**Trump entfesselt einen Handelskonflikt FAZ, 26.11.2024, 22:32 Lesezeit: 4 Min.**

**https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/trump-entfesselt-handelskonflikt-mit-zoellen-110136304.html**

**Die Zollankündigungen von Donald Trump sind ein erstes Beispiel dafür, wie er als amerikanischer Präsident vom Januar an die internationalen Wirtschaftsbeziehungen durcheinanderwirbeln wird.**

Mit der Mitteilung, die Einfuhr aus China mit zehn Prozent und aus den beiden Nachbarländern Kanada und Mexiko mit 25 Prozent Zoll zu belegen, bedroht Trump dabei die deutsche Exportwirtschaft. Diese war schon stark verunsichert durch Trumps Wahlkampfversprechen, sämtliche Importe mit Zöllen in Höhe von zehn oder zwanzig Prozent zu belasten. Die Vereinigten Staaten sind neben China Deutschland wichtigster Handelspartner.

Mit den nun angekündigten Zöllen würde Trump alternative Handelskanäle für die deutschen Exporteure dichtmachen. So liefern deutsche Unternehmen Vorprodukte nach China und in andere Länder, die nach Weiterverarbeitung in die USA exportiert werden. Das wäre mit den Zöllen auf die Einfuhr aus China, Mexiko und Kanada künftig nur noch zu spürbar erhöhten Kosten möglich. Auf diesen Zusammenhang hatte schon vor Trumps neuen Zolldrohungen das Münchener Ifo-In­stitut hingewiesen. Das Ifo hatte berechnet, dass Trumps Zölle deutsche Exporte in die USA und nach China einbrechen lassen würden.

Unklar ist, ob Trump mit der Drohung speziell Kanada und Mexico zwingen will, das Grenzregime zu verändern, oder ob er es wirklich ernst meint. Die drei Länder sind durch den Freihandelspakt USMCA verbunden, den Trump während seiner ersten Amtszeit als Ersatz für das vorherige NAFTA-Abkommen ausgehandelt hatte. Mehr als 70 Prozent der Ausfuhr von Kanada und Mexiko gehen in die USA. Das Handelsvolumen der Länder untereinander beträgt 1,8 Billionen Dollar im Jahr. Der Zoll werde die amerikanischen Preise nach oben treiben und unter anderem das Benzin im Mittleren Westen verteuern, erwartet Joey Politano von Apricitas Economics. Die Region hängt stark von Öl aus Kanada ab.

**Volkswirte befürchten negative Auswirkungen für Deutschlands Wirtschaft**

Für Deutschland und Europa hat Trumps Protektionismus nach Einschätzung deutscher Ökonomen überwiegend negative Folgen. Im Ökonomenpanel des Münchener Ifo-Instituts und der F.A.Z. erklärten 88 Prozent der befragten Volkswirte, dass die Wahl Trumps zum Präsidenten sich „sehr negativ“ oder „eher negativ“ auf das Wirtschaftswachstum in Deutschland auswirken werde. Mit Blick auf Europa finden das 86 Prozent der befragten Ökonomen. Viele Umfrageteilnehmer verwiesen auf die protektionistische Handelspolitik Trumps. „Der Trump-Merkantilismus wird die USA schädigen, aber Europa noch stärker“, sagte Friedrich Heinemann vom Leibniz-Zentrum für Europäische Wirtschaftsforschung (ZEW) in Mannheim.

Andere Teilnehmer erwarten indes auch positive Wirkungen für Europa. „Eine rigorose ‚America First‘-Politik muss im Grunde bedeuten, die USA wirtschaftlich noch stärker zu machen, als sie bereits sind“, sagte David Stadelmann von der Universität Bayreuth. „Und ein wirtschaftlich starkes Amerika ist auch ein Vorteil für Europa.“ Stadelmann erwartet als Folge des Wahlsiegs von Trump höheren Druck in Europa, Reformen für mehr Wirtschaftswachstum anzugehen und eine „realistische“ Klimapolitik zu verfolgen.

