

Der Drache  
und der Adler:  
Wie Berlin  
Peking die  
Werkzeuge gab –  
und nun  
den größten  
Rivalen erntet  
Dr. Regula Stämpfli

*Mit „Wie VW in China stark und Deutschland abhängig wurde“ beschrieb Felix Lee in seinem Buch „China, mein Vater und ich“ bereits 2023 eine Verschiebung, die damals noch wie Übertreibung klang. In Wahrheit war es eine Prophezeiung. Deutschland glaubte, China mit „Wandel durch Handel“ dauerhaft in eine liberale Weltwirtschaft einzubinden. China hingegen kalkulierte vom ersten Tag an mit langfristigem Machtgewinn.*

Was als „strategische Partnerschaft“ verklärt wurde, entpuppte sich als das stille Wirken eines chinesischen Zauberlehrlings. Siemens installierte Stromnetze, Volkswagen eröffnete Werke, BASF errichtete Produktionsstätten – in einem offiziell kommunistischen Land, das sich kapitalistisch gierig zeigte, den Markt jedoch nie als Freiheitsinstrument verstand, sondern als Hebel staatlicher Macht. Deutschland brachte Technologie, Organisationswissen, Kapital. China brachte Arbeitskraft, Geduld – und ein klares Staatsziel. Diese Beziehung war nie symmetrisch. Sie war komplementär – und damit von Beginn an riskant für Deutschland, für den Westen, für liberale Demokratien insgesamt. Bemerkenswert ist weniger, dass nur wenige Expertinnen und Experten die Asymmetrie früh erkannten. Bemerkenswert ist, dass große Teile der deutschen Medien sie kaum wahrnahmen – oder nicht wahrnehmen wollten.

Ein besonders sprechendes Beispiel für diese stille, langfristige Verschiebung liefert der Aufbau des chinesischen Hochgeschwindigkeitsnetzes. Als Peking Anfang der 2000er-Jahre sein ambitioniertes Bahnprogramm startete, wandte man sich an westliche Hersteller. Siemens lieferte ICE-3-Technologie, Alstom, Bombardier und Kawasaki folgten. Offiziell waren es Joint Ventures, partnerschaftliche Kooperationen, ein Triumph globaler – und deutscher – Ingenieurskunst. Doch die Volksrepublik kaufte nicht nur Züge. Sie kaufte Baupläne, Software, Fertigungsprozesse, Systemarchitektur – den gesamten Wissenstransfer. Binnen weniger Jahre rollten Hochgeschwindigkeitszüge über chinesische Trassen, konstruktiv auf westlichen

Plattformen beruhend, aber mit chinesischen Namen, chinesischer Markenidentität, chinesischem Selbstbewusstsein. Kooperation verwandelte sich in Produktionsmacht. Heute ist CRRC (China Railway Rolling Stock Corporation) der größte Zughersteller der Welt und exportiert strategisch in alle Kontinente. Siemens findet sich in vielen dieser Projekte allenfalls als Zulieferer wieder – nicht mehr als Taktgeber, sondern als Teil einer Wertschöpfungskette, die andernorts definiert wird. Besonders paradox wirkt diese Entwicklung im Kontrast zur deutschen Gegenwart. Während hierzulande Brücken gesperrt, Bahntrassen reparaturanfällig und Planungsverfahren lähmend lang sind, präsentiert sich die Volksrepublik mit einem der dichtesten Hochgeschwindigkeitsnetze der Welt, mit massiver Elektromobilitätsproduktion, gesicherter Rohstoffbeschaffung und industrieller Verwertungstiefe, die von strategischer Planung zeugt.

Dieser Kontrast ist nicht nur ökonomisch erklärbar. Er ist politisch, kulturell – und vor allem medial.

*Denn in denselben Jahren, in denen China langfristig industriepolitisch investierte, verschob sich in Deutschland die öffentliche Aufmerksamkeit. Der öffentlich-rechtliche Rundfunk, einst als Vierte Gewalt gedacht, geriet zunehmend in den Sog digitaler Aufmerksamkeitsökonomien. Kultur- und Identitätsthemen dominierten die Debattenräume: Klimabewegungen, Genderdiskurse, Identitätsfragen, permanente Selbstvergewisserung über strukturellen Rassismus im Westen.*

All dies sind gesellschaftlich relevante Themen. Doch sie traten so oft an die Stelle einer kontinuierlichen, machtpolitisch geschärften Analyse von Industrie-, Technologie- und Geopolitik, dass sie am Fundament strategischer Urteilsfähigkeit zu sägen begannen – und es bis heute tun. Wirtschafts- und Machtfragen spielen in deutschen Medien vielfach eine randständige, moralisch überformte Rolle. Sie gelten als Relikte einer überwunden geglaubten Epoche – als ideologische Schatten des 20. Jahrhunderts, die im 21. Jahrhundert angeblich nichts mehr verloren hätten. Welch fataler Irrtum.

So konnte die Volksrepublik China – und auch die Annexion der Krim fügt sich in dieses Muster geschwächter politischer Wachsamkeit – strategisch operieren, während der Westen mit sich selbst beschäftigt war. China nutzte die Phase, um industrielle Basis, Rohstoffzugänge und Markthebel auszubauen. Die deutsche Industrie verdiente in diesen Jahren glänzend – bis sie feststellen musste, dass der Partner von gestern zum Konkurrenten geworden war und die eigene industrielle Substanz im globalen Wettbewerb erodiert. Dasselbe Muster wiederholte sich in der Automobilindustrie. Als Volkswagen in Shanghai produzierte, war das Symbol deutscher Ingenieursmacht im Reich der Mitte perfekt inszeniert: Millionen Fahrzeuge, glänzende Wachstumszahlen, ein scheinbar unerschöpflicher Absatzmarkt.

