

Der China-Check

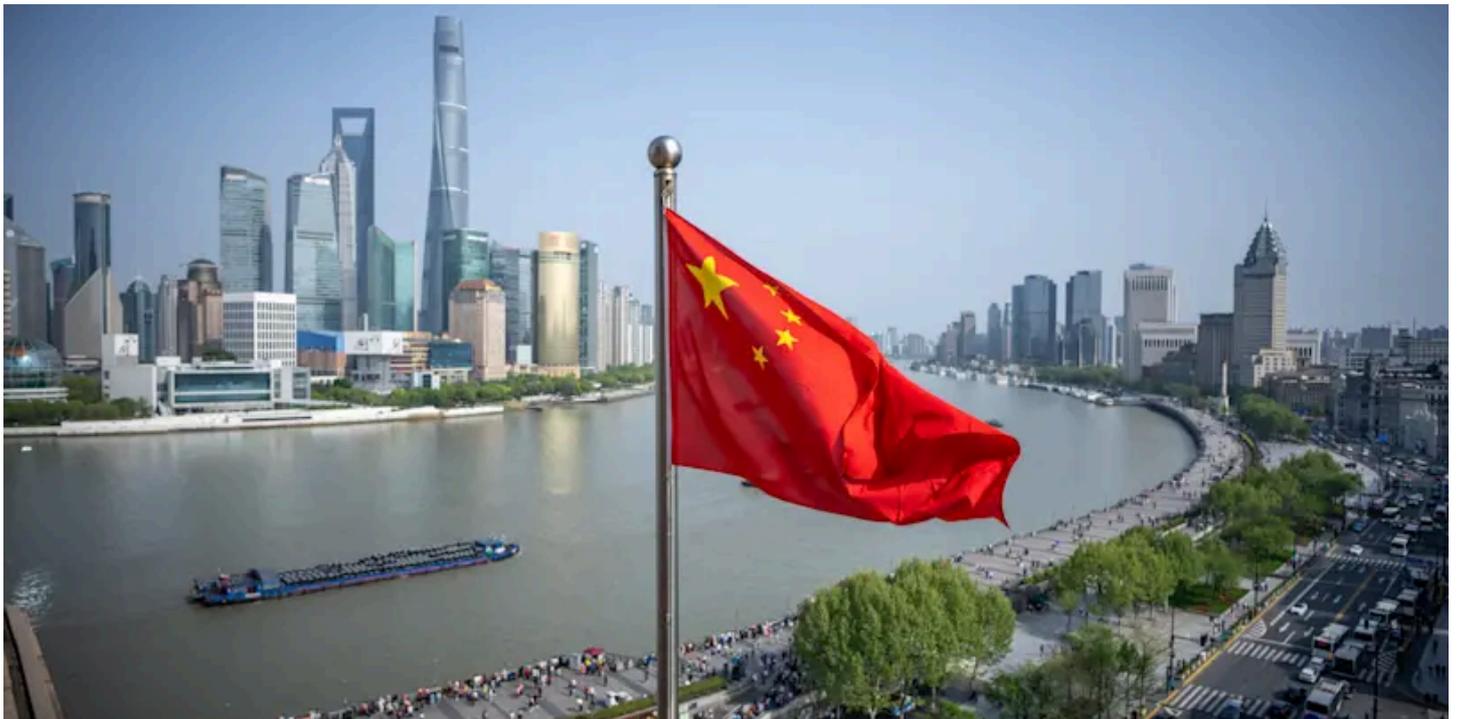
The Pioneer beleuchtet Chinas Aufstieg in Wirtschaft, Technologie und Militär – und wirft einen Blick auf die Herausforderungen des Systems.



Jonathan Packroff, Dr. Nils Heisterhagen, Johann Paetzold, Lennart Roos



15 min. | 28.06.2025



© dpa

Chinas Aufstieg kennt keine Vergleiche. Nichts illustriert das besser als diese Zahl: 1990 sollen etwa 500.000 bis eine Million Autos in China zugelassen gewesen sein. Heute sind es rund 350 Millionen Autos. Ein Wachstum um das 700-Fache.

Noch um 1990 war das Bruttoinlandsprodukt Spaniens größer als das von China. Von knapp 400 Milliarden Dollar stieg es auf rund 19 Billionen Dollar – in nur 35 Jahren. Millionen Chinesen schafften den Aufstieg aus der Armut. Zwischen 1991 und 2019 lag das Wachstum nie unter fünf Prozent – erst mit Corona kam der Knick.

Der Anteil am Welthandel stieg von rund zwei Prozent 1980 auf fast 20 Prozent – eine Verzehnfachung. Keine Diskussion über die Weltwirtschaft kommt heute ohne China aus. Doch das Reich der Mitte hat auch Probleme.

The Pioneer macht den China-Check. Wir zeigen die gigantische Aufholjagd Chinas in Wirtschaft, Technologie und Militär – und die Auswirkungen auf Deutschland. Und wir beleuchten, an welche Grenzen und Herausforderungen das System China stößt. Allen voran: Ein drohender Demografie-Schock.

Werkbank war gestern

Eine Werkbank, die billiges Spielzeug und Consumer-Ware sowie Kleidung herstellt, ist China längst nicht mehr. In vielen Bereichen hat es den Anschluss an die Weltspitze geschafft, in einigen Bereichen den Westen sogar überholt.

