



Wirtschaft

Pekings Warnung an Brüssel – und was sie für Deutschland bedeutet

von [Jochen Mitschka](#)

29. Juni 2026

Chinas staatliches Mediennetzwerk droht mit einem vollständigen Einfrieren der Handelsbeziehungen zur EU. Der eigentliche Adressat ist Berlin – mit Automobilindustrie, Maschinenbau und 2,5 Millionen Arbeitsplätzen im Feuer.

Am 28. Juni 2026 veröffentlichte [Yuyuantantian](#) – das WeChat-Konto des staatlichen chinesischen Senders CCTV, das Peking seit dem ersten Handelskrieg mit Washington 2019 als inoffiziellen Signalkanal nutzt – einen längeren Beitrag über den sich zuspitzenden Handelskonflikt mit der Europäischen Union. Der Kern der Botschaft: Die EU könne China nicht ernsthaft schaden. Und falls Brüssel seinen derzeitigen Kurs fortsetze, sei Peking bereit, die gesamten Handels- und Wirtschaftsbeziehungen zu „einzufrieren“ – sprich: auf Null zu fahren.

Die Sprache erinnert stark an das, was das chinesische Handelsministerium im April 2025 an die Adresse Washingtons richtete, als Präsident Trump seine Eskalationszollrunde zog: Peking werde „[bis zum Ende kämpfen](#)“. Was damals gegen die USA gesagt wurde, gilt nun, in gemäßigerer Form, für Europa. Und speziell für Deutschland.

Was Brüssel plant – und warum Peking es für Wirtschaftssirrsinn hält

Hintergrund des Yuyuantantian-Beitrags sind zwei neue Gesetzesvorhaben der EU-Kommission, über die Handelskommissar Maros Sefcovic in den vergangenen Wochen gesprochen hat: ein sogenanntes **Überkapazitätsinstrument** sowie ein **Diversifikationsinstrument**. Das erste soll chinesischen Branchen, die weltweit wettbewerbsfähig sind – und damit per definitionem als „überproduzierend“ gelten –,

den Marktzugang in Europa verwehren dürfen. Das zweite, nach eigenem Bekunden Sefcovics an die europäische Reaktion auf russische Gaslieferungen angelehnt, soll Abhängigkeiten von China systematisch abbauen.

Laut [Euronews](#) will die EU-Kommission bis September 2026 konkrete Instrumente vorlegen, um europäische Industrien vor „*unfairer Handelspolitik und Überkapazitäten*“ zu schützen. Parallel wurden bereits im April neue Stahlkontingente und doppelte Zölle auf Stahlimporte beschlossen. Chemieimporte aus China sind in fünf Jahren um 81 Prozent gestiegen – auch dieser Sektor steht auf der Zielliste Brüssels.

Die chinesische Seite hält diesen Ansatz für in sich widersprüchlich: Die EU wirft China vor, zu viel zu exportieren – also ein Handelsdefizit zu verursachen. Doch als Peking bei Gesprächen anbot, mehr europäische Güter zu kaufen, fehlte der Gegenseite das Angebot.

Was China kaufen will, sind **Hochtechnologieprodukte**. Genau die sind durch europäische Exportkontrollen – *großen Anteils auf amerikanischen Druck hin* – gesperrt. Resultat:

Die EU bestraft China fürs Exportieren, blockiert chinesische Investitionen durch Rechtsunsicherheit, und verweigert den Verkauf dessen, was das bilaterale Handelsungleichgewicht tatsächlich korrigieren würde.

Deutschlands dreifaches Dilemma

Deutschland steckt in diesem Konflikt in einer besonders exponierten Lage – strukturell, politisch und wirtschaftlich.

Erstens das Handelsdefizit

Laut [Germany Trade & Invest](#) ist Deutschlands Handelsbilanzdefizit mit China 2025 auf rund 89,3 Milliarden Euro gewachsen – ein Rekordwert. Die Importe aus China stiegen um 7,1 Prozent auf rund 168 Milliarden Euro. Die deutschen Exporte nach China sanken gleichzeitig um 10,6 Prozent auf 81,3 Milliarden Euro. **China ist damit auf Rang sechs der deutschen Absatzmärkte abgerutscht – hinter Italien.** Noch 2025 überholte China mit einem bilateralen Handelsvolumen von über 250 Milliarden Euro die USA als wichtigsten deutschen Handelspartner.