**Gespaltene Meinungen zum Wachstum in Amerika**

So einhellig wirtschaftliche Schäden für Deutschland und Europa erwartet werden, so gespalten sind die Meinungen der Ökonomen, ob Trumps Politik der Wirtschaft im eigenen Land schaden oder nutzen wird. 43 Prozent der Befragten erwarten einen positiven Effekt Trumps auf das Wachstum in Amerika, 42 Prozent einen negativen Effekt. Die Unentschiedenheit spiegelt die Frage, ob die wirtschaftlichen Schäden in Amerika durch höhere Importzölle stärker wiegen als die Vorteile der von Trump angekündigten drastischen Steuersenkungen.

Doch absehbar ist, dass mit Trumps Zollerhöhungen ein ausgewachsener internationaler Handelskonflikt droht. 47 Prozent der Befragten erwarten, dass die Europäische Union auf Zollerhöhungen von Trump mit Gegenzöllen reagieren wird. 54 Prozent erwarten Gegenzölle von China. Weit überwiegend gehen die Ökonomen ferner davon aus, dass die internationale Zusammenarbeit in der Handelspolitik, im Klimaschutz oder in Fragen der NATO und der internationalen Sicherheit schwieriger werden wird.

**„Trump zwingt zum Aufwachen“**

Doch auch das kann nach Ansicht mancher Ökonomen positive Folgen zeitigen. „Trump zwingt zum Aufwachen“, kommentierte Jürgen von Hagen von der Universität Bonn. Er geht davon aus, dass Trumps Unwille zur Finanzierung der Verteidigung von Bündnispartnern in Deutschland zum Umdenken führt. „Die deutsche Politik, der letzten 30 Jahre und mehr, die Verteidigung unseres Landes den USA zu überlassen und stattdessen einen überdimensionierten Sozialstaat immer mehr zu vergrößern, muss endlich aufhören“, erklärte von Hagen. Für das Ökonomenpanel befragte das Ifo-Institut mehr als 700 Professoren der Volkswirtschaftslehre in Deutschland, von denen sich 180 beteiligten. Die Umfrage fand vom 12. bis 19. November statt, also vor den neuen Zollankündigungen von Trump.

Die Lage wird für Amerikas Handelspartner noch schwieriger, weil Trump nun seinen Willen zeigt, Abkommen mit anderen Ländern zu brechen. Die Verhängung von Zöllen auf Lieferungen der Freihandelspartner ist nach Einschätzung von Rechtsexperten nicht mit dem Pakt USMCA zu vereinbaren. Der Freihandelsvertrag steht 2026 zu Überprüfung an. Trump hatte ihn im Wahlkampf infrage gestellt und speziell gedroht, chinesische Autos „Made in Mexiko“ mit drakonischen Zöllen zu belasten.

Die Drohung trägt Früchte. Der chinesische Elektroautokonzern BYD legt vermutlich seinen Plan, eine Autofabrik in Mexiko zu errichten, auf Eis. Die Regierung unterstützt den Plan nicht mehr. Trump hat nicht erklärt, auf welcher Rechtsbasis er die Zölle gegen China, [Kanada](https://www.faz.net/aktuell/politik/thema/kanada) und Mexiko verhängen will. Für gewöhnlich entscheidet der Kongress über Zölle, doch kann der Präsident Zölle zum Erhalt der nationalen Sicherheit verhängen. In seiner ersten Amtszeit hatte Trump diese Ausnahmeregel genutzt.

**Autoindustrie – Aktuell**

Seit dem Jahrtausendwechsel hat sich das Epizentrum der globalen Autoindustrie nach Asien verschoben.

Praktisch das gesamte Wachstum fand in Asien und insbesondere in China statt. Im Jahr 2023 wurden fast 60 Prozent aller Kraftfahrzeuge weltweit in Asien gebaut und fast 50 Prozent dort verkauft. Die Autoindustrie am Standort Deutschland konnte aber anders als die Konkurrenz in Westeuropa hiervon profitieren. Zwischen den Jahren 2000 und 2017 wuchs die Produktion in Deutschland deutlich. Grundlage hierfür war das besondere Geschäftsmodell der deutschen Autoindustrie. Dieses basierte auf zwei Säulen: zum einen auf der aktiven Globalisierung von Produktion und Absatz und zum anderen auf der Dominanz im Premiumsegment.