Entsprechend sind auch die Löhne jedes Jahr deutlich gestiegen. Billiglohn-Land ist China nicht mehr. Zwischen 2009 und 2024 stiegen die Jahresgehälter unbereinigt um das Vierfache.

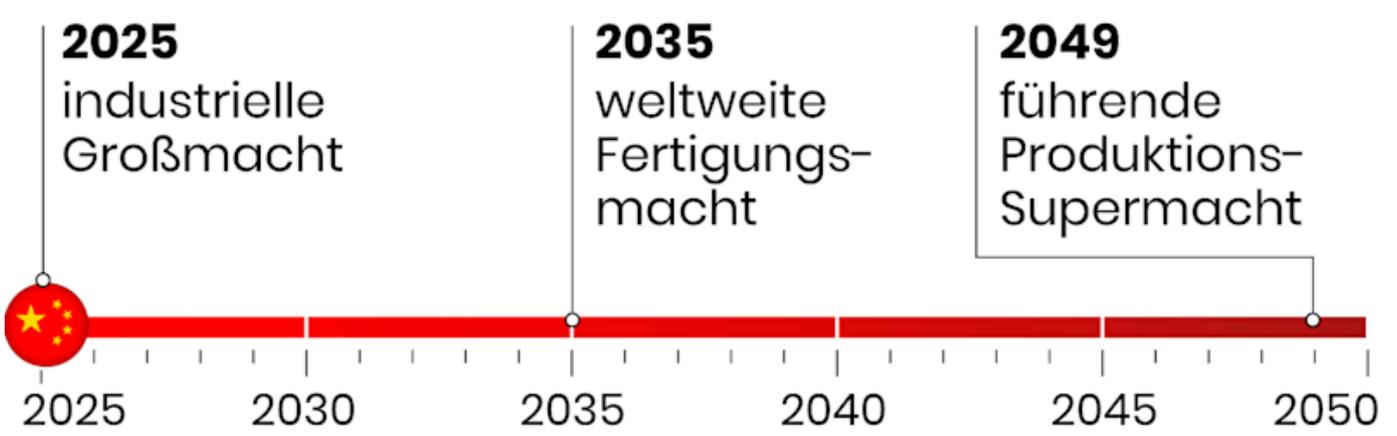
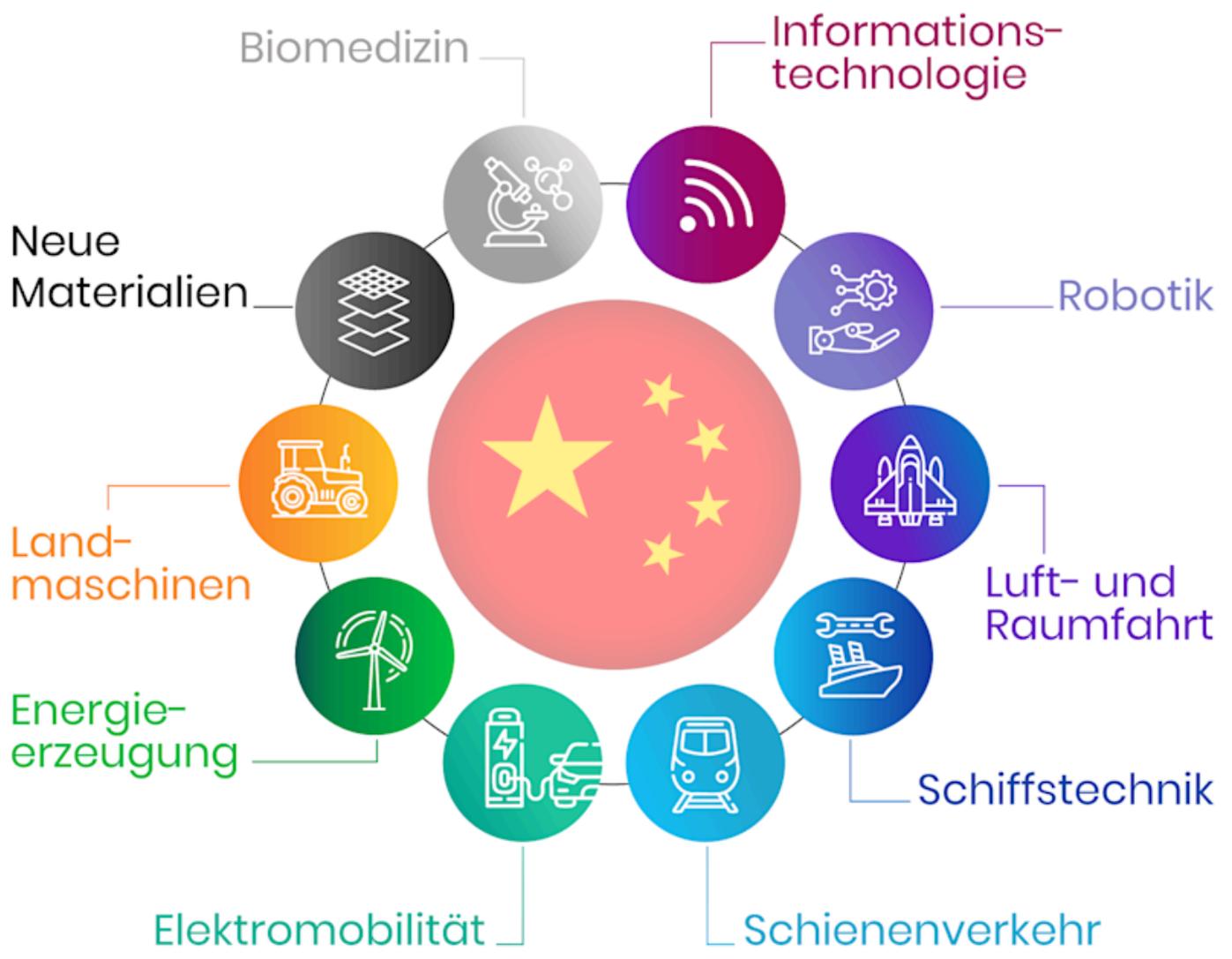
Die weltweite Bekleidungsindustrie ist weitergezogen nach Vietnam oder Bangladesch. Aus Chinas Fabriken rollen nun Autos, Flugtaxis und iPhones.

