ECONSTOR
Make Your Publications Visible.

A Service of

ZBW Leibniz-Informationszentrum Wirtschaft
Leibniz Information Centre for Economics

Kolev, Galina; Puls, Thomas

Research Report

Trumponomics und die deutsche Autoindustrie

IW-Kurzbericht, No. 9.2017

Provided in Cooperation with:
German Economic Institute (IW), Cologne

Suggested Citation: Kolev, Galina; Puls, Thomas (2017) : Trumponomics und die deutsche Autoindustrie, IW-Kurzbericht, No. 9.2017, Institut der deutschen Wirtschaft (IW), Köln

This Version is available at:
https://hdl.handle.net/10419/157597

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

WWW.ECONSTOR.EU

Mitglied der Leibniz-Gemeinschaft

Galina Kolev / Thomas Puls

Trumponomics und die deutsche Autoindustrie

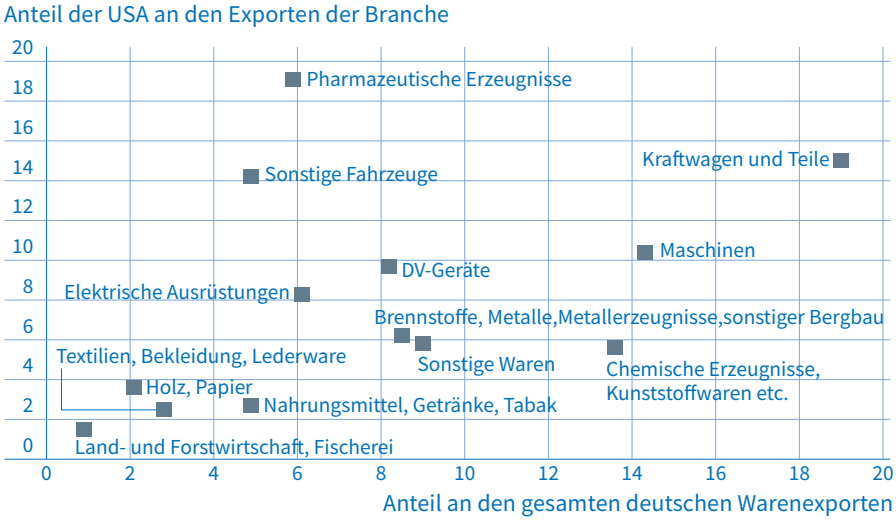
Die deutsche Wirtschaft blickt der Amtszeit des neuen US-Präsidenten Donald Trump mit gemischten Gefühlen entgegen. Die Vorteile für die deutsche Wirtschaft, die aus den geplanten Steuersenkungen und dem Infrastrukturprogramm zu erwarten sind, dürften bei weitem durch die Gefahren überschattet werden, sollte seine handelspolitische Strategie umgesetzt werden und zu einer Trendwende bei der globalen Handelspolitik führen. Ein sich global ausbreitender Protektionismus wäre Gift für das deutsche Exportmodell. Für die Autoindustrie bestehen da besondere Risiken.

Deutschland exportierte 2015 Waren im Wert von 1.194 Milliarden Euro. Mit etwa 9,5 Prozent sind die USA gemessen am Exportumsatz der wichtigste Markt für die deutschen Hersteller weltweit. Viele Exportsparten hängen entscheidend an den US-Exporten (Abbildung). So machen die USA fast ein Fünftel der deutschen Pharmaexporte aus. Zwar steht die Pharmaindustrie für nur knapp 6 Prozent der gesamten deutschen Warenexporte. Doch die starke Abhängigkeit der Branche macht sie besonders anfällig für die Einführung neuer Handelshemmnisse. Auch andere Branchen würden von den protektionistischen Maßnahmen stark betroffen sein. So stehen die USA im Maschinenbau für etwa 10 Prozent der gesamten Exporte der Branche – und der Maschinenbau steht für etwa 14 Prozent der gesamten Warenexporte Deutschlands.

