

Kurzbewertung der China-Strategie der Bundesregierung

# Für eine umsichtige Ausrichtung der Beziehungen zu China



Berlin, September 2023

Das Bundeskabinett hat Mitte Juli 2023 erstmalig eine China-Strategie verabschiedet. Darin bekräftigt die Bundesregierung die dreidimensionale Einschätzung von China als „Partner, Wettbewerber und systemischem Rivalen“. Als Verband der Automobilindustrie begrüßen wir, dass die China-Strategie sowohl strategische wie sicherheitspolitische Interessen als auch wirtschaftliche Chancen berücksichtigt. Für die deutsche Automobilindustrie ist China nicht nur ein wichtiger Absatzmarkt und Innovationsstandort, sondern auch ein zunehmend bedeutender Bezugsmarkt.

Gleichzeitig zeigt das Strategiepapier eine stark veränderte Wahrnehmung Chinas in Deutschland auf. Das Ende der Corona-Beschränkungen bietet nun die Chance, neues Vertrauen herzustellen sowie Differenzen, die in den letzten Jahren gewachsen sind, im direkten Dialog anzusprechen. Dies gilt explizit auch für kritische Themen wie die Einhaltung der Menschenrechte oder die Taiwan-Frage.

Nach dem Beschluss der China-Strategie steht nun ihre Umsetzung an. Begleitend hierzu hat der VDA folgende Empfehlungen formuliert:

1. Dialog statt Abschottung: Fortlaufende Kooperation mit China als Grundvoraussetzung für eine erfolgreiche Umsetzung der China-Strategie.
2. „De-Risking“ mit Augenmaß: So autonom wie notwendig und so offen, global und marktorientiert wie möglich.
3. Industriestandort Deutschland fitmachen: International wettbewerbsfähige Standortbedingungen sind die beste Versicherung gegen wachsenden Wettbewerb und stärken die Resilienz.

Die Bundesregierung hat in der China-Strategie angekündigt, den Bundestag eng in die Evaluierung des Strategiepapiers einzubinden – angesichts der Bedeutung der deutsch-chinesischen Beziehungen halten wir dies für zwingend erforderlich. Darüber hinaus sieht die China-Strategie vor, einen kontinuierlichen Austausch mit Wirtschaftsverbänden, Unternehmen und Gewerkschaften zur Umsetzung der Strategie einzurichten. Mit dem vorliegenden Positionspapier wollen wir diesen Gedanken aufnehmen und analog der einzurichtenden China-Runde der Staatssekretärinnen und Staatssekretäre ein gegebenenfalls institutionalisiertes Austauschformat unter Beteiligung relevanter Stakeholder anregen.

## 1. Dialog statt Abschottung

Wir begrüßen, dass sich die Bundesregierung in der China-Strategie ausdrücklich zur Zusammenarbeit mit China bekennt. Kooperation ist mit Blick auf die gewaltigen Herausforderungen wie den Klimawandel und die zunehmende technologische Fragmentierung weltweit unentbehrlich.

**Klimapolitische Koordinierung intensivieren:** Die Einrichtung eines Klima- und Transformationsdialogs ist ein Meilenstein der bilateralen Zusammenarbeit und Ausdruck des gemeinsamen Ziels, Industrieprozesse zu dekarbonisieren, die Energiewende zu beschleunigen und klimafreundliche Mobilität zu ermöglichen. Der Gründung müssen nun schnell konkrete Umsetzungsschritte folgen.

Die Klimazusammenarbeit zwischen Deutschland und China hat eine wichtige Signalwirkung für die internationale Gemeinschaft. Wir sprechen uns nachdrücklich dafür aus, dass beide Seiten die Kooperation intensivieren und mit positivem Beispiel vorangehen. Ein Beitritt Chinas zum Klimacub, der von den G7 in Elmau initiiert wurde, wäre ein solches Signal. Auch muss sich die Bundesregierung in ihrer Klimazusammenarbeit mit China eng mit dem hochrangigen Umwelt- und Klimadialog zwischen der EU und China abstimmen.

