Deutscher Bundestag **Drucksache 21/7768**

21. Wahlperiode 31.08.2026

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Manfred Schiller, Dr. Malte Kaufmann, Adam Balten, Marc Bernhard, Micha Fehre und der Fraktion der AfD

Mögliche Wettbewerbsvorteile für chinesische Autohersteller durch Förderung von Elektrofahrzeugen durch die Bundesregierung

Die deutsche Automobilindustrie befindet sich in einem tiefgreifenden Strukturwandel, der zugleich eine existenzielle Krise mit sich bringt. Gleichzeitig verlieren deutsche Hersteller auf dem chinesischen Markt deutlich an Absatz, während der Import chinesischer Elektrofahrzeuge und Plug-in-Hybride nach Deutschland und Europa seit Jahren erheblich zunimmt (www.t-online.de/finanzen/aktuelles/wirtschaft/id_101351492/deutsche-autoexporte-nach-china-brechen-ein-abhaengigkeit-wird-groesser.html). Nach Einschätzung verschiedener Marktbeobachter und Branchenanalysen gewinnen insbesondere chinesische Hersteller aufgrund ihres günstigen Preis-Leistungs-Verhältnisses kontinuierlich Marktanteile. Parallel hierzu gingen nach aktuellen Veröffentlichungen innerhalb eines Jahres rund 177 000 Industriearbeitsplätze in Deutschland verloren, wobei insbesondere energieintensive Industrien und die Automobilbranche unter einem hohen Wettbewerbsdruck stehen (www.faz.net/agenturmeldungen/dpa/177-000-industriearbeitsplaetze-in-einem-jahr-verloren-201032336.html).

Zum 1. Januar 2026 hat die Bundesregierung eine neue Förderung für Elektrofahrzeuge und Plug-in-Hybride eingeführt. Hiervon profitieren zunehmend auch chinesische Fahrzeughersteller. In der öffentlichen Diskussion wird darauf hingewiesen, dass gerade preisgünstige Importfahrzeuge die Fördervoraussetzungen besonders gut erfüllen und dadurch gegenüber deutschen und europäischen Wettbewerbern zusätzliche Wettbewerbsvorteile erlangen (www.tagesschau.de/wirtschaft/verbraucher/e-auto-praemie-124.html).

Ein aktuelles Beispiel ist der in Deutschland angebotene chinesische Plug-in-Hybrid BYD Seal U DM-i Design AWD mit 324 PS, umfangreicher Komfort- und Sicherheitsausstattung (u. a. Allradantrieb, Panoramaglasdach, Head-up-Display, 360°-Kamera, belüftete Sitze, Wärmepumpe und zahlreiche Fahrerassistenzsysteme), der als EU-Tageszulassung bereits ab rund 34 500 Euro brutto angeboten wird (https://suchen.mobile.de/auto/byd-seal-u-design.html). Ein hinsichtlich Fahrzeugklasse und Nutzwert vergleichbarer deutscher Wettbewerber, etwa der VW Tiguan eHybrid, liegt – je nach Ausstattung – regelmäßig bei etwa 55 000 Euro brutto und damit rund 20 000 Euro höher (ebd.).

Aktuelle Zahlen des Bundesamtes für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) bestätigen diese Entwicklung: Im Segment der Plug-in-Hybride entfällt nach Presseberichten annähernd ein Drittel der bewilligten Prämien auf chinesische Hersteller, wobei BYD sogar vor Volkswagen liegt; bei den 20 am häufigsten geförderten Modellen stammen nur noch rund 60 Prozent aus europäischer Produktion (www.bafa.de/SharedDocs/Downloads/DE/Energie/Energieeffizienz/

E-Auto_Foerderung_2026/08_August_Statistik_E-Auto-Foerderung.pdf?__blob=publicationFile&v=4; www.sueddeutsche.de/wirtschaft/e-auto-praemie-deutschland-herkunft-modelle-li.3530200?reduced=true).

