

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Julian Joswig, Dr. Sandra Detzer, Dr. Konstantin von Notz, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 21/6576 –

Chinesische Investitionen in Europas Automobilindustrie – Wertschöpfung und industrielle Souveränität

Vorbemerkung der Fragesteller

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/diese-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-vo-r-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.

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)?

Die Fragen 1 bis 5 werden zusammen beantwortet.

Chinesische Automobilhersteller verfügen nach Kenntnis der Bundesregierung über einzelne Beteiligungen an deutschen und europäischen Unternehmen aus der Automobilbranche. Sie besitzen nach Kenntnis der Bundesregierung aber aktuell keine eigenen Pkw-Produktionswerke in Deutschland.

Nach Kenntnis der Bundesregierung bestehen Produktionsstandorte chinesischer Automobilhersteller in der EU, befinden sich im Bau oder sind angekündigt worden. Hierzu zählen u. a.:

Hersteller	Land	Status/Vorhaben
BYD	Ungarn (Szeged)	Werk im Bau
SAIC (MG)	Spanien	Werk für 2028 angekündigt
Chery	Spanien (Barcelona)	Produktion in ehemaligem Nissan-Werk gestartet

Hersteller	Land	Status/Vorhaben
XPeng	Österreich/Deutschland	Montage bei Magna
Geely	Schweden/Belgien	durch Übernahme der Pkw-Sparte von Volvo
Geely	Slowakei	Werk im Bau
Calb	Portugal	Werk im Bau

Darüber hinaus erhebt die Bundesregierung nicht systematisch Daten über den Aufbau von Produktionsstätten durch chinesische Automobilhersteller oder chinesische Beteiligungen an Unternehmen im europäischen Ausland.

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)?

Datum	Teilnehmendes Ressort	Gesprächspartner/Akteur	Thema	Anmerkungen
20.5.2025	BMWE	BMin Reiche mit Vertreter des BMW-Vorstands	Lage der Automobilindustrie	
20.05.2025	BMWE	BMin Reiche mit Vertretern der IG Metall	Aktionsplan Automobilindustrie, Strategisches De-Risking,	
09.09.2025	BKAmt BMWE BMV	BK Merz mit dem VDA Vorstand im Rahmen der IAA Mobility in München	Lage der Automobilbranche Strategischer Dialog der KOM mit der Automobilindustrie	
17.09.2025	BMWE	BMin Reiche mit Vertretern des VW Vorstands	Lage der Automobilindustrie	
09.10.2025	BKAmt, BMWE, BMF, BMAS, BMUKN	BK Merz und ChefBK Frei mit u. a. VDA, BMW, VW, Mercedes Benz, Bosch, Schaeffler uvm. auf CEO-Level	Herausforderungen der Automobilindustrie	Automobildialog der Bundesregierung
23.10.2025	BKAmt	ChefBK Frei mit Ola Källenius/ Mercedes Benz	Faire Handelspraktiken, mögliche Schutzmaßnahmen und neue Handelshemmnisse zwischen USA-CHN-EU	
3.11.2025	BMWE	Teilnahme BMin Reiche an Friends of Industry	IAA, Automotive Action Plans	
24.11.2025	BMWE	Teilnahme BMin Reiche Handelsministerrat	Automotive Action Plan Handlungsoptionen zur Stärkung der europäischen Automobilindustrie	

Datum	Teilnehmendes Ressort	Gesprächspartner/Akteur	Thema	Anmerkungen
26.11.2025	BKAmt	BK Merz mit MP Kretschmann (BW) und VertreterInnen der Automobilindustrie	Herausforderungen der Automobilindustrie: v. a. europäischer Regulierungsrahmen, Wettbewerb mit CHN	Strategiedialog Automobilwirtschaft Baden-Württemberg
09.03.2026	BMWE	BMin Reiche mit Teilnehmern des Spitzengesprächs Bündnis Zukunft der Industrie (BZdI)	Geopolitische Entwicklungen und industriepolitische Maßnahmen	
06.05.2026	BKAmt	ChefBK Frei Gespräch mit Dr. Stefan Hartung/Bosch	Faire Handelspraktiken, mögliche Schutzmaßnahmen und neue Handelshemmnisse zwischen USA-CHN-EU	

