Deutscher Bundestag **Drucksache 21/8079**

21. Wahlperiode 21.09.2026

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Manfred Schiller, Dr. Malte Kaufmann, Adam Balten, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 21/7768 –

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

Vorbemerkung der Fragesteller

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.).

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit vom 21. September 2026 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

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.

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/)?

Aus Sicht der Bundesregierung enthalten die über die von den Fragestellern übermittelten Links abrufbaren Dokumente keine Belege für die in der Fragestellung hergestellte Kausalität zwischen den EU-Ausgleichszöllen auf Batterie-Elektrofahrzeuge (engl. Battery Electric Vehicle – BEV) aus China und der Entwicklung der Marktanteile von BEV-Herstellern in Deutschland.

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)?

Für eine entsprechende Auswertung der Bewilligungen mit Stand 1. September 2026 wird auf die monatliche Berichterstattung des BAFA verwiesen (www.bafa.de/DE/Energie/Energieeffizienz/E-Auto_Foerderung_2026/E-Auto-Foerderung_im_Ueberblick/Foerderung_im_Ueberblick_node.html).

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?

Die Fragen 3 und 4 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zuwendungsempfänger der Förderung sind deutsche Privathaushalte. Die Auswahl des Fahrzeugmodells im Rahmen der Förderfähigkeit liegt bei den Autokäufern, nicht bei der Bundesregierung.

In der Auswertung der Bewilligungen (siehe Antwort zu Frage 2) wird deutlich, dass der weit überwiegende Teil der Förderung auf BEV entfällt (91 Prozent) und sich in diesem Segment insbesondere auf Hersteller mit Sitz außerhalb von China verteilt (87 Prozent). Der größte Anteil der Förderungen insgesamt entfällt auf Fahrzeuge aus dem Volkswagen-Konzern. Die geringe Anzahl geförderter PHEV zeigt zudem, dass der Zuwachs bei Neuzulassungen von PHEV chinesischer Hersteller nicht mit der Förderung der Bundesregierung in Zusammenhang stehen kann.

Der Marktanteil chinesischer Hersteller liegt in Deutschland im Übrigen unter dem europäischen Durchschnitt. Unter den 20 am häufigsten neu zugelassenen reinen Elektroautos befand sich im ersten Halbjahr 2026 in Deutschland laut Kraftfahrt-Bundesamt kein einziges Modell eines chinesischen Herstellers.

Über die Ausgestaltung der Anforderungen des Industrial Accelerator Act beraten derzeit die Mitgliedstaaten im Rahmen des EU-Gesetzgebungsprozesses; in diesen Prozess bringt sich die Bundesregierung ein. Die Aufnahme von Local-Content-Kriterien und tragfähigen EU-Präferenzregelungen in das laufende Förderprogramm ist Gegenstand von Abstimmungen innerhalb der Bundesregierung.

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?

Die Fragen 5 und 6 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Fragen basieren auf einer nicht mehr aktuellen Grundlage, da die in Frage 6 als Quelle angegebene Förderrichtlinie des Bundeswirtschaftsministeriums nicht mehr in Kraft ist. Gegenstand der derzeitigen Förderung des Bundesum-

weltministeriums sind entsprechend der geltenden Förderrichtlinie (www.baf a.de/SharedDocs/Downloads/DE/Energie/Energieeffizienz/E-Auto_Foerderun g_2026/Richtline_E-Auto.pdf?__blob=publicationFile&v=7) erstmals im Inland zugelassene elektrisch betriebenen Fahrzeuge der Klasse M1, die zuvor weder in Deutschland noch andernorts zugelassen waren. Damit sind beispielsweise die in Frage 5 erwähnten Fahrzeuge mit Tageszulassung nicht förderfähig. Im Rahmen des Bewilligungsverfahrens findet ein Datenabgleich mit dem Zentralen Fahrzeugregister des Kraftfahrt-Bundesamtes statt.

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?

Betrugsverdachtsfälle liegen dem Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle nicht vor.

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?

Die Fragen 8 bis 12 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 3 und 4 verwiesen.

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?

Im Hinblick auf die E-Auto-Förderung, für die Haushaltsmittel im Sondervermögen Klima- und Transformationsfonds (KTF) veranschlagt sind und die Gegenstand dieser Kleinen Anfrage ist, stellt die Bundesregierung fest, dass Zuwendungsempfänger der Fördermittel ausschließlich Privathaushalte in Deutschland sind. Ausländische Unternehmen werden nicht gefördert.

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)?

Die Bundesregierung positioniert sich nicht zu einzelnen unternehmerischen Entscheidungen, die gegebenenfalls vor dem Hintergrund individueller vertraglicher Vereinbarungen mit besonderen Konditionen (zum Beispiel speziellen Rabatten) getroffen wurden. Ein allgemeiner Trend lässt sich daraus zudem nicht ableiten. Aus Sicht der Bundesregierung ist unstrittig, dass nicht zuletzt zur Erreichung der Klimaschutzziele auch die gewerblichen Fahrzeugflotten zunehmend auf emissionsfreie und klimaneutrale Antriebe umgestellt werden müssen.

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