

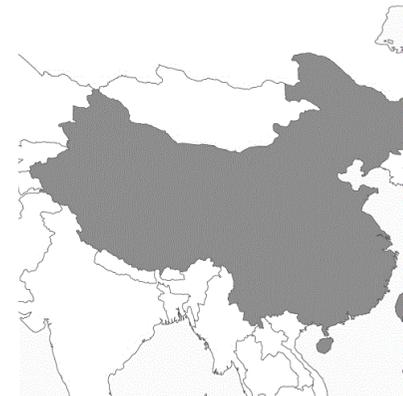


## Kampf um den Elektroautomarkt

06  
MÄR  
2024

Abwehrkampf von EU und USA gegen die Einfuhr kostengünstiger Elektroautos aus China beginnt. Brüssel bereitet Strafzölle vor, Washington stuft die Fahrzeuge als ein Risiko für die nationale Sicherheit ein.

SHENZHEN/BERLIN (Eigener Bericht) – Der Abwehrkampf des Westens gegen eine Exportoffensive chinesischer Elektroautohersteller spitzt sich zu. Während die EU-Kommission eine Antisubventionsuntersuchung fortsetzt, die noch in diesem Jahr zu satten Strafzöllen auf die Einfuhr chinesischer Elektroautos führen kann, hat US-Präsident Joe Biden jetzt mitgeteilt, Autos aus der Volksrepublik stellen unter Umständen ein Risiko für die nationale Sicherheit der Vereinigten Staaten dar. Mit ihren Kameras und ihren Sensoren seien sie in der Lage, die USA auf unvertretbare Weise auszuspionieren; dies gelte es zu verhindern. Vor allem der Konzern BYD aus der südostchinesischen High-Tech-Metropole Shenzhen, der Ende vergangenen Jahres zum größten Elektroautoproduzenten der Welt vor Tesla aufgestiegen ist, bereitet sich darauf vor, nicht nur nach Nordamerika, sondern vor allem auch in die EU zu expandieren. Geplant ist der Verkauf von 120.000 Elektroautos im Jahr 2026 allein in Deutschland. Damit würde BYD für die deutschen Traditionskonzerne eine gefährliche Konkurrenz. In der vergangenen Woche hat das Unternehmen mit dem Export von 3.000 Autos per Spezialschiff nach Deutschland Schlagzeilen gemacht.



Weltweit Nummer eins

Der Konzern BYD – das Kürzel steht für den chinesischen Naman Biyadi, wird aber im Westen oft mit dem Slogan Build Your Dreams wiedergegeben – ist 1995 in der High-Tech-Metropole Shenzhen im Südosten der Volksrepublik gegründet worden. Zunächst boomte er als Batteriehersteller, und er zählt unverändert zu den global führenden Unternehmen der Branche; nach unterschiedlichen Angaben ist er etwa zweit- oder drittgrößter Produzent von Elektroautobatterien nach der chinesischen Nummer eins, CATL, und – je nach Statistik – vor oder nach der südkoreanischen LG Energy Solutions. Nach einigen gescheiterten Anläufen ist BYD in den vergangenen Jahren der Durchbruch nicht nur mit Plug-In-Hybriden, sondern auch mit reinen Elektroautos gelungen. Im Jahr 2023 schließlich setzte das Unternehmen erstmals über drei Millionen Autos weltweit ab, darunter rund 1,6 Millionen Elektroautos. Damit lag BYD zwar noch hinter Tesla: Der US-Konzern konnte weltweit etwa 1,8 Millionen Elektrofahrzeuge verkaufen. Allerdings wächst der chinesische Rivale so rasch, dass er – im ersten Quartal 2023 mit fast 265.000 Elektroautos noch weit hinter Tesla mit 423.000 zurückliegend – sich im vierten Quartal 2023 mit 526.000 an die Weltspitze setzen konnte (Tesla: 485.000).[1]