Darüber hinaus macht die Bundesregierung aus Staatswohlgründen keine Angaben zu den konkreten Inhalten vertraulicher Gespräche von Mitgliedern der Bundesregierung mit Vertretern anderer Staaten. Derartige Gespräche sind unmittelbares Regierungshandeln. Sie unterliegen dem Kernbereich exekutiver Eigenverantwortung. Die Vertraulichkeit der Beratungen auf hoher politischer Ebene ist entscheidend für den Schutz der auswärtigen Beziehungen der Bundesrepublik Deutschland. Würden diese unter der Annahme gegenseitiger Vertraulichkeit ausgetauschten Gesprächsinhalte Dritten bekannt – dies umfasst auch eine Weitergabe an das Parlament –, würden sich die Gesprächspartner bei einem zukünftigen Zusammentreffen nicht mehr in gleicher Weise offen austauschen. Ein unvoreingenommener Austausch auf auch persönlicher Ebene und die damit verbundene Fortentwicklung der deutschen Außenpolitik wäre dann nur noch auf langwierigere, weniger erfolgreiche Art und Weise oder im Einzelfall auch gar nicht mehr möglich. Dies gilt ebenfalls für Schlussfolgerungen, die Rückschlüsse auf die erörterten Themen ermöglichen könnten.

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?

Die Fragen 7 und 8 werden zusammen beantwortet.

Der Bundesregierung liegen dazu keine Erkenntnisse vor.

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?

Der Bundesregierung liegen keine Erkenntnisse hierzu vor.

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, Fördersummen, Standorte, Unternehmensstrukturen und Laufzeiten der Förderung handelt es sich?

Chinesische Automobilhersteller oder mit ihnen verbundene Unternehmen haben in diesem Zeitraum keine Fördermittel für Investitionen in Produktions-, Entwicklungs-, Batterie- oder Softwarestandorte in Deutschland im Rahmen der Förderrichtlinie Elektromobilität erhalten. Zum Umgang in den weiteren EU-Mitgliedstaaten liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor.

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)?

Die Bundesregierung erhebt diesbezüglich keine eigenen Daten.

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)?

Nach Kenntnis der Bundesregierung verfügen einzelne chinesische Automobilhersteller über Forschungs- Entwicklungs- und Designzentren in Deutschland und in der EU bzw. planen deren Aufbau. Hierzu gehören etwa BYD, Xiaomi, XPeng, Changan, Geely, SAIC (MG) und Chery.

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?

Die Fragen 13 und 14 werden zusammen beantwortet.

Vertragliche Vereinbarungen zwischen Unternehmen hinsichtlich des Einsatzes von Technologien und proprietären Fähigkeiten im Rahmen von Kooperationen unterliegen der Vertraulichkeit und sind daher der Bundesregierung nicht im Einzelnen bekannt und entziehen sich einer Bewertung durch die Bundesregierung.

In Gesprächen mit Verbänden und Unternehmen unterstreichen Vertreter der Bundesregierung das im Koalitionsvertrag als Ziel festgeschriebene De-Risking und in der China-Strategie der Bundesregierung enthaltenen Empfehlungen an Unternehmen, unter anderem ihre Abhängigkeiten in kritischen Sektoren zu identifizieren und zu verringern, Lieferketten und -beziehungen zu diversifizieren und sensible Bereiche besonders zu schützen, die auch in der Prüfung und Abwägung möglicher neuer Kooperationen berücksichtigt werden sollten.

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?

Insbesondere im Zuge der Elektrifizierung und Automatisierung von Fahrzeugen wird ein verstärkter Einfluss von außereuropäischen Technologieanbietern und ein entsprechender Technologietransfer, auch außerhalb der klassischen Automobilindustrie, beobachtet. Entwicklungs- und Integrationskompetenzen in Deutschland und der EU sind nach wie vor generell sehr hoch. Allerdings gibt es Bereiche, in denen außereuropäische Anbieter Marktführer sind und in denen die Gefahr des Souveränitätsverlustes besteht. Beispiele hierfür sind Cloud-Backendsysteme, große KI-Modelle (Large Language Models (LLMs)) im Kontext von Cybersicherheit insbesondere auch zur Suche von Schwachstellen und zur automatisierten Generierung von Exploitcode) und Technologien zum automatisierten Fahren. Beim automatisierten Fahren ist insbesondere auch eine Verlagerung von Kompetenzen hinsichtlich Sensortechnologie aus Europa zu beobachten.