Doch auch hier lautete der Preis: Verkauf des eigenen Know-how. Produktionsprozesse, Antriebstechnologien, Qualitätsmanagement – all das floss in ein System, das von Beginn an darauf angelegt war, eigene Kapazitäten aufzubauen. Heute stammen zentrale Komponenten der Elektromobilität – Batteriezellen, Kathodenmaterialien, seltene Erden – in erheblichem Umfang aus chinesischer Produktion oder stehen unter chinesischer Kontrolle. Wer das Auto der Zukunft bauen will, braucht Batterien. Wer Batterien braucht, braucht China. Und wer China braucht, verhandelt nicht mehr auf Augenhöhe. Die frühere Exportüberlegenheit verwandelte sich in strategische Verwundbarkeit. Der Markt, der Wachstum versprach, wurde zum Hebel. Der Schüler produziert schneller,

günstiger, zunehmend eigenständig. Der ehemalige Mentor ist abhängig – von Lieferungen, von Absatzmärkten, von politischen Entscheidungen in Peking. Dieses Muster – Zugang gegen Technologie, Marktöffnung gegen Know-how, enge Beziehungen ohne konsequente öffentliche Kontrolle – zieht sich wie ein roter Faden durch die deutsch-chinesische Wirtschaftsgeschichte. *Deutschland glaubte, es exportiere Produkte. China baute daraus industrielle Souveränität für den eigenen kommunistischen Staat.*

Währenddessen verstrickten sich große Teile der deutschen Medien in Wohlstandsthemen, in moralische Selbstbespiegelung oder in eine migrationspolitische Erzählung, die Wachstum versprach und vor allem Staatsausgaben erhöhte. Die VR China kommt in diesen Erzählungen kaum vor, und wenn, dann nicht kritisch, strukturell-analytisch, sondern äußerst oberflächlich.

Wie tief die Asymmetrie reichte, zeigte sich 2020 in einem Moment der Entblößung. Ein Virus aus Wuhan – dessen Benennung diplomatisch vermieden wurde – legte Lieferketten weltweit lahm. In Wolfsburg stoppten Bänder nicht aus Mangel an Ingenieuren, sondern wegen fehlender Halbleiter. Container standen in Häfen, Vorprodukte blieben aus, Verträge gerieten ins Stocken. Plötzlich wurde sichtbar, was zuvor als Triumph der Globalisierung gefeiert worden war: Lieferketten sind nicht nur Effizienzmaschinen. Sie sind geopolitische Abhängigkeitssysteme.

Was als Erfolgsgeschichte des Exportweltmeisters begann, entpuppte sich – mangels medienöffentlicher Wachsamkeit, mangels machtpolitischer Analyse – als strukturelle Verwundbarkeit. Deutschland war das industrielle Rückgrat Europas und stellte nun fest, dass zentrale Komponenten seines Wirtschaftswachstums außerhalb eigener Kontrolle lagen.

Statt aus dieser Entblößung eine Politik strategischer Selbstermächtigung abzuleiten, geschah das Gegenteil. Energiepreise stiegen auf ein Niveau, das Wettbewerbsfähigkeit untergrub. Produktions-

standorte wurden zurückgebaut, häufig unter ökologischen Transformationszielen, deren globale Durchsetzungskraft begrenzt blieb. Während China staatlich gelenkt industrielle Kernsektoren ausbaute, band sich Deutschland an immer komplexere europäische Regelwerke – moralisch ambitioniert, strategisch oft kostspielig. Parallel expandierte der Sozialstaat, Migration wurde primär als moralisches Projekt verstanden – mit erheblichen fiskalischen und infrastrukturellen Folgen. Deutschland stand damit nicht allein. Auch die Vereinigten Staaten verschoben unter der Administration Biden den Fokus stark auf soziale Programme und Regulierung. Der Westen wirkte zunehmend wie ein Verwaltungsraum normativer Ambitionen, weniger wie eine Allianz souveräner Industriestaaten mit strategischer Selbstbehauptung. Dies hat sich zwar mit Präsident Donald Trump verändert, aber in einer Art und Weise, die nur als Disruption, aber nicht als Strategie gedeutet werden kann. Die Volksrepublik China hingegen blieb nüchtern. Während Europa regulierte, subventionierte Peking. Während Berlin dekarbonisierte, diversifizierte Peking. Während der Westen über Werte sprach, sprach China über Kapazitäten.

*Und so steht Deutschland heute vor einer unangenehmen Erkenntnis: Wirtschaftliche Verflechtung ohne strategische Absicherung ist keine Partnerschaft. Sie ist Verwundbarkeit mit Liefervertrag.*

Und wer keine Medien mehr hat, die Ideologie, Machtpolitik und geopolitische Verschiebungen als zentrale Fragen begreifen, sondern stattdessen Empörungswellen, Identitätsdebatten und moralische Ersatzhandlungen kuratieren, verliert den Blick für das Wesentliche. Demokratie lebt von Öffentlichkeit. *Wenn Öffentlichkeit strukturelle Abhängigkeiten nicht mehr als politisches Problem erkennt, sondern als Randnotiz behandelt, entsteht nicht nur ökonomische Schwäche. Dann entsteht politische Blindheit.*



*Dr. Regula Stämpfli* ist Historikerin, Politikwissenschaftlerin und Publizistin.