## Der Sprung nach Deutschland

Liegt BYD in China auf dem Elektroautomarkt längst vorn und auf dem Gesamtautomarkt inklusive Verbrenner knapp hinter Volkswagen auf Platz zwei, so macht der Konzern sich nun daran, die Märkte Europas zu erobern, darunter der deutsche Markt. Bislang ist seine Stellung noch schwach; im vergangenen Jahr kam er auf nicht einmal 4.000 verkaufte Elektroautos deutschlandweit. Perspektivisch will er jedoch in Europa den Sprung unter die fünf größten Autohersteller schaffen und in der Bundesrepublik einen Marktanteil von zehn bis 15 Prozent erreichen; 2026 sollen es schon 120.000 verkaufte Elektroautos sein.[2] Dazu sollen rund 100 BYD-Geschäfte allein in Deutschland aufgebaut werden, und zwar so, dass 90 Prozent aller Einwohner binnen maximal einer halben Stunde eine Verkaufsstelle des chinesischen Kfz-Herstellers erreichen können. Berichten zufolge lief der Elektroautoverkauf zwar langsamer an als eigentlich geplant, weil allerlei bürokratische Hindernisse überwunden werden mussten und BYD sich erst auf die deutsche Geschäfts- und Marketingstruktur einstellen musste, die von der chinesischen abweicht. Dafür kann der Konzern bereits fünf, ab 2025 sogar acht Modelle anbieten, die auf unterschiedliche Kundensegmente zugeschnitten sind.

## BYD Explorer No. 1

Die aktuelle Exportoffensive ist offenbar gut durchgeplant. China ist schon im vergangenen Jahr zum größten Autoexporteur weltweit aufgestiegen und setzt nun – BYD ist dabei nur ein Beispiel – vor allem auf die Ausfuhr von Elektroautos. Diverse Hersteller haben in China in den vergangenen Jahren Überkapazitäten aufgebaut; der Verkauf ins Ausland scheitert aktuell noch vor allem daran, dass die Transportkapazitäten nicht genügen.[3] Chinesische Werften

haben inzwischen begonnen, im großen Stil sogenannte Ro-Ro-Schiffe (roll on –roll off) zu bauen, die speziell für den Fahrzeugtransport geeignet sind und immense Stückzahlen über die Weltmeere verfrachten können. BYD hat mittlerweile ein erstes solches Schiff gechartert, hat es Mitte Januar in Shenzhen vollbeladen auf die Reise nach Europa geschickt; es ist in den vergangenen Tagen zuerst im niederländischen Vlissingen, dann in Bremerhaven, zuletzt im belgischen Zeebrugge vor Anker gegangen, um Autos zu entladen. Allein in Bremerhaven brachte das Transportschiff mit dem Namen BYD Explorer No. 1 rund 3.000 Fahrzeuge an Land.[4] Insgesamt will der chinesische Konzern laut Berichten acht Schiffe beschaffen und mit ihnen auch künftig unter anderem nach Bremerhaven fahren; das dortige Autoterminal gilt als eines der größten weltweit.

## „Ein nationales Sicherheitsrisiko“

Die BYD-Exportoffensive löst im Westen ernste Sorgen aus. Tesla-Chef Elon Musk etwa wird mit Blick darauf, dass der Konzern kostengünstiger produzieren kann als viele andere Autohersteller, mit der Aussage zitiert: „Offen gestanden meine ich, dass sie die meisten anderen Unternehmen weltweit ziemlich ruinieren, wenn keine Handelsschranken errichtet werden“.[5] Die US-Regierung bereitet genau dies jetzt vor. Zwar sind Elektroautos aus China wegen der hohen Einfuhrzölle, die die Trump-Administration verhängt hat, kaum präsent. Allerdings plant BYD aktuell den Bau einer Fabrik in Mexiko. Von dort aus wären Lieferungen in die Vereinigten Staaten, weil Mexiko und die USA dem Freihandelsbündnis USMCA (United States – Mexico – Canada Agreement) angehören, ohne die Sonderzölle möglich. US-Präsident Joe Biden hat jetzt erklärt, chinesische Autos könnten, wenn sie auf amerikanischen Straßen führen, ein nationales Sicherheitsrisiko für die USA darstellen. Grund sei, dass sie mit ihren Kameras, ihren Sensoren und ihrer Software Daten sammeln und sie nach China übermitteln könnten. Er habe Wirtschaftsministerin Gina Raimondo angewiesen, dies zu prüfen und gegebenenfalls entsprechende Maßnahmen zu ergreifen.[6] Damit ließe sich ein komplettes Einfuhrverbot für chinesische Autos begründen.