Die technologische Entwicklung war kein Zufall, sondern ein Plan. Unter Premierminister **Li Keqiang** verabschiedete der Staatsrat Chinas 2015 die Industriestrategie „**Made in China 2025**“.

Dabei wurden zehn Schlüsselindustrien genannt, in denen China vorankommen oder gleich ganz in die Weltspitze vordringen will.

Chinas Angriff

Schlüsselindustrien in der „Made in China 2025“-Strategie



Der Plan wurde weitgehend erfüllt. Im Schienenverkehr, neuester Informationstechnologie und Elektromobilität sind die Chinesen Markt- und Innovationsführer.

Der chinesische Staatskapitalismus scheint Erfolg zu haben – ganz entgegen der westlichen Vorstellung der Überlegenheit von Marktwirtschaft und dem als innovativer geltenden „Wettbewerb als Entdeckungsverfahren“ (Friedrich August von Hayek).

Der Aufstieg bekommt seit Kurzem aber auch Risse.

Die Prognosen für das Wachstum bis 2030 sehen nur noch einen Korridor zwischen drei und vier Prozent. Die China-Expertin vom European Council on Foreign Relations **Janka Oertel** schreibt in ihrem Buch „Ende der China-Illusion“ sogar, dass seriöse Schätzungen das Wachstum zurzeit bei null bis zwei Prozent sehen. Chinas Anteil an der Weltwirtschaft sinke seit 2022 sogar wieder.

In der Tat gab es einige Dämpfer. Beispiel Immobilien: Chinas Bauboom kam abrupt zu einem Ende. Große Immobilienkonzerne wie *Evergrande* gingen pleite. 300 Milliarden Dollar Schulden hatte das Unternehmen angehäuft. Milliarden verpufften. Die perfekte Lösung ist der chinesische Staatskapitalismus nicht.

Evergrande war für die Staatsführung ein Moment der Neujustierung. Zwar wurde durch den Bauboom viel Infrastruktur geschaffen, die der chinesischen Wirtschaft den Aufstieg erst ermöglichte. Andererseits ist so viel Geld in überdimensionierte Bauprojekte geflossen, dass reihenweise Geisterstädte und Bauruinen entstanden.

China hat zu viel gebaut, die Staatsführung hat dies verstanden. Der neue Plan: Alles auf die Industrie.

Der plötzliche Konkurrent Deutschlands

Mit dem Zusammenbruch von *Evergrande* gruppierte sich das Kapital in China um. Zunehmend floss privates Kapital in die Industrie, wodurch wiederum dort gigantische Überkapazitäten entstanden sind. Da im eigenen Land nicht mehr genug Absatz möglich ist, drängt China nun auf die weltweiten Märkte.

Diese Entwicklung bedroht vor allem ein Land: Deutschland. Janka Oertel sagt zu *The Pioneer*:

“Für die deutsche Wirtschaft ist China schon jetzt eine größere Herausforderung als Trumps erratische Handelspolitik. Für viele Industrien geht es ums Überleben.



China-Expertin Janka Oertel © Seesaw Foto

So sieht man es auch in der Industrie. Während es bei US-Präsident Donald Trump noch Hoffnungen auf eine Einigung im Zollstreit gebe, sei die Herausforderung China „da, um zu bleiben“, so **Oliver Richtberg**, Außenwirtschaftschef beim *Verband des Maschinen- und Anlagenbau* (VDMA).

Zwar ist China nur noch Deutschlands fünfwichtigstes Exportziel – und wurde letztes Jahr sogar von Polen überholt – doch das Drängen Chinas in die Industrie macht deutschen Firmen nicht nur vor Ort zu schaffen.

Richtberg beschreibt es so:

66 In China gibt es einen gesellschaftlichen Kompromiss: Ihr akzeptiert unser System, dafür geben wir euch fünf Prozent Wachstum jedes Jahr.