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?

Die chinesische Gesetzgebung verpflichtet Unternehmen, mit der chinesischen Regierung und ihren Nachrichtendiensten zusammenzuarbeiten und kann staatlichen Stellen weitreichende Einsicht in ihre IT-Systeme gewähren. Technologische Abhängigkeiten in den in der Frage genannten Bereichen können daher dazu führen, dass über vernetzte Komponenten u. a. generierte Daten entsprechend abfließen.

Unter Gesichtspunkten der Cybersicherheit ist es wichtig, dass es einen gut funktionierenden Wettbewerb mit deutschen oder europäischen Anbietern in den relevanten Marktsegmenten gibt, insbesondere auch im Hinblick auf neue Technologien. Die wesentlichen Gründe unter Gesichtspunkten der Cybersicherheit sind hierfür zum einen ein frühzeitiger und tiefer Zugriff auf die Technologien, um deren Sicherheitseigenschaften grundlegend zu verstehen, Risiken zu bewerten und Mitigationsmaßnahmen rechtzeitig abzuleiten. Zum anderen die Verfügbarkeit von Fahrzeugen und Fahrzeugkomponenten für sicherheitssensitive Anwendungen, bei denen die gesamte relevante Lieferkette vertrauenswürdig ist. Darüber hinaus erhöhen technologische Abhängigkeiten auch das Risiko, wirtschaftlichen Zwangsmaßnahmen ausgesetzt zu sein.

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?

Zu den IT-bezogenen Risiken im Hinblick auf vernetzte Fahrzeuge chinesischer Hersteller wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 27, 28 und 30 der Kleinen Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 21/6433 verwiesen.

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/spionage-gefahr-verfassungsschutz-warnt-vor-fernzugriff-auf-chinesische-e-auto-s/100194216.html), und was plant die Bundesregierung auch an gesetzgeberischen Maßnahmen, um diesen Risiken zu begegnen?

Digital vernetzte Fahrzeuge verfügen allgemein über hochkomplexe, vernetzte Systeme, die eine große Menge an Daten generieren, speichern und übermitteln. Aufgrund der steigenden Marktanteile im europäischen Markt sowie u. a. den in der Volksrepublik China gültigen Regeln zur Datenweitergabe ergibt sich die Notwendigkeit, mögliche Risiken chinesischer Fahrzeuge genau im Blick zu haben. Die Bundesregierung geht dabei derzeit von abstrakten Missbrauchsgefahren bei der Nutzung der anfallenden Daten aus. Es wird ergänzend auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 28 der Kleinen Anfrage 21/5898 verwiesen.

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?

Kooperationen zwischen Herstellern folgen unternehmerischen Erwägungen, auf die die Bundesregierung grundsätzlich keinen Einfluss nimmt. Die Bundesregierung prüft aber laufend die von ihr gesetzten industriepolitischen Rahmenbedingungen, mit dem Ziel die Wettbewerbsfähigkeit und Resilienz des deutschen Wirtschaftsstandorts zu erhalten und zu stärken, und passt diese bei Bedarf an. In diesem Sinne bringt sie sich auch auf EU-Ebene ein. Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 23 und 24 verwiesen.

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?

Die wertmäßige Entwicklung der Importe chinesischer Fahrzeuge kann in der Datenbank von Eurostat (<https://ec.europa.eu/eurostat/de/data/database>) eingesehen werden.

Die Bundesregierung setzt sich für freien Handel und fairen Wettbewerb im Rahmen bestehender Handelsabkommen ein. Gleichzeitig beobachtet die Bundesregierung die Zunahme des Wettbewerbs durch chinesische Automobilhersteller in Europa sehr genau. Gegen ungerechtfertigte Handelsverzerrungen, Dumping o. Ä. steht der Europäischen Union das Handelsschutzinstrumentarium zur Verfügung. Die Europäische Kommission hat bereits Antisubventionszölle auf Importe von E-Fahrzeugen aus China eingeführt.

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-baut-in-europa-so-viele-fabriken-wie-nie-zuvor/100225865.html)?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 16 und 20 verwiesen.

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?

