

Die chinesische Automobilindustrie und Chancen für deutsche Automobilzulieferer

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Die chinesische Automobilindustrie und Chancen für deutsche Automobilzulieferer

veröffentlicht im Rahmen des Projektes TRAIBER.NRW

PROJEKTINFORMATION

Die fortschreitende Digitalisierung, die Mobilitätswende und der notwendige Wandel zur Klimaneutralität fordern die Automobilzulieferer und die Bergische Region an vielen Stellen. Das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie fördert TRAIBER.NRW im Rahmen der Förderbekanntmachung „Transformationsstrategien für Regionen der Fahrzeug- und Zulieferindustrie“ mit 4,1 Mio. EUR bis Ende 2025.

Die Bergische Region umfasst die Städte Remscheid, Solingen, Wuppertal und Düsseldorf sowie den Kreis Mettmann, den Rhein-Kreis-Neuss, den Ennepe-Ruhr-Kreis und den Oberbergischen Kreis. Projektpartner sind automotiveland.nrw e.V., die Bergische Universität Wuppertal, die Gemeinschaftslehrwerkstatt der Industrie von Velbert und Umgebung e.V. (GLW), die Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf und die Hochschule Bochum. Das Projekt wurde von den Sozialpartnern der Region initiiert und wird von ihnen maßgeblich unterstützt und begleitet: VBU® Vereinigung Bergischer Unternehmerverbände e.V., Arbeitgeberverband Remscheid und Bergisches Land e.V., IG Metall Velbert, IG Metall Ennepe-Ruhr-Wupper und IG Metall Remscheid-Solingen.

WWW.TRAIBER.NRW

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Inhaltsverzeichnis

1	Stand, Entwicklung und Strategien	4
2	Deutsche Unternehmen in China	14
3	Chinesische Unternehmen in Europa	22
	Anhang: Automobilcluster in China	27
	Literaturverzeichnis	31

DIE AUTOMOBILINDUSTRIE IN CHINA

Der globale Automobilmarkt durchläuft eine fundamentale Transformation. Vor allem der Übergang von konventionellen Antriebstechnologien zu Elektrofahrzeugen und die Entwicklung intelligenter, vernetzter Mobilität prägen diese Veränderungen. In diesem Kontext gewinnt China in den letzten Jahren als Leitmarkt zunehmend an Bedeutung und setzt Maßstäbe, insbesondere im Bereich Elektromobilität und vernetzte Fahrzeugtechnologien.

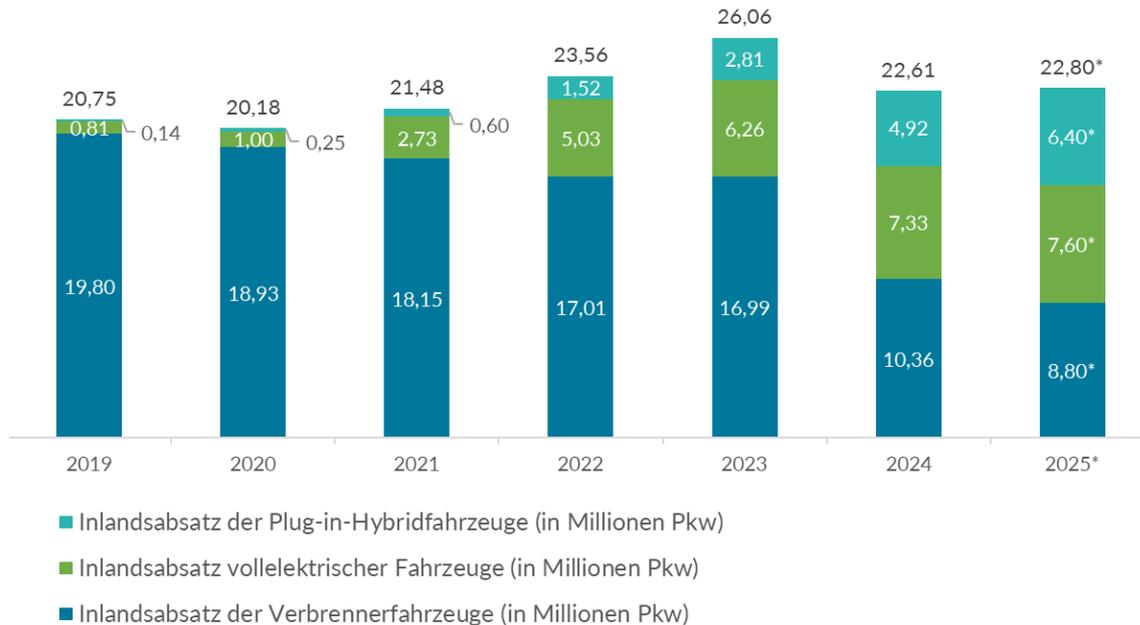
1 STAND, ENTWICKLUNG UND STRATEGIEN

Die Volksrepublik China ist heute der weltweit größte Produktionsstandort und Absatzmarkt.

Seit 2009 ist China ununterbrochen der weltweit größte Automobilproduzent [1]. Laut der China Association of Automobile Manufacturers (CAAM) stellte China im Jahr 2024 rund 27,48 Millionen Pkw her, was einem Anstieg von 5,2 % gegenüber dem Vorjahr entspricht [2]. Dies beinhaltet rund 40 % aller Pkw, die 2024 weltweit hergestellt wurden [3]. Getrieben durch ein starkes industrielles Wachstum, gezielte staatliche Fördermaßnahmen sowie den strategischen Aufbau von Fertigungskapazitäten, hat sich China als weltweit führender Produktionsstandort für die Automobilindustrie etabliert – insbesondere im Bereich der Elektrofahrzeuge. Darüber hinaus entfielen mehr als 65 % der globalen Elektrofahrzeugproduktion sowie rund 70 % der Produktion von Elektrofahrzeugbatterien auf China [3].

Der chinesische Automobilmarkt wächst seit 2024 kaum noch – dennoch boomt der Absatz von Elektrofahrzeugen in China.

China hat weltweit den größten inländischen Automobilmarkt. Daten der CAAM zeigen, dass der Inlandsabsatz in China im Jahr 2023 seinen Höhepunkt erreichte. 2024 ist ein starker Rückgang des Inlandsabsatzes in China um etwa 13 % gegenüber 2023 zu beobachten [2]. Es wird erwartet, dass der Inlandsabsatz aller Pkw im Jahr 2025 in etwa dem Niveau wie im Jahr 2024 entsprechen wird [2]. Allerdings wird es eine Verschiebung zwischen den einzelnen Fahrzeugtechnologien geben: Während der Absatz konventioneller Verbrennerfahrzeuge im Inland auch 2025 weiterhin abnehmen wird, wird ein weiteres Wachstum der Elektromobilität prognostiziert (vgl. Abbildung 1). Ab 2024 waren in China mehr als die Hälfte aller neu verkauften Pkw Elektrofahrzeuge, darunter sowohl Plug-in-Hybride als auch vollelektrische Fahrzeuge [2]. Einschätzungen zufolge wird China im Jahr 2025 – bezogen auf die Elektromobilität – der größte inländische Absatzmarkt der Welt bleiben und nahezu die Größe des amerikanischen und des europäischen Marktes für Elektrofahrzeuge zusammen erreichen [4] [5].



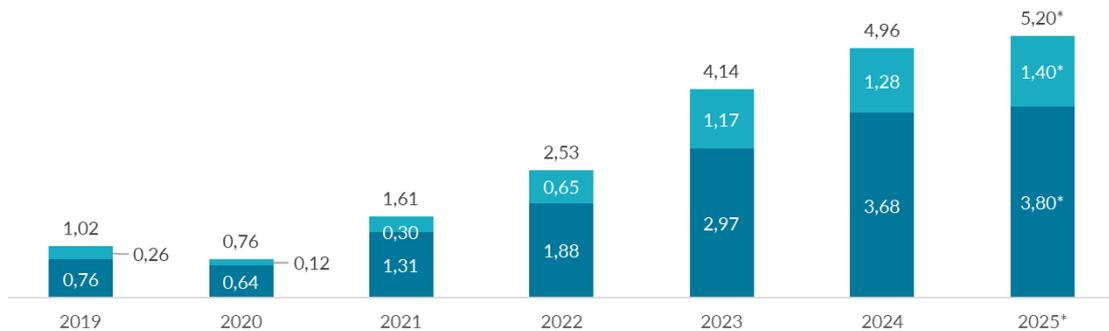
* Bemerkung: 2025 stellen Prognosen dar.

Abbildung 1: Pkw-Absatz in China von 2019 bis 2024 sowie Prognosen für 2025. eigene Darstellung basierend auf [2]

China exportiert weltweit die meisten Pkw, doch davon machen Verbrennerfahrzeuge immer noch die Mehrheit aus.

Im Export entwickelt sich China zunehmend zum global führenden Anbieter, wodurch die deutsche Automobilindustrie ihr Alleinstellungsmerkmal auf wichtigen Märkten mehr und mehr verliert. China ist seit 2023 der größte Autoexporteur der Welt – gemessen an der Anzahl exportierter Fahrzeuge [6].

Laut der CAAM wurden von den im Jahr 2024 in China produzierten rund 28 Millionen Pkw etwa 5 Millionen exportiert [2]. Bis 2025 wird der Hauptanteil der chinesischen Autoexporte weiterhin auf Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren entfallen. Die Exportmenge von Elektrofahrzeugen steigt jedoch zeitgleich rasant (vgl. Abbildung 2).



■ Exportmenge der Elektrofahrzeuge (in Millionen Pkw)

■ Exportmenge anderer Fahrzeuge (in Millionen Pkw)

* Bemerkung: 2025 stellen Prognosen dar.

Abbildung 2: Exportmenge, der in China hergestellten PKW-Fahrzeuge von 2019 bis 2025, eigene Darstellung basierend auf [7] [2] [8]

Chinesische Automobilmarken dominieren den chinesischen Automarkt, deutsche Marken fallen weiter zurück.

Die schnelle Entwicklung der Automobilindustrie in China, besonders im Bereich der Elektrofahrzeuge, geht Hand in Hand mit dem Wachstum der chinesischen OEMs. Das starke Wachstum der chinesischen OEMs in China wurde u.a. durch staatliche Förderprogramme, einen frühen Einstieg in die Elektromobilität und den dort schnell wachsenden Absatzmarkt von Elektrofahrzeugen begünstigt.

Bei Verbrennerfahrzeugen verfügen OEMs aus dem Ausland, insbesondere deutsche Hersteller, die in China als Joint Ventures tätig sind, nach wie vor über Wettbewerbsvorteile. Aufgrund der vergleichsweise langsameren Umstellung auf Elektrofahrzeuge, lag der Marktanteil von Elektrofahrzeugen ausländischer Automobilhersteller in China im Jahr 2023 nur bei 14,2 %. Davon entfielen 7,9 % auf Tesla, während alle anderen ausländischen Marken zusammen nur 6,3 % erreichten, was einem Rückgang von 1,9 Prozentpunkten gegenüber 2022 entspricht [9].

Angesichts der abnehmenden Popularität von Verbrennern und der fehlenden Wettbewerbsfähigkeit ihrer Elektrofahrzeuge in China verlieren ausländische OEMs weiterhin Marktanteile in China. Zwischen 2021 und 2024 haben deutsche Marken rund 16 % ihres Marktanteils und japanische Marken mehr als 36 % verloren. Zusammen repräsentieren sie nur noch ein Drittel des gesamten Pkw-Marktanteils in China (vgl. Abbildung 3) [10]. So konnten chinesische OEMs im Zeitraum von 2021 bis 2024 ihren Marktanteil in China um 17 % steigern [10].

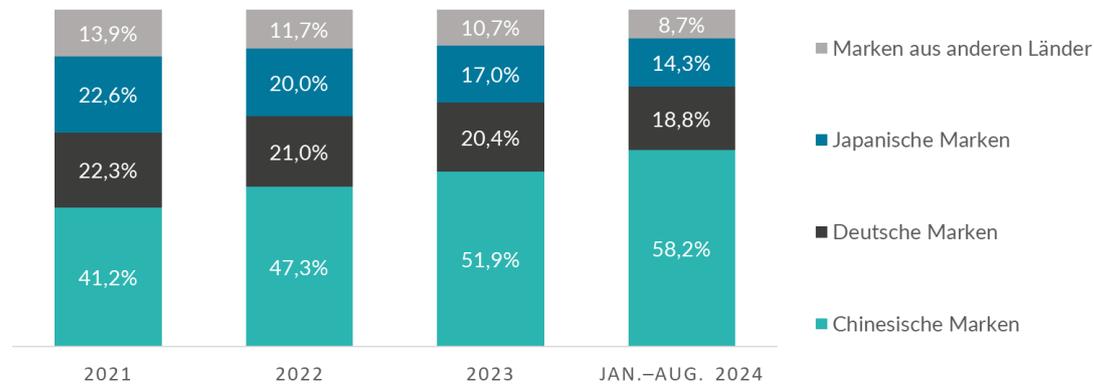


Abbildung 3: Entwicklung der durchschnittlichen Pkw-Marktanteile (alle Arten von Pkw der Marken aus verschiedenen Ländern) in China von 2021 bis August 2024, eigene Darstellung basierend auf [10]

Chinas Automobilmarkt unterscheidet sich in seiner Unternehmens- und Marktstruktur deutlich vom deutschen Markt.

Anders als in Deutschland, wo vor allem traditionelle OEMs den Markt dominieren, besteht der chinesische Automobilmarkt aus mehreren Akteursgruppen:

-  Neue Hersteller, die sich ausschließlich auf Elektrofahrzeuge spezialisiert haben, wie XPeng, NIO, Li Auto, Leapmotor, Xiaomi und Tesla [11].
-  Etablierte Hersteller wie BYD, Geely und SAIC, die ursprünglich Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren produzierten, inzwischen jedoch sowohl Verbrenner- als auch Elektrofahrzeuge herstellen [11].
-  Joint Ventures, die aufgrund der Marktzugangspolitik seit langem bestehen, beispielsweise SAIC Volkswagen, BMW Brilliance und Beijing Benz. Diese Kooperationen zwischen chinesischen und internationalen Herstellern bieten sowohl Verbrenner- als auch Elektrofahrzeuge auf dem chinesischen Markt an [11].

Regionale Automobilcluster formen Chinas industrielle Landschaft.

In China haben sich sechs bedeutende Automobilcluster herausgebildet, die sich hinsichtlich ihrer technologischen Schwerpunkte, wirtschaftlichen Strukturen und Entwicklungsdynamiken unterscheiden (vgl. Abbildung 4).

