



Chinatown

90

Zur chinesischen Industrie – und die schlafende europäische Politik

Der Schrecken währte kurz. Einen Diktator hatte die wegen ihrer fundierten sinologischen Kenntnisse bewunderte deutsche Außenministerin den chinesischen Präsidenten Xi Jinping im Vorjahr genannt, was China, in seiner Würde verletzt, sogleich mit der Einbestellung der deutschen Botschafterin in Beijing quittierte.

Das der Ministerin vorgeschlagene Harakiri hat diese jedoch als eine der Ehrverletzung nicht adäquate Maßnahme abgelehnt. Ein paar Tage später zeigte sich das drollige Role Model schon wieder weltvergessen, quietschvergnügt lachend, im Cockpit eines US-Kampfjets.

Nun möge man die kulturellen Unterschiede zwischen hehrem demokratischen und dem einer Diktatur unterstellten sinistren Amtsverständnis generell nicht überbewerten. Die

ökonomischen und technologischen Unterschiede zum Reich der Mitte sind hingegen augenfällig. Während sich Deutschland mit chaotischen Verspätungen im Eisenbahnverkehr abmüht und die gelobte deutsche Perfektion am Flughafen Berlin und an der Ruine des Bahnhofes München ihr traumatisches Ende findet, errichtete China mit 12.000 km ICE-Strecken samt moderner Bahnhöfe auch ein klimafreundliches Hochgeschwindigkeitsnetz, bequem, perfekt organisiert, pünktlich auf die Minute, um seine Großstädte zu verbinden, und baute zudem in den letzten 20 Jahren Tausende Kilometer Autobahnen.

Da kommt die schon im Ukraine-Krieg bewährte Strategie der strukturierten Selbstverstümmelung (SSS) der EU zur richtigen Zeit, mit protektionistischen Maßnahmen der chinesischen Gefahr der Flutung der Märkte mit billigen Elektroautos zu begegnen,

weshalb die EU-Kommission „Ermittlungen wegen der chinesischen Subventionspraxis“ auf den Weg gebracht habe, so die feindbilderfahrene Kommissionspräsidentin, wohingegen der Verband der deutschen Automobilindustrie mit Blick auf den europäischen Standort die hohen Energiepreise und eine überbordende Bürokratie beklagte und die großen deutschen Automobilbauer, die 30% ihrer Autos in China verkaufen, zur Sache verständlicherweise keine Stellungnahme abgeben mochten.

Während sich der US-amerikanische Autovermieter Hertz Anfang des neuen Jahres von einem Drittel (20.000 Stück) seiner Elektroautos bzw. dem wegen seiner Preispolitik unberechenbaren Autobauer Tesla trennt und dafür ganz im Sinne des möglichen zukünftigen Präsidenten der USA wieder Verbrenner kauft, trennt sich der europäische Marktführer Sixt zwar von Musks Tesla, setzt aber weiterhin auf chinesische Elektroautos von BYD. China produziert nämlich genau jene Batterien und günstigen Autos für den Weltmarkt, die für die Elektro-Mobilität unabdingbar sind.

Die europäische Automobilindustrie als einer der wichtigsten industriellen Sektoren wird jedenfalls mit den „Strafzöllen“ der EU-Kommission nicht zu retten sein und auch nicht mit Feindbildern, Kriegen und Homeoffice. _____

www.walterposch.at



Walter Posch:
Schräg gegen die Zeit – 47 Anmerkungen zur Conditio humana.
echomedia buchverlag,
148 Seiten,
€ 25,95