

## SYSTEMRELEVANT 199

**Sebastian Dullien erläutert die schwierige Lage der EU zwischen dem Inflation Reduction Act (IRA) aus den USA und Ausgleichszöllen gegenüber China.**

### **Marco Herack:**

Heute ist Freitag, der 12. Juli 2024. Willkommen zur 199. Ausgabe von Systemrelevant. Mein Name ist Marco Herack und unser Sendungsthema ist die Wirksamkeit des IRA, also Bidens Konjunktur- und Umweltrettungsprogramm, wie ich das jetzt mal sehr frei übersetze, sowie europäische Ausgleichszölle für in China produzierte Autos. Und dazu begrüße ich recht herzlich, wie könnte es anders sein, Sebastian Dullien. Hallo.

### **Sebastian Dullien:**

Hallo Marco.

### **Marco Herack:**

Du bist Direktor des Instituts für Makroökonomie und Konjunkturforschung, auch bekannt als IMK bei der Hans-Böckler-Stiftung. Und an unsere Hörerinnen und Hörer vorweg wie immer der Hinweis, dass wenn ihr uns erreichen möchtet, um Ideen, Fragen oder Unmut kundzutun, dann könnt ihr uns beispielsweise auf Twitter antickern oder auf X, wie man das jetzt nennt. @boeckler\_de oder auch per E-Mail an [systemrelevant@boeckler.de](mailto:systemrelevant@boeckler.de). Also Hinweise, Korrekturen und Anregungen bitte einfach einsenden und wir freuen uns, wenn ihr uns in einem Podcatcher eurer Wahl abonniert. In den Shownotes findet ihr Informationen zum Sendungsthema und einen Link zum Geschichtspodcast der Hans-Böckler-Stiftung.

IRA, Sebastian, ich habe das jetzt sehr frei übersetzt, indem ich einfach sagte, was das politische Ziel des Ganzen war. Kannst du uns noch mal kurz erinnern, was das ist und wie wir das einzuordnen haben? Ich sage noch kurz, I RA: Inflation Reduction Act.

### **Sebastian Dullien:**

Genau. Und manche sagen auch ‚Eira‘, das ist ein bisschen umstritten, wie man das jetzt ausspricht. Also wir waren auch in den USA, da ist sowohl IRA als auch ‚Eira‘ gesagt worden. IRA hat natürlich so ein bisschen die Gefahr, dass es mit der Irischen Befreiungsarmee ...

### **Marco Herack:**

... IRA verwechselt wird.

### **Sebastian Dullien:**

Genau. Das heißt, wir werden es vielleicht jetzt synonym benutzen, gleich im Podcast, nur so als Hinweis an die Hörerinnen und Hörer. Also was ist der IRA? Das ist ein Gesetz, was vor ziemlich genau zwei Jahren verabschiedet worden ist oder unterschrieben worden ist von Joe Biden. Und das ist ein Element, das heißt Inflation Reduction Act. Also eigentlich, es wird gesagt, damit soll die Inflation gesenkt werden. Tatsächlich tut es relativ wenig, um kurzfristig die Inflation zu senken, sondern es ist ein Element, eine der Säulen von dem Wirtschaftsprogramm von Joe Biden, und zwar die Säule, die insbesondere erneuerbare Energien und E-Mobilität in den USA stützen soll und wenn man die Programme zusammennimmt, da gehört noch der Infrastructure Investment Jobs Act dazu und der Chips Act, wo Infrastruktur und Halbleiterproduktion und Forschung sowas gefördert wird. Dann sind wir insgesamt bei 2 Billionen US-Dollar über die gesamte Laufzeit. Nicht in einem Jahr, sondern das Ganze läuft dann bis in die 2030 hinein. Aber das ist schon eine ziemlich relevante Summe. Und beim Inflation Reduction Act weiß man nicht ganz genau, wie teuer der wird, weil da sind Steuergutschriften drin und Steuerermäßigungen. Und das hängt davon ab, wie viel tatsächlich, wie viel Autos zum Beispiel gekauft werden und wie viel erneuerbare Energien zugebaut werden. Das heißt, das kann ein Stück teurer werden als das, was ursprünglich angegeben war. Und die Schätzungen, die da so umlaufen, vom Joint Commission on Taxation and Congressional Budget Office, die waren bei so knapp 400 Milliarden US-Dollar, Aber es kann eben auch noch ein ganzes Stück mehr werden.

### **Marco Herack:**

Ja, das ist so eine interessante Geschichte, weil man nicht weiß, wie es endet. Da kann man auch sehr schlecht sagen, wie es kommen wird. Aber ich erinnere mich noch sehr genau, Sebastian, vor einiger Zeit warst du in den USA und hast dir dort vor Ort den ‚Eira‘ oder IRA erklären lassen und angeguckt und angehört, wie der so wirkt und was man so weiß. Und eines unserer Themen war damals Naja, der ist zwar jetzt irgendwie beschlossen und gemacht und getan, aber man weiß halt noch nichts, weil irgendwie Zahlen fehlen würden und noch recht wenig Erkenntnisse da sind. Jetzt habt ihr aber einen Report veröffentlicht, der nennt sich dann auch Inflation Reduction Act: Gut fürs Klima, schlecht für Europa. Das heißt, einerseits habt ihr jetzt erstmals Erkenntnisse darüber, wie das Ding wirkt und andererseits dann aber auch gleich den Bogen geschlagen für die

europäischen Problematiken, die ja seit Anfang an im Grunde diskutiert werden. Mit Einzug halten des IRA. Und vielleicht fangen wir einfach mal an mit der Wirkung. Was genau habt ihr denn da untersucht oder konntet untersuchen?