Aus gesamtwirtschaftlicher Perspektive ist allerdings die Automobilindustrie die Branche, die die größte Abhängigkeit vom US-Markt aufweist. Gut 10 Prozent der deutschen Pkw-Produktion werden in die USA exportiert. Dabei handelt es sich vor allem um hochpreisige Fahrzeuge. So entfällt ein Zehntel der Exporte in die USA auf die Firma Porsche. Zudem gehen diverse Zulieferteile an Autowerke in den USA. Insgesamt gesehen ist der US-Markt daher auch für den Automobilstandort von hoher Bedeutung. Gut 15 Prozent des wertmäßigen Gesamtexports von Kraftwagen und Kraftwagenteilen made in Germany entfallen auf die USA. Dabei ist zu beachten, dass die Autoindustrie grundsätzlich eine sehr wichtige Rolle für die deutsche Exportwirtschaft spielt. Knapp ein Fünftel der gesamten deutschen Warenexporte kommt aus dieser Branche. Bedenkt man noch die Tatsache, dass deutsche Autokonzerne in den letzten Jahren ihre Investitionen in Mexiko ausgeweitet haben, um von dort aus den NAFTA-Markt zu bedie-

Relevanz der USA und der entsprechenden Branche für die deutsche Exportwirtschaft

2015, jeweils in Prozent



Quellen: Statistisches Bundesamt; Institut der deutschen Wirtschaft Köln

Institut der deutschen Wirtschaft Köln

nen, so erstreckt sich die Abhängigkeit der deutschen Autoindustrie von den USA über die deutschen Exporte hinaus. Ein indirekter Effekt von Importzöllen gegenüber Drittstaaten auf die deutsche Industrie ist sehr wahrscheinlich. Denn Zölle an der mexikanischen Grenze würden die Rendite der Investitionen deutscher Unternehmen in Mexiko schmälern. Gleichzeitig spielt auch die Vor-Ort-Produktion eine sehr wichtige Rolle. Diese dürfte aber von protektionistischen Maßnahmen nicht betroffen sein – höchstens über die Vorleistungsschiene.

Vor diesem Hintergrund ist es aus deutscher Sicht sehr bedenklich, dass Donald Trump den Anschein erweckt, an der Autoindustrie ein protektionistisches Exempel zu statuieren. Er droht mit einem Strafzoll von 35 Prozent auf Fahrzeuge, die in Mexiko gefertigt werden. Zudem hielt er es für unfair, dass es viele Fahrzeuge deutscher Marken auf den US-Straßen zu sehen gibt, aber fast keine US-Modelle in Deutschland zugelassen sind. In der Summe geben diese Aussagen Anlass zur Sorge, sagen aber auch etwas über die Öffentlichkeitsarbeit des Präsidenten aus.

Zunächst einmal ist festzuhalten, dass die Fahrzeugproduktion in den USA in den letzten 20 Jahren nicht wie oft unterstellt gesunken ist. So wurden laut dem Weltautomobilverband (OICA) im Jahr 1997 etwa 12,1 Millionen Pkw und Light Trucks in den USA gefertigt. Im Jahr 2005 waren es ebenfalls rund 12 Millionen, 2015 wurden sogar 12,7 Millionen Fahrzeuge gefertigt. Auch der Swing State Ohio meldete im Jahr 2015 einen Produktionsrekord mit 1,5 Millionen Fahrzeugen. Eine umfassende Verlagerung von Produktionskapazitäten hat nicht stattgefunden, sondern eine Verschiebung innerhalb der USA. Japanische und deutsche Hersteller haben in den letzten 20 Jahren Fertigungslinien in den USA eröffnet, aber primär in den Südstaaten, nicht im Rust Belt. US-Konzerne haben hingegen die Fertigung von kleineren Fahrzeugen vermehrt nach Mexiko verlagert, was aber in der Gesamtschau von dem Produktionszuwachs der ausländischen Marken kompensiert wurde. Tatsächlich fertigten deutsche Hersteller im Jahr 2016 etwa 850.000 Fahrzeuge in den USA, also etwas unter 7 Prozent der gesamten US-Produktion. In Mexiko produzierten deutsche Hersteller etwa 420.000 Einheiten, allerdings sind neue Fabriken im Aufbau.