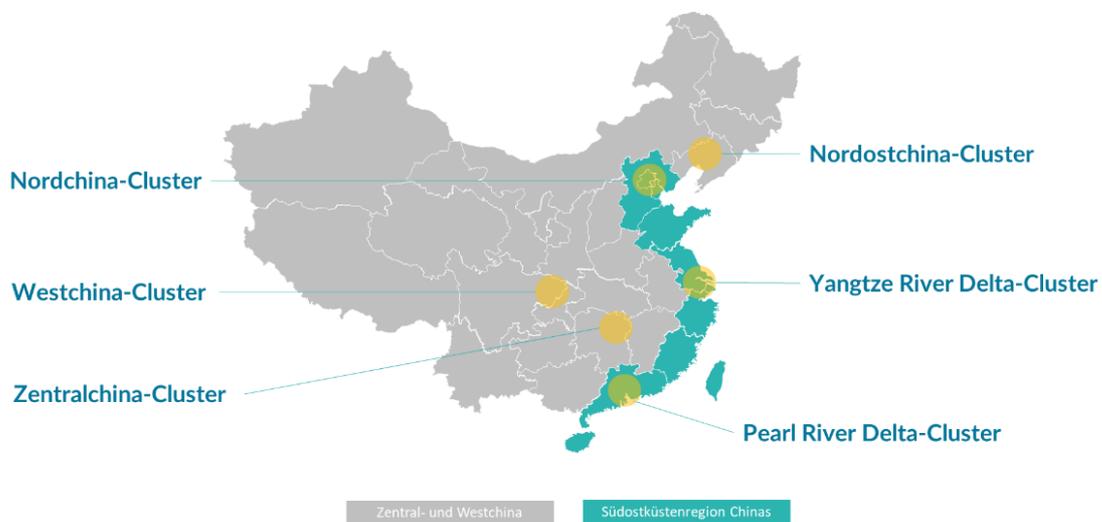


Abbildung 4: Sechs Automobil-Cluster in China, eigene Darstellung basierend auf [24]

Die drei leistungsstärksten Cluster befinden sich in den Küstenregionen – das **Yangtze River Delta-Cluster**, das **Pearl River Delta-Cluster** und das **Nordchina-Cluster**. Diese Regionen nehmen eine führende Position in der Forschung und Entwicklung von Batterien, Elektromotoren für Elektrofahrzeuge und des vernetzten und autonomen Fahrens ein, als auch in der Produktion von Elektrofahrzeugen. Zudem zeichnen sich diese drei Cluster durch eine hochentwickelte effiziente lokale Lieferkette aus. Wichtige Städte wie das Umland von Shanghai haben bereits einen Vier-Stunden-Lieferkreis aufgebaut, während Shenzhen als das neue Zentrum der globalen Elektrofahrzeugbranche gilt [25] [26].

Die anderen drei Cluster – das **Nordostchina-Cluster**, das **Zentralchina-Cluster** und das **Westchina-Cluster** – sind traditionell auf die Produktion von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren ausgerichtet und befinden sich in einer vergleichsweise späteren Phase der Transformation zur Elektromobilität. Für deutsche Unternehmen bieten diese Regionen oft starke politische Anreize und Subventionen, dort tätig zu werden [27]. Detailinformationen zu den einzelnen Clustern sind im Anhang zu finden (vgl. Anhang).

Die chinesische Regierung fördert die chinesische Automobilindustrie umfassend.

Während in Deutschland marktorientierte Kräfte die Transformation prägen, sorgen in China staatliche Subventionen und nationale strategische Planung für strukturellen Wandel. Die chinesische Regierung hat von Anfang an große Anstrengungen unternommen, die chinesische Automobilindustrie mit umfangreichen Fördermaßnahmen zu unterstützen. Die Steigerung des Wachstums des chinesischen Automobilmarktes, die kontinuierliche Technologieentwicklung und der Aufbau international anerkannter chinesischer Marken standen dabei im Fokus. Nationale Strategiepläne wie zum Beispiel „Made in China 2025“ [28], fortlaufende Fünfjahrespläne

sowie spezifische Entwicklungsstrategien für Elektrofahrzeuge, automatisiertes und vernetztes Fahren und für die Fertigungsindustrie haben diese Ziele unterstützt [29].

Neben den nationalen Strategieplänen haben Chinas lokale Regierungen eine Vielzahl von Fördermaßnahmen eingeführt, um den Kauf und die Marktdurchdringung von Elektrofahrzeugen zu unterstützen. Käufer von Elektrofahrzeugen profitieren von Kaufprämien, Zuschüssen für die Nutzung von Ladeinfrastruktur, bevorzugtem Zugang zu Fahrzeugkennzeichen sowie Sonderregelungen bei Fahrbeschränkungen in Großstädten [30] [31].

Chinesische lokale Regierungen unterstützen Unternehmen der Automobilbranche, insbesondere bei der Produktion von Elektrofahrzeugen. Dies umfasst z. B.

- einen Extrabonus¹ als Anreiz für die Elektrofahrzeugproduktion,
- Subventionen für den Kauf von Maschinen und technologische Modernisierung,
- Subventionen für Investitionen in Anlagevermögen wie der Neubau oder die Erweiterung von Produktionsstandorten,
- Unterstützung für grüne Fabriken und Klimaneutralität z.B. in Form von Subventionen für nachhaltige Produktion (z. B. CO₂-Reduktion, energieeffiziente Technologien) oder
- Kooperationsförderung für Unternehmen, Hochschulen und Forschungsinstitute.

Zu berücksichtigen ist, dass die chinesische Regierung einen technologieoffenen Ansatz in der Mobilitätstransformation verfolgt. Neben der Förderung batterieelektrischer Fahrzeuge werden kohlenstoffarme Kraftstoffe für Verbrennungsmotoren und hybride Antriebssysteme gezielt unterstützt [32]. Diese Maßnahme ist eine Reaktion auf die spezifischen Mobilitätsbedürfnisse der chinesischen Bevölkerung [32].

¹ Das Doppelpunktesystem belohnt die Produktion von Elektrofahrzeugen oder deren Komponenten mit positiven Punkten. Unternehmen, die Verbrennerfahrzeuge oder entsprechende Komponenten herstellen, erhalten negative Punkte. Diese Unternehmen müssen entweder Strafzahlungen leisten oder Punkte von Elektrofahrzeugherstellern erwerben. So soll der Umstieg auf umweltfreundlichere Technologien in China beschleunigt werden [4].

„Made in China 2025“

„Made in China 2025“ wurde im Mai 2015 von der chinesischen Regierung unter der Leitung des Staatsrats veröffentlicht. Es handelt sich um einen langfristigen Plan, der auf einen Zeitraum von zehn Jahren angelegt ist und das Ziel hat, die Abhängigkeit des Landes von ausländischer Technologie zu verringern, die heimische Innovation zu stärken und die globale Wettbewerbsfähigkeit sowie die Position chinesischer Unternehmen in strategischen Branchen wie Elektrofahrzeugen, Robotik und Halbleitern auszubauen [119]. Die Förderung von Elektrofahrzeugen ist ein zentraler Bestandteil der ‚Made in China 2025‘-Strategie, die darauf abzielt, China zu einem globalen Vorreiter in der Technologie- und Fertigungsindustrie sowie in der Marktentwicklung im Bereich der Elektrofahrzeuge zu machen [118].

Zentrale Maßnahmen:

Marktwachstum:

- Kaufprämie und Subventionen für Käufer und Hersteller von Elektrofahrzeugen.
- Ausbau des Netzes von Ladestationen und Batteriewechselstationen.
- Förderung intelligenter Ladesysteme zur Verbesserung der Ladeeffizienz.

Technologieentwicklung:

- Fokussierung auf die Entwicklung von Hochleistungsbatterien (z. B. Festkörper- und Wasserstoffbatterien).
- Integration autonomer Fahrtechnologien in Elektrofahrzeuge zur Erhöhung der Fahrzeugintelligenz.

Stärkung der Lieferkette:

- Förderung in Form von Subventionen oder finanziellen Anreizen eines umfassenden und engen Netzwerks von OEMs und Zulieferern.
- Förderung von internationalen Kooperationen oder gemeinsamen Projekten der internationalen Zusammenarbeit in der Automobilindustrie.

Im April 2024 analysierte die South China Morning Post, dass mehr als 86 % der über 200 Ziele in den zehn Schlüsselbereichen (z. B. Informationstechnologie, hochpräzise Maschinen und Elektrofahrzeuge) der Initiative ‚Made in China 2025‘ erreicht wurden [120]. Besonders herausragend war die Entwicklung im Bereich der Elektrofahrzeuge – hier wurden die Zielvorgaben bereits deutlich übertroffen [120].

Die chinesische AZI gewinnt zunehmend an Bedeutung auf dem internationalen Markt.

Mit dem beschriebenen Marktwachstum steigt die Nachfrage nach verschiedenen Komponenten, insbesondere solchen, die in Elektrofahrzeugen verbaut werden, stetig an. Im Zeitraum von 2019 bis 2023 ist der Umsatz in der Automobilzuliefererindustrie in China von 521,70 Mrd. US-Dollar um 50 % auf 754,3 Mrd. US-Dollar gestiegen und wird in 2025 voraussichtlich weiter auf 834,80 Mrd. US-Dollar² steigen [12].

Dass China heute den weltweit größten Automobilmarkt repräsentiert, spiegelt sich ebenso in der weltweiten TOP-100-Liste der Automobilzulieferer³ nach Umsatz wider. Von den chinesischen Zulieferern stehen bereits einige an der Spitze der weltweiten TOP-100-Liste. Im weltweiten Ranking, nach Umsatz des jeweiligen letzten Jahres, hat sich die Anzahl chinesischer Zulieferer von zwei Unternehmen im Jahr 2015 auf 15 Unternehmen im Jahr 2023 erhöht. Unternehmen aus Deutschland belegten im Jahr 2023 in der Top-100-Liste 17 Plätze, während im Jahr 2015 deutsche Automobilzulieferer noch mit 18 Plätzen vertreten waren [13]. Nach Umsatz belegte das Batterieunternehmen CATL (Contemporary Amperex Technology Co., Ltd.) im Jahr 2023 den vierten Platz und liegt damit direkt hinter den drei traditionellen Zulieferer-Giganten Bosch (Deutschland), ZF (Deutschland) und Magna International (Kanada). Dabei decken die chinesischen Automobilzulieferer auf der Top-100-Liste verschiedene Bereiche der Automobilzuliefererindustrie (AZI) ab, wie etwa Batterien, Fahrwerke, Exterieur, Interieur, Automobil-elektronik, Radsätze und Wärmemanagement [14].

² Die ursprünglichen Marktdaten sind in chinesischen Yuan angegeben und wurden anhand des durchschnittlichen Wechselkurses des jeweiligen Jahres in US-Dollar umgerechnet (2019: 6,898 RMB/USD, 2020: 6,897 RMB/USD, 2021: 6,453 RMB/USD, 2022: 6,726 RMB/USD, 2023: 7,046 RMB/USD).

³ Das Ranking von „Automotive News“ basiert auf dem Umsatz der Automobilzulieferer im Vorjahr, wobei Umsätze und Verkäufe an Unternehmen außerhalb der Automobilzuliefererindustrie nicht berücksichtigt werden. Bei der Teilnahme an der Rangliste der Top 100 sind die Zulieferer dazu verpflichtet den Firmennamen, den Sitz des Unternehmens, die Kontaktdaten sowie relevante Daten bereitzustellen. Daher sind möglicherweise einige Zulieferer nicht in der Liste vertreten.

Chinesische Automobilzulieferer haben sich durch ihre Marktpräsenz in Schlüsselbereichen der globalen Automobilzulieferkette etabliert. Als Tier-1-oder Tier-2-Zulieferer beliefern sie weltweit führende Automobilhersteller und tragen maßgeblich zur Weiterentwicklung der Branche bei. Die im Folgenden genannten Unternehmen dienen als Beispiele:

- ☞ **Batterien:** Contemporary Amperex Technology Co., Ltd. (CATL) dominiert als weltgrößter Hersteller den Markt für Elektrofahrzeugbatterien.
- ☞ **Fahrwerke:** Die Ningbo Tuopu Group liefert innovative Chassis-Lösungen für globale OEMs.
- ☞ **Exterieur:** Die Minth Group hat sich als führender Entwickler und Produzent von hochwertigen Fahrzeugexterieurkomponenten etabliert.
- ☞ **Interieur:** Yanfeng International Automotive Technology Co., Ltd. ist Weltmarktführer für intelligente Cockpitsysteme, Türverkleidungen und Sitzlösungen.
- ☞ **Automotive-Elektronik:** Desay SV Automotive Co., Ltd. spezialisiert sich auf Steuergeräte für automatisiertes Fahren und Infotainmentsysteme.
- ☞ **Radsätze:** CITIC Dicastal Co., Ltd. ist der globale Marktführer in der Herstellung von Leichtmetallrädern.
- ☞ **Sensorik und Chiplösungen für autonomes Fahren:** Horizon Robotics, Inc. entwickelt integrierte Hard- und Softwarelösungen für Fahrerassistenzsysteme.
- ☞ **Fahrzeugsicherheitssysteme:** Joyson Electronics Co., Ltd. ist ein bedeutender Hersteller von Airbags, Sicherheitsgurten und Fahrerassistenzsystemen.
- ☞ **Automobilglas:** Fuyao Glass Industry Group Co., Ltd. zählt zu den weltweit größten Produzenten von Windschutzscheiben und Seitenfenstern.

Quelle: Alle Daten dieses Abschnitts basieren auf [115] [116] [117].

Neue Innenraumkonzepte eröffnen neue Chance für Zulieferer in China.

Die neuen Automobilhersteller, die in China ausschließlich Elektrofahrzeuge produzieren, stellen einen wichtigen Treiber für den Wandel unter den chinesischen OEMs dar. Im Vergleich zu den traditionellen Automobilherstellern zeigen sie deutlich innovativere Ansätze im Bereich Innenraumkonzepte. Sie haben diese in einen "dritten Lebensraum" verwandelt, der Komfort, Unterhaltung und Freizeitfunktionen vereint [15].

Dieser Trend eröffnet für deutsche Zulieferer im Bereich der Interieur-Bauteile mit neuen Produkten bestehende Märkte auszubauen oder sogar neue Geschäftsbeziehungen und Märkte aufzubauen. Das intelligente Cockpit bildet den Kern dieser Entwicklung und integriert digitale Instrumententafeln, Infotainmentsysteme, Sitzmassagefunktionen, große Schiebedisplays, Kühlboxen, Laserprojektoren, ausfahrbare Leinwände und bidirektionale Mensch-Fahrzeug-Interaktionssystem [16]. Laut dem "Smart Cockpit White Paper" 2023 von KPMG China wird der chinesische Markt für intelligente Cockpits bis 2026 voraussichtlich ein Volumen von ungefähr 25,5 Milliarden EUR⁴ erreichen, mit einer jährlichen Wachstumsrate von über 17 % [15].

Hinter den rasanten Entwicklungen der chinesischen Automobilindustrie stehen auch Herausforderungen wie Preiskämpfe und sinkende Gewinnmargen.

