

## Wenn Tempo Perfektion trifft

### Trumps Zölle verschärfen die globalen Probleme der Autobauer. Zeit für neue Allianzen?

Ein Ende des Zollkonflikts zwischen US-Präsident Donald Trump und der EU bleibt vorerst in weiter Ferne. Ab dem 1. August plant Trump eine Importgebühr von 30 Prozent auf EU-Waren. Vor allem die kriselnde deutsche Automobilbranche könnte darunter leiden.

Ende Juli will BMW seine Halbjahreszahlen vorlegen. Im Vorfeld sprach der Autobauer bereits über seine Geschäftsentwicklung im bisherigen Jahresverlauf. Laut einem Bericht von Market-Screener ist BMW robuster als viele Wettbewerber – gestützt durch die Stärke der Marke Mini und eine solide Nachfrage in Europa. Demnach zeigt sich der Konzern zuversichtlich im Hinblick auf die laufenden Handelsgespräche zwischen der EU und den USA. „Ein Nullniveau wird nie erreicht. Aber wir werden ein vernachlässigbares Niveau erzielen“, erklärte BMW-CEO Oliver Zipse. Sind die deutschen Autobauer zu gelassen?

Was die deutschen Hersteller einpreisen, sind Direktinvestitionen in den USA, um Trump zu befrieden. Wenn BMW und Mercedes in den USA durch ihre Werke nach wie vor Arbeitsplätze schaffen, hilft das dem US-Präsidenten. Somit geraten „die Deutschen“ auch weniger unter Druck, wenn sie in die USA importieren wollen. Ihre bereits umfangreiche Produktion in den USA schützt sie zumindest teilweise vor Strafzöllen.

Die Konsolidierung läuft

Doch das ständige Umgehen dieser Regeln hilft offensichtlich nur bedingt. Im ersten Halbjahr lieferte der bayerische Autobauer mit seinen Marken BMW, Mini und Rolls-Royce mehr als 1,2 Millionen Fahrzeuge aus – ein Rückgang von 0,5 Prozent im Jahresvergleich. Im zweiten Quartal verzeichnete der Konzern ein leichtes Plus von 0,4 Prozent. Starkes Wachstum sieht anders aus. Audi meldete einen Rückgang der Verkaufszahlen um sechs Prozent, Mercedes um acht. Lediglich Volkswagen (inklusive Audi) verzeichnete mit 4,4 Millionen ausgelieferten Fahrzeugen ein leichtes Plus.

Laut Chinaexperte Horst Löchel ist die Konsolidierung des Automarkts längst im Gange. „Trumps Zölle werden die Konsolidierung des internationalen Automobilmarktes weiter beschleunigen“, sagt der Professor für Volkswirtschaftslehre und Leiter des Sino-German Centers an der Frankfurt School of Finance & Management der Berliner Zeitung.

„Es gibt bereits ein Überangebot an Autos auf dem Weltmarkt, die besten Produkte werden sich durchsetzen.“ Die Konsolidierung im Zusammenhang mit Trumps Zöllen werde vor allem die Länder treffen, die am exportstärksten sind. „Und das sind Deutschland, China und Japan.“ Erleben wir einen Strukturwandel?

China sei stark bei der E-Mobilität, während andere Länder hinterherhängen, so der Professor. Wenn Umsatz und Gewinnmargen durch Exportrückgang unter Druck gerieten, seien Produktionseinschränkungen und Fusionen unumgänglich. Das betreffe die deutschen Hersteller schon heute und dieser Trend werde sich in Zukunft weiter beschleunigen.

„Die Zeiten des deutschen Automonopols sind definitiv vorbei. Wir müssen eher aufpassen, dass wir als Automobilnation nicht untergehen“, sagt Löchel. Chinesische Hersteller haben nicht die Möglichkeit, Autos in den USA zu bauen, da sie Trump schlichtweg nicht will. Also drängen BYD, MG, Nio und Co. bereits auf den europäischen Markt. Löchel sieht keinen Grund, wieso sich Europa vor chinesischen Importen schützen sollte.

