

Fast genau zwei Jahre ist es her, dass Elon Musk Twitter gekauft hat. Bevor er offiziell Eigentümer wurde, sagte er: „Damit Twitter das Vertrauen der Öffentlichkeit verdient, muss es politisch neutral sein, und das bedeutet, den rechten und linken politischen Rand gleichermaßen zu verärgern.“ Von diesem Neutralitätsanspruch ist wenig übrig geblieben. Musk nutzt die mittlerweile in X umbenannte Plattform heute, um seinen politischen Positionen und Präferenzen mehr Reichweite zu geben, und im Vorfeld der amerikanischen Präsidentschaftswahlen hat er sie zunehmend zu einem Werbevehikel für Donald Trump gemacht. Er hat hier ein gewaltiges Publikum von mehr als 200 Millionen Followern, so viele wie niemand sonst.

Sein Aktivismus beschränkt sich nicht auf X. Er finanziert die Organisation „America PAC“, die Trump im Wahlkampf unterstützt; er trat mit Trump auf einer Kundgebung im besonders umkämpften „Swing State“ Pennsylvania auf; und er hielt dort auch separat von Trump eine Reihe von Reden. Er spielte seinen Reichtum kürzlich auch mit einer öffentlichkeitswirksamen Gewinnaktion aus, indem er versprach, bis zur Wahl am 5. November täglich eine Million Dollar an eine Person zu verschenken, die er politisch auf seiner Linie wähnt. Ein möglicherweise gesetzeswidriges Manöver, wie das Justizministerium mittlerweile in einem Brief an Musks Organisation warnte.

Sollte sich am Ende herausstellen, dass Musk auf das richtige Pferd gesetzt hat, könnten sich all diese Anstrengungen auszahlen. Er könnte jenseits des Firmenimperiums, das ihn zum reichsten Menschen der Welt gemacht hat, auch erheblichen politischen Einfluss bekommen. Trump hat ihm einen Regierungsposten in Aussicht gestellt, als Chef einer neuen Kommission, der für mehr Effizienz in staatlichen Behörden sorgen soll. In dieser Funktion wäre Musk laut Trump eine Art „Minister für Kostensenkungen“. Musk selbst beschreibt das als uneigennützigste Aufgabe, er hat gesagt, er wolle „Amerika dienen“ und lege keinen Wert auf „Bezahlung, Titel oder Anerkennung“.

Eine solche Rolle würde freilich einige Fragen aufwerfen, denn Musks Unternehmen wie der Elektroautohersteller Tesla und der Raumfahrtspezialist SpaceX haben sehr viel mit genau den Behörden zu tun, für die Trump ihm Zuständigkeiten übertragen will. Sie bekommen Aufträge von ihnen und werden auch von ihnen reguliert. „Das sind enorme Interessenkonflikte, die sich nicht überwinden lassen“, sagt Kathleen Clark, eine Rechtsprofessorin an der Washington University, die unter anderem auf ethische Fragen spezialisiert ist. Nach ihrer Auffassung wäre es „beispiellos“, wenn Musk einen solchen Posten bekäme. „Das wäre, als ob man einem Fuchs die Aufsicht über den Hühnerstall überlässt.“ Die Publikation „Politico“ titelte kürzlich mit Blick auf eine mögliche Rolle Musks in der US-Regierung: „Donald Trump könnte Elon Musk zu einem amerikanischen Oligarchen machen.“

In der heißen Phase des Rennens um das amerikanische Präsidentenamt tut sich Musk als einer von Trumps eifrigsten Wahlkämpfern hervor. Der Multiunternehmer wendet viel Zeit und Geld auf, um Trump zur Rückkehr ins Weiße Haus zu verhelfen. Seine Einträge auf X drehen sich heute mehrheitlich um Politik und nicht um seine Unternehmen. Es ist eine in vielerlei Hinsicht bemerkenswerte Wandlung. Nach eigener Aussage hat er 2016 für Hillary Clinton und 2020 für Joe Biden gestimmt, also für Trumps jeweilige Gegenkandidaten. Noch 2022 rief er Trump, „in den Sonnenuntergang zu sehen“, also von der politischen Bühne abzutreten. Und vor wenigen Jahren bekundete Musk, er würde sich am liebsten ganz aus der Politik heraushalten. Aber das ist Geschichte. Heute gefällt sich Musk als politische Figur, und er sucht global die Nähe zu Politikern. Dazu gehört offenbar auch Wladimir Putin. Das „Wall Street Journal“ berichtete gerade, seit Ende 2022 stehe er in regelmäßigem Kontakt mit dem russischen Präsidenten.