**Sebastian Dullien:**

Genau. Also wir haben man muss jetzt auch dazu sagen, wir haben nicht sehr viel direkt selber untersucht, sondern wir haben ganz viele andere Studien gewälzt und zusammengetragen und geguckt, was sagen die Studien, was sagen die ersten Schätzungen, was kann man jetzt schon sehen? Aber wir waren jetzt nicht noch mal da, um eben quasi Leute zu befragen. Das hatten wir im November gemacht, aber nicht jetzt noch mal. Also da sind ja im Grunde zwei ganz große Elemente bei: Das eine subventioniert die Produktion von erneuerbarem Strom und Wasserstoff in den USA in verschiedenen Art und Weisen. Da können wir gleich vielleicht noch mal zu. Das andere, da gibt es Förderung für E-Mobilität. Also wenn Amerikanerinnen und Amerikaner sich jetzt E-Autos kaufen, dann kriegen sie unter gewissen Umständen vom Staat eben Geld. Sieben-einhalbtausend Dollar für ein normales E-Auto. Und das heißt, wenn man das so durchdenkt, gibt es im Grunde drei Bereiche, wo man sagen kann: Ja, da kann man erwarten, dass was passiert. Also einmal natürlich bei der Produktion der erneuerbaren Energie, einschließlich Wasserstoff. Also da wird gefördert sowohl Stromproduktion als auch Wasserstoffproduktion, dann natürlich bei den ganzen Anlagenbauern, die meinetwegen Windräder bauen oder Elektrolyseure bauen. Also das sind die Geräte, mit denen man aus Strom Wasserstoff machen kann. Und drittens dann die Wirkung auf die E-Mobilität und die gesamte Wertschöpfung dar. Also es geht hier nicht nur darum, wie die E-Autos hinterher zusammengebaut werden, sondern es geht auch darum, wo die Batteriezellen produziert werden, wie die produziert werden usw. Und ein Ziel der Amerikaner bei diesem Inflation Reduction Act war: Geschlossene Wertschöpfungsketten, so nennen die das für E-Mobilität zum Beispiel im Inland zu schaffen. Geschlossene Wertschöpfungsketten bedeutet, dass nach Möglichkeit kein Teil aus Russland oder China kommt, damit man nicht erpressbar wird von Regimen, wo man denkt, dass die möglicherweise andere geostrategische Interessen haben.

**Marco Herack:**

So, und wir reden dabei immer über die USA. Aber im Grunde ist es ja schon so, dass auch China eigentlich diese geschlossenen Wertschöpfungsketten sogar noch vor den USA sich aufgebaut hat und wieder auch sehr bereitwillig reingearannt sind. Im Grunde ist das das Vorbild.

**Sebastian Dullien:**

Die Chinesen machen das relativ aggressiv, spätestens seit der Wirtschafts- und Finanzkrise 2008 / 2009. Und es gab ja auch ein ganzes Paket, diese ‚Made in China 2005‘-Strategie. Das war eine Strategie, bei der die Chinesen gesagt haben: Wir möchten in unserem Land bis 2025 in wichtigen Technologien führend sein und die eben auch so inländische herstellen können, dass wir nicht abhängig sind vom Ausland.

**Marco Herack:**

Dual circulation.

**Sebastian Dullien:**

Dual circulation-economy. Genau, wo gesagt wird im Grunde: Vorher hatten wir das jetzt nicht so und da probieren sie das jetzt eben zwei Kreisläufe zu machen. Einen Kreislauf für alles, was man so im Land selber braucht und einen Kreislauf, der mit dem Rest der Welt mit Exporten und Importen verknüpft ist. Und da sind die Chinesen ein ganzes Stück weitergekommen. Die bauen jetzt auch eher Autos mit der gesamten Wertschöpfungskette im Inland. Und dann kam noch die russische Ukraine-Invasion und die Sanktionen danach, wo dann Russland festgestellt hat, dass manche Sachen schwieriger werden, für sie zu machen, wenn es Sanktionen gibt. Und Europa hat festgestellt, dass es nicht ganz so locker flockig läuft, wenn man kein russisches Gas mehr bekommt. Und all diese Dinge zusammen haben da zu einem massiven Umdenken geführt. Und darum wird halt in einigen Bereichen jetzt so stark darauf gesetzt, eben geschlossene Wertschöpfungsketten zu Hause zu haben.

**Marco Herack:**

Wobei man, glaube ich, nicht unerwähnt lassen darf an der Stelle, dass China nicht nur quasi auf diese Wertschöpfungsketten gesetzt hat, sondern sie haben bei Elektromobilität auch massiv diesen Markt begonnen aufzubauen.

### **Sebastian Dullien:**

Na ja, klar. Ich meine, das eine ist ja auch das Ergebnis, das andere ist ja die Instrumente, die du dafür benutzt. China, klar du hast recht, China hat ganz massiv auf E-Mobilität gesetzt. Ich war, wahrscheinlich ist das fünf oder sechs Jahre her, in einer Delegation in der Inneren Mongolei, wo wir uns verschiedene Werke angesehen haben, die zum Beispiel damals E-Lastwagen schon hergestellt haben. Und in dieser Inneren Mongolei, das ist eine chinesische Provinz, da hatten sie ganz viele Straßenlaternen, die hatten oben ein kleines Windrad und eine Solarzelle dran. Und damit ist dann eben quasi dezentral die Straßenbeleuchtung versorgt worden. Da muss auch eine Batterie drin gewesen sein, weil man braucht ja normalerweise dann nicht das Straßenlicht, wenn oben die Solarzelle quasi Strom erzeugt. Aber die haben das ganz, ganz massiv gepusht und die haben das gepusht mit allen üblichen industriepolitischen Maßnahmen, also mit Förderungen, mit Regulierungen von Verbrennermotoren, mit Zulassungsbeschränkungen von bestimmten Autos, mit günstigen Krediten an die produzierenden Produzenten von E-Autos und Batterien. Also da, China hat ganz massiv Industriepolitik in dem Bereich betrieben. Dann kommen natürlich zwei Ergebnisse raus. Das eine ist für den Rest der Welt gut und das andere ist schlecht. Und vielleicht kommen wir gleich noch mal bei den Wirkungen des IRA und der chinesischen Politik auf Europa darauf. Das bedeutet natürlich, dass es da technologische Fortschritte gegeben hat, bei den E-Autos. Also die chinesischen E-Autos heute sind deutlich besser als das, was man vor zehn Jahren sich so als E-Mobilität üblicherweise vorgestellt hat und sie sind auch billiger. Das macht natürlich die Mobilitätswende im Rest der Welt auch einfacher. Und gleichzeitig bedeutet es aber auch, dass da natürlich eine Billigkonkurrenz aus China kommt, mit der man schwer mithalten kann, wenn man diese Förderung eben nicht erhalten hat.