Deutsche würden mit chinesischen Unternehmen bereits erste Joint Ventures eingehen, um den chinesischen und europäischen E-Auto-Markt zu bedienen und am Innovationsfortschritt teilzunehmen. „Deutscher Perfektionismus und chinesisches Tempo scheint mir ein perfekter Fit zu sein.“ Im thüringischen Arnstadt steht bereits eine der größten Batteriezellenfabriken Europas – gebaut vom chinesischen Weltmarktführer CATL.

Über chinesische Kooperationen halten sich deutsche Autobauer sehr bedeckt, während US-Deals groß nach außen kommuniziert werden. „Chinesische Unternehmen sind es nicht gewohnt, Lobby- oder Öffentlichkeitsarbeit im Ausland zu machen. Das kennen sie aus ihrem Heimatmarkt nicht“, berichtet Löchel, der in seiner Vita auch Professuren an chinesischen Hochschulen vorzuweisen hat.

Chinesische Autobauer würden oft unbeholfen in ihrer Öffentlichkeitsarbeit wirken. „Deutsche Unternehmen hingegen fürchten Reputationsrisiken, wenn sie öffentlich mit chinesischen Unternehmen, vor allem Staatsunternehmen, zusammenarbeiten.“ Sie hätten Sorge vor negativen Schlagzeilen im eigenen Land, aber auch vor Sanktionen vonseiten der USA für ihre

Chinageschäfte.

Dabei würden weder Konsumenten noch Unternehmen gezwungen, chinesische Produkte zu kaufen. Vielmehr hätten sie einen wirtschaftlichen Vorteil: bessere Qualität oder niedrigere Preise. Die Sicherheit europäischer Arbeitsplätze dürfe nicht durch protektionistische Maßnahmen erreicht werden, so Löchel. „Mit dem größten Handelsüberschuss der Welt sitzt die EU sowieso im Glashaus.“ VW beispielsweise hole bereits auf, weil man dort die eigene Wettbewerbsschwäche begriffen habe. „Jetzt wie Trump die Zollkeule rauszuholen und China zu bestrafen, nur weil sie gut sind, wäre für die EU und Deutschland ein Schuss nach hinten.“

Wird China aufgegeben?

In China fiel der Rückgang von BMW deutlicher aus als im Gesamtbild: Dort sanken die Verkaufszahlen um 15,5 Prozent auf 318.000 Einheiten. Analysten äußerten sich laut Market-Screener in dem Call mit der BMW-Spitze kritisch zur Zielvorgabe eines Nullwachstums für das Gesamtjahr. Der Autobauer habe dann auf die niedrige Vergleichsbasis aus dem zweiten Halbjahr 2024 verwiesen. Neue Impulse erwartet man vom Verkaufsstart des überarbeiteten X3 sowie einer Reorganisation des Händlernetzes.

Die Frage drängt sich auf, ob BMW China bereits aufgegeben hat und seine Zukunft allein in den USA und Europa sieht. In den USA steigerte BMW seinen Absatz um 2,7 Prozent – trotz Zollbelastungen. In Europa kletterten die Verkaufszahlen sogar um acht Prozent auf 498.000 Fahrzeuge, womit der Kontinent weiterhin wichtigster Absatzmarkt des Konzerns bleibt.

Andere Hersteller haben zu kämpfen. Ohne ein entsprechendes Abkommen mit Trump, so Berechnungen von Bloomberg, würde sich die Ebit-Marge des schwedischen Herstellers Volvo in den USA um 300 Basispunkte verringern, bei Porsche um 240 und bei Mercedes sowie Audi um jeweils 160. Vielleicht sollten sich einige Marken Gedanken über eine größere Zusammenarbeit mit chinesischen Herstellern und Zulieferern machen.

*Lukas Kuite*

<b>Quelle:</b>	Berliner Zeitung vom 18.07.2025, Seite 15
<b>Jahrgang:</b>	2025
<b>Ressort:</b>	Wirtschaft
<b>Dokumentnummer:</b>	PMG42-BEZ20250718-7170352

**Dauerhafte Adresse des Dokuments:**

[https://www.genios.de/document/BEZE\\_8d4081b4828831db7941faed7e2e8c88c234aa87](https://www.genios.de/document/BEZE_8d4081b4828831db7941faed7e2e8c88c234aa87)

Alle Rechte vorbehalten: (c) Berliner Verlag GmbH

 © GBI-Genios Deutsche Wirtschaftsdatenbank GmbH