**Kooperation im Bereich der Elektro- und Wasserstoffmobilität fortsetzen:** China entwickelt sich mehr und mehr zum Innovationsstandort für klimafreundliche Mobilität – von dieser Dynamik profitiert letztlich der Kampf gegen den Klimawandel in Gänze. Als Technologieführer, aber auch als wesentliche Treibhausgasemittenten sind Deutschland und China in der Pflicht, hier voranzugehen. Vor diesem Hintergrund befürworten wir, dass die Bundesregierung und die chinesische Regierung die Kooperation im Bereich Elektro- und Wasserstoffmobilität fortsetzen wollen.

**Automatisiertes und vernetztes Fahren – technologischer Fragmentierung entgegenwirken:** Unternehmen der deutschen Automobilindustrie leisten Pionierarbeit im Bereich autonomes Fahren – dies gelingt auch dank der Innovationskraft chinesischer Partner und exzellenter Rahmenbedingungen vor Ort. Auch in der China-Strategie wird das Know-how chinesischer Forscherinnen und Forscher hervorgehoben – das Land ist bereits jetzt ein Reallabor für autonomes Fahren. Das Engagement der deutschen Automobilindustrie vor Ort sichert nicht nur die eigene Wettbewerbsfähigkeit, sondern dient letztlich als Garant dafür, dass technologische Fortschritte weltweit zugänglich sind.

Wir begrüßen ausdrücklich, dass sich die Bundesregierung in der China-Strategie in deutlicher Form gegen eine Entkopplung im Technologiebereich ausgesprochen hat. In diesem Zusammenhang werben wir dafür, dass die Bundesregierung die gleichberechtigte Zusammenarbeit mit der chinesischen Seite im Bereich automatisiertes und vernetztes Fahren fortsetzt.

**Sicherheit geschäftlicher Datenströme gewährleisten:** Die Bundesregierung honoriert in der China-Strategie die Bedeutung des freien und vertrauenswürdigen Datenverkehrs zwischen beiden Ländern. Gleichwohl finden das chinesische Cybersicherheitsgesetz sowie die kürzlich in Kraft getretene Novellierung des Anti-Spionage-Gesetzes in China keine Erwähnung. Auch hier setzen wir auf Dialog statt Abschottung: Wir sehen die Bundesregierung in der Pflicht, sich in Peking für die Vertraulichkeit geschäftlicher Daten einzusetzen, extraterritoriale Auswirkungen der Gesetze zu thematisieren und gemeinschaftlich zu einer Lösung zu finden.

**Kooperation auch bei Standardisierung & Normung sicherstellen:** Die enge Kooperation Deutschlands und Chinas bei der Setzung von Standards und Normen ist ein wichtiges Standbein der bilateralen Beziehungen. Wir setzen uns dafür ein, dass Normen und Standards über die Internationale Organisation für Normung (ISO) und die Internationale Elektrotechnische Kommission (IEC) in einem offenen, multilateralen Prozess erarbeitet werden. Alle Partner sind aufgerufen, diese Standards unverändert im nationalen Kontext zu implementieren. Wir fordern die Bundesregierung auf, Nationalisierungstendenzen in der Normung entgegenzutreten und die multilaterale Entscheidungsfindung zu stützen.

**Dialog braucht persönlichen Austausch:** Auch nach dem Wegfall Corona-bedingter Restriktionen sehen wir mit Sorge, dass der persönliche Austausch zwischen beiden Ländern und der Einsatz von Fachkräften nur zögerlich wieder anläuft. Wir treten dafür ein, dass die Bundesregierung rasch zusätzliche Personalkapazitäten bei den Visastellen schafft, um dem Antragsvolumen gerecht zu werden.