Es bestehen enge wirtschaftliche Verflechtungen Deutschlands mit China, das in 2025 unser größter Warenhandelspartner war. Mit der China-Strategie der Bundesregierung wird ein Abbau kritischer Abhängigkeiten („De-Risking“), aber keine wirtschaftliche Entkopplung („De-Coupling“) verfolgt. Investitionen

aus China sowie Kooperationen zwischen Unternehmen am Standort Deutschland sind grundsätzlich im deutschen Interesse, sofern sie auf dem Leitprinzip der Reziprozität beruhen und zum beiderseitigen Nutzen erfolgen, also zur Schaffung und zum Erhalt von Arbeitsplätzen in Deutschland und in Europa ebenso beitragen wie zum Wissenstransfer und zum Ausbau von Kompetenzen und zugleich den Transfer kritischer Technologie aus Europa nach China ausschließen. Entsprechende Kooperationen sind weiter zu beobachten und hinsichtlich ihrer diesbezüglichen Auswirkungen zu bewerten.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 16, 19, 20 und 23 verwiesen.

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?

Die Prüfung der von der Europäischen Kommission vorgeschlagenen Investitionsvorgaben durch die Bundesregierung ist noch nicht abgeschlossen. Grundsätzlich teilt sie das Ziel möglichst werthaltiger Auslandsinvestitionen in der Europäischen Union, beispielsweise in Bezug auf lokale Wertschöpfung, Technologiediffusion oder Beschäftigungseffekte. Zugleich ist entscheidend, dass Europa ein attraktiver Investitionsstandort bleibt. Es muss sichergestellt werden, dass der bürokratische Aufwand für Investoren und Behörden angemessen bleibt und Verfahren nicht unnötig verlängert werden. Über die mutmaßlichen Auswirkungen des derzeit noch in der Diskussion befindlichen IAA auf die wirtschaftlichen Beziehungen zu Drittstaaten liegen der Bundesregierung keine belastbaren Erkenntnisse vor.

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?

Die Bundesregierung prüft derzeit noch die Vorschläge der EU-Kommission zu europäischen Präferenzen in Bezug auf die öffentliche Beschaffung und Förderung von Elektrofahrzeugen.

Aus Sicht der Bundesregierung kann der Industrial Accelerator Act einen sinnvollen Beitrag zur Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigungssicherung in der europäischen Automobilindustrie leisten.

Die Bundesregierung gibt Unternehmen keine Kriterien für Investitionsentscheidungen vor.

Es wird im Übrigen auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der AfD „Industrial Accelerator Act und SMR-Förderarchitektur der EU und deren Auswirkungen auf den Industriestandort Deutschland“ auf Bundestagsdrucksache 21/6942 verwiesen.

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?

Der Bundesregierung liegen zu den von chinesischen Automobilherstellern neu errichteten oder genutzten Produktionsstandorten in der EU keine Erkenntnisse zu den Sozial- und Beschäftigungsstandards (Tarifbindung, Mitbestimmung, Arbeitszeitregelungen, Arbeitsschutz usw.) vor. Bei der Produktion sind zumindest die gesetzlichen Anforderungen an die Sozial- und Beschäftigungsstandards zu erfüllen.

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?