Zweitens die Automobil- und Industriekrise

Die deutsche Automobilindustrie franst an beiden Enden aus. In China – traditionell dem wichtigsten Auslandsmarkt für VW, BMW und Mercedes – bricht der Absatz ein: VW verkauft nur noch rund drei statt früher 4,2 Millionen Autos pro Jahr. Mercedes verzeichnete Gewinneinbrüche von über 50 Prozent. Und in Europa wächst der Wettbewerb durch chinesische Anbieter: [BYD](#) dürfte 2026 in Deutschland über 40.000 Fahrzeuge absetzen, nach rund 23.000 im Jahr 2025. Laut [AlixPartners](#) soll die Auslandsproduktion chinesischer Hersteller bis 2030 von 1,2 auf 3,4 Millionen Fahrzeuge steigen – mit Europa als primärem Zielmarkt. Fast 800.000 Menschen arbeiten in Deutschland direkt in der Automobilbranche; mit Zulieferern hängen rund 2,5 Millionen Arbeitsplätze am Sektor.

Drittens die Rohstoffabhängigkeit

China hat 2025 Exportkontrollen für Seltene Erden, Permanentmagnete und strategische Batterietechnologien verschärft. Von 141 beantragten Exportlizenzen

wurden laut [Europäischer Handelskammer in China](#) Anfang September 2025 nur 19 genehmigt. Ohne diese Materialien stockt die Produktion in der deutschen Elektro-, Automobil- und Maschinenbauindustrie. Ein Handelskrieg mit China wäre für Deutschland kein abstrakter außenpolitischer Konflikt – er träfe Fabriken in Bayern, Baden-Württemberg und Niedersachsen.

Die chinesische Diagnose: Europa als Regelbrecher ohne Hebel

Im Yuyuantian-Beitrag – dessen Entstehung just einen Tag vor dem Treffen zwischen Chinas Handelsminister Wang Wentao und EU-Kommissar Sefcovic in Brüssel fällt – wird der europäische Ansatz in ungewohnt scharfen Begriffen analysiert. Die EU habe eine Strategie des „**zuerst eskalieren, später deeskalieren**“ übernommen, die sie bei den USA beobachtet hat. Nur: Wer extreme Drucktaktiken glaubwürdig durchzuhalten kann, benötige „*absolute Führungspositionen in Schlüsselsektoren oder unersetzbaren internationalen Einfluss*“. **Den, so Beijing, besitze die EU nicht.**

Was noch stärker gewichtet wird: China wirft der EU vor, ihre selbstgewählte Rolle als „*normative Macht*“ und WTO-kompatible Regelhüterin aufzugeben. In der Vergangenheit sei Brüssel zwar auch gegen Peking vorgegangen, aber stets mit Anti-Dumping- und Anti-Subventionsinstrumenten innerhalb eines vorhersehbaren Rahmens. Die neuen Werkzeuge dagegen seien darauf angelegt, willkürlich und unvorhersehbar zu sein – und machten Europa damit als Investitions- und Kooperationspartner riskanter. Laut [Bloomberg](#) sprach das CCTV-Konto wörtlich davon, Europas „*normative Macht*“ schwäche sich ab, während Brüssel Regeln zunehmend so definiere, dass sie als Marktzugangshindernisse fungierten.

Den inneren Widerspruch des EU-Ansatzes formuliert der Beitrag prägnant: Europa sage, es wolle mehr Investitionen aus China und industrielle Kooperation. Gleichzeitig erhöhe es dauernd die Hürden für eben diese Investitionen.

Je größer die Rechtsunsicherheit, desto scheuer werde langfristiges Kapital. Das, so Beijing, schade am Ende Europa selbst.

Berlins Ambivalenz: Zollgegner gestern, Eskalationsbefürworter heute?

Die Bundesregierung hatte sich 2024 als eine der wenigen EU-Regierungen **gegen** die E-Auto-Strafzölle ausgesprochen – aus Sorge vor Vergeltungsmaßnahmen, die den deutschen Autoabsatz in China treffen könnten. Doch nach Berichten des [Handelsblatts](#) findet die Eskalationspolitik Brüssels mittlerweile auch in Berlin Unterstützer. Bundeskanzler Friedrich Merz hatte bei seiner Antrittsreise nach China im Februar 2026 noch für gute Wirtschaftsbeziehungen und die Wiederaufnahme bilateraler Regierungskonsultationen geworben. Das Signal aus Peking ist unmissverständlich: Beides ist möglich – aber nicht, wenn Brüssel die Schrauben gleichzeitig immer fester zieht.