Doch nun sei China mit Problemen konfrontiert: Hohe Jugendarbeitslosigkeit, Deflation, niedriger Konsum. Diese Schwächen könnten zum Problem für Deutschland werden. Denn:

66 Deshalb sucht China sein Heil im Export. Mehr noch als früher. So werden mehr und mehr Produkte nach Europa gelenkt.



Bereit zum Export: Industriegüter in Yantai, China © Imago

Niedrige heimische Nachfrage, hohe Exportquote: Auch Deutschland ist mit diesem Modell lange gut gefahren. Doch heute ist China Exportweltmeister. So ist das Reich der Mitte zum wichtigsten

Konkurrenten zentraler deutsche Exportzweige wie Autos, Maschinenbau und Chemieindustrie.

Richtberg warnt:

“China sagt offen: Wir wollen Maschinen produzieren. Wir wollen die Welt von uns abhängig machen und unabhängiger von der Welt sein.

Auch wenn es zu „Made in China 2025“ keinen so prominenten Nachfolger mehr geben werde, habe sich an den Zielen nichts geändert.

Dominanz bei Rohstoffen

Chinas Dominanz zeigte sich zuletzt beim Thema Rohstoffe.

Durch Exportkontrollen auf seltene Erden – darunter Samarium, Dysprosium, Terbium und Gadolinium – baute es Druck auf die USA im Zollkonflikt auf. Am 11. Juni verkündete US-Präsident **Donald Trump** eine Einigung – doch noch bleibt die Lage angespannt.

Rohstoff-Händler **Andreas Kroll** sagt zu *The Pioneer*:

“Erst seit dieser Woche gibt es wieder Lieferungen aus China nach Europa. Dabei müssen wir aber sehr streng nachweisen, dass die Metalle nur für zivile Zwecke verwendet werden.

Gerade für die deutsche Industrie sei das sehr schwierig. Firmen müssen beweisen, dass etwa Magnete für Elektromotoren wirklich nur in PKW verbaut werden und nicht in LKWs der Bundeswehr.

Offiziell gab es für Europa keinen Exportstopp, aber um eine Lizenz zur Ausfuhr zu erhalten, vergehen oft bis zu zwei Monate. Firmen, die nicht genug Rohstoffe auf Lager haben, um diese Zeit zu überbrücken, gerieten in Schwierigkeiten. Hinzu kommt: Die Lizenzen gelten nur für sechs Monate – Europa bleibt also vom guten Willen Chinas abhängig.

China-Experte und Buchautor **Frank Sieren** sagt:

66 Wir müssen der Tatsache ins Auge blicken, dass wir an dieser Stelle total verwundbar sind – und auch bleiben werden.



Betroffen ist vor allem die Automobilindustrie, aber auch der Maschinenbau. Denn: Die aus den seltenen Erden gebauten sogenannten Permanentmagnete sind in zahlreichen Maschinen verbaut. In einer internen Umfrage des VDMA erwarteten 60 Prozent der Unternehmen kurzfristige Auswirkungen auf ihre Lieferketten.

China kontrolliert die gesamte Versorgung Europas mit schweren seltenen Erden und der Marktanteil bei der Verarbeitung von seltenen Erden liegt bei über 90 Prozent.

China dominiert die Wertschöpfungskette

Anteil am weltweiten Gesamtvolumen der Seltenen Erden

Dahinter stecke auch eine Strategie, die Welt abhängig zu machen, sagt Sieren.

“**Wenn ein Land schon zweiundzwanzig Jahrhunderte existiert, ist man gewohnt, etwas langfristiger und strategischer zu denken als das andere Länder tun.**

Andere erklären diese Dominanz Chinas schlicht mit der wirtschaftlichen Entwicklung: Da China bei Hochtechnologie nicht mit den Industrienationen konkurrieren konnte, habe es sich zunächst auf die niedrigeren Wertschöpfungsstufen – Bergbau, Rohstoffverarbeitung – konzentriert, die dort zunehmend aufgegeben wurden. Profitiert habe es von niedrigen Umweltauflagen.

Sieren sagt:

“**Wir haben immer gedacht, die Chinesen bleiben bei der Fabrik der Welt stehen, und sind damit zufrieden. Damit haben wir uns die Welt schöngeredet.**

Denn um wirtschaftlich zu wachsen, hat sich die chinesische Regierung aktiv darum bemüht, in höhere Wertschöpfungsstufen vorzudringen, etwa den Export von Permanentmagneten – die nächste Stufe der Rohstoffverarbeitung – gezielt gefördert. Doch die Kontrolle über die Rohstoff-Lieferketten hat das Land behalten.

„Wenn auch eher durch den Handelskrieg motiviert, könnten die aktuellen Exportkontrollen diesen Effekt verstärken“, so **Yun Schüler-Zhou**, Ökonomin bei der Deutschen Rohstoff-Agentur, die als Teil der Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe Industrie und Politik berät.

Heißt: Statt Rohstoffe würde China künftig gleich Batterien oder ganze Autos exportieren.

Dennoch leide auch der chinesische Rohstoffsektor unter den Exportkontrollen, denn dieser habe gleichzeitig mit geringer Binnennachfrage zu kämpfen.