Die Bundesregierung kann den unmittelbaren oder mittelbaren Erwerb eines inländischen Unternehmens oder einer Beteiligung an einem inländischen Unternehmen durch einen unionsfremden Erwerber im Einzelfall im Rahmen der Investitionsprüfung prüfen. Prüfungsmaßstab ist dabei eine voraussichtliche Beeinträchtigung der öffentlichen Ordnung oder Sicherheit der Bundesrepublik Deutschland, eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Union oder in Bezug auf Projekte oder Programme von Unionsinteresse im Sinne von Artikel 8 der Verordnung (EU) 2019/452. Falls es zur Abwendung einer solchen voraussichtlichen Gefährdung erforderlich ist, erteilt das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWE) die Genehmigung nur unter Auflagen oder untersagt die Beteiligung. Welche Maßnahmen erforderlich sind, hängt von den Umständen des konkreten Einzelfalls ab. Der Begriff der öffentlichen Ordnung oder Sicherheit der Bundesrepublik Deutschland ist ein aus dem Unionsrecht übernommener Rechtsbegriff (vgl. Artikel 52 Absatz 1, Artikel 65 Absatz 1b AEUV). Seine Ausformung obliegt den Mitgliedstaaten innerhalb der engen Grenzen des europäischen Rechts. Nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs erforderlich ist die Gefährdung eines Grundinteresses der Gesellschaft (EuGH, Urteil vom 14. März 2000, C-54/99, Rn. 17). Ausdrücklich hat der EuGH z. B. schon anerkannt, dass zur öffentlichen Sicherheit Fragen der Sicherheit der Versorgung im Krisenfall in den Bereichen Telekommunikation und Elektrizität oder bei der Gewährleistung von Dienstleistungen von strategischer Bedeutung gehören. Insgesamt steht dem BMWE bezüglich der Frage, ob die öffentliche Ordnung oder Sicherheit der Bundesrepublik Deutschland voraussichtlich beeinträchtigt ist, ein (unionsrechtlich determinierter) Beurteilungsspielraum zu. Die Investitionsprüfung ist grundsätzlich länderneutral. Bei der Prüfung einer voraussichtlichen Beeinträchtigung kann aber beispielsweise berücksichtigt werden, ob der Erwerber unter staatlicher Kontrolle steht.

27. Inwiefern können nach Auffassung der Bundesregierung atypische Kontrollerwerbe 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?

Ein sicherheitsrelevanter Einfluss auf ein inländisches Unternehmen kann nicht nur durch den Erwerb von Stimmrechten entstehen, sondern auch dann, wenn der Erwerber in anderer Weise eine wirksame Beteiligung an der Kontrolle des inländischen Unternehmens erlangt (sog. atypischer Kontrollerwerb). § 56 Absatz 3 der Außenwirtschaftsverordnung sieht daher bereits vor, dass auch in Fällen, in denen ein Stimmrechtserwerb mit Gewährung bestimmter anderer Möglichkeiten der Einflussnahme einhergeht, unter bestimmten Voraussetzungen ein prüffähiger Erwerb in der Investitionsprüfung vorliegen kann. Bisher ist die alleinige Einräumung von Sonderrechten, ohne dass zugleich auch Stimmrechte erworben werden, nicht prüffähig. Die Bundesregierung prüft im Rahmen der Novellierung des Investitionsprüfungsrechts, ob hier eine regelungsbedürftige Lücke vorliegt.

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?

Die Investitionsprüfung bleibt auch nach der Novellierung der EU Screening Verordnung länderneutral. Es erfolgt weiterhin eine Prüfung der konkreten Erwerbskonstellation im Einzelfall, siehe auch die Antwort zu Frage 26. Artikel 4 Absatz 1 der novellierten EU-Screening Verordnung, die voraussichtlich im Januar 2028 wirksam wird, verbietet u. a. eine Diskriminierung aufgrund der Herkunft der Erwerber. Artikel 19 der novellierten Verordnung legt zudem Kriterien fest, die die Mitgliedstaaten bei der Bewertung, ob sich eine ausländische Investition voraussichtlich nachteilig auf die Sicherheit oder die öffentliche Ordnung auswirkt, berücksichtigen müssen. Dazu zählen Auswirkungen auf die in Anhang III der novellierten Verordnung genannten Technologiebereiche, zu denen u. a. fortschrittliche Konnektivitäts-, Navigations- und Digitaltechnologien und fortschrittliche Sensortechnologien gehören. Die Bundesregierung wird die Novelle der EU Screening Verordnung bei der anstehenden Überarbeitung des Investitionsprüfrechts berücksichtigen.

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?

Die Bundesregierung erhebt nicht systematisch Daten i. S. d. Fragestellung.

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?

Im Bereich von Batterien unterstützt die Bundesregierung seit Jahren den Aufbau einer europäischen Batteriezellfertigung, u. a. durch eine gezielte Forschungsförderung aber beispielsweise auch im Rahmen von zwei Batterie-IPCEI (Important Projects of Common European Interest). Die Förderung im Rahmen der europäischen integrierten Projekte IPCEI „IPCEI on Batteries/European Battery Innovation (EuBatIn)“ hat das Ziel, Innovationen in den Markt zu überführen und bei der Skalierung zu unterstützen.

31. Welchen Einfluss hat laut Bundesregierung der wachsende Marktanteil chinesischer Automobile in Deutschland auf die von deutschen Automobilherstellern verkauften Elektroautos?