Die Europäische Union verfolgt mit dem im Jahr 2025 vorgestellten EU-Automobilpaket (Automotive Package) ausdrücklich das Ziel, die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobilindustrie zu stärken und hochwertige Industriearbeitsplätze in Europa zu sichern, sieht jedoch keine Kaufprämie auf EU-Ebene vor (www.ihk.de/karlsruhe/fachthemen/industrie/industrieaktuell/eu-zentrale-inhalte-des-eu-autopakets-6955748). Vor diesem Hintergrund stellt sich den Fragestellern die Frage, ob staatliche Kaufprämien für Elektrofahrzeuge und Plug-in-Hybride in ihrer derzeitigen Ausgestaltung mittelbar den Absatz preisgünstiger Importfahrzeuge aus China fördern und damit den angestrebten Erhalt einer wettbewerbsfähigen europäischen Automobilindustrie konterkarieren.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Gründe sieht die Bundesregierung dafür, dass die im vierten Quartal 2024 eingeführten zusätzlichen EU-Ausgleichszölle auf BEV (Battery Electric Vehicles) aus China (https://germany.representation.ec.europa.eu/nachrichten-und-veranstaltungen/pressemitteilungen/e-autos-aus-china-eu-erhebt-ausgleichszolle-setzt-gesprache-fort-2024-10-30_de) keinen Effekt auf den Zugewinn von Marktanteilen der betroffenen Hersteller in diesem Segment in Deutschland hatten (www.deloitte.com/de/de/our-thinking/industry-thinking/blogs/2025/automotive-industry-briefing-chinesische-autos-im-aufwind.html; https://auto-institut.de/automotiveinnovations/emobility/cam-electromobility-report-2026elektromobilitaet-in-deutschland-markt-und-absatztrends-im-1-halbjahr-2026/)?
2. Welcher Anteil der bislang bewilligten Fördermittel, welche aus dem Klima- und Transformationsfonds (KTF) gespeist werden, entfällt auf Elektrofahrzeuge und Plug-in-Hybride chinesischer Hersteller (bitte nach Herstellern, Anzahl der Fahrzeuge und Fördervolumen aufschlüsseln)?
3. Wie bewertet die Bundesregierung die Wettbewerbswirkungen der staatlichen Förderung vor dem Hintergrund, dass chinesische Hersteller Fahrzeuge mit teilweise deutlich niedrigeren Verkaufspreisen als deutsche Hersteller anbieten können?
4. Inwieweit konterkariert die deutsche Förderpolitik von Elektrofahrzeugen und Plug-in-Hybriden nach Einschätzung der Bundesregierung gegebenenfalls die Zielsetzungen des Industrial Accelerator Act (IAA), insbesondere den Teilbereich der ausländischen Direktinvestitionen und strengeren Rahmenbedingungen für außereuropäische Investoren, die die heimische Wertschöpfung fördern sollen?
5. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung darüber vor, in welchem Umfang Fahrzeuge als EU-Reimporte oder Fahrzeuge mit Tageszulassung aus anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union in den Genuss von E-Prämien kommen?
6. Mit welcher Arbeitsdefinition des Begriffes des „erstmals im Inland zugelassenen Neufahrzeugs“ (www.bundeswirtschaftsministerium.de/Redaktion/DE/Downloads/F/foerderrichtlinie-zur-umsetzung-kaufpraemie-elektrofahrzeuge.pdf?__blob=publicationFile&v=1) arbeitet die Bundesregierung im Rahmen der Förderrichtlinie, und ist eine Förderung ausgeschlossen, wenn ein Fahrzeug zuvor bereits im Rahmen einer Tageszulassung in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union zugelassen war?

7. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse darüber vor, ob und in welchem Umfang Fahrzeuge auf einkommensschwächere Familienangehörige zugelassen werden, obwohl sie überwiegend von anderen Personen genutzt werden, welche Kontrollmechanismen bestehen zur Vermeidung entsprechender Gestaltungsmöglichkeiten, und teilt die Bundesregierung die Befürchtung der Fragesteller, dass es in diesem Fördersystem zu Missbrauch kommen könnte?