Die chinesische Regierung hat erhebliche Subventionen bereitgestellt, um die Entwicklung und Produktion von Elektrofahrzeugen zu fördern. Diese Unterstützung hat zur Entstehung zahlreicher neuer chinesischer Automobilhersteller geführt [17], die intensiven Preiskämpfe um Marktanteile untereinander begonnen haben. Mittlerweile hat sich der Preiskampf auf den gesamten chinesischen Automobilmarkt übertragen [18] [19].

Der Preiskampf führt nicht nur zu einer Reduktion der Gewinnmargen bei den Automobilherstellern selbst, sondern hat schlussendlich zu geringen Gewinnen in der gesamten chinesischen Automobilbranche beigetragen [20] [18], was den Druck auch auf die chinesische AZI erhöht. Von 2020 bis 2023 sank die Gewinnmarge der gesamten chinesischen Automobilindustrie (OEM und Zulieferer) von 6,1 % auf 5 %, und im Zeitraum der ersten drei Quartale 2024 fiel die Gewinnmarge sogar auf 4,6 % [21].

Die Konsolidierungsphase der chinesischen Automobilindustrie ist noch nicht abgeschlossen.

Auch in der chinesischen Automobilindustrie lässt sich ein sogenannter „Matthäus-Effekt“ beobachten: Die Starken werden stärker, die Schwachen haben es zunehmend schwer. Im Jahr 2024 hielten die drei umsatzstärksten OEMs im Bereich der Elektrofahrzeuge einen Marktanteil von 51 %, und die zehn umsatzstärksten OEMs machten insgesamt 85,4 % des gesamten Umsatzes aller Elektrofahrzeughersteller aus [1]. Gleichzeitig sind schwächere OEMs aufgrund

⁴ Umrechnung gemäß dem im Juni 2026 gültigen Wechselkurs von 1 CNY ≈ 0,13 EUR.

mangelnder Wettbewerbsfähigkeit häufig von Marginalisierung und Liquidation bedroht [21] [22]. Sprich: Zulieferer, die bereits eng in globale Lieferketten eingebunden sind, erhalten mehr Aufträge, weil sie als „verlässlich“ gelten – was kleine und mittlere Unternehmen (KMU) zunehmend verdrängt. Es wird prognostiziert, dass eine weitere Konsolidierung in der chinesischen Automobilindustrie eintreten wird [23], was wiederum Einfluss auf den weltweiten Markt haben dürfte. Für deutsche Unternehmen kann dies bedeuten, dass bestehende deutsch-chinesische Partnerschaften durch intensive Konsolidierungsprozesse Veränderungen erfahren. Dies wiederum kann eine erhöhte Unsicherheit und mehr Risiken innerhalb der Lieferkette zur Folge haben. Zur Reduzierung dieser Risiken bzw. zur Stärkung der Resilienz kann eine strategische Neuausrichtung erforderlich sein, etwa in Form eines Aufbaus mehrerer stabiler Partnerschaften zur Risikostreuung und Sicherung der Marktposition.

2 DEUTSCHE UNTERNEHMEN IN CHINA

Deutsche Automobilunternehmen sind seit vielen Jahren fest im chinesischen Markt verwurzelt.

Deutsche Unternehmen haben sich auf dem chinesischen Markt etabliert und verfügen über zahlreiche Produktionsstandorte, ein weitreichendes Vertriebsnetz, eine starke Markenbekanntheit und die Fähigkeit, sich über Jahre hinweg intensiv an die lokalen Marktbedingungen und Verbraucherbedürfnisse anzupassen. Trotz des kontinuierlichen Rückgangs der Marktanteile von Joint-Ventures mit deutschen OEMs, bleiben diese nach wie vor bedeutende Akteure in der chinesischen Automobilindustrie. Laut einer AHK-Umfrage Ende 2024 beabsichtigen die meisten deutschen Automobilunternehmen (OEMs und Zulieferer), trotz gesunkener Erwartungen, ihre Investitionen in den Bereichen Forschung und Entwicklung von Elektrofahrzeugen, neue Produktionsanlagen sowie Automatisierung zu erhöhen [47].

Deutsche OEMs in China zeigen eine zunehmende Lokalisierung durch Forschungszentren, maßgeschneiderte Produkte und Kooperationen vor Ort.

Angesichts wachsender Handelsbarrieren – von Schutzzöllen bis zu politischen und wirtschaftlichen Unsicherheiten – entscheiden sich deutsche Unternehmen immer häufiger für eine Lokalisierung ihrer Lieferketten, um Risiken zu verteilen und den Zugang zu lokalen Märkten zu sichern. Während Unternehmen aus anderen Ländern, wie japanische und amerikanische Automobilhersteller, ihre Geschäftsstrategien in China umstellen – etwa durch das Schließen unprofitabler Produktionslinien, das Verkleinern von Fabriken oder das Reduzieren von Investitionen [48] – treten deutsche Automobilunternehmen in China allgemein zunehmend in die Phase „Local for Local“ und „Local for Global“ ein. Deutsche OEMs verfolgen dabei zwei Ziele in China. Erstens entwickeln sie allein oder gemeinsam mit chinesischen Unternehmen Elektrofahrzeuge, die auf die spezifischen Bedürfnisse des chinesischen Marktes zugeschnitten sind [49]. Zweitens nutzen Sie China als Forschungs- und Entwicklungsstandort und integrieren sich aktiv in die

chinesische Lieferkette, um mit innovativen Lösungen die globalen Märkte zu erobern. Insbesondere die zweite Strategie hat zur Folge, dass zukünftig weitere Produktionsvolumina für Automobilzulieferbetriebe aus Deutschland abgezogen werden und Strategien von der AZI in Deutschland unabdinglich sind, wie diese fehlenden Produktionsvolumina kompensiert werden können [59]. In der Vergangenheit lag oftmals der Schwerpunkt deutscher OEMs auf der reinen Produktion in China oder bei der Anpassung der Produktion an lokale Marktbedürfnisse [58].

Nachfolgend einige Beispiele zu den Aktivitäten von VW, Mercedes und BMW in China in den letzten Jahren:

Die Volkswagen Group verfolgt im Bereich Elektrofahrzeuge das Ziel, mit mehreren Investitionen und strategischen Anpassungen ihre Marktposition in China zu stärken. Die Marke Volkswagen betont, dass sie weiterhin durch die Volkswagen Group (China) Technology Co., Ltd. (VCTC) ihre lokalen F&E-Kapazitäten ausbauen und sich durch eine Reihe gezielter lokaler Kooperationen noch stärker in das chinesische Mobilitätssystem integrieren will, um Lösungen anzubieten, die besser auf die Bedürfnisse chinesischer Verbraucher zugeschnitten sind [50]. Ende 2023 hat Volkswagen in Hefei (im Yangtze River-Delta-Cluster) die fortschrittlichste E-Fahrzeugfabrik des Konzerns in China errichtet, die zugleich als neues Zentrum für Entwicklung, Innovation und Beschaffung dient [51]. Darüber hinaus hat VW im Jahr 2024 mit dem chinesischen Start-up Xpeng Motors eine Rahmenvereinbarung über die technologische Zusammenarbeit im Bereich der Softwareentwicklung und elektronischen Architektur unterzeichnet [51]. Ab Januar 2025 werden die Ladeinfrastrukturen beider Unternehmen in China miteinander verbunden und integriert, sodass über Fahrzeugsoftware, Apps und Ladegeräte der Zugang zu einem gemeinsamen Schnellladenetzen in über 420 Städten ermöglicht wird – ein Novum unter den ausländischen Automobilherstellern in China [51] [52].

Die Mercedes-Benz Group verfolgt ebenfalls das Ziel, ihre Wettbewerbsfähigkeit im Markt und in der Lieferkette zu stärken. Zunächst möchte sie spezielle Produkte für den chinesischen Markt entwickeln. Dazu gehören spezifische Apps und Software für Infotainment und automatisiertes Fahren sowie das maßgeschneiderte Long-Wheelbase-Modell für den chinesischen Markt, das weder in die EU noch in die USA exportiert werden soll [53]. Mercedes-Benz bezeichnet China als „unser Zuhause fern von zu Hause“. Das von der Mercedes-Benz Group, Daimler und der BAIC Motor Corporation gemeinsam aufgebaute Joint Venture BBAC (Beijing Benz Automotive Co., Ltd.) bezieht mehr als 80 % seiner Komponenten aus der lokalen chinesischen Lieferkette. Daher möchte Mercedes-Benz weiterhin die Chancen der Flexibilität und der gemeinsamen Ressourcen in der chinesischen Lieferkette nutzen, um die Produkte weiter zu lokalisieren und die F&E zu erweitern [53].

Die Bayerische Motoren Werke Group produziert speziell für China entwickelte Modelle, wie Langversionen und luxuriöse Ausstattungen, um den Bedürfnissen der chinesischen Kunden

gerecht zu werden [54]. Im Juni 2022 eröffnete ein BMW-Werk in Shenyang (im Nordostchina Cluster) [55]. Im Jahr 2026 werden die ersten „Neue Klasse“-Modelle, laut BMW eine komplett neue Generation von BMW-Modellen, die alle Innovationen von BMW in den Bereichen Elektrifizierung, Digitalisierung und Kreislaufwirtschaft vereint, in Shenyang vom Band laufen [56]. In wachstumsstarken Bereichen wie intelligente Fahrassistenzsysteme und Smart Cockpits wird ebenfalls investiert [54]. Während BMW die „Local-for-Local“-Strategie umsetzt, rückt parallel die „China+1“-Strategie verstärkt in den Fokus. Dieser Ansatz zielt darauf ab, neben der bestehenden Präsenz in China zusätzliche Produktions- und Beschaffungsstandorte in Ländern wie Indien, Thailand oder Vietnam aufzubauen, um Lieferketten zu diversifizieren und geopolitische Risiken zu minimieren. [54] [57].

Weitere Beispiele für Investitionsaktivitäten deutscher Unternehmen der Automobilindustrie in China in den letzten Jahren:

Continental eröffnete 2023 ein Fertigungs- und Innovationszentrum in Tianjin (Nordchina-Cluster) mit Fokus auf smarte Produktion und Forschung für den lokalen Markt [111]. 2024 gründete das Unternehmen in Zhangjiagang (im Yangtze River-Delta Cluster) das Benecke Changshun Forschungszentrum für Oberflächentechnologien [125]. Im gleichen Jahr stieg Continental beim chinesischen Digitalzulieferer INGEEK ein, um gemeinsam an Car-Access- und Datensicherheitslösungen zu arbeiten [127]. 2025 wurde auf der Auto Shanghai die Umbenennung der Autosparte in „Aumovio“ bekannt gegeben – ein Zeichen für den Fokus auf Wachstum und Innovation in China [126].

Bosch investierte 2023 in ein F&E- und Fertigungszentrum in Suzhou ((im Yangtze River-Delta Cluster), mit einem Fokus auf Elektromobilität und autonomes Fahren. Dies unterstützt sowohl die lokale als auch die globale Strategie des Unternehmens [112].

Brose verlängerte 2023 den Joint Venture Vertrag mit der Shanghai Electric Group Co., Ltd. um weitere 25 Jahre (im Yangtze River-Delta Cluster). Die Zusammenarbeit zielt darauf ab, die Forschungs- und Entwicklungskompetenz der Shanghai Brose Automotive Components Co., Ltd. zu stärken und die Marktpräsenz auszubauen. Insbesondere sollen die Entwicklungsfähigkeiten für elektrische Heckklappen und Kühlerlüftermodule erweitert werden, um schneller auf Kunden- und Marktanforderungen reagieren zu können [113].

Benteler Automotive (China) Co., Ltd. und BHAP (Beijing Hainachuan Automotive Parts Co., Ltd.) vereinbarten im April 2023 zusammen eine Fabrik in Peking zu bauen. Die Zusammenarbeit konzentriert sich auf Chassis- und Fahrwerkslösungen für Elektroautos und Premiumfahrzeuge [114]. 2024 investierte Benteler in ein Hochdruck-Kraftstoffleitungssystem für das neue Modell des Autoherstellers Changan [123]. Aktuell betreibt Benteler neun Fertigungsstandorte in China mit weiterem Expansionspotenzial [124].

Chinas angepasste „Bring-in“-Strategie senkt Marktzugangshürden und fördert gezielt ausländische Investitionen.

Im Rahmen der chinesischen „Bring-in“-Strategie im Bereich des internationalen Handels ist die Anziehung ausländischer Investitionen zu einem zentralen Thema geworden. Ende der 1980er Jahre, als Chinas Automobilindustrie noch in einer Aufbauphase war, wurde die „Bring-in“-Strategie durch das Konzept „Markt gegen Technologie“ konkretisiert [38]. Hauptziel war es, Technologietransfer und Wissenstransfer von ausländischen zu chinesischen Unternehmen zu fördern [39]. In der Automobilindustrie waren ausländische OEMs verpflichtet, Joint Ventures⁵ mit chinesischen OEMs einzugehen, um Zugang zum chinesischen Markt zu erhalten [11]. Für ausländische Unternehmen gab es die Möglichkeit, in einem noch unterentwickelten Markt als Vorreiter Fuß zu fassen und von den damals extrem niedrigen Produktionskosten sowie den politischen Unterstützungen zu profitieren. Im Ergebnis erschloss sich dadurch für ausländische Unternehmen ein großes Gewinnpotenzial [40].

Im Jahr 2022 wurden die Obergrenzen für Unternehmensanteile ausländischer OEMs an Joint Ventures in der Automobilindustrie vollständig aufgehoben, was bedeutet, dass die chinesische Automobilindustrie für ausländische Unternehmen geöffnet wurde [41] [42]. Im März 2024 veröffentlichte der chinesische Staatsrat eine Richtlinie, die die Rahmenbedingungen für in China tätige ausländische Unternehmen verbessern sollen. Sie umfasst einfachere Genehmigungsverfahren, einen stärkeren Schutz von geistigem Eigentum und Daten sowie eine faire Behandlung bei öffentlichen Ausschreibungen. Zudem werden für ausländische Unternehmen im Rahmen dieser Richtlinie die Einrichtung von Forschungszentren, die technologische Zusammenarbeit mit chinesischen Unternehmen und die Beteiligung an zentralen nationalen Forschungsprojekten gefördert [43]. Der strategische Wandel Chinas bedeutet für ausländische Unternehmen in China die Verschiebung vom einseitigen Technologietransfer hin zu verstärkter bilateraler Zusammenarbeit, gemeinsamer Forschung und Entwicklung sowie der Förderung von Innovationen in der Automobilindustrie.

Kooperationen mit chinesischen Unternehmen verschaffen ausländischen Firmen umfangreichere staatliche Fördervorteile.

