

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Julian Joswig, Dr. Sandra Detzer, Dr. Konstantin von Notz, Chantal Kopf, Dr. Anton Hofreiter, Swantje Henrike Michaelsen, Dr. Alaa Alhamwi, Michael Kellner, Sandra Stein, Katrin Uhlig, Andreas Audretsch, Matthias Gastel und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Chinesische Investitionen in Europas Automobilindustrie – Wertschöpfung und industrielle Souveränität

Die europäische Automobilindustrie befindet sich in einem tiefgreifenden Strukturwandel. In mehreren EU-Mitgliedstaaten, darunter auch Deutschland als größtem Automobilstandort Europas, entstehen freie Produktionskapazitäten, die zunehmend auf das Interesse chinesischer Automobilhersteller und Technologiekonzerne treffen (www.focus.de/auto/autostandort-deutschland/die-se-chinesischen-hersteller-draengen-jetzt-nach-deutschland_5f4a60fd-61ff-4f75-96c9-058804fa80ba.html).

Vor dem Hintergrund des zunehmenden globalen Wettbewerbs um Schlüsseltechnologien wird immer wichtiger, unter welchen Bedingungen ausländische Investitionen der europäischen Wirtschaft zugutekommen. Sie können helfen, Standorte auszulasten, Arbeitsplätze zu sichern und industrielle Wertschöpfung in Europa zu halten. Bei Investitionen, Beteiligungen und Übernahmen, insbesondere aus China, stellen sich aber auch industrie- und sicherheitspolitische Fragen, zumal die Spitzen der Nachrichtendienste des Bundes in den vergangenen Jahren wiederholt vor den Risiken gewarnt haben. Auch mit Blick auf stark gestiegene sicherheitspolitische Bedrohungslagen wurden entsprechende Übernahmen durch gesetzliche Nachjustierungen erschwert (www.handelsblatt.com/politik/deutschland/spionagegefahr-verfassungsschutz-warnt-vor-fernzugriff-auf-chinesische-e-autos/100194216.html).

Für die Europäische Union (EU) stellt sich damit auch die Frage, ob diese Entwicklung zu einer Stärkung des Binnenmarkts und der industriellen Basis in Europa führt oder neue einseitige Abhängigkeiten zur Folge hat. Der von der Europäischen Kommission vorgelegte Industrial Accelerator Act (IAA) benennt deshalb u. a. die Automobilindustrie als strategischen Sektor und sieht Bedingungen für große ausländische Investitionen vor, etwa mit Blick auf Beschäftigung, Innovation, Wissens- und Technologietransfer sowie lokale Wertschöpfung (https://commission.europa.eu/news-and-media/news/commission-proposes-new-measures-boost-eu-industry-and-jobs-2026-03-04_en).