Viele andere Wirtschaftslenker legen Wert darauf, es sich mit keinem politischen Lager zu verschreiben. Musk legt jetzt im amerikanischen Wahlkampf ein ganz anderes Muster an den Tag. Er bezieht sehr klar Position zugunsten von Trump und zeigt keinerlei Scheu, dessen Rivalin Kamala Harris zu verunglimpfen. Die „New York Times“ schrieb kürzlich, Musk rede mehrere Male in der Woche mit Trump. Wenn er in persönlichen Unterhaltungen über Trump spreche, sei er „obsessiv“ und „fast manisch“, er habe ohne Ironie bekundet: „Ich liebe Trump.“ In einem Interview sagte er kürzlich lachend, wenn Trump die Wahl verliere, sei er „fucked“, also erledigt.

Musk selbst erklärt seine politische Umorientierung oft mit einer Entfremdung von der Demokratischen Partei. Ihr hält er zum Beispiel eine allzu „woke“ Gesinnung vor, also übermäßige politische Korrektheit und eine Neigung, freie Meinungsäußerung einschränken zu wollen. Die Biden-Regierung dürfe auch selbst zum Bruch mit Musk beigetragen haben. Als der heutige Präsident im Sommer 2021 im Weißen Haus einen Gipfel rund um Elektromobilität mit Top-Managern veranstaltete, war ausgerechnet



Wahlkämpfer unter sich: Elon Musk (rechts) und Donald Trump auf einer Veranstaltung in Pennsylvania.

Foto AFP

Trump's eifrigster Wahlkämpfer

Elon Musk mischt auf beispiellose Weise im Rennen um das US-Präsidentenamt mit. Trump stellt ihm dafür einen Regierungsposten in Aussicht. Das würde eklatante Interessenkonflikte mit sich bringen.

Von Roland Lindner, New York

Tesla, der klare Marktführer in dem Segment, nicht eingeladen. Musk hat das offenbar enorm geärgert, er hat Biden vorgeworfen, Tesla „ignoriert“ zu haben, und ihn seither wiederholt öffentlich beschimpft. Die Annäherung von Trump und Musk hat aber auch insofern Logik, weil die beiden in mancherlei Weise aus dem gleichen Holz geschnitten sind: Sie sind ausgeprägte Machtmenschen mit einem unstillbar erscheinenden Verlangen nach öffentlicher Aufmerksamkeit.

Ann Skeet, Direktorin am Markkula Center for Applied Ethics an der kalifornischen Santa Clara University, kann sich auch vorstellen, dass Musk Trump für leichter zu manipulieren hält. Sein erklärtes Interesse an einem Regierungsposten lasse vermuten, dass er seinen Einfluss in Washington weiter vergrößern wolle, „und vielleicht findet er, mit Trump könne er das am effektivsten tun“. Skeet meint, man könne Musk angesichts seines immensen Reichtums und der vielen von ihm kontrollierten Unternehmen schon heute als eine Art Oligarchen sehen. Bekäme er eine Rolle

in der Regierung, würde er seine Macht jenseits der Privatwirtschaft auf staatliche Institutionen ausweiten.

Es ist unklar, wie viel formellen Einfluss Musk in einer Trump-Regierung haben würde. Aber Trump deutete kürzlich in einer Rede an, er wolle die Kommission, die Musk führen solle, mit weitreichenden Befugnissen ausstatten. Sie solle eine Art Wirtschaftsprüfer für die gesamte Regierung sein und „drastische Reformen“ empfehlen.

Die Sorge um Interessenkonflikte rührt daher, dass Musk nicht aus einer neutralen Warte an eine solche Aufgabe herangehen würde. Seine Unternehmen haben reichlich Berührungspunkte mit staatlichen Institutionen und oft auch ein kompliziertes Verhältnis zu ihnen, in mancherlei Hinsicht gibt es sogar eine gegenseitige Abhängigkeit. Die Regierung zählt zu Musks Kunden und ist auch ein Subventionsgeber. SpaceX zum Beispiel hat mehrere Milliardenaufträge

von der Raumfahrtbehörde NASA erhalten und ist derzeit auch das einzige Unternehmen, das verlässlich Astronauten von amerikanischem Boden ins Weltall bringen kann. Tesla hat viel von staatlichen Anreizen zum Kauf von Elektroautos profitiert.