## Strafzölle geplant

Auch die EU bereitet inzwischen Maßnahmen gegen die Einfuhr von Elektroautos aus China vor. Im vergangenen September teilte Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen mit, die Kommission leite eine Antisubventionsuntersuchung gegen Elektrofahrzeuge ein, die in der Volksrepublik produziert würden. Deren Preise würden „künstlich durch gewaltige staatliche Beihilfen niedrig gehalten“; dies verzerre „unseren Markt“.[7] Die Wahrscheinlichkeit, dass die EU tatsächlich Strafzölle auf die Einfuhr in China produzierter Fahrzeuge verhängt, gilt in Branchenkreisen als hoch; von Zöllen in Höhe von 10 bis 20 Prozent, die zu den ohnehin zu zahlenden Einfuhrzöllen von 10 Prozent hinzukämen, ist die Rede.[8] Befürchtungen, von der Maßnahme könnten auch Fahrzeuge deutscher Hersteller oder von Tesla betroffen sein, die

aus China nach Deutschland importiert werden, bestätigen sich wohl nicht: Im Herbst wurde bekannt, dass die Kommission ihre Untersuchung gezielt gegen chinesische Marken richtet, darunter insbesondere BYD. Andere Marken sind davon nicht betroffen.[9] Die Entscheidung der EU-Kommission wird im Lauf dieses Jahres erwartet. Beobachter warnen allerdings, es sei mit chinesischen Gegenmaßnahmen zu rechnen; zudem würden Elektroautos auch in Deutschland stark subventioniert.

## Standorte in Europa

BYD bereitet sich schon jetzt darauf vor, derlei Gegenmaßnahmen mit dem Bau mindestens einer Fabrik in der EU auszuhebeln; dort hergestellte Fahrzeuge entgingen schließlich den bei der Einfuhr fälligen Strafzöllen. Bereits vereinbart ist der Bau einer Elektroautofabrik im ungarischen Szeged. Die Rede ist von einer Produktionskapazität von rund 200.000 Autos pro Jahr.[10] Kürzlich bestätigte BYD zudem am Rande der Genfer Automesse, man sei mit der italienischen Regierung über den Bau einer weiteren BYD-Fabrik in Europa im Gespräch – in Italien.[11]

Mehr zum Thema: [Paradebranche unter Druck](#).

[1] Christoph Rottwilm: So rollt BYD den Weltmarkt für Elektroautos auf. [manager-magazin.de](#) 05.01.2024.

[2] Wie BYD Europas Markt für E-Autos erobern will. [tagesschau.de](#) 26.02.2024.

[3] Thomas Stölzel: So bereitet China den Auto-Tsunami vor. [wiwo.de](#) 09.12.2023.

[4] Thomas Stölzel: Dieses Schiff ist eine Kampfansage an Deutschlands Autoindustrie. [wiwo.de](#) 28.02.2024.

[5] Keith Bradsher: How China Built BYD, Its Tesla Killer. [nytimes.com](#) 12.02.2024.

[6] Mögliche Spionage: Präsident Biden bremst Autos aus China. [Frankfurter Allgemeine Zeitung](#) 01.03.2024.

[7] 2023 State of the Union Address by President von der Leyen. [ec.europa.eu](#) 13.09.2023.

[8] S. dazu [Paradebranche unter Druck \(II\)](#).

[9] Patrick Freiwah: EU-Strafzölle gegen Elektroautos aus China? Deutsche Hersteller atmen auf. [merkur.de](#) 19.01.2024.

[10] BYD baut neue Elektroauto-Fabrik in Ungarn. faz.net 22.12.2023.

[11] BYD hat keine Angst vor EU-Untersuchungen. Frankfurter Allgemeine Zeitung  
28.03.2024.

---

© German News Information GmbH  
info@german-foreign-policy.com