Es handelt sich bei der Produktion in den USA zumeist um hochpreisige SUV, für die dort auch der weltweit größte Absatzmarkt liegt. Mehr als die Hälfte davon wird aus den USA weltweit exportiert. Ein Großteil der US-Autoexporte nach Deutschland, zuletzt waren es 176.000 Fahrzeuge, entfällt auf deutsche Marken. Der größte Exporteur von Autos aus den USA – BMW – hat seinen Konzernsitz in Deutschland. Autos made in the USA sind auf den Straßen Europas nicht am Logo zu erkennen. Zudem ist es in der Autoindustrie unüblich, Fahrzeuge des Volumensegments über große Strecken zu exportieren. Dazu sind die Transportkosten relativ zum Fahrzeugwert zu hoch. Dies ist weitgehend den Premiummodellen vorbehalten. Volumenmodelle werden hingegen nah am geplanten Absatzmarkt gebaut. Dies war schon immer die Strategie der US-Autobauer. Die Standorte von Ford in Köln und GM/Opel in Rüsselsheim wurden aufgebaut, um den europäischen Markt zu bedienen, und sie verkauften gut eine halbe Million Fahrzeuge im letzten Jahr. Die von Trump in Deutschland vermisste Marke Chevrolet wurde hingegen von GM im Jahr 2013 vom EU-Markt genommen.

Insgesamt betrachtet sind die deutschen Hersteller recht unterschiedlich gut für den Fall aufgestellt, dass Trump seinen Tweets auch Taten folgen lässt. BMW und Daimler bauen in den USA in etwa so viele Fahrzeuge, wie sie dort verkaufen, und beginnen mit dem Bau von Fabriken in Mexiko. Diese Projekte sind aber schon weit fortgeschritten und können nur mit sehr hohen Kosten abgebrochen werden. Der VW-Konzern ist hingegen seit Jahrzehnten in Mexiko aktiv. Die Marke VW wird dort produziert. Seit 2015 baut auch Audi in Mexiko Fahrzeuge, vor allem Premium SUV. Von den Ankündigungen des neu gewählten US-Präsidenten ist vermutlich vor allem die Profitabilität der Standorte in Mexiko gefährdet. Sollte es aber tatsächlich zu protektionistischen Maßnahmen kommen, ist ebenfalls der Export aus den Fabriken in den USA gefährdet. Denn es wäre mit Gegenmaßnahmen zu rechnen.

Die gefürchtete Abkehr der USA von der Freihandelspolitik kann somit erhebliche Effekte auf die deutsche Wirtschaft haben. Es ist auch kaum denkbar, dass die TTIP-Verhandlungen in ihrer bisherigen Form fortgesetzt werden. Zwar ändert dies wenig an dem Status quo. Doch die aus TTIP zu erwartenden Chancen für eine weitere Intensivierung der Handels- und Investitionsbeziehung rücken in die ferne Zukunft. Das Gleiche gilt für den mit TTIP verbundenen wichtigen Schulterschluss mit den USA bei der Ausgestaltung der künftigen Globalisierungsstandards. Es bleibt abzuwarten, wie weit Präsident Trump in Sachen Protektionismus gehen wird. Zunächst gilt: Business as usual. Deutsche Produkte sind in den USA wegen ihrer Qualität sehr beliebt. Der neue Präsident scheint eine Politik der Reindustrialisierung verfolgen zu wollen. Bei der Wiederbelebung der Industrie könnte auch die Nachfrage nach Maschinen made in Germany steigen.