Seltene Erden: Europas Dilemma zwischen Washington und Peking

Investieren in Seltene Erden: Neue Chancen für Anleger

 [Artikel lesen](#)



Herausforderung High-Tech

Klar ist: Chinas Wirtschaft profitiert von enormen Skaleneffekten: Relativ niedrige Lohnkosten, eine zentral gelenkte Industriepolitik und der riesige Binnenmarkt verschaffen dem Land Vorteile bei der Produktion.

Das gilt vor allem für einfachere Industriegüter. Von Consumer-Technologie angefangen bis zu Produktion von Autos, die sich im Mittelfeld der Komplexität befinden. Hier kann China seine Masse ausspielen und die Kosten pro Fahrzeug drücken. So entstehen in einem Markt mit kleinen Margen am Ende profitable Autokonzerne. China exportiert mittlerweile jährlich 5 Millionen Autos mehr als es importiert.

Doch in komplexen Hochtechnologiebereichen wie der Chip- und Rüstungsindustrie stößt China an Grenzen. Zwar betreibt Peking gezielt Industrie- und Cyber-Spionage, doch das reicht nicht aus.

Mauro Gilli, Experte für Militärtechnologie an der *Hertie School* in Berlin, sagt zu *The Pioneer*:

66 Man kann Blaupausen stehlen – aber nicht Erfahrung.

In hochkomplexen Systemen wie Tarnkappenjets oder der Halbleiterfertigung ist entscheidendes Wissen nicht dokumentiert – es liegt „in den Händen der Ingenieure, in den Köpfen der Teams, im Rhythmus der Werkhalle“ – sogenanntes „tacit knowledge“.

Gilli verweist auf ein Beispiel aus der US-Produktion: Schon drei Schraubenköpfe, die nicht exakt mit der Außenhaut des Flugzeugs bündig sind – etwa drei Millimeter zu hoch – können die Radarsignatur eines Tarnkappenjets messbar erhöhen.

Bei Halbleitern sind die Fehlertoleranzen sogar noch geringer. Wer solche Details nicht beherrsche, könne selbst mit den besten Kopien keine Hochtechnologiesysteme zuverlässig nachbauen.

Beispiel Luftfahrt: Mit dem Passagierjet C919 will China endlich Airbus und Boeing Konkurrenz machen. Doch der Weg ist weit, wie eine Analyse der [Rhodium Group für die U.S. Chamber of Commerce](#) beleuchtet.

Bis 2024 wurden erst 14 Maschinen ausgeliefert, und fast alle Schlüsselkomponenten stammen aus dem Ausland. 2020 kamen 90 Prozent der wichtigsten Teile von westlichen Firmen. Ein Prestigeprojekt, das zeigt, wie sehr China bei Hochtechnologie auf westliche Expertise angewiesen ist.

Bedeutet: Je nach Sektor bewegt sich China zwischen globaler Führungsrolle und technologischem Rückstand.

E-Auto-Boom

Chinas größter Erfolg in der Industrie zeigt sich bei Elektroautos. Während das Land bei Verbrennungsmotoren weiterhin hinterherhinkt, boomt der Markt für E-Autos.

2015 lag deren Anteil am chinesischen Automarkt bei nur drei Prozent, im August 2024 waren es bereits 40 Prozent. Auch im Export haben chinesische Hersteller stark zugelegt und sichern sich 17 Prozent des weltweiten Markts außerhalb Chinas. Zum Vergleich: Noch 2020 war China überhaupt kein Netto-Exporteur von Autos.

Möglich wurde dieser Aufstieg durch großzügige Subventionen, Technologietransfers und Regulierungen, die chinesische Firmen gegenüber ausländischen bevorzugten.

Hinzu kommt folgendes:

66 Dort, wo das Auto immer mehr zu einem fahrenden Unterhaltungs-Computer wird, spielt China seine Stärken aus der Consumer-Elektronik aus.

So beschreibt es **Joe Kaeser**, der frühere Vorstandsvorsitzende von *Siemens*. Im Maschinenbau dagegen [sieht er Deutschland noch vorne](#).



Beliebt: Stand des chinesischen Autobauers BYD © Imago

Doch auch bei Autoteilen setzen chinesische Hersteller zunehmend auf heimische Zulieferer – etwa für Sensoren, Glas oder Innenausstattung. Bei hochkomplexen Bauteilen wie Motorsteuerungen oder Bremssystemen bleiben jedoch internationale Anbieter führend.

Insgesamt kommt die Rhodium Group zum Schluss: Während klassische Antriebe auslaufen, machen Elektroautos und ihre Lieferketten China international wettbewerbsfähig.

Doch auch hier gibt es Risse: Jüngst schrieb der Autojournalist **Philipp Raasch** in seinem Newsletter *Der Autopreneur*, dass voraussichtlich nur sieben von 170 chinesischen Autobauern überleben werden. Heißt: Viele der Subventionen würden verfallen. Aber: Selbst wenn nur sieben Unternehmen überleben, sind es E-Auto-Marktführer, die dann auch weltweit angreifen.

Chinas Staatsführung lässt einen brutalen „survival of the fittest“ zu. Das wäre dann schon fast wieder Marktwirtschaft. Allerdings gibt es auch zahlreiche Berichte, dass Chinas Staatsführung und die teilweise eigenständigen Provinzen auch Firmen weiter fördern, die sich absehbar nicht selbst tragen. Auch hier ist das Bild also ambivalent.