Hinzu kommt ein Timing-Problem, das schwer zu übersehen ist. Deutschland hat sich vom russischen Gas abgeschnitten, was einen Energieschock auslöste. Es hat amerikanischen Zöllen nachgegeben – zum Preis des wichtigsten Exportmarkts. Und nun erwägt es, einen Handelskonflikt mit dem größten Handelspartner China zu riskieren, dem Land, das in bestimmten Vorprodukten und Rohstoffen unersetzlich ist. Laut einer Studie von [Statista](#) würde ein vollständiger Handelskrieg mit China Deutschlands BIP um rund 0,8 Prozent treffen – ein Wert, der etwa dem vierfachen des wirtschaftlichen Brexit-Schadens entspricht.

Der Vogel-Strauß-Fehler: Warum Schutzzölle die falsche Antwort sind

Die eigentlich unbequeme Frage wird in der deutschen Öffentlichkeit selten gestellt: Warum überholt China uns überhaupt?

Der Aufstieg chinesischer E-Autos ist kein subventioniertes Phänomen – er ist das Ergebnis strategischer Industriepolitik und jahrelanger Investitionen in Batterietechnologie, Software und Fertigungskapazitäten.

Laut [Analysen des Verband Forschender Arzneimittelhersteller](#) verlor Deutschland zwischen 2013 und 2024 kontinuierlich Weltmarktanteile – besonders im Automobilsektor, im Maschinenbau und in der Chemie. Andere EU-Länder profitierten von Chinas Rückgang im US-Markt; Deutschland nicht.

BYD baut in Ungarn, CATL errichtet eine Batteriefabrik in Spanien. Chinesische Hersteller werden laut [AlixPartners](#) ihre Produktion in Europa bis 2030 fast verdreifachen – mit oder ohne europäische Zölle. Die Alternative – Technologiepartnerschaften, Zulassung chinesischer Fertigung in Deutschland, gemeinsame Plattformentwicklung – **würde** Kapital, Know-how und Arbeitsplätze ins Land holen.

Stattdessen diskutiert Deutschland über Schließungen.

Das Muster ähnelt dem, was der französische Begriff „*la politique de l'autruche*“ beschreibt – die Vogel-Strauß-Politik: den Kopf in den Sand stecken in der Hoffnung, dass ein globaler Wettbewerbsvorsprung des anderen durch Verbote verschwindet. Die Ming-Dynastie versuchte dasselbe im 17. Jahrhundert gegenüber technologisch überlegenen Wettbewerbern. Das Ergebnis war ein Jahrhundert der wirtschaftlichen Marginalisierung.

Was jetzt auf dem Spiel steht

Am 29. Juni 2026 treffen sich EU-Kommissare, um die China-Strategie zu schärfen. Gleichzeitig soll Wang Wentao Sefcovic in Brüssel gegenüber sitzen. Der [EU-China-Handelskonflikt](#) hat in den ersten vier Monaten 2026 bereits ein Rekorddefizit von 113 Milliarden Dollar für die EU produziert – 22 Milliarden mehr als im Vorjahr. Das Defizit wächst, obwohl die Instrumente dagegen gerade erst vorbereitet werden.

Für Deutschland ist die Lage paradox: Die AHK-Blitzumfrage vom April/Mai 2026 ergab, dass 61 Prozent der befragten deutschen Unternehmen in China planen, ihre dortigen Investitionen zu erhöhen. Deutsche Firmen wollen näher am chinesischen Markt sein, nicht weiter weg. Gleichzeitig treibt Brüssel eine Politik voran, die den Spielraum für genau diese Annäherung systematisch verengt. Und Beijing sendet via Yuyuantan das Signal: Wenn diese Türen alle gleichzeitig geschlossen werden, gibt es irgendwann nichts mehr zu verhandeln.

Das ist die eigentliche Botschaft hinter dem „*Einfrieren*“: Nicht Aggression, sondern **Erschöpfung**.

Ein Handelspartner, der weder exportieren, noch investieren, noch kaufen darf – und dem das, was er kaufen möchte, verweigert wird – hat keinen Anreiz mehr, an der Aushandlung eines gemeinsamen Rahmens festzuhalten.

Bild: [Screenshot](#) von Artikel über Chinas Autoproduktion.