Diese Strategie ermöglichte es hochpreisige Fahrzeuge am Standort Deutschland für den Weltmarkt zu fertigen und zu exportieren. Tatsächlich wurden gut 75 Prozent der im Jahr 2023 in Deutschland gebauten Autosexportiert, davon etwa 40 Prozent interkontinental.

Doch dieses erfolgreiche Geschäftsmodell ist ins Wanken geraten, was zu erheblichen Produktionsverlusten ab dem Jahr 2018 führte. Im Jahr 2023 lag die Gesamtproduktion von Pkw am Standort Deutschland in etwa auf dem Niveau von 1985, der Export auf dem Niveau von 1998. Die größte Gefahr stellt dabei nicht der Technologiewandel hin zum elektrifizierten Antriebsstrang dar. Schwerer wiegt die Bedrohung beider Säulen des Geschäftsmodells der deutschen Autoindustrie.

Deutschland war im Jahr 2023 nach China der größte Produzent von Elektrofahrzeugen mit knappem Vorsprung vor den USA. Ohne die Fertigung von Elektroautos läge die Produktion am Standort Deutschland in etwa auf dem Niveau von 1966. Die im Vergleich zu allen anderen Standorten mit Ausnahme von China bereits recht weitgehende Umstellung der Produktion darf aber nicht den Blick darauf verstellen, dass der Technologiewandel die Tür für neue Herausforderer aufgestoßen hat. Diese haben damit begonnen, die deutsche Autoindustrie in ihren zentralen Märkten zu attackieren – und das durchaus mit Erfolg. So werden die deutschen Hersteller, insbesondere in China, von neuen Wettbewerbern mit Elektroautos unter Druck gesetzt, die auch auf das Premiumsegment abzielen. Damit verlieren die deutschen Hersteller derzeit spürbar Absatzvolumina im wichtigsten Absatzmarkt. Dies geht auch zu Lasten des exportstarken Standorts Deutschland. Hinzu kommt ein Trend zur Deglobalisierung. Protektionistische Maßnahmen gegen den Import von Fahrzeugen haben in den letzten Jahren deutlich zugenommen: für den vom Export abhängigen Standort Deutschland eine schlechte Nachricht.

In Summe bedeuten die auf globaler Ebene angestoßenen Entwicklungen, dass die Autoindustrie am Standort Deutschland mittelfristig eher schrumpfen als wachsen wird. Ihre Rolle als industrielle Wachstumslokomotive, welche sie seit dem Millennium ausfüllte, wird sie kaum mehr wahrnehmen können. Wie stark die Verluste ausfallen, wird stark daran hängen, ob es gelingt, das erfolgreiche Geschäftsmodell weiterzuführen.

Dies wird von den Unternehmen weiterhin erhebliche Forschungsaufwendungen erfordern. Aber auch die deutsche Politik sollte dieses Ziel unterstützen, denn es geht um eine Schlüsselbranche der deutschen Industrie. Zentral wäre dabei zunächst einmal klassische Standortpolitik. Die Autoindustrie wird durch den Technologiewandel immer mehr zur energieintensiven Industrie. Industriestrompreise sind daher ein wichtiges Thema.

Ein weiteres Betätigungsfeld für die Regierung ist die Verteidigung des Freihandels mit Autos und der Aufbau von öffentlichen Lademöglichkeiten für Elektroautos.

**Die Autoindustrie steht vor großen Herausforderungen**

Die Automobilindustrie ist einer der wichtigsten Industriezweige im globalen Kontext. Seit der Erfindung des Autos blieb die Automobilindustrie lange auf die USA und Europa konzentriert. Erst mit dem Aufstieg der japanischen Autoindustrie bekamen die westlichen Firmen Konkurrenz aus anderen Teilen der Welt. Nach den japanischen Herstellern stießen koreanische Firmen in die Weltspitze des Automobilbaus vor. Seit dem Millennium wurde die Branche vom Aufstieg Chinas geprägt. Die Globalisierung hatte damit endgültig Einzug in die Automobilindustrie gehalten. Der Aufstieg der asiatischen Hersteller ging spürbar zu Lasten der Hersteller aus den traditionellen Automobilländern Europas. Im Gegensatz zu vielen etablierten Konkurrenten konnte die deutsche Autoindustrie von der umfassenden Globalisierung profitieren. Gleiches galt auch für die Autoindustrie am Standort Deutschland, für die mit dem Millennium ein Goldenes Zeitalter anbrach.