Joe Kaeser: „Bürokratie in Deutschland ist ein struktureller Wettbewerbsnachteil“

Wo steht die Industrie im Wettbewerb und was muss die Politik tun, um den Standort zu stärken?

 [Artikel lesen](#)



Chipindustrie

Der härteste Kampf spielt sich im Herzen der Digitalisierung ab: Bei den Mikrochips. Präsident Xi Jinping investierte Milliarden, doch die technologische Lücke bleibt tief. China produziert einfache Chips in Masse, aber bei Spitzenmodellen fehlt das Know-how.

Bei Chips gilt: je kleiner, desto besser. Während der taiwanische Chiphersteller *TSMC* längst 3-Nanometer-Chips fertigt, hat *Huawei* 2023 gerade mal 7 Nanometer erreicht. Denn: Hochpräzise Maschinen vom niederländischen Maschinenbauer *ASML* fehlen, weil die USA den Export blockieren.

Das Erfolgsgeheimnis der Chipindustrie sind die Ingenieure und das Ökosystem. Chips zu produzieren, ist ein Gesamtkunstwerk aus zahlreichen Fertigungsschritten mit diversen Vorprodukten.

Dafür müssen eine Vielzahl an Zulieferern koordiniert werden. So zitiert der China-Experte Wolfgang Hirn in seinem Buch „Der Tech Krieg“ Nvidia-Chef Jensen Huang: „TSMC hat gelernt, mit 400 Partnern zu tanzen“. Trotz viel Geld und viel Willen gelang es China noch nicht, dieses Ökosystem zu kopieren.

Biotechnologie

In der Biopharma-Branche holt China auf, wenngleich von weit hinten, so die Rhodium Group. Bei Antikörpern und innovativen Biotech-Produkten dominieren ausländische Firmen weiterhin rund 80 Prozent des Markts.

Noch in der Corona-Krise zeigte sich der Rückstand. Während europäische und amerikanische mRNA-Impfstoffe bereits im Dezember 2020 zugelassen wurden, brachte China erst 2023 einen eigenen mRNA-Impfstoff auf den Markt. Vorher musste das Land auf einen klassischen Totimpfstoff zurückgreifen – auch, weil es die ausländischen Impfstoffe ablehnte.

Doch es bewegt sich etwas: Neue KI-gestützte Forschung, schnellere Zulassungen und wachsendes Kapital zeigen Wirkung. Der Anteil chinesischer Firmen an großen internationalen Pharmadeals stieg von unter fünf Prozent in 2020 auf fast 30 Prozent – in nur vier Jahren. Auf dem Feld lässt sich in Echtzeit beobachten, wie Grundlagen für mehr Unabhängigkeit gelegt werden.

Militär

Bei der Bewertung Chinas Macht gibt es einen Elefanten im Raum: Die militärische Stärke.

Seit seinem Amtsantritt nahm Xi Jinping zahlreiche Restrukturierungen und Neuausrichtungen bei den Streitkräften vor. 2024 wurden separate Weltraum-, Cyber- und Nachrichtendienste eingerichtet, die traditionelle Dominanz der Bodentruppen stetig verringert.

Die Zahl der Bodentruppen fiel immer weiter. 1985 gab es noch vier Millionen aktive Soldaten in der Armee. 2022 waren es nur noch knapp unter einer Million.

Trotz technologischer Fortschritte kämpft die Volksbefreiungsarmee zum Teil mit veralteten Waffen. So benutzt die Armee beispielsweise noch immer Versionen des Type 59 Panzers, der zum ersten Mal 1958 gebaut wurde.

In anderen Bereichen baut das Militär stark aus. 2010 betrieb China 56 U-Boote, 2020 waren es schon 66 und bis 2030 sollen es 76 sein. Zum Vergleich: Die USA haben momentan 67 aktive U-Boote. Allerdings könnte sich die US-Flotte in den nächsten Jahren verkleinern.

Chinas Marineflotte ist bezeichnend für den Wandel der Bestrebungen von Peking. Bis in die späten 2000er waren weder die Fähigkeiten noch die Ziele der Marine von globalem Ausmaß. Die Streitkraft war bestenfalls eine gut ausgestattete Küstenwache.

Heute projizieren fortschrittliche Kriegsschiffe wie die neue Type 055 Stärke im Südchinesischen Meer. Sie kann diverse Raketen vertikal starten lassen und verfügt über fortgeschrittene Waffen- und Radarsysteme.



Gemeinsame Militärübung von China, Russland und Iran © dpa

Auch gilt für China der Leitsatz „Work smarter, not harder“. Beispielsweise verfügt die US Navy über elf Flugzeugträger, China nur über zwei. Doch statt bei dessen Anzahl zu konkurrieren, setzt China lieber auf Gleitraketen, die diese mächtigen Kolosse gleich ganz ausschalten können.

Doch auch im militärischen Bereich zeigt sich Chinas Schwierigkeit, bei Spitzentechnologie gleichzuziehen. So befindet sich ein hoch angepriesener, strategische Bomber Xian H-20 seit 2016 in Entwicklung. Immer wieder wird seine geplante Fertigstellung nach hinten verschoben. Manche Analysten glauben, die Entwicklung sei längst aufgegeben.