Die Fragestellenden haben entsprechende Themen bereits u. a. in den Kleinen Anfragen auf den Bundestagsdrucksachen 21/5351, 21/2884 und 21/5898 adressiert; die aktuellen Entwicklungen in der europäischen Automobilindustrie begründen darüber hinaus weiteren Klärungsbedarf zur Position und Strategie der Bundesregierung.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über chinesische Automobilhersteller, Tochterunternehmen, Beteiligungen oder Joint Ventures, die seit 2020 Produktionsstandorte in Deutschland oder der EU aufgebaut, erweitert, angemietet, übernommen oder genutzt oder entsprechende Vorhaben öffentlich angekündigt haben (Angaben für Deutschland bitte nach Bundesländern aufschlüsseln)?
2. Welchen Mitgliedstaaten der EU sowie welche Standorte, Werke oder Industrieflächen sind nach Kenntnis der Bundesregierung hiervon betroffen, und in welchem Stadium befinden sich die jeweiligen Vorhaben, z. B. Planung, Genehmigungsverfahren, Bau, Testproduktion, Serienfertigung, eingestellt bzw. abgebrochen (Angaben für Deutschland bitte nach Bundesländern aufschlüsseln)?
3. In welchen Fällen handelt es sich nach Kenntnis der Bundesregierung um
 - a) neu errichtete Werke,
 - b) die Übernahme oder Mitnutzung bestehender Werke,
 - c) Auftragsfertigung durch europäische Unternehmen,
 - d) Joint Ventures oder
 - e) sonstige Kooperationsmodelle?
4. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung darüber, in welchem Umfang chinesische Automobilhersteller in Europa bislang ungenutzte oder unterausgelastete Produktionskapazitäten europäischer Hersteller nutzen oder nutzen wollen, und welche Werke oder Standorte sind nach Kenntnis der Bundesregierung hiervon betroffen?
5. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über öffentlich berichtete mögliche Übernahmen, Beteiligungen oder Mitnutzungen von Werken, Werkteilen oder Produktionsflächen durch chinesische Automobilhersteller in Deutschland, und wie bewertet sie deren Bedeutung für Beschäftigung, Standortauslastung, lokale Wertschöpfung und technologische Kompetenzen (bitte nach Bundesländern aufschlüsseln)?
6. Welche Gespräche haben Mitglieder der Bundesregierung seit Amtsantritt im Mai 2025 mit der Europäischen Kommission, EU-Mitgliedstaaten, Automobilherstellern, Zulieferern, Gewerkschaften oder anderen relevanten Akteuren über die wachsende Präsenz chinesischer Automobilhersteller in Europa geführt (bitte nach Datum, Gesprächspartner und Thema, z. B. Wertschöpfung, FDI (Foreign Direct Investment)-Screening, Beschäftigung, Technologietransfer, De-Risking, aufschlüsseln)?
7. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung darüber, wie viele Arbeitsplätze chinesische Automobilhersteller seit 2020 in Deutschland und Europa geschaffen oder angekündigt haben und wie viele dieser Arbeitsplätze nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell besetzt sind (Angaben für Deutschland bitte nach Bundesländern aufschlüsseln)?
8. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung darüber, welcher Anteil dieser Arbeitsplätze in hochwertigen Wertschöpfungsbereichen liegt, insbesondere in Forschung und Entwicklung, Software, Batterieentwicklung, Fertigungsplanung, Plattformtechnologie, System- und Integrationsentwicklung, Leistungselektronik und datenbasierten Diensten?

9. Verfügt die Bundesregierung über ein Lagebild dazu, welchen Anteil europäische Zulieferer an den Wertschöpfungsketten chinesischer Automobilhersteller in Europa haben, insbesondere in den Bereichen Batterien, Leistungselektronik, Software, Fahrzeugintegration, Maschinen- und Anlagenbau sowie Logistik, und in welchen Segmenten eine Abhängigkeit von nichteuropäischen Zulieferern vorliegt, und wenn ja, wie sieht dieses Lagebild aus?
10. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung darüber, ob chinesische Automobilhersteller oder mit ihnen verbundene Unternehmen seit 2020 nationale oder europäische Fördermittel für Investitionen in Produktions-, Entwicklungs-, Batterie- oder Softwarestandorte in Deutschland oder der EU erhalten haben, und wenn ja, um welche Förderprogramme, Förderungssummen, Standorte, Unternehmensstrukturen und Laufzeiten der Förderung handelt es sich?
11. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung darüber, ob chinesische Automobilhersteller in Deutschland Fachkräfte aus der deutschen Automobil- und Zulieferindustrie gewinnen, insbesondere in den Bereichen Entwicklung, Software, Batterie, Produktion, Fertigungsplanung, Einkauf, Vertrieb und Management, und welche Auswirkungen sieht sie auf den Kompetenzaufbau in Deutschland und Europa (Angaben für Deutschland bitte nach Bundesländern aufschlüsseln)?
12. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung darüber, ob chinesische Automobilhersteller in der EU und Deutschland Forschungs- und Entwicklungszentren aufbauen oder erweitern, und welche technologischen Schwerpunkte (z. B. Fahrzeugsoftware, Plattformen, Fahrerassistenzsysteme, Batteriechemie, Leistungselektronik) identifiziert die Bundesregierung hierbei (Angaben für Deutschland bitte nach Bundesländern aufschlüsseln)?
13. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung darüber, in welchen Fällen chinesische Unternehmen über Kooperationen, Beteiligungen, Joint Ventures, Zulieferbeziehungen oder Lizenzmodelle Zugang zu europäischem Entwicklungs-, Plattform-, Software-, Batterie- oder Fertigungs-Know-how erhalten, und welche Anforderungen sieht die Bundesregierung, damit solche Kooperationen sowohl den Schutz sensibler Technologien als auch gegenseitigen Wissens- und Technologietransfer gewährleisten?
14. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung darüber, ob europäische Automobilhersteller im Rahmen von Kooperationen mit chinesischen Unternehmen Zugang zu chinesischer Technologie, Software, Plattformen, Batterietechnologie oder Produktionskompetenz erhalten, und welche Bewertung dieser Zugänge trifft die Bundesregierung hinsichtlich ihrer Langlebigkeit und strategischen Bedeutung?
15. Wie bewertet die Bundesregierung das Verhältnis von Technologiezufluss nach Europa und Technologietransfer aus Europa im Rahmen solcher Kooperationen, und welche Tendenzen bei der Verlagerung von Entwicklungs- und Integrationskompetenzen identifiziert die Bundesregierung?
16. Wie bewertet die Bundesregierung Chancen und Risiken einer stärkeren Nutzung chinesischer Software, Plattformen, Batterietechnologie, Fahrzeugarchitekturen oder Produktionssysteme durch europäische Hersteller, insbesondere mit Blick auf Wettbewerbsfähigkeit, Geschwindigkeit der Transformation und mögliche technologische Abhängigkeiten?