8. Hat die Bundesregierung untersucht, welche Auswirkungen die staatliche Förderung auf Absatz, Produktion, Investitionen, Wertschöpfung und Beschäftigung der deutschen Automobilindustrie im Vergleich zu Importfahrzeugen hat?

   a) Wenn ja, mit welchem Ergebnis?

   b) Wenn nein, warum nicht?

9. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung gegebenenfalls darüber vor, in welchem Umfang die staatliche Förderung mittelbar zur Steigerung der Marktanteile chinesischer Hersteller in Deutschland beiträgt?

10. Gibt es seitens der Bundesregierung eine Positionierung zu dem Umstand, dass mit dem EU-Automobilpaket einerseits die europäische Automobil- und Batterieindustrie gegenüber chinesischen Wettbewerbern gestärkt werden soll, während andererseits nationale Kaufprämien nach Einschätzung verschiedener Marktbeobachter auch den Absatz chinesischer Hersteller fördern können?

11. Beabsichtigt die Bundesregierung, die Förderkriterien künftig stärker an einer europäischen beziehungsweise inländischen Wertschöpfung, an Produktionsstandorten innerhalb der Europäischen Union oder an vergleichbaren industriepolitischen Kriterien auszurichten oder sich auf europäischer Ebene für entsprechende Änderungen einzusetzen?

   a) Wenn ja, in welchem Umfang, und mit welchen Strategien?

   b) Wenn nein, warum nicht?

12. Beabsichtigt die Bundesregierung, die vollständig aus dem Klima- und Transformationsfonds finanzierte Förderung von Elektrofahrzeugen und Plug-in-Hybriden künftig an die im Vorschlag für einen Industrial Accelerator Act vorgesehenen „Made in Europe“- beziehungsweise „Union-origin“-Kriterien zu knüpfen, damit aus Mitteln deutscher Unternehmen und Verbraucher finanzierte Kaufanreize vorrangig der europäischen bzw. heimischen Automobilproduktion, Zulieferern und der Sicherung deutscher Industriearbeitsplätze zugutekommen und nicht in zunehmendem Umfang den Absatz von Fahrzeugen aus Drittstaaten fördern (www.auto-motor-und-sport.de/verkehr/byd-mg-und-co-chinesen-profitieren-staerker-von-e-auto-praemie/), und wenn nein, aus welchen wirtschaftlichen, rechtlichen oder handelspolitischen Gründen hält die Bundesregierung eine solche Verknüpfung nicht für erforderlich beziehungsweise nicht für möglich?

13. Welche Wirksamkeit im Hinblick auf die Ziele der Sicherung des Industriestandorts Deutschland und der Umsetzung der Dekarbonisierung der deutschen Wirtschaft schreibt die Bundesregierung aktuell dem KTF zu, wenn dessen Mittel teilweise an ausländische Produzenten abfließen, die keine oder kaum industrielle CO_2-Vorgaben kennen bzw. umsetzen?

14. Erarbeitet sich die Bundesregierung eine Positionierung hinsichtlich der Haltung der Schwarz-Gruppe (Lidl, Kaufland) zu Nachhaltigkeit und Ressourcenschonung, welche den Kauf-Firmenfuhrpark nicht auf Elektro umstellt, mit folgenden Argumenten: Anschaffungspreise von E-Fahrzeugen aufgrund Dienstwagenregelung überproportional hoch, Restwert am Gebrauchtwagenmarkt niedriger als bei Verbrennern wegen mangelnder Nachfrage, Veraltung aktueller Technik rasant, und wenn ja, wie lautet diese (www.welt.de/wirtschaft/article6a63698eb9a97a04edfd93d9/schwarz-gruppe-kehrt-zurueck-zum-verbrenner-darum-verbietet-lidl-elektro-dienstwagen.html)?

Berlin, den 28. August 2026

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co. KG, Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.bundesanzeiger-verlag.de
ISSN 0722-8333