Im wichtigsten Teil seiner Verteidigung expandiert China: Seit 2020 hat Xi drei neue Raketenfelder mit Nuklearschlagfähigkeiten in Auftrag gegeben. Sie befinden sich weit voneinander entfernt, alle im Norden des Landes und außerhalb der Reichweite von feindlichen Kurzstreckenraketen. Durch sie sichert sich China die Möglichkeit, global Ziele anzugreifen.

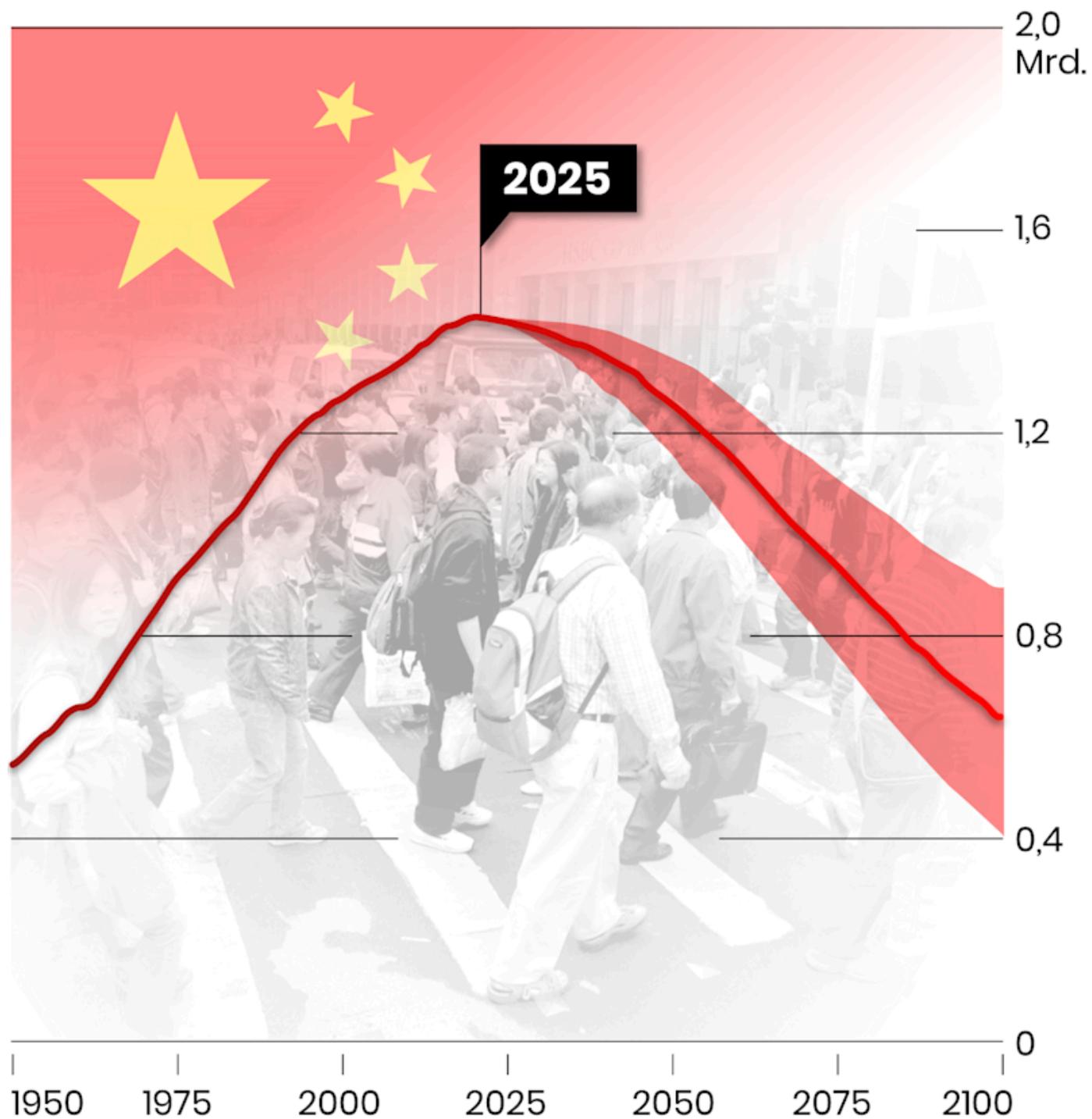
Ausblick

Lange das bevölkerungsreichste Land der Welt, hat es diesen Titel inzwischen an Indien abgegeben. Das weist auf einen wunden Punkt in der Entwicklung Chinas hin: Die demografische Entwicklung.

Bis 2100 könnte China die Hälfte seiner heute rund 1,4 Milliarden Einwohner verlieren. 2022 sank die Bevölkerungszahl erstmals. Zum Vergleich: In Deutschland soll die Population bis 2010 nur um etwa 15 Prozent zurückgehen, in Indien etwa auf heutigen Niveau liegen, erwartet die UN.

Chinas Demografie-Problem

Erwartete Bevölkerungsentwicklung Chinas, in Milliarden



Grund ist die lange verfolgte Ein-Kind-Politik, die bis heute nachwirkt. Auch jetzt, wo die Chinesen mehr Kinder bekommen dürfen, bekommen sie sie nicht. Hinzu kommen hohe Lebenshaltungskosten vor allem in den Städten.