### **Marco Herack:**

Ja, wobei der chinesische Markt, der hat so ein paar Spezialitäten. Er ist unglaublich schnell, wesentlich kapitalistischer als das, was wir hier abziehen. Und vor allen Dingen, wenn die chinesische Regierung sagt, wir fördern da so ein Ding, dann springen da quasi alle rein, weil sie dann einen Ertrag erwarten, und dann geht das in einer unglaublichen Geschwindigkeit. Und ich glaube, da ist auch seitens China dann dieses Problem entstanden. Aber das war jetzt auch heute reden müssen, dass eben nicht nur die E-Autos billiger geworden

sind, weil man da halt viel subventioniert, sondern naja, es gibt halt auch Überkapazitäten und die werden dann eben auch versucht woanders zu verkaufen, so wie man das von früher auch noch kennt als das chinesischer Stahl genau dieses Problem erzeugt hat, auch bis heute noch erzeugt.

**Sebastian Dullien:**

Oder chinesische Solarzellen. Das ist ja auch ein guter Vergleich. Also chinesische Solarzellen sind auch massivst gefördert worden. Dies hat zur Konsequenz gehabt, einerseits, dass eben Solarzellen sehr billig geworden sind, aber andererseits, dass die deutsche und europäische Solarindustrie dann quasi über die Klinge gesprungen ist.

**Marco Herack:**

Und wenn man das jetzt umdenkt auf diesen ‚IRA‘, also ihr merkt, ich schließe mich jetzt der der Sprechweise von Sebastian hier an, also wenn wir das umlegen auf den IRA, dann sehen wir doch, dass da durchaus eine gewisse Logik auch drin steckt, die dieser Entwicklung in China dann auch Rechnung trägt und versucht, ihr entgegenzuwirken.

**Sebastian Dullien:**

Also der Hintergrund ist, dass eben die Automobilindustrie immer noch für die USA ein wichtiger Wirtschaftszweig ist. Gesamtwirtschaftlich nicht ganz so wichtig wie für Deutschland, aber immer noch wichtig genug. Und dass auch Batteriezellen zurzeit bis zu 40 Prozent der Wertschöpfung an so einem Auto ausmachen, darum bemüht sich die USA eben, dass nicht nur die Autos dort gebaut werden, sondern auch die, die Batteriezellen und möglichst viel Wertschöpfung im Land zu behalten. Und der IRA ist da einfach ein ziemlich großes und ziemlich kräftiges industriepolitisches Instrument dafür. Das ist insofern dann auch eine ähnliche Strategie wie das, was da China betreibt.

**Marco Herack:**

Was weiß man denn mittlerweile, was er wirklich explizit bewirkt hat? Also funktioniert das Ganze oder funktioniert es nicht? Ich weiß noch immer nicht, wo man da am besten anfangen soll. Aber ein großer Punkt war ja, dass quasi die klimaneutrale Energieversorgung vorangebracht werden soll.

## **Sebastian Dullien:**

Wir sehen schon, dass insbesondere bei der Solarenergie jetzt der Zubau deutlich zugenommen hat und die Projekte, die dort geplant sind, in den USA. Jetzt sagst du, hat schon gewirkt. Wir sind da auch immer noch tatsächlich am Anfang. Denn auch in den USA sind Genehmigungsverfahren nicht super einfach und superschnell, sondern das dauert ein bisschen. Und wir haben eben schon darüber gesprochen, dass sehr viel unklar war, was die Förderbedingungen anging am Anfang des IRA. Von daher sehen wir jetzt immer noch so die ersten Bewegungen. Wir sehen noch nicht genau, was am Ende das Ergebnis ist. Wir sehen auch, wo neue Produktionskapazitäten für Batterien und für E-Autos angekündigt worden sind, also neue Investitionen. Und da kann man jetzt schon dann gucken, was ist denn angekündigt worden, bevor der IRA kam, und was ist jetzt danach angekündigt worden?

Und wir haben geguckt, oder die Kolleginnen und Kollegen, muss man ja sagen, denn ich habe an dem Report gar nicht mitgeschrieben, sondern es sind bei uns die Sabine Stephan gewesen. Das ist die Expertin für Außenhandel, für alles, was mit Welthandel zu tun hat. Dann Tom Bauermann, der die sozial ökologische Transformation bei uns betreut, oder die Makroökonomie der sozial ökologischen Transformation. Und Andrew Roth, der für europäische Fragen zuständig ist. Was die Kolleginnen und Kollegen gemacht haben, ist, die haben mal geguckt, wie viel Großprojekte jetzt eigentlich schon neu angekündigt worden sind. Und die sind darauf gekommen, dass bis Mitte Mai diesen Jahres 105 neue Großprojekte entlang der gesamten Wertschöpfungskette für die E-Mobilität mit einem Volumen von etwa 90 Milliarden US Dollar angekündigt worden sind. Das sind so 57.000 Arbeitsplätze, was da drin war. Das ist jetzt die Frage. Ist das viel? Ist das wenig? Wäre das sonst auch gekommen? Aber der Unterschied ist, dass zumindest jetzt mit den Projektionen so aussieht, dass die Amerikaner doch einen relativ signifikanten Anteil der Autos, die sie demnächst brauchen werden, selber bauen können. Und ohne den IRA wäre das deutlich weniger gewesen. Also jetzt geht man davon aus, dass sie eigentlich mehr Batterien herstellen werden bis 2030, als sie selber brauchen. Und vor dem IRA wäre man davon ausgegangen, dass sie etwa vielleicht 75 Prozent der Batterien selber herstellen würden, die sie brauchen. Da ist natürlich ein Gap und dieser Gap wird dann eben nicht aus dem Ausland importiert, sondern dann wird man damit rechnen, dass der dann eher ins Ausland verkauft wird.