Die Unterstützungsmaßnahmen der chinesischen Regierung zur Förderung von Elektrofahrzeugen gelten in der Regel für alle in China tätigen Unternehmen. Dennoch profitieren einheimische Unternehmen häufig von bevorzugter Behandlung, etwa beim Zugang zu bestimmten Fördermitteln wie staatlichen Forschungsprojekten, Infrastrukturprogrammen und Regierungsaufträgen [35]. Zum Beispiel bevorzugt die Regierung bei der Beschaffung für den öffentlichen Nahverkehr oder staatliche Flotten in der Regel Elektrofahrzeuge von einheimischen Marken [36]. Ebenso werden Fördergelder für nationale Schlüsselprojekte zur Technologieentwicklung

⁵ Ab 1994 galt in der Automobilindustrie die Regelung, dass ausländische Hersteller nicht mehr als 50 % der Anteile an einem Joint Venture halten durften. Diese Beschränkung blieb bis 2018 bestehen.

– insbesondere im Bereich der Batterietechnologie oder des autonomen Fahrens – vorrangig an einheimische Unternehmen vergeben [35].

Ausländische OEM, die in China tätig sind, können ebenfalls von diesen Fördermitteln profitieren, jedoch meist nur in Zusammenarbeit mit einheimischen Geschäftspartnern oder in Form von Joint Ventures [37]. Dadurch haben einheimische Unternehmen im Allgemeinen einen besseren direkten Zugang zu diesen Mitteln, was ihnen einen Wettbewerbsvorteil in China verschaffen kann. Für ausländische Unternehmen ist in diesem Zusammenhang eine mögliche Strategie, die Integration in die chinesische Lieferkette durch Investitionen in lokale Produktions- und Forschungsstandorte sowie in Joint Ventures voranzutreiben, um die Chancen auf staatliche Unterstützung zu maximieren.

Chinesische Industrieparks sind mögliche strategische Entwicklungsstandorte für deutsche Unternehmen in China.

Die erfolgreiche Ansiedlung ausländischer Unternehmen in China wird in Industrieparks erleichtert. In nahezu allen wichtigen Automobilregionen Chinas wurden Industrieparks für die Automobilindustrie eingerichtet, die sowohl von lokalen als auch von nationalen Behörden gefördert werden. Ein Schwerpunkt liegt auf den Bereichen Elektrofahrzeuge, intelligentes Fahren und fortschrittliche Fertigungstechnologien. Viele dieser Parks sind speziell darauf ausgelegt, die multinationale Zusammenarbeit in China zu stärken [66]. Einige dieser Parks konzentrieren sich gezielt auf KMU und bieten maßgeschneiderte Unterstützung, um den Markteintritt zu erleichtern.

Zu den wichtigsten Anreizen für ausländische Unternehmen gehören u. a. Steuervergünstigungen, attraktive Mietkonditionen für Produktionsflächen, vergünstigter Grundstückserwerb, zusätzliche Fördermittel zur Frühphasenunterstützung, der Verzicht auf Verwaltungsgebühren, verkürzte Genehmigungsverfahren oder effiziente Logistiklösungen [67] [68]. Zusätzlich stehen in vielen Industrieparks deutschsprachige Servicecenter zur Verfügung. Zudem werden ausländische Fachkräfte häufig durch Leistungen wie Steuererstattungen und Wohnungszuschüsse unterstützt [68]. Insbesondere existieren spezielle Förderprogramme für einzelne Industrieparks, die innovative Projekte sowie multinationale Kooperationen unterstützen. Die Unterstützung in chinesischen Industrieparks richtet sich flexibel nach den spezifischen Bedürfnissen der Unternehmen, abhängig von deren Größe und branchenspezifischen Anforderungen. Diese Maßnahmen variieren jedoch je nach geografischem Standort und den festgelegten Branchenvorstellungen des einzelnen Industrieparks.

Ein Beispiel für einen Industriepark ist der Sino-German (Beijing) Industriepark in Shunyi, Peking. Dieser Industriepark ist ein bedeutendes Zentrum für wirtschaftliche und technologische Partnerschaften und beherbergt derzeit über 100 deutsche Unternehmen, darunter renommierte

Namen wie Mercedes-Benz, BMW, Ameco, Bosch und die Wilo Group. Bis zum Jahr 2030 sollte die Zahl der deutschen Unternehmen, laut der Industrieparkstrategie, auf insgesamt 500 steigen [67]. Ein weiteres Industrieparkbeispiel ist die Zhejiang Sino-German (Taizhou) Industriekoope-
rationszone, die eine Plattform in Düsseldorf eingerichtet hat, um die Zusammenarbeit zwischen deutschen und chinesischen Unternehmen zu fördern [69].

Neben den gezielt von deutschen Unternehmen genutzten Industrieparks gibt es in China zahl-
reiche weitere Industrieparks und Freihandelszonen, die von deutschen Automobilzulieferern
ebenfalls als potenzielle Standorte zur Markterschließung dienen können – darunter die Beijing
Economic and Technological Development Area, verschiedene High-Tech-Industrieparks, Eco-
nomic and Technological Development Zones sowie zahlreiche wirtschafts- und technologie-
orientierte Entwicklungszonen in vielen Städten [70].

Strategische Partnerschaften und Anlaufstellen als Schlüssel für die Expansion deutscher Zuliefe- rer auf dem chinesischen Markt.

Eine Expansion kann durch strategische Partnerschaften mit in China tätigen Unternehmen oder
durch den Aufbau von Produktionsstätten in China erfolgen. Wesentliche Faktoren für den Er-
folg auf diesem Markt sind Vertrauen und langfristige Geschäftsbeziehungen.

Ein erster risikoarmer Markteintritt in China kann darin bestehen, über Import-Export-Handels-
beziehungen erste Marktkenntnisse zu gewinnen. Abhängig von Zielsetzung, Produktmerkma-
len und Auslandserfahrung bietet dieser Ansatz eine pragmatische Möglichkeit, potenzielle
Partner zu evaluieren. Bei erfolgreicher Zusammenarbeit können weiterführende Schritte wie
strategische Allianzen oder der Aufbau eigener Standorte folgen.

Eine direkte Expansion nach China erfordert jedoch ein tiefgehendes Verständnis der markt-
spezifischen und kulturellen Rahmenbedingungen, der regionalen Besonderheiten sowie der
staatlichen Regulierungen. Für deutsche Unternehmen kann es beim Eintritt in den chinesischen
Markt von besonderem Vorteil sein, mit Partnern zusammenzuarbeiten, die bereits über eine
gefestigte Marktpräsenz in China verfügen.

Darüber bietet eine aktive Nutzung institutioneller Anlaufstellen den Zugang zu wertvollen Un-
terstützungsleistungen sowohl für den Markteintritt als auch für die langfristige Etablierung des
Unternehmens und von Geschäftsbeziehungen im chinesischen Markt:

Deutsche Auslandshandelskammern (AHK) Greater China

Die Deutschen Auslandshandelskammern Greater China unterstützen deutsche
Unternehmen beim Markteintritt in China durch umfassende Dienstleistungen
wie Marktanalysen, Geschäftspartnersuche, rechtliche Beratung und

Delegationsreisen. Mit über 2.100 Mitgliedsunternehmen und Standorten in Peking, Shanghai, Guangzhou sowie weiteren Städten bieten sie ein starkes Netzwerk und vertreten die Interessen der deutschen Wirtschaft gegenüber chinesischen Behörden [60].

[AHK Greater China](#)

European Union Chamber of Commerce in China (EUCCC)

Die Europäische Handelskammer in China ist eine unabhängige, gemeinnützige Organisation, die die Interessen europäischer Unternehmen in China vertritt. Mit über 1.700 Mitgliedern bietet die Kammer umfassende Dienstleistungen wie Marktanalysen, Schulungen, Arbeitsgruppentreffen, Networking-Veranstaltungen und die Interessenvertretung gegenüber chinesischen Behörden, um den Austausch zwischen europäischen Unternehmen und chinesischen Partnern zu fördern [61].

[European Union Chamber of Commerce in China](#)

EU SME Centre

Das EU SME Centre ist eine von der Europäischen Union finanzierte Initiative, die europäischen KMU beim Eintritt in den chinesischen Markt unterstützt. Es bietet Erstberatung, Schulungen, Marktanalysen und Zugang zu einem umfangreichen Netzwerk von Experten und Partnern in China und Europa. Ziel ist es, KMU bei Exporten, Investitionen und der Geschäftsentwicklung in China zu begleiten und ihre Wettbewerbsfähigkeit zu stärken [62].

[EU SME Centre](#)

Deutsch-Europäisches Zentrum (DEZ)

Das Deutsch-Europäische Zentrum ist eine Initiative zur Förderung des Markteintritts deutscher und europäischer KMU in China. In enger Zusammenarbeit mit dem Europäischen Wirtschaftssenat agiert das DEZ als Vermittler zwischen europäischen und chinesischen Mittelständlern, um erfolgreiche Geschäftsbeziehungen aufzubauen. An Standorten wie Peking, Chengdu, Yangzhou und Changchun bietet das DEZ umfassende Dienstleistungen, darunter strategische Beratung, Unterstützung bei Unternehmensgründungen, Marketing- und Vertriebsstrategien [63].

[Deutsch-Europäisches Zentrum in China](#)

Chinese Enterprises Association in NRW e.V. (CEA)

Die CEA ist ein gemeinnütziger Verband mit Sitz in Nordrhein-Westfalen, der mit Unterstützung der chinesischen Generalkonsulate in Düsseldorf und Frankfurt, der Landesregierung Nordrhein-Westfalen sowie der Stadt Düsseldorf gegründet wurde. Der Verband hat sich zum Ziel gesetzt, insbesondere chinesische Unternehmen beim Eintritt in den deutschen Markt zu begleiten und deren Integration in die deutsche Gesellschaft zu fördern. Gleichzeitig unterstützt die CEA auch deutsche Unternehmen mit Beratungsangeboten beim Einstieg in den chinesischen Markt [64]

[Chinese Enterprises Association in NRW](#)

Deutsch-Chinesische Wirtschaftsvereinigung e.V. (DCW)

Die DCW mit Sitz in Düsseldorf ist eine seit über 35 Jahren etablierte Organisation zur Förderung der deutsch-chinesischen Wirtschaftsbeziehungen. Sie unterstützt deutsche und chinesische Unternehmen beim Markteintritt und bietet vielfältige Beratungs- und Informationsangebote. Ein besonderer Schwerpunkt liegt auf Match-Making und ähnlichen Veranstaltungen, die gezielt der Vernetzung zwischen Unternehmen aus beiden Ländern dienen – etwa durch strukturierte B2B-Gespräche, Roundtables und branchenspezifische Austauschformate, um so konkrete Kooperationen und Geschäftsmöglichkeiten zu fördern [65].

[Deutsch-Chinesische Wirtschaftsvereinigung](#)

3 CHINESISCHE UNTERNEHMEN IN EUROPA

Die Geschäftsaktivitäten chinesischer Automobilunternehmen in Europa nehmen zu, befinden sich aber noch in der Anfangsphase.

Mit der positiven Entwicklung der chinesischen Automobilindustrie, insbesondere der Elektrofahrzeugbranche, haben chinesische OEM und Zulieferer Auslandsaktivitäten aufgenommen und bauen diese stetig aus; dabei ist Europa ein wichtiger Zielmarkt. Während Geely als erster chinesischer OEM in Europa umfassende Vertriebskanäle⁶ etabliert hat, erweitern auch BYD, MG, SAIC und Chery ihre internationalen Aktivitäten in Europa. Dennoch befinden sich die Schritte zur Errichtung von Produktionsstätten in Europa noch in der Anfangsphase (vgl. Abbildung 5).

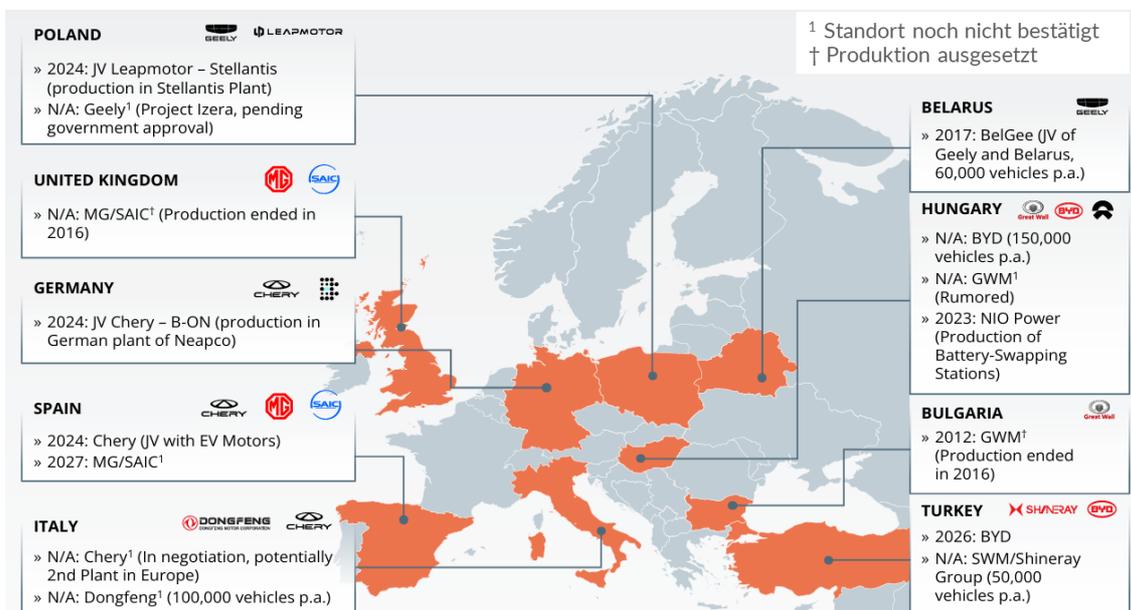


Abbildung 5: Produktionsstätten chinesischer OEMs in Europa, Quelle: [71]

Nach der Ankündigung der EU, im zweiten Halbjahr 2024 Strafzölle gegen China zu verhängen, kündigten einige Unternehmen wie Great Wall Motor (GWM)⁷ an, den europäischen Markt zu verlassen. Zu den Gründen gehören unter anderem die schwache Nachfrage nach Elektrofahrzeugen in Europa, die zu erheblichen Verlusten geführt hat, sowie die schlechten Aussichten aufgrund der Strafzölle [72] [73]. Andererseits möchten viele möglichst schnell Kooperationen mit Unternehmen der Automobilindustrie in Europa eingehen und Fabriken aufbauen, vor allem in Ungarn, Polen, Spanien, und Deutschland.

⁶ Geely hat mehrere Fahrzeugmarken in Europa eingeführt, darunter die rein elektrische Marke Geometry, die Marke Lynk & Co sowie Polestar, eine Performance-Elektrofahrzeugmarke von Geely und Volvo. Darüber hinaus hat Geely seinen Einfluss und sein Produktsegment auf dem europäischen Markt durch Übernahmen von Marken wie Volvo, Lotus und Smart weiter ausgebaut [121] [122].

⁷ Das Europäische Hauptquartier von Great Wall Motors war weniger als drei Jahre in Betrieb, nachdem es im November 2021 eröffnet wurde. Obwohl die Zentrale in München geschlossen wurde, bleibt GWM weiterhin auf dem europäischen Markt aktiv, will jedoch die Geschäfte künftig direkt aus China steuern. (Caijing, 2024).