Bereits jetzt drücke der Bevölkerungsrückgang das Wirtschaftswachstum jährlich um einen Prozentpunkt, so das *Mercator Institute for China Studies (MERICS)*. Hinzu kommt eine beachtliche Jugendarbeitslosigkeit. Nicht mehr für jeden, auch gut ausgebildeten Chinesen, gibt es passende Jobs.

„Natürlich wird darüber diskutiert, wie lange China die aktuellen Subventionen durchhalten kann“, sagt Richtberg vom VDMA. Doch der deutschen Industrie schaffe das kaum Abhilfe. Kurzfristig droht eine Verdrängung deutscher Mittelständler durch subventionierte Konkurrenz aus Fernost.

Ein Team um den Chefökonom **Sander Tordoir** vom Think-Tank *Centre for European Reform* hat die Studie veröffentlicht „**Wie Deutschland den zweiten China-Schock überleben kann**“. Die Empfehlungen sind drastisch und bedeuten nicht minder eine Kehrtwende in der Wirtschafts- und Chinapolitik.

Deutschland sollte seine ablehnende Haltung gegenüber der Kontrolle großer Handelsüberschüsse überdenken und sich gemeinsam mit den G7-Staaten für eine stärkere Rolle des Internationaler Währungsfonds (IWF) bei der Reduzierung von Chinas Leistungsbilanzüberschuss einsetzen. Dabei gelte es, China zur Stärkung seiner eigenen Binnennachfrage zu drängen – durch mehr fiskalpolitische Maßnahmen.

Gleichzeitig solle Deutschland europäische Industriebranchen gegenüber unfairen chinesischen Subventionen schützen, etwa durch WTO-konforme Zölle, während es günstige Importe in nicht strategischen Bereichen zulässt. Auch der VDMA begrüßt solche Ausgleichszölle, wie sie etwa für Hebebühnen bereits verhängt wurden.

Die deutsche Autoindustrie hingegen wehrte sich noch letztes Jahr lautstark gegen Zölle auf chinesische E-Autos – zu groß war die Angst vor einem Gegenschlag gegen deutsche Autobauer.

Auch investieren deutsche Firmen weiter kräftig in China. Wie aus Daten des Verbands der deutschen Autoindustrie hervorgeht, lag das Land 2022 und 2023 bei den Auslandsinvestitionen deutscher Autobauer an erster Stelle.

Ähnlich sieht es in der Chemieindustrie aus. Chemiegigant *BASF* will für 10 Milliarden Euro bis Ende der Dekade in Zhangjiang einen neuen Verbundstandort errichten. Trotz Warnungen von Experten: Von China-Angst ist wenig zu spüren.

Doch angesichts des zunehmenden Wettbewerbsdrucks mehren sich die Stimmung für eine härtere Haltung Europas. So empfiehlt das Team um Tordoir, EU-Subventionen künftig mit „Buy-European“-Kriterien zu verknüpfen, um chinesische Wettbewerbsverzerrungen auszugleichen.



Sander Tordoïr © Centre for European Reform

Auch der VDMA und die Industriegewerkschaft IG Metall forderten kürzlich solche „local content“ Kriterien – Positionen, die im exportgetriebenen Deutschland lange undenkbar waren. Von einem „Meilenstein“ spricht Handelsexperte **Jürgen Matthes** vom *Institut der Deutschen Wirtschaft (IW)* zur Neupositionierung des VDMA.

Schließlich, fordert Tordoir, sollte Deutschland eine führende Rolle beim Aufbau einer einheitlichen europäischen Industriepolitik übernehmen und dafür wachsende Einnahmen aus Zoll- und Handelsschutzinstrumenten gezielt nutzen.

Fazit: China hat einen beeindruckenden Aufstieg hingelegt. Millionen Chinesen verlassen jedes Jahr die Universitäten, top-ausgebildet und ambitioniert auf Aufstieg und Wohlstand. Große Industrieunternehmen und digitale Giganten bieten ihnen Top-Jobs. Mit dieser Brain Power hat China das Potenzial, im globalen Techrennen an die Pole-Position zu fahren.

Doch die größte Gefahr für China ist: Dass es alt wird, bevor es reich wird. Denn der demografische Rückgang übertrifft den anderer Länder bei weitem. Damit gehen gesellschaftliche Spannungen und wirtschaftliche Probleme einher, die bisher kaum einzuschätzen sind.

Chinas Aufstieg ist nicht unaufhaltsam. Doch es setzt den Westen unter Druck – besonders Deutschland. Denn es ist das deutsche Industrie- und Exportmodell, das China am stärksten angreift.

Frank Sieren sagt:

“Es ist ganz wichtig, dass wir lernen, wieder langfristig zu denken. Gerade als Europa. Wenn wir das nicht tun, kommen wir schnell in eine Situation, dass wir der Freizeitpark der Chinesen werden.”

Autoren



Jonathan Packroff



Dr. Nils Heisterhagen
Leiter Debatte



Johann Paetzold



Lennart Roos

Empfehlen Sie uns weiter

Sie können diesen Beitrag mit einem Klick auf die entsprechende Schaltfläche teilen.