Musks Unternehmen sind aber auch immer wieder ins Visier von Regulierern geraten. Die Verkehrssicherheitsbehörde NHTSA führt zum Beispiel Ermittlungen gegen Tesla durch, dabei geht es um Fahrassistenzsysteme des Autoherstellers, die mit Unfällen in Verbindung gebracht worden sind. Musk hat sich auch oft über allzu strenge Regulierung beklagt, etwa dass die Flugaufsicht FAA sich zu lange Zeit nimmt, um Raketenstarts von SpaceX zu genehmigen. Besonders heftig ist er mit der Börsenaufsicht SEC aneinandergeraten. Sie hat ihn vor einigen Jahren wegen Wertpapierbetrugs verklagt und ihm vorgeworfen, irreführende Angaben

um einen möglichen Rückzug Teslas von der Börse gemacht zu haben. Er stimmte damals einem Vergleich zu und zahlte eine Geldstrafe, was ihn nicht davon abgehalten hat, die SEC seither wiederholt zu attackieren.

Die Aussicht auf nachsichtigerer Regulierungsbehörden dürfte auch ein Grund sein, warum Musk Trump im Weißen Haus sehen will. Und in einer Regierungsfunktion, die auf Entbürokratisierung abzielt, könnte er einen solchen Kurs mittragen. Ethik-Spezialistin Skeet sagt, es sei zweifelhaft, dass Musk auf einem solchen Posten objektiv bleiben könne, wenn seine Unternehmen berührt seien. „Er würde wahrscheinlich nichts empfehlen, das SpaceX Aufträge kostet.“ All das überwiegt in seinem Kalkül vielleicht auch etwaige Nachteile von Trump, etwa dass er weniger Begeisterung für Elektroautos an den Tag legt als Harris.

Auch Kritiker von Musk bestreiten nicht, dass privatwirtschaftliche Expertise der Regierung guttun kann. Und es gibt viele Beispiele von amerikanischen Top-Managern, die in die Politik gewechselt sind. Oft haben sie aber versucht, dem Eindruck von Interessenkonflikten entgegenzuwirken, zum Beispiel indem sie Aktien an den Unternehmen verkauft haben, bei denen sie vorher beschäftigt waren. Das tat zum Beispiel Henry Paulson, der einstige Vorstandschef der Bank Goldman Sachs, als er amerikanischer Finanzminister wurde.

Rechtsprofessorin Clark sagt: „Es ist schwer vorstellbar, dass Elon Musk sich von den Anteilen an seinen vielen Unternehmen trennt, um diese Kommission zu führen.“ Trump ist selbst kein Vorbild, was das Vermeiden von Interessenkonflikten betrifft. Er blieb Eigentümer seines Immobilienkonzerns, als er Präsident wurde, und hat lediglich die Geschäftsführung an seine ältesten Söhne übertragen. Musks Vermögen wird im „Bloomberg Billionaires Index“ derzeit auf 270 Milliarden Dollar geschätzt. Insofern kann er die täglichen Milliardenschecks, die er im Moment in seiner Gewinnaktion verbirgt, leicht verschmerzen, ebenso wie die mindestens 118 Millionen Dollar, die er bislang an America PAC überwiesen hat. Sophia Rosenfeld, Geschichtswissenschaftlerin an der University of Pennsylvania und Autorin eines Buchs über die Verbreitung von Falschinformationen in der Politik, hält diesen immensen Reichtum auch für einen maßgeblichen Grund dafür, warum Musk im Wahlkampf so kompromisslos für Trump und gegen Harris eintritt. Er fühle sich vermutlich „isoliert“ von etwaigen Zwängen, niemanden allzu sehr vor den Kopf zu stoßen. Und selbst wenn seine Wette auf Trump nicht aufgeht: Auch unter Kamala Harris würde die amerikanische Regierung wohl schwerlich umhinkommen, mit seinem Firmenimperium zu arbeiten.