Es wird auf die Antwort zu Frage 20 verwiesen.

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?

Auf Grundlage der Verordnung (EU) 2019/452 beteiligen die Mitgliedstaaten einander und die Europäische Kommission an nationalen Investitionsprüfverfahren, deren Gegenstand konkrete Erwerbsvorgänge bezüglich unionsansässiger Unternehmen durch unionsfremde Erwerber sind. Die solchermaßen beteiligten Mitgliedstaaten und die Europäische Kommission können gegenüber dem prüfenden Mitgliedstaat dabei Kommentare und Stellungnahmen abgeben, wenn sie der Auffassung sind, dass die betreffende Direktinvestition die Sicherheit oder öffentliche Ordnung des kommentierenden Mitgliedstaats oder – bei Stellungnahmen der Kommission – in mehr als einem Mitgliedstaat voraussichtlich beeinträchtigt. Die prüfenden Mitgliedstaaten berücksichtigen die Kommentare der anderen Mitgliedstaaten und die Stellungnahmen der Europäischen Kommission im Rahmen ihrer Entscheidung. Mit der EU-Screening Verordnung, deren novellierte Fassung voraussichtlich ab Januar 2028 wirksam werden wird, wird der europäische Kooperationsmechanismus weiter gestärkt.

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)?

Die Bundesregierung arbeitet kontinuierlich daran, die Wettbewerbsfähigkeit am Industriestandort Deutschland zu erhalten und zu stärken. Dazu zählen die Verbesserung der Standortbedingungen, wie zum Beispiel Bürokratieabbau und eine Stärkung des Binnenmarkts, ebenso wie eine konsequente Förderung von Zukunftsbranchen, unter anderen die Automobilindustrie. Bei EU-Vorhaben bzw. EU-Vorschlägen bringt sich die Bundesregierung aktiv im Sinne des deut-

schen Industriestandorts und der Stärkung der europäischen Wettbewerbsfähigkeit insgesamt ein.

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>)?

Im Grundsatz ist der am 3. Juni 2026 vorgelegte Vorschlag der EU-Kommission für einen European Chips Act 2.0 („ECA 2.0“) als Beitrag zur Stärkung der technologischen Souveränität, Resilienz und Wettbewerbsfähigkeit Europas im Halbleiterbereich zu begrüßen. Der Entwurf ist weitgehend konsistent mit der im Oktober 2025 veröffentlichten „Mikroelektronik-Strategie der Bundesregierung“. Inhaltlich verschiebt sich der Fokus von einer angebotsseitigen, resilienzgetriebenen Förderung der Halbleiterproduktion unter dem European Chips Act 1.0 (Verordnung (EU) 2023/1781) hin zu einer umfassenderen Strategie für technologische Souveränität und industrielle Wettbewerbsfähigkeit im Bereich Mikroelektronik. Dabei werden die Bedarfe an fortschrittlichen Halbleitern, die z. B. auch in der Automobilindustrie nachgefragt sind, besonders in den Fokus genommen.

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?

Die Frage wird so verstanden, dass hier Bezug auf die „Kommission zur Überprüfung der sicherheitsrelevanten Wirtschaftsbeziehungen zwischen Deutschland und China“ genommen wird. Die Einsetzung der Kommission beschloss der Deutsche Bundestag am 13. November 2025 auf Antrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Bundestagsdrucksache 21/2719. Die Kommission konstituierte sich am 19. März 2026. Sie steht unter der Leitung der Ko-Vorsitzenden Dr. Cora Jungbluth und Dr. Mikko Huotari und wird dem Deutschen Bundestag jährlich ihre Prüfungsergebnisse und Handlungsempfehlungen vorlegen; dem Ausschuß für Wirtschaft und Energie des Deutschen Bundestages wird sie u. a. jährlich zum Stand ihrer Arbeit berichten. Die Kommission kann u. a. auf die Expertise der Bundesministerien und nachgeordneten Behörden zurückgreifen, die Bundesregierung ist selbst jedoch nicht in der Kommission vertreten. Entsprechend ist die Bundesregierung nicht der richtige Adressat für Fragen nach dem Arbeitsprogramm und der diesbezüglichen Schwerpunktsetzungen der Kommission.