BYD – als erster chinesischer OEM mit eigenem Werk in Europa – wird voraussichtlich Ende 2025 den Betrieb der Produktionsstätte für Elektrofahrzeuge in Ungarn aufnehmen [74] [75]. Das Unternehmen wird seinen europäischen Hauptsitz von den Niederlanden nach Ungarn verlegen und wird künftig mit ungarischen Hochschulen und Zulieferern kooperieren. [76] [77]. Darüber hinaus haben weitere chinesische OEMs wie Chery Automobile, Leapmotor, SAIC Motor, Geely und Changan Motor Pläne zum Bau von Werken in Europa angekündigt [78].

In der Bergischen Region sind chinesische Unternehmen der Automobilindustrie ebenfalls präsent. Nio hat neben einem Design- und Entwicklungszentrum in München auch ein Nio House als Verkaufsstelle in Düsseldorf [79]. Im Bereich der Zulieferer ist Yanfeng International ein Vorreiter im Interieur-Bereich und hat seinen europäischen Hauptsitz mit seinem Forschungszentrum in Neuss [80].

Chinesische Automobilzulieferer haben ihre Expansion auf viele europäische Länder ausgeweitet, wobei Deutschland als wichtiger Standort für Produktionsstätten und Investitionen eine zentrale Rolle einnimmt. Besonders hervorzuheben ist dabei die Expansion chinesischer Batterieunternehmen (vgl. Abbildung 6). Ein Beispiel ist der chinesische Batteriekonzern CATL. Nach dem Aufbau von Batteriefabriken in Deutschland und Ungarn kündigte das Unternehmen an, gemeinsam mit dem Opel-Mutterkonzern Stellantis eine neue Fabrik für Lithium-Eisenphosphat-Zellen (LFP) in Saragossa, Spanien, errichten zu wollen [81].

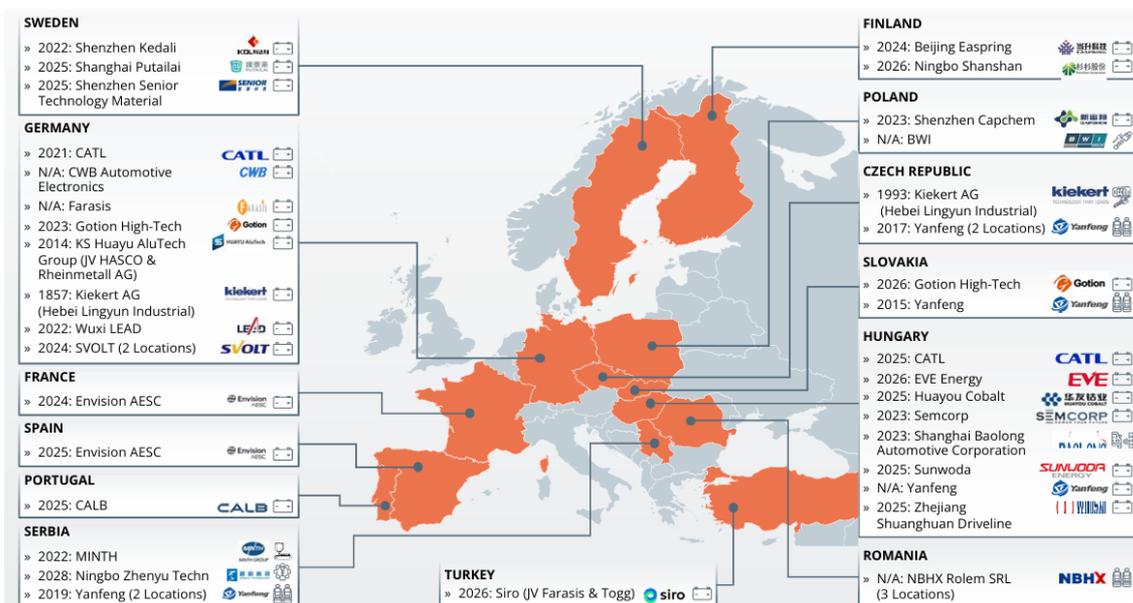


Abbildung 6: Produktionsstätten chinesischer Zulieferer in Europa, basierend auf Quelle: [71]

Chinesische Unternehmen erhalten im Rahmen der ‚Go-out‘-Strategie staatliche Unterstützung bei ihrer internationalen Expansion.

Im Rahmen der „Go-out“-Strategie der chinesischen Regierung erhalten chinesische Unternehmen gezielte Unterstützung, um neue internationale Märkte zu erschließen und ihre globale Wettbewerbsfähigkeit auszubauen. Diese Förderung umfasst unter anderem den Erwerb ausländischer Unternehmen, die Gründung von Tochtergesellschaften und Joint Ventures, den Aufbau von Produktionsstandorten sowie Maßnahmen zur Exportförderung und zum Technologieaustausch [44]. Der Aufbau subventionierter Industrieparks oder Kooperationszonen außerhalb Chinas [45] ist dabei eine konkrete Maßnahme, die gezielt die internationale Kooperationsmöglichkeit fördert. Ein Beispiel ist der Sino-German Hi-Tech Park in Heidelberg, der als bilaterale Plattform für Innovation und Zusammenarbeit zwischen Deutschland und China dient [46]. Darüber hinaus werden chinesische Unternehmen – insbesondere in strategisch relevanten Branchen wie der Elektromobilität und der Batterieproduktion – durch langfristige Kredite und spezielle Förderprogramme für Auslandsgeschäfte zusätzlich unterstützt [45].

Durch solche Maßnahmen können deutsche KMU der AZI in Europa indirekt von den chinesischen Finanzierungsprogrammen profitieren, wenn sie mit chinesischen Partnern zusammenarbeiten, die staatliche Förderungen erhalten.

Die Expansion chinesischer Automobilunternehmen in Europa bringt Herausforderungen und Chancen für deutsche Unternehmen.

Für deutsche OEMs bedeutet die Expansion chinesischer OEMs einen verschärften globalen Wettbewerb um Aufträge. Gleichzeitig besteht die Gefahr, dass die Produktion in Länder verlagert wird, in denen chinesische OEMs bereits präsent sind. Für deutsche Automobilzulieferer besteht dadurch das Risiko aus bestehenden Lieferketten ausgeschlossen und durch andere Lieferanten ersetzt zu werden. Gleichzeitig führt die Expansion chinesischer OEMs in Europa auch zu einer zunehmenden Präsenz chinesischer Tier-1- und Tier-2-Zulieferer. Dies eröffnet Potenziale für neue Kooperationen sowie für Aufträge zwischen chinesischen Herstellern und deutschen Automobilzulieferern und schafft somit Chancen für strategische Partnerschaften und technologische Zusammenarbeit.

Durch Partnerschaften mit chinesischen Unternehmen in Europa können deutsche Zulieferer profitieren.

In Deutschland sowie in Europa können deutsche Zulieferer von Kooperationen mit etablierten chinesischen Unternehmen profitieren, die bereits auf dem europäischen Markt aktiv sind, oder enge Beziehungen zu deutschen Automobilherstellern pflegen. Solche Partnerschaften ermöglichen die gemeinsame Entwicklung neuer Technologien, verbessern den Marktzugang und fördern den Wissensaustausch – etwa bei digitalen Lösungen, der Gestaltung von Fahrzeug-

Innenräumen und technischen Standards. Grundlage erfolgreicher Kooperationen sind präzise vertragliche Regelungen, die Zielsetzungen, Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten klar definieren, um einen effektiven technologischen Austausch und die gemeinsame Weiterentwicklung von Produkten und Prozessen zu gewährleisten.

Es existierte eine Reihe von Anlaufstellen für deutsche Unternehmen, die in Europa mit chinesischen Unternehmen der Automobilindustrie kooperieren möchten:

 **China International Investment Promotion Agency (CIIPA)**

Seit 2017 organisiert die Investment Promotion Agency des chinesischen Handelsministeriums in Zusammenarbeit mit führenden Unternehmen, Branchenverbänden und Clustern aus der Automobilindustrie in China und Deutschland den Deutsch-Chinesischen Automobilkongress⁸. In Zusammenarbeit mit der Bergischen Struktur- und Wirtschaftsförderungs-gesellschaft (BSW) hat CIIPA die Deutsch-Chinesische Automotive-Allianz aufgebaut. Diese Allianz zielt darauf ab, die Kooperation zwischen deutschen und chinesischen Automobilzulieferern zu stärken und gemeinsame Projekte zu initiieren [82].

[China International Investment Promotion Agency \(Germany\)](#)

 **automotiveland.nrw**

Das Netzwerk [automotiveland.nrw](#), unterstützt von der Landesregierung Nordrhein-Westfalen, wurde von China International Investment Promotion Agency (CIIPA) als „Valued Partner“ ausgezeichnet [83]. Es engagiert sich aktiv darin, Unternehmen aus NRW bei der Suche nach geeigneten Kooperationspartnern aus China zu unterstützen und den bilateralen Austausch im Automobilssektor zu fördern [84].

[automotiveland.nrw](#)

⁸ Diese Veranstaltung zielt darauf ab, die Entwicklungen in beiden Ländern zu beleuchten, technologische Innovationspartnerschaften zu fördern und eine Plattform für Schlüsselprojekte und Kooperationen zu bieten

Chinesische Handelskammer in Deutschland (CHKD)

Die CHKD mit Sitz in Berlin ist die erste Außenhandelskammer Chinas in Europa und die offizielle Vertretung der chinesischen Wirtschaft in Deutschland. Seit ihrer Gründung im Jahr 2013 vertritt sie die Interessen von über 350 chinesischen Unternehmen in Deutschland, darunter viele der 500 umsatzstärksten Unternehmen Chinas [85].

[Chinesische Handelskammer in Deutschland](#)

Sino-German Hi-Tech Park (SGHTP)

Der SGHTP in Heidelberg ist eine Innovationsplattform für die deutsch-chinesische Zusammenarbeit in Bereichen wie Industrie 4.0, E-Mobilität und Smart Factory. Im „TechTower“ befinden sich zwei zentrale Einrichtungen: das „German Offshore Center“ für chinesische Unternehmen und Wirtschaftszonen sowie das „China Gateway Center“ für deutsche Unternehmen und wissenschaftliche Institutionen. Beide Zentren fördern die bilaterale Kooperation durch Dienstleistungen wie Büroflächen, Marktzugang, Netzwerkbildung und kulturellen Austausch [86].

[Sino German Hi-Tech Park](#)

Die Sino-German Development (Shenyang) Offshore Innovation Service Center

Diese Service Center, als ein Teil des Sino-German (Shenyang) High-end Equipment Manufacturing Industrial Park, fördert die Zusammenarbeit zwischen China und Deutschland. Es hilft einerseits deutschen Unternehmen, Niederlassungen oder Produktionsstätten in Shenyang zu gründen. Andererseits unterstützt es über Innovationszentren in Heidelberg chinesische Unternehmen beim Zugang zum europäischen Markt und bei der Partnersuche [87].

[Sino-German Development](#)

China Automotive Technology and Research Center Europe (CATARC)

Das China Automotive Technology and Research Center Europe wurde 2019 in München gegründet. Es bietet europäischen und deutschen Automobilzulieferern Dienstleistungen wie Tests, Zertifizierungen und Beratungen an, um deren Produkte erfolgreich auf dem chinesischen Markt einzuführen [88].

[CATARC europe testing and certification gmbH](#)

ANHANG: AUTOMOBILCLUSTER IN CHINA

Im Folgenden wird ein Überblick über die sechs zentralen Automobilcluster in China gegeben, einschließlich ihrer aktuellen Entwicklung, charakteristischen Merkmale, relevanten Fördermaßnahmen sowie bedeutenden Städte und Unternehmen der Branche.

	Yangtze River Delta-Cluster	Pearl River Delta-Cluster
Kurzbeschreibung	Das Yangtze River-Delta ist die weitest entwickelte Region für die Automobilindustrie in China. Etwa 40 % der chinesischen Elektroautos und rund 25 % der weltweiten Produktion kommen aus dieser Region [25].	Das Pearl River Delta-Cluster gehört zu den wirtschaftlich stärksten Regionen Chinas und ist aufgrund seiner engen Verflechtung mit internationalen Märkten ein bedeutender globaler Fertigungs- und Exportstandort. Zudem hat sich dort ein Cluster für intelligente Elektrofahrzeuge herausgebildet [89].
Spezielle Subventionen	<ul style="list-style-type: none"> • Finanzielle Subventionen: Tesla erhielt beim Aufbau seiner Gigafactory in Shanghai staatliche Unterstützung, unter anderem durch Kredite und bevorzugte Genehmigungsverfahren [90]. • Starke technologische F&E-Unterstützung: Städte wie Nanjing, Shanghai verfügen durch geförderte Forschungsprojekte in den Bereichen Batterietechnologie, Halbleiter und Software über starke Forschungs- und Entwicklungskapazitäten [91]. 	<ul style="list-style-type: none"> • Exportsubventionen: Die Städte unterstützen und gewähren Steuerbefreiungen für Elektrofahrzeug-Exporte [92]. • Unterstützung für intelligente vernetzte Elektrofahrzeuge und Batterietechnologie: Unternehmen wie Huawei, GAC und Xpeng erhalten umfangreiche staatliche Unterstützung bei der Forschung von autonomen und intelligenten Fahrtechnologien [93].
Merkmale	<ul style="list-style-type: none"> • Vollständige industrielle Lieferketten von Bauteilen bis hin zur Fahrzeugproduktion: über 95 % der Teile in der Tesla-Fabrik Shanghai kommen von lokalen Zulieferern, darunter Batterien, Chips und Teile für Fahrassistenzsysteme [94] • „4-Stunden-Industriekreis“: Im Yangtze River-Delta kann ein Hersteller von Elektrofahrzeug durch moderne Industriesysteme alle benötigten Teile von Zulieferern innerhalb von vier Stunden Lieferzeit erhalten [25]. • Höchste Dichte an deutschen Unternehmen in China: Beispielsweise beherbergt die Stadt Taicang allein über 530 deutsche Firmen und wird daher oft als „Heimatstadt deutscher Unternehmen“ bezeichnet [95]. 	<ul style="list-style-type: none"> • Hongkong-Macau-Kooperation und internationale Marktentwicklung: Die „Guangdong-Hong Kong-Macau Greater Bay“-Region fungiert als Exportzentrum für Elektrofahrzeuge und unterstützt die Auslandsstrategie von Unternehmen wie BYD [96]. • KMU: Im Pearl River Delta-Cluster haben sich viele kleine und mittlere Unternehmen mit der Produktion von Schlüsselkomponenten für Elektrofahrzeuge, wie Batterien und Elektromotoren [97].
Industrieparks	<ul style="list-style-type: none"> • Sino-German (Jiaxing) Industrial Park (https://jxedz.jiaxing.gov.cn) • Sino-German (Taicang) Industrial Park (https://www.germancentretaicang.com) • Sino-German (Changzhou) Innovation Center (http://cz-sgcc.com) • Sino-German (Changzhou) Center (https://www.sqip.org.cn) • Sino-German (Kunshan) Industrial Park (http://www.ksgip.com/en) • Sino-German (Taizhou) Industrial Cooperation Park • Sino-German (Changxing) Industrial Cooperation Park • Sino-European Innovation Zone (Wuxi) Industrial Cooperation Park 	<ul style="list-style-type: none"> • Sino-European (Jiangmen) International Cooperation Zone for SMEs⁹ • Sino-German (Dongguan) Innovation Industrial Park
Deutsche Unternehmen der Automobilindustrie	<ul style="list-style-type: none"> • Deutsche OEM: Volkswagen, BMW, Mercedes-Benz • Deutsche Automobilzulieferer: Bosch, Continental, ZF, Valeo • Industrietechnik- und Chemieunternehmen: Siemens, Henkel, BASF 	<ul style="list-style-type: none"> • Deutsche OEM: Volkswagen, Mercedes-Benz, BMW • Deutsche Automobilzulieferer: Bosch, Continental, ZF, Schaeffler, HELLA, Thyssenkrupp, Valeo • Industrietechnik- und Chemieunternehmen: Siemens, Henkel, BASF

⁹ Small and Medium-sized Enterprises (SMEs) heißen auf Deutsch kleine und mittlere Unternehmen (KMU). Sie haben weniger als 250 Mitarbeiter und einen begrenzten Umsatz. Beide Begriffe bedeuten dasselbe.