Harte Landung

Von Sven Astheimer

Der Senkrechtstarter Liliu steuert auf eine harte Landung zu. Der Hersteller von elektrisch betriebenen Kleinflugzeugen, allgemein als Flugtaxi bekannt, hat angekündigt, einen Insolvenzantrag für zwei Gesellschaften anmelden zu müssen. Nach dem Nein aus der Bundespolitik zu einer Kreditbürgschaft über 100 Millionen Euro, die je zur Hälfte von Berlin und der bayerischen Landesregierung hätte gegeben werden sollen, sah sich das Management zu diesem Schritt gezwungen. Nun tobt eine Debatte, ob Deutschland sich wieder einmal die Chance entgehen lässt, in einer Zukunftstechnologie die Nase vorne zu haben, weil die Unterstützung an einem vergleichsweise kleinen Betrag scheitert – während alte Industrien wie Stahl oder Werften mit Milliardenbeträgen gestützt werden. Kann Deutschland einfach keine Innovationen mehr?

Bei allen bekannten Problemen, die es in Deutschland mit der durchgängigen Finanzierung von hoffnungsvollen Start-ups bis zur Marktreife noch immer gibt: Für die Opferrolle taugt Liliu nicht. Zu Zeiten billigen Geldes flossen hohe Mittel in die Förderung von elektrischem, also emissionsfreiem Fliegen. Seit der Zinswende schauen Investoren aber deutlich kritischer auf die Projekte. Auch der deutsche Wettbewerber Volocopter kämpft um seine Zukunft. Zumal Studien wie die des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt und der Berater von Roland Berger die Chance auf lukrative Einsatzfelder für Flugtaxi auf absehbare Zeit für überschaubar halten. Gerade in Europa kommt die Frage der Regulatorik erschwerend hinzu. Liliu hat in der Vergangenheit 1,5 Milliarden Euro an privatem Kapital eingesammelt und mit einem vollen Auftragsbuch für eine Brückenfinanzierung des Staats geworben. Die Frage, warum die Investoren dieser Argumentation nicht folgen wollten und ihr Investment lieber abschreiben als nachzuschließen, konnten sie nicht beantworten. Der Staat sollte in die Bildung seiner Bürger investieren und kann hoffnungsvolle Geschäftsideen mit Anschubfinanzierungen fördern. Er sollte sich jedoch davor hüten zu glauben, Geschäftspotentiale und -risiken besser beurteilen zu können als der Markt. Mit dem modernen Insolvenzrecht hat er im Übrigen ein Instrument geschaffen, das in Not geratenen Unternehmen mit einer werthaltigen Substanz eine zweite Chance ermöglichen kann. Das gilt auch für Liliu.

VW ändert Kurs mit Scout

lid. NEW YORK. Der Volkswagen-Konzern hat bei einem seiner wichtigsten Projekte auf dem amerikanischen Markt seine Strategie geändert. Er hat jetzt die ersten Modelle für die wiederbelebte Marke Scout vorgestellt. Anders als ursprünglich geplant, wurden dabei nicht ausschließlich vollelektrische Fahrzeuge gezeigt, sondern auch Hybridversionen dieser Autos, die neben Batterien einen Benzinmotor haben. Dieser Motor treibt nicht das ganze Auto an, sondern lädt die Batterie während des Fahrens auf, um die Reichweite zu verlängern. Hybridautos werden derzeit rege nachgefragt, während sich das Wachstum im Markt mit vollelektrischen Autos zuletzt abgeschwächt hat. Mit Scout hofft VW, eine Lücke in seiner derzeitigen Produktpalette zu füllen und das in den USA besonders wichtige und profitable Segment mit Pick-up-Transportern zu besetzen. Scout zeigte bei der Veranstaltung das Pick-up-Modell Terra und den großen sportlichen Geländewagen Traveler. Beide Fahrzeuge sollen 2027 auf den Markt kommen und einen Startpreis von jeweils unter 60.000 Dollar haben. Hergestellt werden sie in einer zwei Milliarden Dollar teuren Fabrik im US-Bundesstaat South Carolina, die gerade mithilfe umfangreicher Subventionen gebaut wird. Scout-Autos gab es in den USA schon einmal zwischen 1961 und 1980, VW bekam die Marke 2021 im Zuge einer Übernahme. Der Konzern hofft, dass die Wiederbelebung von Scout ihm einen seit Jahren ersehnten Schub auf einem Markt gibt, wo sein Anteil unter fünf Prozent liegt.