**Marco Herack:**

Okay, also man sieht im Grunde erste Erfolge. Man könnte aber auch sagen, weil du gerade eben gesagt hast, naja, wäre das vielleicht das ohnehin nicht gekommen, würde ich sagen: Naja, mit der Förderung hat man auf alle Fälle die Steuerungswirkung, in welche Richtung es läuft. Weil auch in den USA hat man ja, wie hierzulande diese große Diskussion, ja, diese ganzen woken, klimaneutralen Energieversorgungsprojekte. Wollen wir das? Brauchen wir das? Wir haben doch Öl, Was soll der Scheiß? Um es mal flapsig zu formulieren. Und genau das hat man da in eine Richtung gelenkt, glaube ich seitens der beiden Administrationen, die dann eben in diese klimaneutrale Energieversorgung geht, die ja nicht immer nur Solarzellen meint.

**Sebastian Dullien:**

Nee, nee, da gehört ja alles Mögliche dazu. Eigentlich möchte eine Kombination aus Solarzellen und Windenergie haben und dann braucht man ja auch noch eine Speicherkapazität. Und was wir tatsächlich in den USA sehen, ist, dass gerade der Windausbau nicht so gut läuft. Der Solarausbau läuft sehr gut, der Windausbau läuft nicht so gut. Und bevor das ganze Netz dann auch noch mit erneuerbaren Energien vernünftig funktioniert, braucht man da auch wahrscheinlich Speicher. Und man braucht auch ein anderes Netz, weil das Stromnetz in den USA auch nicht vernünftig ausgebaut ist. Und da ist noch auch so einer der Punkte, warum vielleicht der IRA nicht ganz so schnell und gut durchwirkt, wie man sich das wünschen würde, weil das Netz dort auch nicht geeignet ist, in dem großen Maße erneuerbare Energien zu transportieren, wie das notwendig wäre, wenn man es vollständig dekarbonisieren möchte.

**Marco Herack:**

Das Problem haben tatsächlich alle. Also wir haben dieses Problem, die USA haben dieses Problem und auch aus China hört man, dass jetzt zwar einerseits massiv ins Stromnetz investiert wird, also um den Strom von A nach B zu bringen, aber dass auch schon Solarprojekte abgelehnt wurden oder dass auch dort mit Speicher nachgearbeitet werden musste, damit es überhaupt ans Netz darf, weil eben die Kapazitäten der Netze dort auch nicht ausreichend sind. Also überall massiver Stromnetzausbau.

**Sebastian Dullien:**

Das ist so, und da ist noch nicht ganz klar, wie gut das bei den USA funktioniert, denn die haben ein sehr altes Stromnetz, die haben sehr viel Überlandleitungen, und die haben vor allem auch regionale Stromnetze, die nur begrenzt verbunden sind miteinander. Gelegentlich, ich weiß nicht, wenn der eine oder die andere sich noch erinnert. Es gab mal einen großen Stromausfall im Nordosten der USA, und das hatte auch mit dem Alter und der Qualität des Netzes zu tun.

**Marco Herack:**

Ja, auch viele Waldbrände, die sie da haben, aufgrund der maroden Infrastruktur.

**Sebastian Dullien:**

Ja gut, das kommt noch dazu. Die Waldbrände sind da natürlich jetzt weniger direkt ein Problem für die Industrie, sondern das sind dann eher Folgen für die Umwelt und die Menschen aus dieser veralteten Infrastruktur.

**Sebastian Dullien:**

Auch ein großes Feld. Und für diese Geschichte gab es ja dann diesen Infrastructure Investment and Jobs Act, von dem man eigentlich schon wusste, dass er potenziell zu wenig Geld bereitstellt, um da größere Auswirkungen zu haben. Die müssen dann quasi privatwirtschaftlich aufgefangen werden.

**Sebastian Dullien:**

Ja, also da sind Elemente jetzt tatsächlich drin. Also wie auch bei uns wird zunehmend erkannt, dass das Netz ein Problem ist. Aber dieser IRA und der IIGA, also dieses Investitionspaket, die haben 20 bis 30 Milliarden US-Dollar für Netzausbau und Anpassung enthalten. Und es gibt andere Studien, wir wissen das jetzt nicht ganz genau, die sagen aber, eigentlich braucht man 2 Billionen US-Dollar für das Stromnetz. Aber auch wie bei uns ist dann die Diskussion: Ja, warum sollen das eigentlich Steuergelder finanzieren? Und soll man nicht den Netzausbau besser mit Netzentgelten finanzieren? Dann sind wir wieder an der gleichen Stelle, was auch hier in Deutschland diskutiert wird. Natürlich wird jetzt erneuerbare Energie günstiger, das senkt vielleicht die Strompreise, aber

möglicherweise wird das kompensiert durch die Kosten, die das bessere und teurere Netz bedeutet. Da ist noch unklar, wieviel dann der Gesamteffekt ist.

