

Elektromobilität

Chinesische Exportdynamik

Die Importe chinesischer Elektro-Pkw in die Europäische Union haben in den vergangenen Jahren dynamisch zugenommen (Williams, 2026; ACEA, 2026). Auf chinesischer Seite steht dahinter mehr als nur der Export von Fahrzeugen. Diese Entwicklung ist Ausdruck industrieller Systemfähigkeit: Chinesische Hersteller passen ihre Fahrzeuge zwar an die geltenden europäischen Zulassungsanforderungen an, gleichzeitig exportiert China aber nicht nur Autos, sondern zunehmend ein ganzes technologisches Ökosystem: Batterien, Software, Plattformdienste, digitale Fahrzeugarchitekturen, und de-facto auch die dazugehörigen technischen Regeln. Genau hier liegt der strategische Kern.

Um Chinas Aufstieg zu verstehen, hilft der Blick auf die Entwicklung von technischen Normen und Standards. Ein Land, das technologische Führerschaft anstrebt, durchläuft typischerweise drei Phasen der technischen Normung: Zunächst werden internationale Standards lediglich übernommen (Phase 1); dann erlangt es eigene Fertigkeiten, wie Ingenieurwissen, um Normen zu überarbeiten, anzupassen und sogar bewusst neu zu gestalten (Phase 2); schließlich tritt das Land selbst als internationale Normungsmacht auf (Phase 3) (Weithmann, 2018). China ist im Bereich der Elektromobilität mittlerweile in der dritten Phase angekommen.

Mit dem Aufkommen der Elektromobilität erkannte die chinesische Führung die historische Chance, am Wettbewerb mit bisherigen Technologieführern auf Augenhöhe teilzunehmen. China nutzte diese Gelegenheit, um in die zweite Phase der Standardisierungsentwicklung einzutreten. Das Land ließ der eigenen Industrie den nötigen Entwicklungszeitraum, um technologische Defizite aufzuholen und eigene Innovationsfähigkeiten auszubauen. In der Folge entstanden eigene abweichende chinesische Normen und Regulierungen (Weithmann, 2018).

Die stärkere Ausrichtung Chinas auf die heimische Industrie erfasste zunehmend die gesamte Wertschöpfungskette der Elektromobilität. Besonders deutlich zeigt sich dies bei den Fahrzeugbatterien – der wichtigsten Komponente von Elektroautos. China dominiert aktuell die weltweiten Produktionskapazitäten für Batteriezellen mit einem Anteil von über 80 %, während die Produktionskosten in Europa

und den USA bis zu 50 % höher als in China liegen (ohne Berücksichtigung staatlicher Fördermaßnahmen) (IEA, 2026). Dies ist vor allem auf eine umfangreichere Produktionserfahrung, einen höheren Automatisierungsgrad sowie niedrigere Material- und Komponentenkosten durch eine gut integrierte und in weiten Teilen dominierte Lieferkette zurückzuführen (IEA, 2026; Greitemeier et al., 2025). Damit hat China nicht nur industrielle Skalenvorteile aufgebaut, sondern zugleich die technologische Grundlage geschaffen, um im internationalen Wettbewerb aufzuschließen. Ausgestattet mit Kostenvorteilen und ausgereifter Technologie ist China folglich in die dritte Phase übergetreten: Das Land exportiert seine Fahrzeuge erfolgreich in die Heimatmärkte bisheriger Technologieführer wie Deutschland.

Vor diesem Hintergrund greift eine europäische Wettbewerbsdebatte zu kurz, die sich vor allem auf handelspolitische Instrumente wie Zölle (Durchführungsverordnung (EU) 2024/2754) oder Maßnahmen zur Förderung lokaler Produktionsanteile (Industrial Accelerator Act) konzentriert. Damit werden vor allem sichtbare Symptome adressiert, aber nicht die strukturelle Ursache der veränderten Wettbewerbsdynamik. Der chinesische Expansionskurs wird sich daher auch jenseits protektionistischer Maßnahmen auf dem europäischen Markt fortsetzen. Die zunehmenden Importe chinesischer Elektroautos sollten deshalb nicht allein als handelspolitisches Warnsignal interpretiert werden. Technologieführerschaft entsteht dort, wo Technologieentwicklung, Infrastrukturaufbau, Schnittstellen, Skalierung und Standardisierung strategisch als Ökosystem zusammengedacht werden. Für Deutschland und Europa bedeutet das: Wer den zunehmenden Importen chinesischer Elektroautos nur mit protektionistischen Maßnahmen begegnet, räumt im Grunde ein, dass Europa in der Elektromobilität selbst in eine Phase der technologischen Aufholbewegung geraten ist. Die Rollen haben sich damit umgekehrt: Europäische Hersteller sehen sich gegenüber der chinesischen Elektromobilität zunehmend in jener Aufholposition, in der sich chinesische Unternehmen einst gegenüber der westlichen Verbrennertechnologie befanden.

Prof. Dr. Sabrina Weithmann,
Technische Hochschule Aschaffenburg

Literatur

- ACEA – European Automobile Manufacturers' Association. (2026). *Economic and Market Report – Global and EU auto industry*.
- Greitemeier, T., Kampker, A., Tübke, J. & Lux, S. (2025). China's hold on the lithium-ion battery supply chain: Prospects for competitive growth and sovereign control. *Journal of Power Sources Advances*, 32, 100173.
- IEA – International Energy Agency. (2026, 20. Mai). *Global EV Outlook*.
- Weithmann, S. (2018). *The Evolvement of Standards in China – Insights from the Electric Vehicle Industry*. Nomos.
- Williams, G. (2026, 1. April). *Don't Stop Me Now: Chinese Cars Are Having a Good Time in Europe*. Rhodium Group.

© Der/die Autor:in 2026. Open Access: Dieser Artikel wird unter der Creative Commons Namensnennung 4.0 International Lizenz veröffentlicht (creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.de).

Open Access wird durch die ZBW – Leibniz-Informationszentrum Wirtschaft gefördert.