## 2. De-Risking mit Augenmaß

Die bilateralen Wirtschaftsbeziehungen sind eine Erfolgsgeschichte, die sowohl in Deutschland als auch in China Wohlstand, Wertschöpfung und Beschäftigung geschaffen haben. Deswegen ist es positiv, dass die Bundesregierung einem „De-Coupling“ eine klare Absage erteilt. Unstrittig ist aber auch, dass sich das geopolitische Umfeld verändert hat – dieser Veränderung kommt die Bundesregierung mit dem Konzept des „De-Risking“ nach. Eine solche Risikominderung darf indes nicht einer zunehmenden wirtschaftlichen Blockbildung das Wort reden – Deutschland als global agierendes Exportland ist weltweit auf offene Märkte angewiesen.

**Unternehmerische Freiheit bei Investitionsentscheidungen bewahren:** Die Mitglieder des VDA prüfen mögliche Geschäftsrisiken angesichts der hohen Verflechtung mit China sehr genau und streben eine hohe Diversifizierung und Resilienz an. Die Diversifizierungsbemühungen der Unternehmen können durch staatliche Maßnahmen unterstützt und ergänzt, nicht jedoch gelenkt werden. In diesem Sinne stehen wir einem vertraulichen Austausch über Risikoanalysen offen gegenüber. Darüberhinausgehende Schritte, die möglicherweise der unternehmerischen Souveränität entgegenstehen, sehen wir indessen kritisch.

Offene Fragen bestehen zudem beim von der Europäischen Kommission geplanten Outbound Investment Screening – insbesondere bei der Positionierung der Bundesregierung. Auch hier setzen wir uns dafür ein, die unternehmerische Freiheit zu respektieren und wünschen uns diesbezüglich einen engen Austausch mit den handelnden Institutionen. Nur in Ausnahmefällen, wenn ernsthafte Sicherheitsbedenken tatsächlich nachgewiesen werden, könnte ein staatlicher Kontrolleingriff ein letztes Mittel sein.

**Balance zwischen wirtschaftlicher Offenheit und öffentlicher Sicherheit austarieren:** Unser Industriestandort ist in hohem Maße auf Investitionen aus Drittstaaten angewiesen. Eine Novelle des Investitionsprüfungsrechts muss deshalb beides gewährleisten: den Schutz kritischer Infrastruktur als auch Chancen für ausländische Investoren. Wichtig ist, dass sich eine solche Reform – bedingt durch möglicherweise langwierige Prüfverfahren – nicht negativ auf die Attraktivität des Investitionsstandorts Deutschland auswirkt und nicht dezidiert gegen Unternehmen aus einzelnen Ländern gerichtet ist. Von Deutschland sollte zudem kein Signal für einen zunehmenden Investitionsprotektionismus ausgehen.

**Strategische Souveränität der EU bei Rohstoffen stärken:** Die Verfügbarkeit von Rohstoffen ist von besonderer Relevanz für die Transformation der Industrie in Deutschland und Europa. Ein einheitliches, EU-weites Monitoring der Versorgungslage darf indes nicht die Vulnerabilitäten der Rohstoffversorgung hierzulande offenlegen. Die Diversifizierung der Rohstofflieferketten kann nur gelingen, wenn neue Optionen erschlossen werden – hierzu ist ein enger Austausch insbesondere mit Staaten in Afrika, Südamerika und der Pazifikregion notwendig. Zusätzliche Rohstoffpartnerschaften erleichtern die Erschließung von neuen Bezugsquellen und stärken die strategische Souveränität sowohl von Deutschland als auch von rohstoffreichen Partnerländern. In diesem Sinne sollte sich die Bundesregierung im Rahmen eines strategischen Ansatzes für den Ausbau von Weiterverarbeitungskapazitäten in der EU und in rohstoffreichen Drittländern einsetzen, z. B. durch die Schaffung einer europäischen Rohstoffagentur und eines Rohstofffonds.

**De-Risking braucht mehr Freihandel:** Um die Diversifizierungsbemühungen der Unternehmen bestmöglich zu unterstützen, brauchen wir freien und fairen Handel. Deshalb liegt es an der Europäischen Kommission, neue Handelsabkommen zügig abzuschließen und umzusetzen. Die Verhandlungen mit Mercosur, Mexiko, ASEAN und Indien sollten schnellstmöglich zum Abschluss gebracht werden. Hierzu dürfen Handelsabkommen nicht mit anderen Themen überfrachtet werden, sonst sinkt die Bereitschaft der Partner zu einem Abschluss mit der EU. Die Bundesregierung muss in Brüssel mit einer Stimme auftreten und mittels gezielter politischer Flankierung sowie hochrangiger Delegationsreisen bei dem Vorhaben unterstützen, neue Märkte zu erschließen.

### 3. Industriestandort Deutschland fitmachen

Die deutsche Automobilindustrie – Hersteller wie Zulieferer – ist ein Zugpferd für Forschung und Entwicklung weltweit. Dementsprechend schauen wir selbstbewusst auf den wachsenden globalen Wettbewerb – auch von chinesischer Seite. Dessen ungeachtet nehmen Sorgen über die Wettbewerbsfähigkeit des deutschen Industriestandorts zu. Die Debatte zu China ist wichtig, darf aber nicht über die Aufgaben hier vor Ort hinwegtäuschen. Um die Wettbewerbsposition zu stärken und um Neuinvestitionen zu sichern, muss die Bundesregierung die Rahmenbedingungen für den Standort Deutschland verbessern.

**Energiewende beschleunigen:** Die Unternehmen brauchen wettbewerbsfähige Energiepreise, Versorgungssicherheit, einen beschleunigten Ausbau der Erneuerbaren Energien und zusätzliche internationale Energiepartnerschaften. Dies ist Voraussetzung für den Hochlauf der Elektromobilität und der dazugehörigen Ladeinfrastruktur.

**Wettbewerbsfähiges Steuer- und Abgabensystem schaffen:** Die staatlichen Belastungen des Energieeinsatzes, insbesondere von Strom, müssen rasch auf ein international wettbewerbsfähiges Niveau gesenkt werden. Auch die Lohnnebenkosten stellen für viele Unternehmen zunehmend eine Hürde dar und belasten die Liquidität, insbesondere im Mittelstand. Darüber hinaus muss das Unternehmenssteuerrecht dringend von überbordenden bürokratischen Anforderungen entschlackt und die Digitalisierung vorangetrieben werden.

**Fachkräfte- und Arbeitskräftemangel lindern:** Der Mangel an Fach- und Arbeitskräften beeinträchtigt die Wachstumschancen vieler Mitgliedsunternehmen massiv – insbesondere kleine und mittelständische Unternehmen in der automobilen Zuliefererindustrie suchen händeringend nach Personal. Um auch angesichts der demographischen Entwicklung im globalen Wettbewerb bestehen zu können, brauchen wir eine Qualifizierungsinitiative, um Fachkräfte für die Anforderungen der Zukunftstechnologien fitzumachen.

**Bürokratie abbauen, Digitalisierung forcieren:** Verwaltungsprozesse sind zu langwierig, aufwendig und nicht digital genug – dies schreckt deutsche wie ausländische Investoren ab. Dazu setzen neue und verschärfte Berichtspflichten – wie möglicherweise durch die EU-Lieferketten-Richtlinie – den Unternehmen zu. Die Bundesregierung sollte ihren Einfluss in Brüssel geltend machen und hierzulande das angekündigte Belastungsmoratorium umsetzen.

### Ansprechpartner

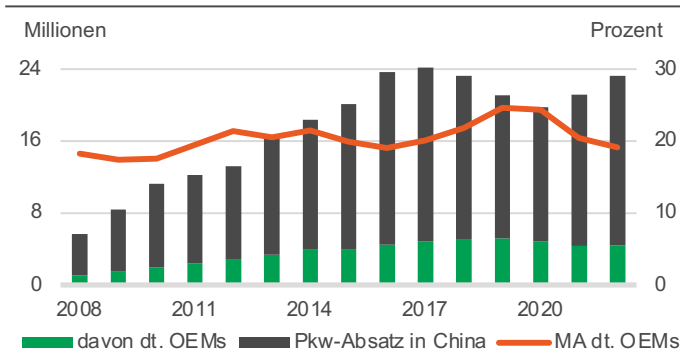
Andreas Rade  
Geschäftsführung  
andreas.rade@vda.de