**Marco Herack:**

Wäre das nicht auch ein Ziel, zu sagen, man geht in Richtung möglichst niedrige Strompreise, möglichst vor allen Dingen stabile Strompreise?

**Sebastian Dullien:**

Das wäre natürlich auch für Europa eine Strategie, zu möglichst niedrigen, möglichst stabilen Strompreisen zu gehen. Die Frage ist nur: Wie erreicht man das? Und in den USA ist natürlich der IRA, der subventioniert jetzt die Produktion von Strom, das heißt, das senkt insgesamt die Marktpreise für Strom. Und gleichzeitig hat man eben möglicherweise etwas steigende Netzentgelte, weil das Netz ausgebaut wird. Und die Frage ist, was passiert dann per Saldo?

Wie verändert sich der Strompreis da? Per Saldo. Und das ist natürlich auch eine wichtige Frage, wenn es darum geht, wie wettbewerbsfähig ist die USA relativ zu Deutschland. Also es gibt Gegenden in den USA, wo die Strompreise schon heute deutlich niedriger sind als in Deutschland. Und es gibt andere Gegenden, wo Strompreise relativ hoch sind. Das liegt daran, dass es da eben nicht einen einheitlichen Strommarkt gibt wie in Deutschland, sondern dass da tatsächlich diese regionalen Netze mit unterschiedlichen Strompreisen gibt.

**Marco Herack:**

Kommen wir doch mal zu Europa. Ich habe es jetzt zwar immer schon wieder eingeflochten, aber Europa hat ja im Grunde ein sehr spezielles Problem bzw. es betrifft der vor allen Dingen die deutsche Automobilindustrie. Aber auch Frankreich hat Automobilhersteller, oder Italien. Ganz alleine stehen wir nicht da. Aber Europa muss sich jetzt mit dem IRA auseinandersetzen, einerseits. Und andererseits mit dem Problem, dass auch die USA haben, das billige subventionierte Autos aus China zu uns rüber strömen.

**Sebastian Dullien:**

Das Problem, was ich eben schon angesprochen habe, dass eben 40 Prozent der Wertschöpfung eines Autos, eines E-Autos die Batterie ist und die Batterien zurzeit vor allem in China hergestellt werden, oder in Asien und ganz wenig in Europa. Das ist ein Problem für die europäische Automobilindustrie. Weil wenn

man jetzt sagen würde, mittelfristig wandert eben die Batterieproduktion ab und man baut hier nur noch die Autos zusammen, dann hat man fast die Hälfte der Wertschöpfung weniger als vorher.

Und wenn jetzt auch noch billige Autos aus China kommen und auch noch hier Marktanteile gegenüber den europäischen Anbietern gewinnen, dann verlieren wir da noch mehr Arbeitsplätze und Wertschöpfung. Das ist etwas, was die europäische Industrie gerne vermeiden möchte. Und da ist die Frage: Wie geht man damit am besten um? Und da sind eine ganze Reihe von Managementfehlern passiert. Unter anderem hat man am Anfang so gedacht: Na ja, also Batterien können ja die anderen produzieren. Das ist so ein Commodity, also irgendein Gut, wo man eh nicht viel mit gewinnt. Und man hat, glaube ich, unterschätzt, wie stark man Effizienzgewinne bei der Produktion von Batterien hat.

### **Marco Herack:**

Zumindest solange sie in der Entwicklung sind. Das war dann eher vom Ende her gedacht, vom Auto, das quasi nur noch ganz mini kleine Entwicklungssprünge macht in der Technik und nur noch verbessert wird. Aber aktuell sehen wir ja richtige Entwicklungssprünge auch bei den Batterien.

### **Sebastian Dullien:**

Ja, sowohl die Entwicklung, aber auch die Produktion. Also wenn man eine neue Batteriezellen-Produktion irgendwo auf die grüne Wiese baut und selbst wenn das jemand macht, ein Unternehmen macht, das schon die Batteriezellen woanders produziert hat, hat man am Anfang wahnsinnig viel Ausstoß. Und das geht dann mit der Zeit zurück, wenn man da die Erfahrung gesammelt hat vor Ort. Also diese Anlagen müssen quasi einlaufen und eingestellt werden und das kann durchaus mal ein, zwei Jahre dauern. Und zwischendurch hat man ziemlich viel Ausschuss produziert. Natürlich muss der Ausschuss auch bezahlt werden, das heißt, man ist da dann wesentlich teurer. Und diese ganzen Mechanismen haben die deutschen und europäischen Automobilbauer nicht richtig mit auf dem Schirm gehabt. Und die haben sich darauf konzentriert, also insbesondere die Deutschen, dann relativ teure E-Autos zu bauen, weil sie gesagt haben, da sind die Margen höher. Und das hat aber den Nachteil, dass du dann nicht so viel Batterien schnell produzieren kannst oder musst oder sollst und du eben diese Lernkurve nicht voll mitnimmst, nicht so wie die Chinesen. Und die Chinesen haben es andersrum gemacht und jetzt steht man da in

Deutschland und Europa an der Stelle, wo die Chinesen die Batteriezellen wesentlich günstiger bauen können, wo die Unternehmen auch bereit sind, offensichtlich relativ margenfrei dann Autos ins Ausland zu verkaufen, einfach um diese Volumina zu machen und die Marktanteile zu gewinnen. Und man selber weiß nicht so genau, wie man darauf reagieren soll.

**Marco Herack:**

Wie reagiert man denn bisher darauf? Wirklich gar nicht?

**Sebastian Dullien:**

Na ja, die Europäische Kommission hat ja jetzt Ausgleichszölle eingeführt. Letzte Woche. Das sind Zölle. Auf chinesische Automobile, da kommt ein Zoll drauf. Der hängt davon ab, was die schätzen, wie groß der Subventionsanteil an der Wertschöpfung ist. Und der variiert dann jetzt je nach Hersteller. Das heißt, für die Autos, die man jetzt aus China hierhin bringt, wird einfach ein Zoll fällig. Und das macht die Autos dann natürlich teurer und erhöht so die relative Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Anbieter hier.