Grundlage hierfür war ein spezielles Geschäftsmodell, welches auf zwei Säulen basierte. Erstens der aktiven Gestaltung der Globalisierung durch die Erschließung des chinesischen Marktes, gerade auch durch Produktion in China. Zweitens durch eine konsequente Premiumstrategie. Deutsche Konzernmarken dominierten je nach Zählweise zwischen 70 und 80 Prozent des Premium-segmentes. Dies ermöglichte es aufgrund der höheren Zahlungsbereitschaft der Kunden nicht nur gute Margen einzufahren. Vielmehr erlaubte es die Premiumstrategie auch, spürbare Teile der Produktion in deutschen Fabriken zu belassen und den Weltmarkt vom Standort Deutschland aus zu beliefern. In Anbetracht der bestehenden Kostenstrukturen, wäre dies mit Volumenmodellen nicht möglich gewesen, wie man an den völlig anders gelagerten Produktions-strategien der französischen und italienischen Hersteller sehen kann. Diese waren auf das Volumensegment konzentriert und gezwungen ihre Produktion immer mehr in günstigere Stand-orte zu vergeben. Dies ging zulasten der Produktion in ihren Heimatländern. Frankreich oder Italien haben daher seit dem Millennium über die Hälfte ihrer Produktionsmenge verloren.

Doch jedes Goldene Zeitalter endet irgendwann. Heute ist die Automobilbranche in einer Um-bruchphase. Getrieben wird dies von zwei Entwicklungen, die zwar die Branche global betreff-en, aber insbesondere das bisher so erfolgreiche Geschäftsmodell der weltweit tätigen deutschen Autoindustrie und damit auch die Automobilindustrie am Standort Deutschland heraus-fordern. An erster Stelle ist der Technologiewandel hin zum elektrifizierten Antriebsstrang zu nennen. Dieser Wandel nivellierte größere Teile des Technologievorsprungs, den sich die eta-blierten Hersteller erarbeitet hatten. Besonders schwer trifft er aber die brancheninternen Techno-logieführer im Bereich des Verbrennungsmotors, die typischerweise in der deutschen Auto-industrie verortet wa-ren. Zudem öffnet der Technologiewandel die Tür für Markteintritte neuer Wettbewerber, deren Kernkompetenzen im Bereich der Batterie- und Elektrotechnik liegen. Diese zielen mit ihren Pro-dukten inzwischen auch vermehrt auf den Premiummarkt ab, insbeson-dere am großen chinesi-schen Markt.

Ein erfolgreicher Eintritt neuer Wettbewerber in das Premiumsegment wird zulasten der Autoindustrie am Standort Deutschland gehen. Die zweite bedenkliche Entwicklung liegt darin, dass die Weltwirtschaft von der Politik in Richtung Deglobalisierung geleitet wird. Strafzölle auf Autos sind zunächst von den USA eingeführt worden, aber auch zwischen der EU und China droht derzeit ein Handelskonflikt über Autos. Dies bedroht die zweite Säule des deutschen Geschäfts-modells. Somit sorgen die globalen Trends dafür, dass das bislang so erfolgreiche Geschäftsmodell der deutschen Autoindustrie ins Wanken kommt, was sich dann auch spürbar auf den Standort Deutschland auswirken wird, an dem die Autoindustrie eine Schlüsselindustrie darstellt.

**Entwicklungen in der globalen Automobilindustrie**

Die globale Automobilindustrie war bereits seit dem Millennium drastischen Veränderungen unterworfen. Diese wurden aber in der deutschen Öffentlichkeit wenig zur Kenntnis genom-men, da die deutsche Autoindustrie es aufgrund ihres besonderen Geschäftsmodells schaffte von den Veränderungen zu profitieren, was sich dann auch positiv auf die Autoindustrie am Standort Deutschland auswirkte.

