ein beispielloses Managementversagen, das ihre extrem starke Stellung auf dem Weltmarkt gravierend beeinträchtigen könnte.

Mit gutem Grund sieht etwa die „Süddeutsche Zeitung“ die Autoindustrie vor einer Zukunft, wie sie die großen Stromkonzerne in den letzten Jahren erleben mussten.³ In beiden Fällen stand ein singuläres Ereignis am Anfang – für die Stromkonzerne war es die Reaktorschmelze von Fukushima von März 2011, deren enorme Dimension nicht auf die Tsunamikatastrophe zurückzuführen war, sondern auf die skandalös unzureichende Sicherheitsauslegung des Kernkraftwerks von Fukushima, für die Autoindustrie ist es die Aufdeckung ihrer Betrugsoftware bei Diesel-PKW durch die kalifornische Umweltbehörde im September 2015. Und in beiden Fällen legte dieses Ereignis binnen kurzem bloß, dass den betreffenden großen Unternehmen ihr bisheriges Geschäftsmodell mit atemberaubender Geschwindigkeit verloren ging. Ihrer für weitere Jahrzehnte ausgelegten „Brückentechnologie“, mit der sie den Forderungen der Klimapolitik gerecht zu werden meinten – die CO₂-freie Kernkraftnutzung für die Stromerzeuger, der CO₂-sparende Dieselmotor für die Autoindustrie – war in beiden Fällen der Boden entzogen. Und so wenig die Stromerzeuger auf die mit

der sprunghaft steigenden dezentralen Stromerzeugung aus alternativen nachhaltigen Quellen, vor allem Photovoltaik und Windkraft, sich ergebenden neuen Geschäftsmodelle vorbereitet waren, so wenig scheinen die deutschen Autokonzerne auf eine Welt vorbereitet zu sein, in der nicht mehr der Kauf eines PS-starken Autos Höhepunkt im Leben eines bürgerlichen Haushalts ist, nicht mehr „Freude am Fahren“, Selbstverwirklichung am Steuer zählt, sondern in der mit Elektromobilität, mit neuen Car-Sharing-Modellen, mit selbstfahrenden Autos neue, bedarfsorientierte Mobilitätskonzepte gefragt sind und zu künftigen Geschäftssphären werden.

Hier allerdings endet die Analogie. Wo die Stromkonzerne schlicht das nachvollziehbare Geschäftsinteresse verfolgten, ihre weitgehend abbeschriebenen Großkraftwerke möglichst lange als „Cash Cow“ weiterbetreiben zu können, ging es vor allem dem größten deutschen Automobilkonzern VW um eine aktive Expansionsstrategie. Mit Hilfe neuer Dieselmotoren (clean diesel) wollte man sich als Vorreiter des Klimaschutzes (wegen des deutlich geringeren CO₂-Ausstoßes pro km) profilieren und damit zugleich vor Toyota (der als erster Massenproduzent ein attraktives Hybrid-Auto auf den Markt gebracht hatte) zur neuen Nr. 1 auf dem Weltmarkt werden. Da die hohen Stickoxid-Emissionen technisch nur zu erheblichen Mehrkosten auf die strengen Grenzwerte in den USA, vor allem im wichtigen Markt Kalifornien zu senken gewesen wären, was die Absatzziele gefährdet hätte – griffen die VW-Ingenieure auf Druck von Vorstand und Marketing-Verantwortlichen zu der bekannten betrügerischen Software-Motorsteuerung, die dafür sorgte, dass lediglich im Prüfmodus die Werte eingehalten wurden.⁴ Die Medienberichterstattung zum „Dieselskandal“ ist mittlerweile erschöpfend und muss an dieser Stelle nicht resümiert werden.

Die Ironie – oder besser: industriepolitische Tragik – des seit September 2015 schwellenden Dieselskandals ist allerdings, dass die deutsche Autoindustrie mit ihren „Clean Diesel“-Motoren scheinbar plötzlich (in Wirklichkeit absehbar) im Sommer 2017 ihr doppeltes Fukushima erlebte.

Erst veröffentlichte der „Spiegel“, dass die großen deutschen Autokonzerne sich bereits seit vielen Jahren auf wettbewerbswidrige

Weise darüber verständigten, auf bestimmten technischen Feldern nicht gegeneinander zu konkurrieren.⁵ Dazu zählte wohl auch die Abgasreinigung für Dieselmotoren. Damit fiel das Image der deutschen Auto-Industrie auf einen neuen Tiefpunkt.⁶ Wie weit diese Absprachen im einzelnen gingen, wo erlaubte Verständigungen über Produktstandards aufhören und unerlaubte Absprachen über Wettbewerbsbeschränkungen anfangen, ist weiterhin Gegenstand der amtlichen Ermittlungen in Deutschland und bei der EU-Kommission. Ebenso ist unklar, ob sich tatsächlich alle drei Konzerne an offenbar getätigte illegale Absprachen über den Einsatz von Betrugssoftware gehalten haben.⁷

Und eine Woche später, am 28.7., verkündete das Landgericht Stuttgart in einem von der Deutschen Umwelthilfe angestregten Prozess sein Urteil, dass ab 1.1.2018 Fahrverbote für Dieselfahrzeuge in Stuttgart, die die gesetzlichen Abgasnormen im regulären Fahrbetrieb nicht einhalten (also praktisch für alle) zulässig seien, als ultima ratio zur Einhaltung der Obergrenzen für den Stickoxid-Gehalt in der derzeit hochbelasteten Luft innerhalb der Stadt.

Damit wurde der „Dieselskandal“ vollends zum großen industriepolitischen Sommerthema des Jahres 2017. Und das seit längerem für den 2. August 2017 angesetzte „Nationale Forum Diesel“ erhielt plötzlich unerwartete Brisanz. Sein Resultat allerdings ist erwartungsgemäß industriefreundlich ausgefallen: Eine NOx-Reduzierung im Abgas um 25-30% soll allein durch ein Update der Software für die Steuerung von Motor und Abgassystem erreicht werden – ein Wert, den die meisten technischen Kommentatoren für illusionär halten. Eine Hardware-Aufrüstung, etwa durch den nachträglichen Einbau von Harnstoff-basierten „Ad-Blue“-Abgasreinigungssystemen konnte die Industrie wegen des „unvertretbaren Aufwands“ (VW-Chef Müller) abwenden. Stattdessen – dies das erklärtermaßen wichtigste Ergebnis des Treffens – soll eine Prämie der Hersteller die Kunden älterer Dieselfahrzeuge dazu bringen, diese baldmöglichst durch neue, emissionsfreundlichere Modelle zu ersetzen und so den Absatz der Industrie anzukurbeln.

Angesichts der bescheidenen Ergebnisse des Dieselpipfels zu behaupten, die Politik, die Bundesregierung und die Länder-Regierungen

unterlägen dem Lobbyismus der Autoindustrie, zeigten wieder einmal, dass die Konzerne „die Politik“ in der Tasche hätten, wäre allerdings eine wohlfeile Kritik. Sie zeugt im besten Fall vom idealistischen Glauben an eine immerhin mögliche, ganz „dem Menschen“ und seiner Gesundheit verpflichtete „guten Regierung“, geht aber an den politökonomischen Realitäten vorbei. Wenn Regierungen sich wie in diesem extremen Fall schützend vor industrielle Schlüsselsektoren stellen, dann tun sie dies aus Selbstschutz: deren Wachstum, deren Wettbewerbsfähigkeit und Durchschlagskraft auf den Weltmärkten sind mit ihren Exporterlösen, ihrem Steueraufkommen, der Vielzahl der von ihnen beschäftigten Arbeitnehmer eine wichtige ökonomische Grundlage des Staates selbst, von der dessen politische Handlungsfähigkeit wesentlich abhängt. Das ist der Faktor, der – mit deutlichem Übergewicht – gegen die möglichen Gesundheitsschäden einiger tausend oder zehntausend Bürger abgewogen wird.

Und bislang rechnen die meisten Politiker damit, dass sie für diese Entscheidung mit den Wahlstimmen der Bürger rechnen können.

Das Problem ist ein anderes: Bei den Bemühungen um eine „Rettung des Diesels“ geht es nicht so sehr um dessen für die Erreichung der Klimaziele Deutschlands vorteilhafte CO₂-Emissionswerte, sondern vor allem auch darum, eine rapide Entwertung des in die Dieselproduktion investierten Kapitals zu vermeiden.

Es bleibt abzuwarten, ob mit den Investitionen in diese nunmehr als solche abgestempelte Übergangstechnologie die Bewältigung der gewaltigen disruptiven Herausforderungen durch den kommenden Siegeszug der Elektromobilität und selbstfahrender Autos durch die deutsche Industrie erleichtert oder erschwert, da verzögert wird.

Zwar wollen die deutschen Automobilproduzenten und ihre Zulieferer, so ihr Verbandschef, der VDA-Vorsitzende Matthias Wissmann auf dem Dieselpipfel, bis 2020 etwa 40 Mrd. Euro in die Entwicklung von Elektrofahrzeugen investieren. Ob sie damit aber den Vorsprung etwa des amerikanischen Pionierunternehmens Tesla, das im Sommer 2017 mit der Auslieferung seines Model 3 für den breiten Markt begonnen hat, so bald einholen können, ist die Frage.

4. Weltmarktkonkurrenz als politischer Machtkampf – Risiken für die deutsche Industrie.

Bei der Sorge darum, dass die deutsche Autoindustrie als einer der wichtigsten Wachstumsfaktoren und Garanten des Exporterfolges der deutschen Volkswirtschaft auch in Zukunft „Nummer 1 in der Welt“ bleibt, wie es auf dem Dieseltipfel hieß, wird die Politik auch geleitet durch den Eindruck einer zunehmend konfrontativen Handelspolitik der USA, einem der wichtigsten Absatzmärkte der deutschen Industrie. Der Welthandel ist kein Nullsummenspiel – so hieß es lange Zeit, um zu unterstreichen, dass letztlich alle Staaten, wenn auch in unterschiedlichem Maße, von offenen Weltmärkten profitieren. Dieser internationale Konsens ist vom US-Präsidenten Donald Trump aufgekündigt worden.⁸ „America First“ – dieses Leitmotiv seiner Handelspolitik – bedeutet in der Praxis: Die USA werden es nicht mehr hinnehmen, dass andere Staaten mehr vom internationalen Handel profitieren als sie. Als Indizien dafür gelten vor allem die Überschüsse der jeweiligen Länder im bilateralen Handel mit den USA. Hier steht Deutschland neben China und Japan an der Spitze. Was Deutschland angeht, steht die Autoindustrie als öffentlich sichtbarstes Zeichen deutscher Exporterfolge in den USA besonders in Trumps Blickfeld, ungeachtet der Tatsache, dass etwa BMW mit seinen US-Standorten seinerseits einer der größten Autoexporteure der USA ist – aber natürlich mit erheblichem Input durch aus Deutschland importierte Komponenten und technisches Knowhow. Diese Länder seien für ihren „unfairen“ Handel zu „bestrafen“, wie Trump forderte. Wie solche Strafen aussehen könnten, bleibt derzeit noch offen. Strafzölle gegen Automobilunternehmen sind aber durchaus möglich. Auf jeden Fall will der Präsident alle bilateralen Wirtschaftsbeziehungen und insbesondere alle Handelsverträge auf den Prüfstand zu stellen und dahingehend neu verhandeln lassen, dass sie den überragenden Vorteil der Weltmacht auf allen Geschäftssphären der internationalen Wirtschaftsbeziehungen sicherstellen.

Das ist ein anspruchsvolles Vorhaben. Aber erste Indizien deuten darauf hin, dass es

ziemlich kompromisslos durchgesetzt wird. Und die Wirksamkeit der ansonsten durchaus sinnvollen Lobbyarbeit der deutschen Unternehmen im politischen Prozess Washingtons ist durch den Dieselskandal und die bekannt gewordenen Kartellabsprachen nicht gerade befördert worden.

Auch zeigt sich, dass die USA unter Trump einen rücksichtslosen Unilateralismus in ihrer Sanktionspolitik betreiben, wie das neue von Trump am 2. August unterzeichnete Sanktionsgesetz zeigt. Mit ihm stellen sich die USA bewusst gegen eine Abstimmung mit ihren europäischen Bündnispartnern in Bezug auf Iran und Russland. Deutsche Industriegüter-Exporte in diese beiden Länder, die nach den EU-Sanktionsbestimmungen zulässig sind, werden durch dieses Gesetz mit einem zusätzlichen politischen Risiko befrachtet und somit erheblich erschwert. Es ist davon auszugehen, dass auch hier die Zielrichtung, einen großen Wettbewerber auf den Weltmärkten in seinen Möglichkeiten zu beschränken, im Vordergrund steht.

Die Weltmarkterfolge der deutschen Industrie, das sollte nicht vergessen werden, beruhen bislang politisch ganz wesentlich auf der durch die Macht der USA garantierten regelbasierten internationalen Wirtschaftsordnung. Entziehen die USA dieser Ordnung im Namen vom „America First“ ihre Grundlage, entziehen sie damit auch diesen Erfolgen eine wesentliche Basis.

Anmerkungen

- 1 KPMG 2015. Blechbieger oder Grid Master? Die Automobilindustrie an der Weggabelung in ein hochdigitalisiertes Zeitalter, Trendanalyse 2015, KPMG
- 2 www.iotevolutionexpo.com/west/industrial-iot-conference-agenda.aspx
- 3 „Von Verlierern lernen“, Süddeutsche Zeitung, 29./30.7.2017, S. 4.
- 4 „Hört auf mit dem Pipi!“, Süddeutsche Zeitung, 29./30.7.2017, S. 11-13.
- 5 „Das Autosyndikat“, Der Spiegel, 22.7.2017, S. 12ff.
- 6 „Totalschaden“, Frankfurter Allgemeine Zeitung, 23.7.2017, <http://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/vw-bmw-daimler-kartellvorwurfe-belasten-autoindustrie-schwer-15117721.html>

- 7 Nach derzeitigem Stand war wohl BMW bislang der einzige deutsche Autoproduzent, der auf Betrugssoftware bei der Motorsteuerung verzichtet, eine aufwändigere Abgasreinigung in seine neueren Dieselfahrzeuge eingebaut und im übrigen „nur“ die übergroßzügigen Anwendungsregelungen der EU und des Kraftfahrtbundesamtes, was die erlaubten Überschreitungsgrenzen der geltenden europäischen Abgasnormen anging, ausnutzt hat. Seit 2016/2017 erreicht auch Daimler auf diesem Gebiet mit seinen Dieselmotoren der neuesten Generation erheblich niedrigere Emissionswerte.
- 8 Jens van Scherpenberg, Trumps Wirtschaftspolitik – Aufkündigung der bisherigen Weltwirtschaftsordnung?, GWP 1/2017, S. 37-45.



Franz Walter

Rebellen, Propheten und Tabubrecher

Politische Aufbrüche
und Ernüchterungen
im 20. und 21. Jahrhundert

Leseproben,
versandkostenfreie
Lieferung
www.v-r.de

Franz Walter

Rebellen, Propheten und Tabubrecher

Politische Aufbrüche und Ernüchterungen
im 20. und 21. Jahrhundert

2017. 397 Seiten, gebunden

€ 35,- D

ISBN 978-3-525-30185-2

eBook: € 27,99 D / ISBN 978-3-647-30185-2

Walter blickt zurück auf den langen Weg sozialer Bewegungen und ...
in Deutschland, ihre Ideologien und charismatischen Anführer. Er f...
, was eine Politik permanenter Tabubrüche in den Demokratien an...
im 21. Jahrhundert wieder mit Wellen jugendlichen Protests zu rec...
erkundet den Wechsel von Hochgefühl und Depression in der sozial...
hen Geschichte sowie die Häutungen der Konservativen. Mit Blick a...
1990er Jahre und die Krisen der Gegenwart zeichnet der Autor ein...
politischen Wandels zwischen Aufbruch und Ernüchterung.