**Marco Herack:**

Also zahlt man da ein bisschen mehr für die Autos, die aus China kommen. Das kann ja auch von deutschen Herstellern sein, wenn die da produzieren.

**Sebastian Dullien:**

Ja, das ist ja genau das Problem. Wir kriegen das jetzt mit. Man kann sich dann fragen, warum eigentlich, komischerweise, wenn das so ist, wie ich es gerade beschrieben habe, die deutschen Hersteller gegen diese Zölle waren. Und das hat zwei Gründe. Der eine Grund ist, dass sie natürlich Angst haben, dass China irgendwie auch Zölle erhebt gegen europäische Autos, die man nach China liefern möchte. Aber das zweite ist, dass eben Hersteller wie BMW oder auch Volkswagen, dass die auch E-Autos in China produzieren, die sie dann in den europäischen Markt bringen möchten. Und da so ein Zoll nicht daran hängt, wer ein Auto hergestellt hat, sondern wo das Auto hergestellt worden ist, ist natürlich jetzt auch ein Auto mit einem Zoll belegt, dass BMW in China baut und nach Deutschland bringen möchte oder nach Europa bringen möchte oder Volkswagen. Und das macht diese ganze Frage mit den Zöllen sehr kompliziert und erklärt, warum die Hersteller in Europa nicht mit einer Stimme sprechen.

**Marco Herack:**

Ja, aber da könnte man ja sagen: Wir haben jetzt auch nicht unbedingt das Interesse daran, dass VW in China die Dinger herstellt und uns dann hier verkauft. Vor allen Dingen, wenn sie dann auch subventioniert sind und dadurch hier keine Arbeitsplätze geschaffen werden.

**Sebastian Dullien:**

Ja, das ist natürlich immer so ein bisschen die Frage. Wir haben da in Deutschland das Problem, dass nicht immer die Interessen der Konzerne in Deutschland das Gleiche sind wie die Interessen der deutschen Volkswirtschaft, würde ich sagen, oder der deutschen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer. Denn so ein Aktionär von Volkswagen, dem ist es vielleicht egal, ob das hier hergestellt wird oder in China das Auto, das verkauft wird. Und möglicherweise ist es für den Aktionär, die Aktionärinnen besser, wenn man billig in China herstellt und das dann in Deutschland verkauft, als wenn man etwas teurer in Deutschland herstellt und es hier verkauft.

Aber natürlich für, einerseits die Menschen, die hier arbeiten, aber auch für die Steuereinnahmen bei uns, ist es wahrscheinlich wesentlich günstiger, wenn die Wertschöpfung bei uns stattfindet. Aber dieses Problem haben wir ja auch zum Beispiel bei großen Chemiekonzernen, die dann überlegen, ins Ausland abzuwandern. Und wenn man dann drüber redet, naja, sollte man da vielleicht dann auch Zölle auf bestimmte Einfuhren machen. Und nehmen wir mal an, BASF produziert irgendwo im Ausland und möchte nach Deutschland liefern. Dann haben die auch kein Interesse an europäischen Schutzzöllen. Diesen Widerspruch zwischen Interesse möglicherweise der Beschäftigten hier und der Aktionäre, der ist jetzt immer häufiger deutlich geworden.

**Marco Herack:**

Aber das Kanzleramt war jetzt auch nicht sehr erfreut über diese Zölle. Also hat sich da ja ganz klar auf die Seite der, naja, Automobilkonzerne gestellt. Also scheinbar hat man da irgendwo eine Chance für Deutschland gesehen, die da jetzt abhandenkommen.

**Sebastian Dullien:**

Ja, ich glaube, es geht bei der Frage, auch beim Kanzleramt dann nicht nur um die Automobile, sondern es geht dann auch um andere Branchen. Weil man

kann sich natürlich vorstellen, dass China dann nicht nur im Autosektor irgendwie Vergeltungszölle oder irgendwie Bössigkeiten macht, sondern möglicherweise auch beim Maschinenbau oder in der Chemieindustrie. Und beim Maschinenbau wird zum Beispiel sehr viel auch in Deutschland produziert und nach China exportiert. Also die Bundesregierung fühlt Deutschland da verwundbar, weil Deutschland eben wesentlich mehr als andere europäische Länder einerseits nach China exportiert und andererseits aber auch einfach in China produziert.

### **Marco Herack:**

Gleichzeitig sehe ich jetzt aber nicht, dass wir irgendwelche großen Maßnahmen machen, um in Europa oder auch in Deutschland jetzt irgendwie ganz gezielt Batterieproduktion anzusiedeln oder Elektroautoproduktion hochzufahren und das zu befördern. Sondern wir diskutieren jetzt, ob wir wieder doch das Verbrennerverbot ab 2035 oder wann war es (?) wieder abschaffen wollen, um die Automobilkonzerne zu stützen usw. Also irgendwie wissen wir nicht, wo wir hinwollen, habe ich so den Eindruck in der Geschichte.

