

## Chinas E-Auto-Offensive: Europas Industrie und Sicherheit im Stresstest

Von Katharina Osthoff

**Europäische Autohersteller und Zulieferer kündigten 2024 mehr als 100.000 Stellenstreichungen an. Gleichzeitig expandieren chinesische Hersteller massiv nach Europa. Die Entwicklung ist ein geopolitischer Weckruf.**

Jahrzehntelang stützte sich die europäische Automobilindustrie, allen voran die deutsche, auf ein Dreipfeiler-Modell: starke Gewinne in China, Absatz in Drittstaaten und ein stabiler Heimatmarkt. Dieses Modell funktioniert nicht mehr. Während die Verkaufszahlen in China einbrechen, drängen chinesische Hersteller aggressiv nach Europa und in Märkte wie Lateinamerika und den Nahen Osten.

**Allein auf der IAA in München stellen 116 chinesische Firmen aus – mehr als aus jedem anderen Land außer Deutschland selbst.** Die [Kaufbereitschaft für chinesische Modelle](#) wächst. Chinas Aufstieg im E-Auto-Sektor ist nicht nur das Ergebnis kluger Ingenieurskunst, sondern auch von massiven Subventionen, strategischer Überproduktion, staatlich geförderten Exporten und einem industriellen Ökosystem geprägt, das schnelle Skalierung und vielfältige Finanzierungswege für Start-ups ermöglicht.

**Was auf dem Spiel steht, sind nicht nur Marktanteile, sondern industrielle Strukturen und technologische Souveränität.** Im Jahr 2024 hielten chinesische Hersteller bereits rund acht Prozent des europäischen EV-Marktes, bei Plug-in-Hybriden waren es etwa zwölf Prozent. Volkswagen exportiert mittlerweile Autos aus chinesischen Werken nach Übersee, Audi kündigte im Frühjahr 2025 den Abbau von 7.500 Stellen in Deutschland an. Allein 2024 summierten sich die angekündigten Jobverluste in Europa auf über 100.000.

**Elektroautos sind längst mehr als Fahrzeuge; sie sind Computer auf Rädern, ausgestattet mit Sensoren, Software und ständiger Datenverbindung.** Genau hier liegt ein [oft unterschätztes Risiko](#). Schon europäische Hersteller wie VW hatten in der Vergangenheit Probleme, Kundendaten ausreichend zu schützen. 2024 wurden Daten von Hunderttausenden VW-Fahrern auf einem ungesicherten Cloud-Server entdeckt, darunter auch die von [Bundestagsabgeordneten](#).

**Bei chinesischen Herstellern ist die Lage noch komplexer.** Unter Gesetzen wie dem [National Intelligence Law](#) und dem [Data Security Law](#) sind chinesische Firmen verpflichtet, staatlichen Sicherheitsbehörden Zugang zu gewähren und mit ihnen zusammenzuarbeiten. Das bedeutet: Daten europäischer Nutzer könnten theoretisch jederzeit in Peking landen. Berichte von Forschern deuten darauf hin, dass bei einzelnen Herstellern wie NIO [ein erheblicher Teil der Fahrzeugkommunikation](#) auf Servern in China gespeichert wurde. Hinzu kommt die Abhängigkeit vieler Produzenten von chinesischer Software und Komponenten wie DeepSeek, deren Datenpraktiken in der Kritik stehen.

**Einige Unternehmen in Europa reagieren:** Britische Medien berichteten bereits, dass zwei große britische Firmen ihren Mitarbeitern untersagt haben, ihre Handys in chinesischen E-Autos zu laden, aus Sorge, Daten könnten abgegriffen werden. Vergleichbare Vorsichtsmaßnahmen gibt es auch in der [US- und französischen Rüstungsindustrie](#). Die Herausforderung: E-Autos werden nicht nur von Privatpersonen gekauft, sondern auch von [Kommunen und Behörden](#). Einheitliche EU-Regeln für Datenschutz und Datensicherheit sind daher unverzichtbar. In einer Zeit, in der Daten über Bewegungsprofile, Kontakte und Nutzerverhalten zum strategischen Gut werden, ist dies nicht nur eine Datenschutzfrage, sondern eine Frage der nationalen Sicherheit.

**Parallel dazu gibt es ernste menschenrechtliche Bedenken.** Zahlreiche Berichte dokumentieren Zwangsarbeit in Xinjiang, Kinderarbeit in kongolesischen Kobaltminen und Zulieferer, die in staatliche „Arbeitsprogramme“ eingebunden sind. Wer chinesische E-Autos in Europa kauft, läuft Gefahr, dass diese problematischen Lieferketten Teil der europäischen Transformation werden.

**Die EU hat Ende 2024 Ausgleichszölle gegen chinesische E-Autos eingeführt.** Doch diese allein greifen zu kurz. Hersteller wie BYD weichen bereits aus, indem sie vermehrt Plug-in-Hybride exportieren, die nicht von den Zöllen betroffen sind.

**Europa braucht mehr als reaktive Maßnahmen.** Notwendig ist eine langfristige Industrie- und Sicherheitspolitik, die Wirtschaft, Werte und Sicherheit verknüpft. Dazu gehören:

- Klare Regeln zur Datenspeicherung: Sensible Fahrzeugdaten müssen in der EU bleiben.
- Partnerschaften mit Demokratien wie Japan und Südkorea, z. B. bei der Batterietechnologie.
- Aufnahme von Xinjiang in die EU-Datenbank für Zwangsarbeitsrisiken.
- Steuerliche Anreize und Investitionen, damit europäische Hersteller gemeinsam Forschung, Entwicklung und Produktion stemmen.
- Ein europäischer Green Industrial Deal auf Basis von MFR- und NextGenerationEU-Mitteln, um Wertschöpfung und Arbeitsplätze in Europa zu sichern.

**Zu große Abhängigkeiten machen Europa verwundbar.** Ob bei Masken in der Pandemie oder bei russischem Gas nach 2022 – die Lehren aus den letzten Krisen sind eindeutig. Dasselbe Muster droht nun bei E-Autos. Wenn wir unsere industrielle Basis verlieren, verlieren wir nicht nur Jobs, sondern auch unsere Fähigkeit, im Krisenfall selbstständig zu handeln.

**Die Frage lautet nicht, ob chinesische E-Autos Europas Straßen erobern, das geschieht bereits.** Die Frage ist, ob Europa seine Industrie, seine Werte und seine Sicherheit dabei preisgibt. Die Antwort darf nicht Protektionismus heißen, sondern kluge Strategie: fördern, schützen, Partner gewinnen.

*Hier finden Sie die vollständige Studie [„Charged with Consequence – How Europe navigates the risks of Chinese Electric Vehicles“](#).*

*Katharina Osthoff ist Senior Policy Advisor für International and Institutional Affairs bei der Friedrich-Naumann-Stiftung in Brüssel. Zuvor beriet sie als Policy Advisor im Europäischen Parlament und im Deutschen Bundestag zu Asien- und China-Fragen, deutscher und europäischer Außen- und Sicherheitspolitik sowie globalen Menschenrechtsfragen. Frühere Stationen umfassen die Deutsche Atlantische Gesellschaft.*

*Hinweis der Redaktion: Über China zu diskutieren, heißt heute mehr denn je: kontrovers debattieren. Wir möchten die Vielfalt der Standpunkte abbilden, damit Sie einen Einblick in die Breite der Debatte gewinnen können. Standpunkte spiegeln nicht die Meinung der Redaktion wider.*