17. Zusätzlich zur Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 21/6433, welche aktuellen Kenntnisse hat die Bundesregierung über die Nutzung von Daten, Cloud-Infrastrukturen und Software-Architekturen chinesischer Automobilhersteller in Deutschland und Europa produzierten oder betriebenen vernetzten Fahrzeugen, und welche Risiken sieht sie in diesem Zusammenhang für Cybersecurity, Datenhoheit und Verbraucherschutz, insbesondere mit Blick auf Frühwarnsystemen oder Over-the-Air-Updates?
18. Wie bewertet die Bundesregierung die Warnungen des Bundesamts für Verfassungsschutz (BfV), das explizit vor Spionage und möglichen Datenabflüssen warnte (www.handelsblatt.com/politik/deutschland/spionagegefahr-verfassungsschutz-warnt-vor-fernzugriff-auf-chinesische-e-autos/100194216.html), und was plant die Bundesregierung auch an gesetzgeberischen Maßnahmen, um diesen Risiken zu begegnen?
19. Welche Maßnahmen ergreift oder plant die Bundesregierung, um sicherzustellen, dass Kooperationen mit chinesischen Automobilherstellern nicht nur Produktions- und Vertriebskapazitäten stabilisieren, sondern auch Entwicklungs-, Innovations- und Systemkompetenzen sowie die technologische Souveränität in Europa stärken?
20. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über die Entwicklung der Importe chinesischer Fahrzeuge, Batterien und zentraler Fahrzeugkomponenten nach Deutschland und in die EU seit 2020 sowie über die gleichzeitige Zunahme chinesischer Investitionen in europäische Produktionsstandorte, und welche Auswirkungen erwartet die Bundesregierung durch diese Entwicklung auf europäische Automobilhersteller, Zulieferer, Beschäftigung und industrielle Wertschöpfung in Deutschland?
21. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus Berichten, wonach chinesische Automobilhersteller ihre Europastrategie von reinen Export- und Lizenzmodellen hin zu lokaler Produktion, Übernahmen, Auftragsfertigung, Technologiekooperationen und Joint Ventures erweitern und europäische Hersteller zugleich zunehmend chinesische Technologie, Plattformen oder Software nutzen (www.handelsblatt.com/politik/international/handelskonflikt-china-bautin-europa-so-viele-fabriken-wie-nie-zuvor/100225865.html)?
22. Welche Rolle spielen nach Auffassung der Bundesregierung Investitionen chinesischer Automobilhersteller in Produktionsstandorte, Entwicklungszentren, Softwarekompetenzen, Batterietechnologie oder Plattformtechnologien im Rahmen ihrer De-Risking-Strategie gegenüber China, und welche Risiken für die industrielle und technologische Souveränität Deutschlands und Europas identifiziert die Bundesregierung?
23. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus dem im Rahmen des EU Industrial Accelerator Act diskutierten Ansatz, ausländische Direktinvestitionen in strategischen Sektoren an Bedingungen wie Eigentumsgrenzen, Joint-Venture-Pflichten oder verbindlichen Technologietransfer zu knüpfen, und wie bewertet die Bundesregierung diesen Ansatz im Hinblick auf die Automobilindustrie?
24. Setzt sich die Bundesregierung auf EU-Ebene dafür ein, dass Investitionen in strategische Automobiltechnologien (z. B. Software, Plattformen, Batterien, Fahrzeugarchitekturen) an Kriterien wie lokale Wertschöpfung, Technologietransfer, europäische Zulieferanteile, Beschäftigungssicherung und Schutz sensibler Daten sowie Standort- und Tariftreue geknüpft werden, und welche konkreten Vorschläge verfolgt die Bundesregierung hierzu?

25. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über die Sozial- und Beschäftigungsstandards an von chinesischen Automobilherstellern neu errichteten oder genutzten Produktionsstandorten in der EU, insbesondere hinsichtlich Tarifbindung, Arbeitszeitregelungen, Arbeitsschutz, Weiterbildung und Mitbestimmung, und welche Anforderungen vertritt die Bundesregierung, damit solche Investitionen zu guter Arbeit, Qualifizierung, Mitbestimmung und nachhaltiger Standortentwicklung beitragen?
26. Welche Kriterien wendet die Bundesregierung bei der Prüfung chinesischer Investitionen in die deutsche Automobil- und Zulieferindustrie an, insbesondere unter Berücksichtigung von Sicherheitsaspekten, kritischen Technologien, Datenhoheit, Forschungskapazitäten und infrastrukturelevanten Einrichtungen?
27. Inwiefern können nach Auffassung der Bundesregierung atypische Kontrollen im Zusammenhang mit Investitionen in der Automobilindustrie, etwa über Minderheitsbeteiligungen, Vetorechte, exklusive Technologielizenzen, Softwarezugänge, Datenzugänge oder exklusive Liefer- und Vertriebsbeziehungen, außenwirtschaftsrechtlich prüfrelevant sein, und sieht die Bundesregierung hierbei Regelungs- oder Prüflücken?
28. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der novellierten EU-FDI-Screening-Verordnung und deren geplanter Integration ins deutsche Investitionsprüfgesetz für die Prüfung für chinesische Investitionen in die europäische und deutsche Automobilindustrie, insbesondere mit Blick auf Batterien, Software, Fahrzeugdaten, Plattformtechnologien, Leistungselektronik oder Produktionssysteme?
29. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung darüber, in welchem Umfang Partnerschaften europäischer Automobilhersteller mit chinesischen Unternehmen zu einem nachhaltigen Kompetenzaufbau, Wissens- und Technologietransfer sowie zu Kosteneffekten in Deutschland und Europa beitragen?
30. Welche Maßnahmen ergreift die Bundesregierung, um eigene europäische Kompetenzen in zentralen Zukunftsfeldern der Automobilindustrie (z. B. Software, Batterie, Plattformtechnologie, digitale Mobilitätsdienste) zu stärken und zugleich einseitige technologische Abhängigkeiten zu vermeiden?
31. Welchen Einfluss hat laut Bundesregierung der wachsende Marktanteil chinesischer Automobile in Deutschland auf die von deutschen Automobilherstellern verkauften Elektroautos?
32. Welche Abstimmung erfolgt zwischen der Bundesregierung und den EU-Mitgliedstaaten sowie der Europäischen Kommission hinsichtlich einer gemeinsamen Bewertung chinesischer Investitionen in der europäischen Automobilindustrie?
33. Welche konkreten politischen Initiativen plant die Bundesregierung auf nationaler und europäischer Ebene, um Produktion, Beschäftigung, Forschung, Entwicklung, Zulieferstrukturen und technologische Souveränität in der europäischen Automobilindustrie zu sichern, und wie verknüpft sie diese Initiativen mit industriepolitischen Vorhaben auf EU-Ebene (z. B. Industrial Accelerator Act, Net-Zero-Industry-Act, FDI-Screening)?

34. Welche Position vertritt die Bundesregierung zu dem von der EU-Kommission vorgesehenen Chips Act 2.0, und wie bewertet sie diesen Ansatz für die deutsche Automobil- und Zulieferindustrie, insbesondere mit Blick auf bestehende oder mögliche Abhängigkeiten von chinesischen Chipherstellern (<https://digital-strategy.ec.europa.eu/de/library/proposal-chips-act-20>)?
35. Inwieweit hat sich die von der Bundesregierung eingerichtete China-Kommission bereits mit der wachsenden industriellen und technologischen Präsenz chinesischer Automobilhersteller in Deutschland und Europa beschäftigt oder plant, dies zu tun, und welche Akzente oder Empfehlungen zur Gestaltung von Investitionen, Kooperationen, FDI-Regelungen und der De-Risking-Strategie gegenüber China wurden oder werden dabei gesetzt?

Berlin, den 8. Juni 2026

Katharina Dröge, Britta Haßelmann und Fraktion