### **Sebastian Dullien:**

Also sagen wir so, ich glaube schon, dass die Regierungspolitik da gar nicht so unklar ist. Also wir haben ja Northvolt die Batterieproduktionsfertigung in Heide in Schleswig-Holstein, die ist ja staatlich gefördert, und das ist ja auch inzwischen mit den EU-Regeln möglich. Und da hat sich ja auch die Bundesregierung dafür eingesetzt. Und interessanterweise war Northvolt auch einer der Dinge, als das Verfassungsgerichtsurteil im November kam, wo gesagt wurde, jetzt könnt ihr nicht mehr so viel Geld ausgeben, wie ihr eigentlich geplant hattet und eigentlich alle diese Subventionen zunächst auf der Kippe standen. Da hat sich die Regierung schon bemüht, sehr schnell da Planungssicherheit zu schaffen. Ich glaube, das Problem ist inzwischen erkannt und wird auch von der Politik gepusht. Ich stimme dir zu, dass es da sehr merkwürdige Diskussionen gibt, die alles andere als hilfreich sind. Denn wenn das stimmt, was ich eben gesagt habe, dass es darum geht, möglichst schnell möglichst viele Autos zu produzieren und diese Lernkurve zu nutzen, dann ist das natürlich nicht besonders hilfreich, wenn man sagt, na ja, also dann wollen wir noch ein bisschen länger Verbrennerautos bei uns zulassen. Dann kommt ja oft auch das Argument: Ja, aber der Rest der Welt macht nicht mit. Das sieht man eigentlich aus meiner Sicht nicht

so, der deutsche Markt stagniert da ein bisschen, dem geht es nicht so gut bei den Absätzen von E-Autos, insbesondere nachdem die Prämie gekürzt worden ist. Aber im Rest der Welt, da gibt es sehr, sehr viele Märkte, wo die Autos wirklich schnell an Marktanteilen gewinnen.

Und am Ende ist es wahrscheinlich auch eine Frage des Preises. Also wenn die chinesischen E-Autos am Ende günstiger sind, die billigen E-Autos als die billigsten Verbrenner, dann sehe ich auch eigentlich nicht, warum nicht meinetwegen jemand in Afrika oder Brasilien sich lieber ein chinesisches E-Autos als einen Renault oder Volkswagen-Verbrenner kaufen soll. Und an dem Punkt dann ist mir nicht klar, was irgendeine Strategie, die noch auf Verbrenner-Produktion für ein Exportland wie Deutschland setzt, wo das hinführen soll.

### **Marco Herack:**

Also zumindest sehen wir gerade, dass das die Ausweichstrategie chinesischer Automobilkonzerne ist, dass sie jetzt anfangen, sich Richtung Afrika zu wenden mit ihren Autos. Ja, da gibt es die ersten Signale, nachdem die Ausgleichszölle in Europa bekannt gegeben worden sind. Die werden jetzt auch noch mal irgendwie evaluiert und kommen dann noch mal ein paar Monate später dann in Gänze. Also das Thema wird uns, glaube ich, auch noch ein Weilchen beschäftigen, ehe es dann endgültig durch ist. Aber gleichzeitig haben wir ja auch das Problem, dass wenn in den USA die Batterieproduktion aufgebaut wird, über den IRA und die dann sogar mehr produzieren, als sie vielleicht brauchen und dass dann auch noch exportieren wollen. Da sind wir jetzt zeitlich in Europa doch schon ziemlich weit hinten dran. Und dann ist dann irgendwann die Frage, ob man dieses Gap, diese Lücke, diese zeitliche Lücke. Du hast ja gerade auch gesagt, das braucht immer mindestens ein, zwei Jahre, ehe dann so eine Fabrik auch eingestellt ist und ordentlich arbeiten kann. Ob wir die überhaupt noch schließen können?

### **Sebastian Dullien:**

Das ist tatsächlich die Frage. Und da sollte man jetzt auch keine Zeit verlieren. Noch so ein Hinweis zu der, was du gerade gesagt hast. Ich glaube, das ist ein ganz wichtiger Punkt. Dadurch, dass die USA, das haben wir noch gar nicht erwähnt, die haben ja einen Strafzoll auf chinesische E-Autos und Batterien eingeführt von 100 Prozent. Also da sind die Zölle in Europa deutlich niedriger. Und interessanterweise die Zölle in Europa sind zumindest so, das macht die Euro-

päische Kommission, dass man argumentieren kann, dass sie noch im Einklang mit den Welthandelsregeln der WTO sind. Die amerikanischen sind es wahrscheinlich nicht. Aber was wir aus der Ökonomie wissen, ist, dass wenn ein großes Land einen Zoll einführt, so ein Einfuhrzoll, dann fallen die Weltmarktpreise und die Logik ist halt einfach, dass dann weniger dort importiert wird. Und was du gesagt hast, das ist auf dem Weltmarkt. Die Preise fallen, insbesondere wenn da Überkapazitäten sind, wie es die in China gibt. Und das bedeutet, dass es noch mal schwieriger wird für europäische Batteriezellen-Produzenten, da mitzuhalten.

Und gleichzeitig hat der IRA aber jetzt dazu geführt, dass einige europäische Hersteller gesagt haben, sie bauen erst eine Batteriezellenfabrik in den USA und nicht in Deutschland. Denn das ist auch so eine Sache, die haben wir eben noch nicht besprochen, die hätten wir in einer anderen Folge mal besprochen. In den USA gibt es die volle Förderung für das Auto nur, wenn die Batteriezellen auch in Nordamerika produziert worden sind. Wir haben jetzt die Situation, wenn meinetwegen Volkswagen Batteriezellen in Nordamerika produziert und die sowohl in die Autos einbaut, in den USA als auch nach Europa liefert. Da fallen nicht die Zölle an, die kann sie einfach nach Europa liefern oder vielleicht geringe Zölle an, aber man kriegt auch die vollen Subventionen in den USA. Wenn man jetzt aber hingehen würde und die gleiche Fabrik in Heide bauen würde, bei uns, und dann die Zellen nach Amerika bringen würde, dann würde das Auto dort mit diesen Zellen nicht mehr die volle Subvention bekommen. Diese local content crimes, die die USA da machen, die sind auch vom Welthandelsrecht wirklich problematisch. Aber das machen die halt. Und das ist ein echtes Problem für die deutsche und europäische Automobilindustrie und für die Batteriezellen-Produktion hier bei uns.