	Nordchina-Cluster	Westchina-Cluster
Kurzbeschreibung	Der Fokus dieses Clusters liegt auf der Entwicklung von vernetztem und autonomem Fahren sowie Wasserstoff-Brennstoffzellen, einschließlich Pilotprojekten und Forschungs- und Entwicklungszentren [89].	Das Westchina-Cluster ist ein aufstrebendes Zentrum für die Automobilproduktion. Diese Region hat sich in den letzten Jahren durch starke politische Unterstützung und wirtschaftliche Anreize zu einem wichtigen Standort für die Entwicklung und Produktion von Elektrofahrzeugen entwickelt.
Spezielle Subventionen	<ul style="list-style-type: none"> • Innovationszentren für Elektrofahrtechnologie: Die Tsinghua Universität und BMW haben ein gemeinsames Forschungsinstitut gegründet, das sich mit Batteriesicherheit, Recycling und V2X-Integration befasst [98]. • Pilotprojekte für intelligente Fahrzeuge sowie für vernetztes und autonomes Fahren: Die Stadt Beijing unterstützt autonome Fahrprojekte: 2023 sind über 1000 Kilometer Teststrecken für autonomes Fahren entstanden [99] 	<ul style="list-style-type: none"> • Technologie- und Innovationsförderung: Die Westchina-Region erhält zusätzliche Unterstützung für den Aufbau von Forschungseinrichtungen und Innovationszentren für Batterietechnologien und vernetzte und autonome Fahrtechnologien [100]. • Unterstützung für den Export von Elektrofahrzeugen: Chongqing unterstützt den Export von Elektrofahrzeuge nach Europa durch den China-Europa-Güterzug¹⁰, indem es Unternehmen ermutigt, ihre Fahrzeuge auf internationalen Märkten anzubieten [100].
Merkmale	<ul style="list-style-type: none"> • Subventionen für Forschungsinstitute: Dieser Cluster beherbergt viele erstklassige Universitäten und Forschungsinstitute von China, z. B. die Tsinghua Universität und das Beijing Institute of Technology erhalten staatliche Unterstützung für die Grundlagenforschung zu Elektrofahrzeugen [101] • Pilotprojekte für Flugdrohnen und Flugautos: Die im Cluster Beijing-Tianjin-Hebei geplanten „Niedrigluftkorridore“ für Drohnen sind seit 2025 teilweise umgesetzt, u. a. in Xiong'an. Flugtaxi-Tests wurden 2024 bereits kommerziell genehmigt [102] 	<ul style="list-style-type: none"> • Entwicklung von Elektrofahrzeugen: Die Westchina-Region hat sich im Bereich der Elektrofahrzeuge zunehmend etabliert, insbesondere bei elektrischen Nutzfahrzeugen und leichten Elektrofahrzeugen [100]. • Demonstrationszone: Die Subregion Chengdu-Chongqing- wurde als Nationale Demonstrationszone für die Entwicklungen der Elektrofahrzeuge genehmigt und hat sich als Zentrum für die Herstellung von Elektrofahrzeugen in West China¹¹ etabliert [103]
Industrieparks	<ul style="list-style-type: none"> • Sino-German (Qingdao) Ecopark (http://www.sgep-qd.de) • Sino-German (Tianjin Daqiu Zhuang) Eco-City (http://www.tjih.gov.cn/zdtj) • Sino-German (Jinan) Cooperation Zone for SMEs • Sino-German (Beijing) Industrial Park (https://open.beijing.gov.cn/html/park/zhongde.html) 	<ul style="list-style-type: none"> • Sino-German (Chongqing) Smart Industrial Park • Sino-German (Pujiang) SME Cooperation Zone
Kernstädte und Unternehmen	<ul style="list-style-type: none"> • Deutsche OEM: Volkswagen, BMW, Mercedes-Benz • Deutsche Automobilzulieferer: Bosch, Continental, ZF, HELLA, Thyssenkrupp • Industrietechnik- und Chemieunternehmen: Siemens, Henkel 	<ul style="list-style-type: none"> • Deutsche OEM: Volkswagen, Mercedes-Benz • Deutsche Automobilzulieferer: Bosch, Continental, ZF, Schaeffler, HELLA, Thyssenkrupp • Industrietechnik- und Chemieunternehmen: Siemens, Henkel, BASF

¹⁰ Der China-Europa-Güterzug ist ein bedeutendes Projekt im Rahmen der Belt and Road Initiative (BRI), die von der chinesischen Regierung ins Leben gerufen wurde. Diese Initiative zielt darauf ab, Handels- und Infrastrukturverbindungen zwischen China und den Ländern entlang der alten Seidenstraße sowie weiteren Teilen der Welt zu fördern. Der China-Europa-Güterzug stellt eine zentrale Komponente dieser Initiative dar und verbindet China mit Europa über ein umfangreiches Schienennetz, das durch Zentralasien und Osteuropa führt (European Bank for Reconstruction and Development, 2025).

¹¹ „West Chinas Entwicklungsstrategie“ wurde 2000 von der chinesischen Regierung eingeführt, um die wirtschaftliche Entwicklung in den weniger entwickelten westlichen Regionen des Landes zu fördern.

	Nordostchina-Cluster	Zentralchina-Cluster
Kurzbeschreibung	Das Nordostchina-Cluster ist eine traditionelle Automobilregion [104]. Diese Region beherbergt große chinesische Automobilhersteller wie die FAW-Gruppe und zieht auch deutsche Unternehmen wie BMW, Volkswagen und Daimler an. Durch Joint Ventures mit lokalen Partnern haben diese deutschen Unternehmen maßgeblich zur Einführung und Lokalisierung deutscher Verbrennungsmotorentechnologien in China beigetragen [105].	In diesem Cluster ist die Dongfeng Motor Corporation der Hauptakteur, besonders in den Bereichen Nutzfahrzeuge und Spezialfahrzeuge. 60 % der Komponenten im traditionellen Automobilbereich und 16 % der Komponenten für alle dort produzierte Elektrofahrzeuge stammen aus diesen Clustern-[106].
Spezielle Subventionen	<ul style="list-style-type: none"> • Zentrale politische Unterstützung: Die nationale Politik zur „Belebung der alten Industriegebiete im Nordosten“ fördert die Entwicklung der Elektrofahrzeugproduktion. • BMW's Elektrofahrzeug-Strategie: Die Regierung von Liaoning bietet Land- und Steuervergünstigungen, um den Bau einer der weltweit größten Elektrofahrzeuge-Produktionsstätten von Brilliance BMW in Shenyang zu unterstützen [105]. 	<ul style="list-style-type: none"> • Staatliche Fördermittel: Städte wie Wuhan und Hefei bieten Fördermittel für Unternehmen, die in die Elektromobilität und intelligente Fahrzeugtechnologien investieren, sowie für Unternehmen, die ihre lokalen Produktionskapazitäten erweitern [107]. • Subventionen für Batterien: Die Provinz Jiangxi baut Lithium-Batterie-Industrieprojekte auf und entwickelt spezielle Industrieparks für die Lithium-Batterie-Industrie [108].
Merkmale	<ul style="list-style-type: none"> • Solide Basis in der traditionellen Automobilproduktion: Verbrenner getriebene Automobilproduktion, unterstützt durch staatliche Automobilhersteller wie die FAW-Gruppe [104]. • Internationale Zusammenarbeit: Internationale, besonders deutsche Unternehmen, kooperieren mit lokalen Herstellern durch Joint Ventures. 	<ul style="list-style-type: none"> • Strategische Lage: Die Zentralchina-Cluster ist geografisch gut positioniert, um Verbindungen zwischen östlichen und westlichen Märkten zu ermöglichen, was die Region zu einem wichtigen Produktions- und Distributionszentrum macht [106]. • Energiespeichermaterialindustrie: Die Energiespeichermaterialindustrie in der Provinz Hunan umfasst die gesamte Wertschöpfungskette von Materialien bis zum Batterierecycling [109].
Industrieparks	<ul style="list-style-type: none"> • Sino-German (Shenyang) High-end Equipment Manufacturing Industrial Park (http://www.sgds.cc) 	<ul style="list-style-type: none"> • Sino-German (Wuhan) International Industrial Park
Kernstädte und Unternehmen	<ul style="list-style-type: none"> • Deutsche OEM: Volkswagen, BMW, Mercedes-Benz • Deutsche Automobilzulieferer: Bosch, ZF, Schaeffler, HELLA, Thyssenkrupp, Grammer, Aptiv, Valeo • Industrietechnik- und Chemieunternehmen: Siemens, Heraeus, Linde 	<ul style="list-style-type: none"> • Deutsche OEM: Volkswagen, Mercedes-Benz • Deutsche Automobilzulieferer: Bosch, Continental, ZF, Schaeffler, HELLA, Thyssenkrupp • Industrietechnik- und Chemieunternehmen: Siemens, Henkel

LITERATURVERZEICHNIS

- [1] China Association of Automobile Manufacturers, „Pressekonferenz der China Association of Automobile Manufacturers (CAAM) im Dezember 2024,“ 13 01 2025. [Online]. Available: http://www.caam.org.cn/chn/4/cate_154/con_5236619.html.
- [2] China Association of Automobile Manufacturers , „Statistik zur Produktion und zum Verkauf der chinesischen Automobilindustrie,“ 2019-2024. [Online]. Available: <http://www.caam.org.cn/tjsj>.
- [3] International Energy Agency, „Global EV Outlook 2024,“ 04 2024. [Online]. Available: <https://iea.blob.core.windows.net/assets/a9e3544b-0b12-4e15-b407-65f5c8ce1b5f/GlobalEVOutlook2024.pdf>.
- [4] Now-GmbH, „Länderdossier China - Beschreibung zum Stand der Elektromobilität in China,“ 11 2023. [Online]. Available: https://www.now-gmbh.de/wp-content/uploads/2023/12/NOW_E-Mobilitaet-international_Dossier-China.pdf.
- [5] H. Wittich, „Globaler Auto-Absatz 2025 - Ein Horror-Jahr für E-Autos und Verbrenner?,“ 30 12 2024. [Online]. Available: <https://www.auto-motor-und-sport.de/verkehr/globaler-auto-absatz-2025-ein-horror-jahr-fuer-e-autos-und-verbrenner/>.
- [6] V. Gaur, „Die Geschichte hinter Chinas Aufstieg zum weltgrößten Autoexporteur,“ 11 30 2024. [Online]. Available: <https://invezz.com/de/news/2024/11/30/die-geschichte-hinter-chinas-aufstieg-zum-weltgrosten-autoexporteur>.
- [7] China Automobile Dealers Association, „Analyse des chinesischen Autoexports im Jahr 2021,“ 28 01 2022. [Online]. Available: http://www.cada.cn/xinche/info_118_8923.html.
- [8] Qianji Investment Bank, „2024 Chinas Bericht über die Elektrofahrzeug Branche,“ 18 07 2024. [Online]. Available: <https://m.21jingji.com/article/20240718/herald/8aefa83ad398dbef83b817147f780a22.html>.
- [9] Yicai, „Ausländische Automobilhersteller drängen auf den chinesischen NEV-Markt,“ 23 04 2024. [Online]. Available: https://www.sohu.com/a/773577867_114986.
- [10] China Automobile Dealers Association, „Tiefenanalyse des chinesischen Pkw-Marktes im August 2024,“ 09 2024. [Online]. Available: http://www.cada.cn/Trends/info_91_10063.html.
- [11] Y. S. Xue, W. Wei und M. J. Greeven, „Chinas automotive odyssey: From joint ventures to global EV dominance,“ 29 01 2024. [Online]. Available:

- <https://www.imd.org/ibyimd/innovation/chinas-automotive-odyssey-from-joint-ventures-to-global-ev-dominance/>.
- [12] Dezan Shira & Associates, „Where to Relocate Your Business in China,“ 13 03 2019. [Online]. Available: <https://www.china-briefing.com/news/relocate-business-china/>.
- [13] STCN, „Die drei Provinzen und eine Stadt im Yangtze River-Delta treiben gemeinsam die Entwicklung an und formen einen Cluster für Elektrofahrzeuge,“ 08 06 2023. [Online]. Available: <https://www.stcn.com/article/detail/885936.html>.
- [14] H. Bork, „Shenzhen: Das neue Zentrum der globalen Autoindustrie,“ 17 01 2025. [Online]. Available: <https://www.automobil-industrie.vogel.de/shenzhen-neues-zentrum-autoindustrie-a-a11ed510cc5f9a16d051a095595dbc2a/#:~:text=China%20Market%20Insider%20Shenzhen%3A%20Das%20neue%20Zentrum%20der%20globalen%20Autoindustrie&text=In%20der%20chinesische%20Stadt%20>.
- [15] China-embassy, „Investment in China,“ 23 10 2021. [Online]. Available: https://np.china-embassy.gov.cn/eng/78085/China/200410/t20041027_1998160.html.
- [16] myNEWS, „Made in China 2025,“ 04 2024. [Online]. Available: <https://www.scmp.com/news/china/science/article/3260307/made-china-2025-china-meets-most-targets-manufacturing-plan-proving-us-tariffs-and-sanctions>.
- [17] Institut für Weltwirtschaft (IfW), „Chinas neuer Fünfjahresplan: Wirtschaftliche Kernelemente und Implikationen für Deutschland und Europa,“ 04 2021. [Online]. Available: <https://www.ifw-kiel.de/de/publikationen/kiel-focus/chinas-neuer-fuenfjahresplan-wirtschaftliche-kernelemente-und-implikationen-fuer-deutschland-und-europa/>.
- [18] The International Council on Clean Transportation, „Driving a Green Future: A Look Back at the Development of Electromobility in China and a Glimpse into the Future,“ 01 2021. [Online]. Available: <https://theicct.org/wp-content/uploads/2021/06/China-green-future-ev-ch-jan2021.pdf>.
- [19] D. Ennoson, „<https://finanzmarktwelt.de/china-und-elektroautos-ueberkapazitaeten-preiskampf-und-pleiten-303798/>,“ 09 03 2024. [Online]. Available: <https://finanzmarktwelt.de/china-und-elektroautos-ueberkapazitaeten-preiskampf-und-pleiten-303798/>.
- [20] Economic Daily, „Durch die Ausweitung des NEV-Markts und die Stabilisierung sowohl des Verbrennersegments als auch der Industrierversorgungsketten beschleunigt China die Transformation seiner Automobilindustrie,“ 11 09 2023. [Online]. Available: https://www.gov.cn/zhengce/202309/content_6903247.htm.
- [21] Zhi Yan Consulting, „Ein Überblick über die Analyse der Lieferkette der chinesischen Automobilzuliefererbranche im Jahr 2022: Marktgröße wächst kontinuierlich,“ 13 06 2023. [Online]. Available: https://www.sohu.com/a/684856597_120950203.

