

## Elektro-VW made in China

Harter Schnitt für Absatzplus: Wolfsburger Autokonzern verlagert Produktion in die Volksrepublik

*Von Jörg Kronauer*



*Forcierte automobile Produktion am laufenden Band (Qingdao, China, 28.1.2023)*

»In China für China« produzieren: Unter diesem Motto treibt der Volkswagen-Konzern die Abkopplung seines Geschäfts in der Volksrepublik von seinen Werken in Europa voran. Das hat kürzlich der China-Chef des Unternehmens, Ralf Brandstätter, bestätigt. Der Prozess wird zur Zeit auf allen Ebenen forciert; er hat wirtschaftliche, aber auch politische Ursachen. Welche Folgen er auf lange Sicht haben wird, ist kaum abzusehen.

Aktueller Hintergrund für die Maßnahmen ist vor allem, dass Volkswagen in China äußerst wichtige Marktanteile verliert. Das liegt an der Schwäche des Konzerns bei den Elektroautos. In der Verbrennerära war VW traditionell Marktführer in der Volksrepublik und konnte noch im vergangenen Jahr rund 40 Prozent seiner Produktion in China absetzen, dem größten Automarkt der Welt. Die Profite, die das Unternehmen damit erzielte, halfen ihm auch bei der kostspieligen Transformation hin zur E-Mobilität. Sie zu verlieren kann Volkswagen sich nicht leisten. Doch liegt sein Marktanteil bei den Elektroautos, auf die die Volksrepublik sehr schnell umstellt, nur im niedrigen einstelligen Prozentbereich. Zuletzt stürzte sich das Unternehmen in die

in China laufende Preisschlacht; es konnte mit immensen Rabatten von bis zu einem Drittel auf das Modell ID.3 den Absatz seiner E-Fahrzeuge etwas steigern. Eine Lösung für die Probleme ist das aber nicht.

VW vollzieht deshalb einen harten Schnitt. Wie Brandstätter mitteilte, plant der Konzern die Entwicklung und den Bau einer neuen Elektroautoplattform in der Volksrepublik. Nach dem bislang gängigen Modell wäre sie in Deutschland für China entwickelt worden. Diese Zeiten sind vorbei. Volkswagen hat im April angekündigt, an seinem Standort in Hefei, rund 500 Kilometer westlich von Shanghai, ein neues Entwicklungszentrum aufzubauen (Volkswagen China Technology Company, VCTC). Dort sollen Ende kommenden Jahres bis zu 3.000 Menschen beschäftigt sein. Zu ihren Aufgaben gehört es, die neue Elektroautoplattform zu entwickeln. Sie werden das laut Aussage von VW in nur zwei Dritteln der Zeit erledigen, die in Europa veranschlagt würde. Hinzu kommt, dass Kunden in China höhere Anforderungen an die IT-Ausstattung von Elektroautos stellen; die Entwicklungsarbeiten, die nötig sind, um diese Anforderungen zu erfüllen, lassen sich am Absatzmarkt leichter ausführen.

VW setzt dabei nicht nur auf eine schnellere Entwicklung – China-Tempo statt Deutschland-Geschwindigkeit –, sondern auch auf niedrigere Preise. Die Elektroautos, die auf der neuen Plattform aufbauen sollen, werden laut Plan umgerechnet zwischen 18.000 und 22.000 Euro kosten und damit auch ohne Preisnachlässe konkurrenzfähig sein. Dazu trägt neben den niedrigeren Entwicklungskosten in Hefei auch bei, dass Volkswagen sich in wachsendem Maß bei chinesischen Zulieferern eindecken will, die billiger produzieren; ihr Anteil an den zugekauften Fahrzeugteilen soll im Fall der neuen Elektroautos bei stolzen 95 Prozent liegen. Geht das Konzept auf, will VW bis 2030 mit Hilfe der VCTC und kostengünstiger Zulieferer in China bis zu 30 neue Elektroautomodelle produzieren und seinen Marktanteil kräftig steigern.

Die Maßnahmen, die die Wolfsburger Konzernführung eingeleitet hat, basieren allerdings nicht nur auf ökonomischen Erwägungen. Gelingt es, neue Elektroautos in China zu entwickeln und sie weitgehend mit Bauteilen chinesischer Zulieferer zu produzieren, dann ist VW China für die Verschärfung des westlichen Wirtschaftskriegs gegen die Volksrepublik wohl hinlänglich präpariert; dann können auch Strafzölle und Sanktionen den chinesischen Ableger des Unternehmens nicht zu Fall bringen. »Wir streben nach einer autonomen, kontrollierbaren Wertschöpfungskette«, so Brandstätter. Unter besonders widrigen Bedingungen wäre dann sogar denkbar, dass sich VW China vom Volkswagen-Konzern abspaltet. Diskutiert werden solche Szenarien in der deutschen Industrie jedenfalls seit Jahren. Die Folgen für den dann beträchtlich verkleinerten deutschen Konzern wären wohl immens.