Im Zentrum der Entwicklung stand dabei eine nachhaltige Verschiebung von Fahrzeug-produktion und Fahrzeugabsatz hin zum asiatischen Raum. Die Länder Ostasiens (Japan, Südkorea, China, ASEAN) und Indien vereinigten im Jahr 2000 gut 29 Prozent der globalen Kraftfahrzeugproduktion (Pkw und Nutzfahrzeuge) auf sich, wobei Japan allein für über 17 Prozentpunkte sorgte. Im Jahr 2023 wurden dann über 57 Prozent aller Kraftfahrzeuge weltweit in diesen Ländern produziert. Haupttreiber der Entwicklung war der Aufstieg Chinas als Produktionsstandort für Kraftfahrzeuge. Zwischen den Jahren 2000 und 2023 stieg die Produktion in China von gut zwei Millionen Einheiten (davon 600.000 Pkw) auf über 30 Millionen (davon 26 Millionen Pkw) an, ein Anstieg um den Faktor Vierzehn (43 bei Pkw). Zeitgleich wuchs die globale Produktion um gut 60 Prozent. Dementsprechend stieg auch der Anteil Chinas an der globalen Kraftfahrzeugproduktion. Er lag im Jahr 2023 bei fast einem Drittel. Auch Indien und der ASEAN-Raum verzeichneten im gleichen Zeitraum massive Anstiege ihrer Kraftfahrzeugproduktion. Indien steigerte die Produktion um den Faktor sechs, der ASEAN-Raum um den Faktor drei. Ihr gemeinsamer Anteil an der globalen Produktion stieg von gut drei Prozent im Jahr 2000 auf fast 11 Prozent im Jahr 2023. In den letzten Jahren des Betrachtungszeitraums verzeichneten sie sogar eine größere Wachstumsdynamik als China. Die Bedeutung Chinas für die Entwicklung der globalen Automobilindustrie in den letzten 25 Jahren kann daher kaumüberschätzt werden. So wuchs die globale Produktion exklusive China im Zeitraum von 2000 bis 2023 nur um gut 12,5 Prozent, was in einer Branche, die in vielen Zuliefererverträgen eine jährliche Produktivitätssteigerung von zwei bis drei Prozent einpreist, alles andere als viel ist. Außerhalb Asiens ging die weltweite Kraftfahrzeugproduktion sogar um fast drei Prozent zurück. Zu den Verlierern zählte beispielsweise der USMCA-Raum (USA, Mexiko, Kanada). Hier lagen die Produktionsrückgänge mit knapp neun Prozent aber in einem überschaubaren Rahmen. Dennoch sank der Anteil des USMCA-Raums an der globalen Produktion von gut 30 Prozent auf etwas über 17 Prozent. Zudem ist an dieser Stelle zu erwähnen, dass sich die Zusammensetzung der Produktion im USMCA-Raum dramatisch verändert hat. Die Pkw-Produktion hat sich dort mehr als halbiert, während die Produktion sogenannter Light-Trucks (Pick-Ups und große SUV) angestiegen ist. Im Jahr 2023 machten Pkw nur noch etwa 19 Prozent der Kraftfahrzeugproduktion im USMCA-Raum aus. Als Produktionsstandort für Pkw ist der gesamte USMCA-Raum daher deutlich kleiner als Deutschland oder Südkorea. Die größten Verlierer unter den Produktionsstandorten fanden sich aber in Westeuropa. In den Ländern der ehemaligen EU15 (einschließlich des Vereinigten Königreichs) ohne Deutschland sank die Kfz-Produktion zwischen dem Millennium und dem Jahr 2023 um gut 4,5 Millionen Einheiten oder 39 Prozent. Hierbei ist zu erwähnen, dass es mit Spanien einen stabilisierenden Faktor in dieser Gruppe gab. Der im Jahr 2023 mit Abstand größte Produktionsstandort für Kraftfahrzeuge in Westeuropa exklusive Deutschland verzeichnete einen Produktionsrückgang von etwa 19 Prozent gegenüber dem Jahr 2000. In Frankreich und Italien waren die Rückgänge deutlich höher und lagen um die 50 Prozent. Der Anteil der westeuropäischen Länder ohne Deutschland an der globalen Produktionsmenge sank von fast 20 Prozent im Jahr 2000 auf gut 7,5 Prozent im Jahr 2023. Dabei ist herauszuheben, dass die Produktionsrückgänge besonders stark in den ersten Jahren des Betrachtungszeitraumes waren und sich zwischen den Jahren 2015 und 2019 sogar leicht erholten (Abbildung 10). Dann löste die Pandemie einen erneuten Einbruch aus.