- [22] berylls, „The Top 100 largest automotive suppliers worldwide,“ 2025. [Online]. Available: <https://www.berylls.com/en/category/top-100/>.
- [23] Design of Intelligent Vehicles, „Top 100 der globalen Automobilzulieferer 2024: Duell zwischen Branchenriesen und aufstrebenden Akteuren,“ 2025. [Online]. Available: <https://www.eet-china.com/mp/a374217.html>.
- [24] KPMG, „Focusing on Electrification-Second Half-Intelligent Cockpit White Paper,“ 04 2023. [Online]. Available: <https://assets.kpmg.com/content/dam/kpmg/cn/pdf/zh/2023/04/focus-on-the-second-half-of-electrification-smart-cabin-white-paper.pdf>.
- [25] AWC, „How to Capitalize on Opportunities in the Surging Smart Cockpit Market,“ 2025. [Online]. Available: <https://www.automotiveworld.cn/en-gb/media-center/exhibition-news/2024/2.html>.
- [26] Clarence Leong, „China Makes More Cars Than It Needs. Now, It's Shakeout Time,“ 09 01 2025. [Online]. Available: <https://www.wsj.com/business/autos/china-auto-industry-outlook-2025-1afec5a0?msockid=137b81910cad6bdf1dce94c70dad6a0c>.
- [27] T. Diplomat, „China's EV Overcapacity Is Inevitable,“ 06 08 2024. [Online]. Available: [China's EV Overcapacity Is Inevitable](#).
- [28] ED, „Hohe Subventionen führten in China zu Überkapazitäten im Automobilbau,“ 29 01 2025. [Online]. Available: <https://ed-info.de/hohe-subventionen-fuehrten-in-china-zu-ueberkapazitaeten-im-automobilbau/>.
- [29] China Auto News, „Tesla in China: Der Pionier trifft auf Konkurrenz,“ 2021. [Online]. Available: <https://china-auto.news/tesla/>.
- [30] Stockstar, „Die elektrofahrzeuge im Jahr 2024,“ 07 01 2025. [Online]. Available: <https://stock.stockstar.com/SS2025010700019255.shtml>.
- [31] Rongzhong Finance, „Rückblick auf Chinas NEV-Branche 2024: Über 10 Unternehmen ausgeschieden, 100.000 Entlassungen, 400 Firmen in 6 Jahren verschwunden,“ 04 01 2025. [Online]. Available: <https://www.thecapital.com.cn/newsDetail/114044>.
- [32] C. Leong, „China Makes More Cars Than It Needs. Now, It's Shakeout Time.,“ 09 01 2025. [Online]. Available: <https://www.wsj.com/business/autos/china-auto-industry-outlook-2025-1afec5a0>.
- [33] AHK, „Business Confidence Survey 2024/2025,“ 12 2024. [Online]. Available: <https://workdrive.zohopublic.com.cn/external/9f3437d187a0454d300e1722e2521599ed63117cc5e1b6903a5e992b4e266c8d>.
- [34] I. Ozsevim, „Mit diesen drastischen Maßnahmen will Nissan aus der Krise,“ 18 02 2025. [Online]. Available: <https://www.automobil-produktion.de/management/mit-diesen-drastischen-massnahmen-will-nissan-aus-der-krise-609.html>.

- [35] European Institute for Asian Studies, „The German automotive FDI in China: EVs, Innovation and Competitiveness,“ 09 2023. [Online]. Available: <https://eias.org/wp-content/uploads/2023/10/EIAS-Policy-Brief-No-06.2023-German-Automotive-FDI-in-China-1.pdf>.
- [36] J. Jakóbowski und J. Oertel, „Electric shock: The Chinese threat to Europe’s industrial heartland,“ European Council on foreign Relations (ecfr.eu), 15 05 2025. [Online]. Available: <https://ecfr.eu/publication/electric-shock-the-chinese-threat-to-europes-industrial-heartland>.
- [37] AHK, „Ready, Set... Compete, Business Confidence Survey 2023/24,“ 01 2024. [Online]. Available: <https://workdrive.zohopublic.com.cn/external/36b3f7f9ef15937fdafd27dba39a8c3c45cf7e5c1674e72dcbd313b85dabda04>.
- [38] Volkswagen, „40 years of Volkswagen in China: Group accelerates its realignment with 'In China, for China' strategy,“ 04 11 2024. [Online]. Available: <https://www.volkswagen-group.com/en/articles/40-years-of-volkswagen-in-china-group-accelerates-its-realignment-with-in-china-for-china-strategy-18322>.
- [39] Volkswagen Group, „Volkswagen AG Investor, Analyst and Media Cal 9M 2024,“ 30 10 2024. [Online]. Available: <https://www.volkswagen-group.com/en/publications/presentations/volkswagen-group-presentation-q3-2024-investor-analyst-and-media-call-2808>.
- [40] Xpeng, „Xpeng Motors und Volkswagen Group China vertiefen ihre Kooperation: Gemeinsam planen sie den Aufbau des größten Ultra-Schnellladenetzes in China,“ 07 01 2025. [Online]. Available: https://www.xiaopeng.com/news/company_news/5437.html.
- [41] Mercedes-Benz Group AG, „Roadshow Presentation Mercedes-Benz Group AG, Full Year 2024,“ 27 02 2025. [Online]. Available: <https://group.mercedes-benz.com/dokumente/investoren/presentationen/mercedes-benz-ir-equityroadshowpresentation-fy-2024.pdf>.
- [42] BMW Group, „QUARTALSMITTEILUNG, 30. SEPTEMBER 2024,“ 06 11 2024. [Online]. Available: <https://www.press.bmwgroup.com/deutschland/article/detail/T0446174DE/bmw-group-quartalsmitteilung-zum-30-september-2024>.
- [43] BMW Group, „BMW Brilliance Werk Lydia eingeweiht: Getrieben von Digitalisierung setzt das Werk neue Maßstäbe für die zukunftsorientierte Fahrzeugproduktion,“ 23 06 2022. [Online]. Available: <https://www.press.bmwgroup.com/deutschland/article/detail/T0401453DE/bmw-brilliance-werk-lydia-ingeweiht-getrieben-von-digitalisierung-setzt-das-werk-neue-massstaebe-fuer-die-zukunftsorientierte-fahrzeugproduktion>.

- [44] Stefan Leichsenring, „BMW baut Neue Klasse ab 2026 auch in China,“ 20 05 2023. [Online]. Available: <https://insideevs.de/news/668179/bmw-neue-klasse-produktion-china/>.
- [45] McKinsey & Company, „Diversifying global supply chains: Opportunities in Southeast Asia,“ 05 09 2024. [Online]. Available: <https://www.mckinsey.com/industries/logistics/our-insights/diversifying-global-supply-chains-opportunities-in-southeast-asia>.
- [46] Ministerium für Handel der Volksrepublik China, „20 Jahre Chinas Eintritt in die WTO: Von „Bring-in“ zu „Going-out“ der Automobilindustrie,“ 12 01 2022. [Online]. Available: <http://chinawto.mofcom.gov.cn/article/ap/p/202201/20220103236582.shtml>.
- [47] M. Tang, „From “bringing-in” to “going-out”: transnationalizing China’s Internet capital through state policies,“ 09 08 2019. [Online]. Available: <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/17544750.2019.1657474>.
- [48] HPRC, „Die historische Entwicklung der „Markt-gegen-Technologie“-Strategie,“ 15 05 2012. [Online]. Available: http://hprc.cssn.cn/gsyj/jjs/jjyxs/201205/t20120515_4026815.html.
- [49] IHK Pfalz, „Schutz des Geistigen Eigentums in China,“ 2024. [Online]. Available: <https://www.ihk.de/pfalz/international/greater-china/china/china-recht-und-steuern/schutz-geistigen-eigentums-in-vr-china-1286212>.
- [50] ML Truck, „China hebt Beschränkungen für ausländische Investitionen im verarbeitenden Gewerbe vollständig auf,“ 19 10 2023. [Online].
- [51] Generalsekretariat des Staatsrates, „Von Aktionsplan zur soliden Förderung einer hochrangigen Öffnung und zur verstärkten Anziehung und Nutzung ausländischer Investitionen,“ www.gov.cn., 19 03 2024. [Online]. Available: https://www.gov.cn/zhengce/content/202403/content_6940154.
- [52] China Nationale Verwaltungsbehörde für Staatsorgane, „Mitteilung zur Förderung und Nutzung von Neufahrzeugen mit neuer Energie in zentralen und staatlichen Organen,“ www.gov.cn, 27 09 2024. [Online]. Available: https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/202410/content_6983561.htm.
- [53] Jiemian News, „Von der Regierung bestätigt: Dienstfahrzeuge sollen inländische Fahrzeuge bevorzugen, wobei Neufahrzeuge mit neuer Energietechnologie Vorrang haben,“ auto.cctv.com, 21 05 2025. [Online]. Available: <https://auto.cctv.com/2025/05/21/ARTInM2RIXzoGmHeHmEN0UCI250520.shtml>.
- [54] Choi & Partners, „Joint Ventures in China: Opportunities, Challenges, and Key Considerations,“ 08 12 2023. [Online]. Available: <https://www.chinalegalexperts.com/news/china-joint-ventures>.

- [55] Gong Zhe, „China and Germany: Powerhouse partners in science and technology,“ 14 04 2024. [Online]. Available: <https://news.cgtn.com/news/2024-04-14/China-and-Germany-Powerhouse-partners-in-science-and-technology-1sNIagSBleQ/p.html>.
- [56] Beijing Manicipal Commission of Development and Reform, „Der Beijing Sino-German Industrial Park strebt an, bis 2030 mehr als 500 deutsche Unternehmen zu versammeln,“ 14 07 2023. [Online]. Available: https://fgw.beijing.gov.cn/gzdt/fgzs/mtbdx/bzwlxw/202307/t20230718_3164745.html.
- [57] Foshan China, „Foshan released support measures for Sino-German cooperation,“ 03 11 2022. [Online]. Available: <https://www.foshannews.net/h/3681/20221103/543612.html>.
- [58] Department of Commerce of Zhejiang Province, „International Industrial Cooperation Parks,“ 17 04 2020. [Online]. Available: https://zcom.zj.gov.cn/art/2020/4/17/art_1455357_15654192.html.
- [59] AHK, „Industriezonen in China,“ 2025. [Online]. Available: <https://china.ahk.de/de/investment-opportunities/industriezonen-in-china>.
- [60] AHK, „AHK Greater China,“ 2024. [Online]. Available: <https://china.ahk.de/de/>.
- [61] EUCCC, „European Union Chamber of Commerce in China (EUCCC),“ 2025. [Online]. Available: <https://www.europeanchamber.com.cn/en/home>.
- [62] EU SME Centre, „EU SME Centre,“ 2024. [Online]. Available: <https://www.eusmecentre.org.cn/>.
- [63] DEZ, „Deutsch-Europäische Zentrum,“ 2025. [Online]. Available: <https://china-dez.com/>.
- [64] CEA, „Chinese Exterprises Association in NRW e.V.,“ 10 06 2025. [Online]. Available: <https://www.cea-nrw.com/de>.
- [65] DCW, „Deutsch-Chinesische Wirtschaftsvereinigung e.V.,“ 10 06 2025. [Online]. Available: <https://www.dcw-ev.de/de/>.
- [66] Berylls by AlixPartners, „Waking up to the rise of China,“ 01 2025. [Online]. Available: <https://www.berylls.com/wp-content/uploads/2025/02/Waking-up-to-the-rise-of-China-Insight-v4.pdf>.
- [67] Caijing, „Great Wall Motors schließt seine Europazentrale und passt das Vertriebsmodell an,“ 08 06 2024. [Online]. Available: news.qq.com/rain/a/20240608A06PIR00.
- [68] Christina Kunkel, „Chinesischer Hersteller macht Europa-Zentrale dicht,“ 29 05 2024. [Online]. Available: <https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/great-wall-motor-europa-schliessung-1.7499623>.
- [69] F. Treiß, „BYD will zweite Fabrik in Europa bauen,“ 10 06 2024. [Online]. Available: <https://www.electrive.net/2024/06/10/byd-will-zweite-fabrik-in-europa-bauen/>.