Jendrik Niebuhr  
Referent Handelspolitik  
jendrik.niebuhr@vda.de

# Zur Automobilindustrie in China

## 1. Die Bedeutung des Marktes

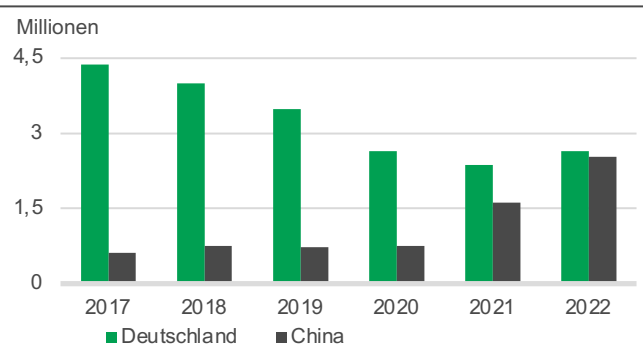
Pkw-Absatz in China



- Heute trägt **fast jeder fünfte neue Pkw** in China das Logo einer deutschen Konzernmarke. In absoluten Zahlen heißt das: Im Jahr 2022 verkauften die dt. Hersteller **rund 4,4 Mio. Pkw** in China.
- Die deutsche Automobilindustrie **konnte an den großen Zuwächsen** in der vergangenen Dekade proportional **partizipieren**.

## 2. Pkw-Exporte im Vergleich

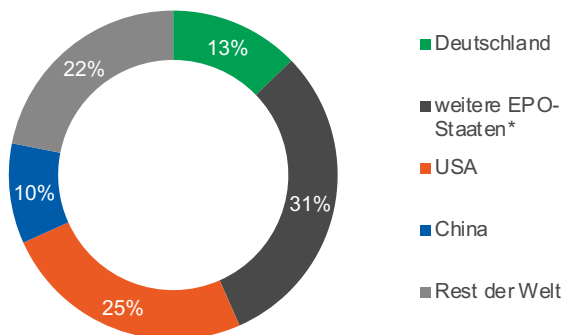
Pkw-Exporte aus Deutschland und China



- Deutschland ist **nach Japan der größte Pkw-Exporteur weltweit**. Zuletzt wurden im Jahr 2022 2,6 Mio. in Deutschland gefertigte Pkw anschließend ins Ausland exportiert. Das bedeutet, dass **drei von vier Pkw aus deutschen Werken ins Ausland** gehen (76 Prozent).
- **China konnte seine Pkw-Exporte** in den letzten Jahren **deutlich ausbauen** – liegt aber mit 2,5 Mio. ausgeführten Pkw weiter hinter Deutschland. Die **Exportquote für Pkw aus chinesischer Produktion beträgt 11 Prozent**.

## 3. Forschung & Entwicklung

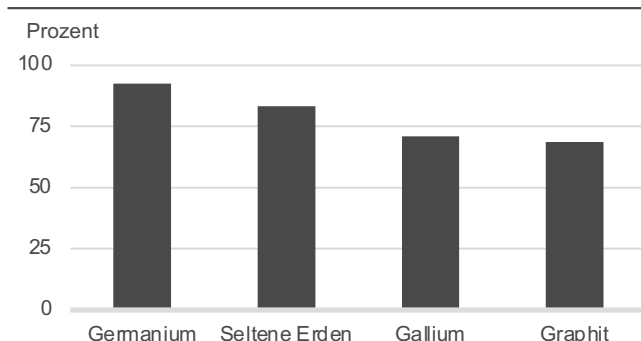
Herkunft der in Europa angemeldeten Patente



- Im Jahr 2022 wurden beim Europäischen Patentamt (EPO) 193.500 Patentanträge eingereicht. Davon kamen **13 Prozent aus Deutschland** und 31 Prozent aus den weiteren EPO-Staaten. **Aus China kamen 10 Prozent** der eingereichten Anträge. China ist somit zu einem wichtigen Technologiepartner aufgestiegen.
- **Im Transportsektor haben deutsche Unternehmen die führende Rolle** (20 Prozent aller Patentanträge im Transportsektor). **Chinesische Unternehmen reichten 7 Prozent aller Transportpatente ein**.
- **China ist insbesondere im Bereich der Technologien für digitale Kommunikation stark** (28 Prozent Anteil an sektorspezifischen Patentanträgen).
- Viele deutsche Unternehmen betreiben Forschung für den chinesischen Markt in Deutschland.

## 4. Rohstoffe

China-Anteil am Import ausgewählter Rohstoffe



- **Germanium**, das bei der Produktion von elektronischen Bauteilen eine hohe Relevanz hat, wird zu **über 90 Prozent** aus China importiert.
- Die insbesondere auch für den Hochlauf der Elektromobilität wichtigen **Seltenen Erden** kommen zu **mehr als 80 Prozent** aus China.
- Für die Frage der Abhängigkeit ist auch relevant, inwiefern die Versorgung in kurzer Frist durch Importe aus anderen Ländern oder heimische Produktion ersetzt werden könnte.
- Bei vielen Rohstoffen, die beim Hochlauf der Elektromobilität eine wichtige Rolle einnehmen, **nimmt China eine zentrale Stellung in der Lieferkette ein**.

China ist der größte Pkw-Einzelmarkt der Welt. Die deutschen Hersteller und Zulieferer sind bereits seit längerer Zeit vor Ort engagiert und konnten sich eine gute Marktposition sichern. Auch der VDA ist in China präsent und unterhält seit neun Jahren ein Büro in Peking. China tritt auf den internationalen Märkten zunehmend als Wettbewerber auf. Auch die Forschungskraft chinesischer Unternehmen wächst. Gerade bei für den Hochlauf der Elektromobilität wichtigen Rohstoffen nimmt China eine zentrale Stellung in der Lieferkette ein.

Der Verband der Automobilindustrie (VDA) vereint mehr als 650 Hersteller und Zulieferer unter einem Dach. Die Mitglieder entwickeln und produzieren Pkw und Lkw, Software, Anhänger, Aufbauten, Busse, Teile und Zubehör sowie immer neue Mobilitätsangebote.

Wir sind die Interessenvertretung der Automobilindustrie und stehen für eine moderne, zukunftsorientierte multimodale Mobilität auf dem Weg zur Klimaneutralität. Der VDA vertritt die Interessen seiner Mitglieder gegenüber Politik, Medien und gesellschaftlichen Gruppen.

Wir arbeiten für Elektromobilität, klimaneutrale Antriebe, die Umsetzung der Klimaziele, Rohstoffsicherung, Digitalisierung und Vernetzung sowie German Engineering. Wir setzen uns dabei für einen wettbewerbsfähigen Wirtschafts- und Innovationsstandort ein. Unsere Industrie sichert Wohlstand in Deutschland: Mehr als 780.000 Menschen sind direkt in der deutschen Automobilindustrie beschäftigt.

Der VDA ist Veranstalter der größten internationalen Mobilitätsplattform IAA MOBILITY und der IAA TRANSPORTATION, der weltweit wichtigsten Plattform für die Zukunft der Nutzfahrzeugindustrie.

---

Herausgeber	Verband der Automobilindustrie e.V. Behrenstraße 35, 10117 Berlin <a href="http://www.vda.de">www.vda.de</a>  Registrierter Interessenvertreter R001243 EU-Transparenzregister-Nr. 95574664768-90
Copyright	Verband der Automobilindustrie e.V.  Nachdruck und jede sonstige Form der Vervielfältigung sind nur mit Angabe der Quelle gestattet.
Version	Version 1.0, September 2023