### **Marco Herack:**

So Sebastian, im ersten Report, steht drin, dass ihr noch einen zweiten machen werdet, weil ich habe ja noch so ein paar offene Fragen. Also so mein erster Gedanke ist zum Beispiel. Also wenn wir jetzt Zölle auf China machen und dann aber gleichzeitig auch ein Problem mit den USA haben, müsste man dann nicht auch Zölle auf US-Autos oder Batterien legen, wenn sie denn dann nach Europa geliefert werden? Was bisher jetzt noch nicht so häufig der Fall ist, um sich da nicht auch einerseits gerecht zu verhalten oder andererseits sich abzusichern und auch zu fragen: Müsste man da jetzt nicht irgendwo mal ein paar Hebel in

Bewegung setzen, damit das alles in sehr gelenkte und sehr zielgerichtete Bahnen kommt, um die Industrie hier zu erhalten. Und das werdet ihr dann aber alles erst im zweiten Report untersuchen.

### **Sebastian Dullien:**

Ja, aber vielleicht sage ich schon ein paar Worte dazu. Das Problem, was wir jetzt hier haben und das auch diskutiert wird bei der Industriepolitik, ist: Das ist so eine Geldverschwendung. Also da werden hunderte Milliarden in den USA reingeblasen und man weiß überhaupt nicht, ob das was bringt. Und eigentlich hätte man die Batteriezellen vielleicht eh billiger aus China importieren können. Das ist auch ein Argument, warum dann viele sagen in Europa: Na, ist doch super, ihr macht bislang so eine Industriepolitik nicht, dann spart ihr doch das Geld für diese Industriepolitik. Das Problem ist tatsächlich, dass wenn diese Produktionsstätten und die Produktionskerne die Schlüsselindustrien abwandern, dann hat man möglicherweise später weniger technologischen Fortschritt, weniger Wachstum, weniger Jobs, dann automatisch auch weniger Steuereinnahmen, kann dann weniger in die Infrastruktur investieren, weniger in Forschung und Entwicklung und bleibt eben als Volkswirtschaft zurück.

Und als wir in den USA waren, ich glaube, das ist eine sehr wichtige Erkenntnis. Da waren einige Ökonominen und Ökonomen, mit denen wir gesprochen haben, auch wirklich sehr strikt gegen die die Politik von Biden. Und da haben wir mehrfach gefragt: Ja, was ist denn mit Europa? Wie sollten die denn reagieren? Haben sie gesagt: Ja, ist ja keine Frage. Wenn die anderen beiden, wenn China und die USA so was machen, dann muss Europa auch so was machen. Das geht gar nicht anders, auch wenn am Ende das für die Welt vielleicht die schlechtere Politik ist. Ich glaube das übrigens nicht. Ich glaube, das ist möglicherweise sogar ganz richtig und gut, dass man diese Art der Industriepolitik macht für die Dekarbonisierung. Aber selbst wenn man glaubt, dass das eine riesige Geldverschwendung ist und keine gute Idee, dann kann eigentlich Europa nicht nebenbei da stehen bleiben.

Auch bei der ganzen Frage um Schutzzölle und Subventionen. Wenn jemand hinget und sagt: Ja, komm, wir machen eine Fußball-Europameisterschaft oder Fußball-Weltmeisterschaft. Und die Regel ist eigentlich Du darfst da elf Personen aufstellen in dem Spiel und du darfst nicht mit der Hand spielen. Und da sagen zwei Leute oder zwei Teams, also wir sehen die Regeln anders und die

Schiedsrichter können irgendwie nichts machen. Und du sagst: Wir stellen aber 15 Leute auf den Platz und außerdem dürfen wir auch mit der Hand den Ball bewegen. Dann kann man sich ausdenken, wer dann gewinnt und ...

**Marco Herack:**

Spanien!

**Sebastian Dullien:**

Wer nicht mehr gewinnt. Spanien. Genau. Ich wollte das jetzt ein bisschen subtiler machen, Marco. Aber wenn du das so sagst, ja. Zumindest hatten die keine 15 Leute auf dem Platz, wenn ich richtig gezählt habe.

**Marco Herack:**

Genau das würden wir gerne noch korrigieren. Das mit der Hand, da hat wahrscheinlich ...

**Sebastian Dullien:**

Also genau darum wollte ich jetzt nur unterstreichen, dass das nicht so ist. Nicht, dass hier Fake News geschaffen werden. Aber lange Rede, kurzer Sinn. Du siehst schon, das funktioniert einfach nicht, wenn da andere Leute anfangen, die Regeln anders zu definieren und die so auszulegen zu ihren Gunsten. Und darum glaube ich, dass Europa wirklich was machen muss. Was da sinnvoll ist, was auch Europa schon getan hat und wo der ganze Hintergrund ist der europäischen Industriepolitik. Das wird in dem zweiten Report behandelt, den ich übrigens auch noch nicht gesehen habe und gelesen habe. Der wird gerade noch fertig geschrieben.

**Marco Herack:**

Sebastian Dullien, ich danke Dir für das Gespräch.

**Sebastian Dullien:**

Danke Marco, für die Moderation.

**Marco Herack:**

Wenn ihr dazu noch ein paar Gedanken habt, wie Europa das alles bewältigen kann, soll und muss, dann könnt ihr uns auf X antickern, dem ehemaligen Twitter, @boeckler\_de oder per E-Mail an systemrelevant@boeckler.de. Also Hin-

weise, Korrekturen, Unmut und Anregungen bitte einfach einsenden und wir freuen uns, wenn ihr uns in einem Podcast eurer Wahl abonniert. In den Shownotes findet ihr Informationen zum Sendungsthema und einen Link zum Geschichtspodcast der Hans-Böckler-Stiftung. Euch vielen Dank fürs Zuhören und bis nächste Woche. Tschüss.

**Sebastian Dullien:**

Bis dann. Tschüss.