- [70] BYD, „BYD kündigt den Bau eines Produktionsstandorts für neue Energie-Pkw in Ungarn an und beschleunigt damit die Expansion auf dem europäischen Markt,“ 22 12 2023. [Online]. Available: <https://www.byd.com/cn/news/2023/detail494>.
- [71] Guancha, „BYD siedelt seine Europa-Zentrale in Ungarn an und treibt die Entwicklung der lokalen NEV-Industrie voran,“ 19 05 2025. [Online]. Available: https://www.guancha.cn/qiche/2025_05_19_776293.shtml.
- [72] MTI-Hungary Today, „BYD Relocates European Headquarters to Hungary,“ 16 05 2025. [Online]. Available: <https://hungarytoday.hu/byd-relocates-its-european-headquarters-to-hungary/>.
- [73] M. Bach, „Chinas Antwort auf EU-Strafzölle,“ Auto Zeitung, 03 01 2025. [Online]. Available: <https://www.autozeitung.de/chinesische-automarken-in-europa-207823.html>.
- [74] NIO, „NIO House in Düsseldorf eröffnet,“ 13 06 2023. [Online]. Available: https://www.nio.com/de_DE/news/202306120000.
- [75] Yangfeng, „Yangfeng,“ 2024. [Online]. Available: <https://www.yanfeng.com/en/yanfeng-european-headquarters-neuss>.
- [76] Business Insider Deutschland, „Opel-Mutter Stellantis und chinesische Firma CATL wollen Batteriefabrik in Europa bauen,“ 12 2024. [Online]. Available: <https://www.msn.com/de-de/finanzen/top-stories/opel-mutter-stellantis-und-chinesische-firma-catl-wollen-batteriefabrik-in-europa-bauen/ar-AA1vADON?ocid=msedgntp&pc=DCTS&cvid=01a8c743b25241919913186d6e503ffe&ei=90>.
- [77] Bundeszentrale für politische Bildung, „Chinas Außen- und Wirtschaftspolitik in der Xi-Ära,“ 19 03 2021. [Online]. Available: <https://www.bpb.de/themen/asien/china/328793/chinas-aussen-und-wirtschaftspolitik-in-der-xi-aura/>.
- [78] CIIPA, „China International Investment Promotion Agency (Germany),“ 2025. [Online]. Available: <https://www.ciipa.de/>.
- [79] Bergische Gesellschaft, „Stephan A. Vogelskamp für deutsch-chinesische Kooperation ausgezeichnet,“ bergische-gesellschaft.de, 16 01 2023. [Online]. Available: <https://bergische-gesellschaft.de/presse/2023/stephan-a-vogelskamp-fuer-deutsch-chinesische-kooperation-ausgezeichnet/>.
- [80] automotiveland.nrw, „Wo die Zukunft der Mobilität in NRW gestaltet wird,“ 2024. [Online]. Available: <https://automotiveland.nrw/>.
- [81] CHKD, „Die Chinesische Handelskammer in Deutschland e.V.,“ 2024. [Online]. Available: <https://chk-de.org/de/>.

- [82] SGHTP, „Sino German Hi-Tech Park,“ 2025. [Online]. Available: <https://sghtp.de/index.php>.
- [83] SGDS, „Sino-German Development,“ 2025. [Online]. Available: <http://www.sgds.cc/>.
- [84] CATARC, „China Automotive Technology and Research Centern Co. Ltd,“ 2025. [Online]. Available: <https://www.catarc.ac.cn/>.
- [85] China Ministerium für Industrie und Informationstechnologie der Volksrepublik, „Die Liste der nationalen fortschrittlichen Fertigungscluster 2024,“ 06 12 2024. [Online]. Available: https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/202412/content_6992948.htm.
- [86] C. Werwitzke, „Chinesische Banken gewähren Tesla Kredite für Werksbau,“ 08 03 2019. [Online]. Available: <https://www.electrive.net/2019/03/08/chinesische-banken-gewaehren-tesla-kredite-fuer-werksbau>.
- [87] J. Ma, Y. Shang und Z. Liang, „National central cities, technological innovation, and economic growth,“ *Finance Research Letters*, p. <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S1544612324009206>, 09 2024.
- [88] Shenzhen Stadt Handelsbehörde, „Die Stadt Shenzhen hat den Arbeitsplan zur Förderung des Automobilexports im Jahr 2024 veröffentlicht,“ 26 02 2024. [Online]. Available: https://commerce.sz.gov.cn/gkmlpt/content/11/11158/post_11158606.html#524.
- [89] Y. Kubota, „After EVs, China Seeks to Dominate AI-Powered Autonomous Driving,“ 10 09 2024. [Online]. Available: <https://www.wsj.com/business/autos/after-evs-china-seeks-to-dominate-ai-powered-autonomous-driving-3d58a7ec>.
- [90] Fred Lamber, „Tesla claims a 95% automated production at Gigafactory Shanghai,“ 17 07 2024. [Online]. Available: <https://electrek.co/2024/07/17/tesla-claims-automated-production-gigafactory-shanghai/>.
- [91] German Center, „Das Mittelstandszentrum in Taicang,“ 2025. [Online]. Available: <https://www.germancentretaicang.com/>.
- [92] Markus Schönfeld, „Mercedes bei Automarke Denza raus – BYD übernimmt,“ 17 09 2024. [Online]. Available: <https://www.auto-motor-und-sport.de/verkehr/mercedes-benz-byd-denza-anteile-verkauft/>.
- [93] Yongxuan, Chenlin, Lu Xiaolong, „Ninghai: Automobilzuliefererunternehmen gehen den Weg der ‚Intelligenten Fertigung,“ 14 08 2023. [Online]. Available: https://www.ctaxnews.net.cn/paper/pad/con/202308/14/content_203110.html.
- [94] EDAUTO Group, „BMW stellt eine Zusammenarbeit mit der Tsinghua University fest,“ 08 10 2024. [Online]. Available: <https://de.edautogroup.com/news/bmw-establishes-cooperation-with-tsinghua-university>.

- [95] S&P Global Mobility, „Mainland China autonomous vehicle development on a different track,“ 10 10 2024. [Online]. Available: <https://www.spglobal.com/mobility/en/research-analysis/china-autonomous-vehicles-development.html>.
- [96] Xinhua Nachrichtenagentur, „Beobachtungen zur westlichen Entwicklung im neuen Zeitalter,“ 11 05 2024. [Online]. Available: https://www.gov.cn/lianbo/difang/202405/content_6950379.html.
- [97] Zeitschrift für Maschinenbau, „Die Beijing Institute of Technology, die University of Science and Technology of China und die Tsinghua-Universität haben gemeinsam die Planung für die Sicherheitstechnik von Antriebsbatterien übernommen.,“ 24 05 2024. [Online]. Available: <https://www.163.com/dy/article/J2VINMV40511CJ6T.html>.
- [98] Generalsekretariat der Verwaltungsbehörde der Xiong'an-Neuen Zone, „Maßnahmen zur Unterstützung der Entwicklung der Niederluftwirtschaft,“ 15 04 2025. [Online]. Available: https://www.xiongan.gov.cn/2024-08/28/c_1212392051.html.
- [99] Xinhua Daily Telegraph, „Neue Ära der Westentwicklungsstrategie: Neues Muster und neue Durchbrüche,“ 27 11 2024. [Online]. Available: <https://mrdx.xinhuanet.com/20241127/86c0fdca38984279b2183ef4eaa7617a/c.html>.
- [100] Gasgoo, „Elektrofahrzeuge durchdringen zunehmend die Entwicklung der Automobilindustrie in Nordostchina,“ 20 09 2024. [Online]. Available: <https://auto.sina.com.cn/zz/hy/2024-09-20/detail-incptzkw3119030.shtml>.
- [101] J. Zhu und Y. Sun, „Exclusive: Chinese state investors to take BMW partner Brilliance private - sources,“ 24 08 2020. [Online]. Available: <https://www.reuters.com/article/business/exclusive-chinese-state-investors-to-take-bmw-partner-brilliance-private-sour-idUSKCN26F0F9>.
- [102] Wuhan im Fokus, „Die Automobilindustrie-Cluster in Zentralchina, vertreten durch Hubei, weisen komparative Vorteile auf,“ 11 11 2023. [Online]. Available: <https://news.qq.com/rain/a/20231111A07S0J00>.
- [103] Volksregierung der Stadt Wuhan, „Mitteilung der Stadtregierung über die Veröffentlichung des Pilotprogramms für den Einsatz des Batteriewechselmodells für New Energy Vehicles in Wuhan (2022–2023),“ 25 05 2022. [Online]. Available: https://sw.wuhan.gov.cn/zfxxgk/zc/zcfg/202207/t20220706_2000859.shtml.
- [104] Volksregierung der Provinz Jiangxi, „Maßnahmen zur Förderung der hochwertigen Entwicklung der Lithium-Batterie- und NEV-Industriekette in unserer Provinz,“ 24 06 2024. [Online]. Available: <https://www.escn.com.cn/news/show-2070960.html>.
- [105] The People's Government of Hunan Province, „Der „Durchbruch“ und das „rasante Wachstum“ der fortschrittlichen Energiespeichermaterialindustrie in Hunan,“ 17 01 2024. [Online]. Available:

http://www.hunan.gov.cn/hnszf/hnyw/sy/hnyw1/202401/t20240117_32627253.html.

- [106] European Commission, „Vehicle safety and automated/connected vehicles,“ 02 06 2025. [Online]. Available: https://single-market-economy.ec.europa.eu/sectors/automotive-industry_en.
- [107] Sino German Hi-Tech Park, 2025. [Online]. Available: <https://sghtp.de/>.
- [108] M. L. Larsen, T. Voituriez und C. Nedopil, „Chinese overseas development funds: An assessment of their sustainability approaches,“ 29 03 2023. [Online]. Available: <https://doi.org/10.1002/jid.3778>.
- [109] Continental, „In Bewegung. Geschäftsbericht 2023,“ 2023. [Online]. Available: <https://annualreport.continental.com/2023/de/report/corporate-profile/strategy.php>.
- [110] Michael Gerster, „E-Mobilität und autonomes Fahren: Bosch investiert eine Milliarde in China,“ 16 01 2023. [Online]. Available: <https://www.automobilwoche.de/nachrichten/bosch-investiert-eine-milliarde-china>.
- [111] Brose, „Brose und HASCO verlängern ihren Joint-Venture-Vertrag,“ 12 12 2023. [Online]. Available: <https://www.brose.com/de-de/presse/brose-und-hasco-verlaengern-ihren-joint-venture-vertrag.html>.
- [112] BHAP, „Benteler und BHAP: Gründung eines Joint Ventures für Chassis-Produktion,“ 12 04 2023. [Online]. Available: <https://bhap.com.cn/NewsUpdates/News/209.html>.
- [113] X. Feng, „„Spillover-Effekte“ der Vorteile der automobilen Lieferkette verstärken,“ 21 04 2025. [Online]. Available: <http://www.china-cer.com.cn/guwen/2025042130261.html>.
- [114] China Sustainability Tribute, „Mehrere Unternehmen neu gelistet: Die ‚Doppel-Top-100‘ der automobilen Lieferkette 2024 veröffentlicht – Herausragende Leistungen von Unternehmen im Bereich Neue Energie und intelligente Technologien,“ 26 08 2024. [Online]. Available: http://www.sdg-china.net/NewsList/info_itemid_70295.html.
- [115] Eastern Daylight Time, „Leading Tier1 Chinese Suppliers' Intelligent Cockpit Business Research Report 2023 Featuring Neusoft, Yuanfeng Technology, Desay SV, ThunderSoft, Joyson, Foryou Group, PATEO, Huawei and ECARX,“ 25 09 2023. [Online]. Available: <https://www.businesswire.com/news/home/20230925496497/en>.
- [116] J. Wübbecke, M. Meissner, M. J. Zenglein, J. Ives und B. Conrad, „MADE IN CHINA 2025 - The making of a high-tech superpower and consequences for industrial countries,“ 12 2016. [Online]. Available: <https://merics.org/sites/default/files/2020-04/Made%20in%20China%202025.pdf>.
- [117] C. Boullenois, M. Black und D. H. Rosen, „Was Made in China 2025 Successful?,“ 05 05 2025. [Online]. Available: <https://rhg.com/research/was-made-in-china-2025-successful/>.

- [118] Z. Tong und D. Peng, „Exclusive | Made in China 2025: China meets most targets in manufacturing plan, proving US tariffs and sanctions ineffective,“ 30 04 2024. [Online]. Available: <https://www.scmp.com/news/china/science/article/3260307/made-china-2025-china-meets-most-targets-manufacturing-plan-proving-us-tariffs-and-sanctions>.
- [119] T. Grünweg, „Chinesische Automarke Lynk&Co: Nächster Versuch - Mobilität,“ 21 10 2016. [Online]. Available: <https://www.spiegel.de/auto/aktuell/chinesische-automarke-lynk-co-naechster-versuch-a-1117538.html>.
- [120] Polestar, „Polestar welcomes Geely's long-term commitment to its development and growth as an independent exclusive performance brand,“ 01 02 2024. [Online]. Available: <https://media.polestar.com/global/en/media/pressreleases/677959/polestar-welcomes-geelys-long-term-commitment-to-its-development-and-growth-as-an-independent-exclus>.
- [121] Generalbüro des Staatsrats, „Mitteilung des Generalbüros des Staatsrats zur Veröffentlichung des Entwicklungsplans für die NEV-Industrie (2021–2035),“ 20 10 2020. [Online]. Available: https://www.gov.cn/zhengce/content/2020-11/02/content_5556716.htm.
- [122] Bentler, „Innovation under high pressure: BENTELER develops 500-bar fuel line,“ 29 04 2025. [Online]. Available: <https://www.benteler.com/en/press-media/latest-news/innovation-under-high-pressure-benteler-develops-500-bar-fuel-line>.
- [123] W. Zheng, „Benteler Automotive in China: Innovating the Future of Automotive Supply,“ Sourcify China, 02 03 2025. [Online]. Available: <https://www.sourcifychina.com/benteler-automotive-guide-in-depth>.
- [124] Invest in China, „German auto part manufacturer Continental to set up R&D Center in Zhangjiagang,“ Invest in China, 26 04 2024. [Online]. Available: <https://investinchina.chinaservicesinfo.com/s/202404/26/WS662b18b9498ed2d7b7eac973/german-auto-part-manufacturer-continental-to-set-up-r-d-center-in-zhangjiagang.html>.
- [125] Continental, „Continental Group Sector Automotive will be Named Aumovio in the Future,“ 23 04 2025. [Online]. Available: <https://www.continental.com/en/press/press-releases/20250423-autoshanghai>.
- [126] Continental, „Continental Automotive – a strong partner for Chinese customers,“ Continental, 07 05 2025. [Online]. Available: <https://www.continental-automotive.com/en/news/2025/05-07-continental-automotive-strong-partner-chinese-customers.html>.
- [127] S. Ezell, „How Innovative Is China in the Electric Vehicle and Battery Industries?,“ Information Technology & Innovation , 29 07 2024. [Online]. Available:

<https://itif.org/publications/2024/07/29/how-innovative-is-china-in-the-electric-vehicle-and-battery-industries/>.

- [128] H. Bork, „China rückt von reiner Elektromobilität,“ *Automobil-industrie*, 23.06.2025. [Online]. Available: <https://www.automobil-industrie.vogel.de/china-roadmap-antriebstechniktaet-a-db137c21127e81a92f6f40e5ed7f39cb/>.
- [129] J. Zhao, „Reichweitenverlängernde E-Fahrzeuge: Am Vorabend des Wandels,“ *China Automotive News*, 17.04.2025. [Online]. Available: http://www.cnautonews.com/chengyongcar/2025/04/17/detail_20250417374423.html.

IMPRESSUM

HERAUSGEBER



INHALTLICHE VERANTWORTUNG

Tong Wang

Bergische Universität Wuppertal

Institute for Technologies and Management for Digital Transformation (TMDT)

GESCHÄFTSSTELLE TRAIBER.NRW

Bergische Universität Wuppertal

Institute for Technologies and Management for Digital Transformation (TMDT)

Gebäude FZ | Ebene 01 | Raum 19

Lise-Meitner-Str. 27-31, 42119 Wuppertal

Telefon: 0202 439-1164

E-Mail: koordination@traiber.nrw

www.traiber.nrw

Wuppertal, Juli 2025

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Wirtschaft
und Energie

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages