

Planwirtschaft gegen Marktwirtschaft - wer gewinnt bei Elektroautos in China?

Von Nils-Viktor Sorge (16.6.2017)

Bei Elektroautos war China lange so etwas wie ein schlafender Riese, doch seit einiger Zeit dreht die Volksrepublik auf: Die Zahl der verkauften Batteriewagen hat sich im vergangenen Jahr auf 350.000 fast verdoppelt, hinzu kamen auch Zehntausende Elektrobusse und satte 100.000 öffentliche Ladepunkte.

Mit dieser Stromer-Offensive ist China inzwischen der Konkurrenz in Europa, Japan und den USA enteilt. Erstmals eroberte die Volksrepublik den ersten Platz im Gesamtranking des "Index Elektromobilität" der Unternehmensberatung Roland Berger und der Forschungsgesellschaft Kraftfahrwesen Aachen (FKA). Auf Platz zwei folgen die USA, dann kommt Deutschland.

Vor allem die starken Steigerungsraten bei Absatz und Produktion von E-Autos, hohe Investitionen in Infrastruktur sowie zahlreiche Unternehmens-Neugründungen machen China derzeit zum Elektroauto-Land Nummer eins. Zudem fließt mit knapp fünf Milliarden Euro mehr staatliches Geld in die Forschung in diesem Bereich, als in allen anderen führenden Autonationen zusammen.

"Chinas Aufstieg wird durch nationale Fördergelder und Zulassungserleichterungen gestützt", erklärt Roland-Berger-Partner Wolfgang Bernhart. Die Peking Zentralregierung hat extrem ambitionierte Vorgaben für den Sektor formuliert. Bis 2025 sollen 15 bis 20 Prozent der verkauften Neuwagen E-Fahrzeuge sein. Bis 2030 sollen es sogar 40 bis 50 Prozent sein. China setzt sich aus mehreren Gründen derart hohe Ziele. Zum einen stehen Regierung und Stadtverwaltung unter hohem Druck, die miserable Luftqualität in manchen Metropolen in den Griff zu bekommen. Diese geht zwar nur zum Teil auf Auto-Abgase zurück - doch wenn der Verkehr weiter wächst wie bisher, droht ohne neue Technologien in Städten wie Peking der endgültige Umwelt-Kollaps.

Der Schwenk zur E-Mobilität ist für die Volksrepublik zudem von geopolitischer Bedeutung. "Wenn die Menschen weiter Fahrzeuge mit konventionellen Antrieben kaufen, würden auch die Ölimporte stark steigen", sagt Bernhart. Rohstoffe für Elektroautos gibt es hingegen in China in großen Mengen.

Kein Wunder, dass deutsche und andere westliche Hersteller die Entwicklung kritisch sehen. Zuletzt versuchten sie im Bunde mit Kanzlerin Angela Merkel (CDU), China zu einer Auflockerung zumindest der kurzfristigen Elektroauto-Quoten zu bewegen.

Zunächst schien es, als sei diese Initiative erfolgreich. Doch dann veröffentlichte das Kabinett in Peking dennoch ein Gesetz, das an strengen Zielen auch für die kommenden Jahre festhält. Demnach müssen Autobauer bereits 2018 sicherstellen, dass 8 Prozent ihrer Fahrzeuge rein elektrisch fahren oder Plugin-Hybride sind, also über einen Verbrennungsmotor nur als Reichweitenverlängerer verfügen. Von einer Verschiebung dieses Ziels um ein Jahr war keine Rede mehr.

Der Zwist zeigt, wie sehr Chinas Elektroauto-Politik inzwischen weltwirtschaftliche Bedeutung gewonnen hat. Als weitgehende Planwirtschaft fällt es der Volksrepublik leichter als westlichen Demokratien, einen radikalen Wechsel einzuleiten - worüber sich letztere zunehmend beschweren.

Zudem verbindet Peking mit der E-Auto-Offensive die Hoffnung, dass heimische Hersteller endlich eine gewisse Bedeutung erlangen. "Bei konventionellen Fahrzeugen ist der Vorsprung westlicher Hersteller nicht einzuholen - trotz aller Joint Ventures", sagt Roland-Berger-Mann Bernhart. "Bei den noch wenig verbreiteten Elektroautos ist es chinesischen Unternehmen eher möglich, die Märkte zu erobern."

Zumal Vorbehalte auf dem Heimatmarkt gegenüber Elektroautos potenziell geringer sind als im Westen. Dort sind Generationen mit dem Verbrennungsmotor gut gefahren.

In China könnte die junge Generation, die womöglich erstmals Autos besitzt, gleich auf die neue Technologie umschwenken. "Es war unvermeidlich, dass China uns bei Elektroautos überholt hat, weil wir dem Thema gegenüber so wenig aufgeschlossen sind", zitiert das Magazin Quartz US-Analystin Rebecca Lindland von der Gebrauchtwagen-Plattform Kelley Blue Book.

Während chinesische Hersteller den Heimatmarkt für E-Autos deutlich beherrschen, hat sich über China hinaus indes bisher nur BYD einen Namen gemacht. Der Elektroauto-Bauer, an dem US-Investor Warren Buffet in großem Stil beteiligt ist, hat in den USA und Europa bereits Fabriken errichtet und setzt auf diesen Märkten bisher vor allem auf Busse und Taxis. Andere Nutzfahrzeuge sowie Pkw sollen folgen. "Durch die Optimierung der Produktionskosten will BYD die Preise für Elektroautos wettbewerbsfähig machen", beschreibt BYD-Manager Tom Zhao gegenüber manager-magazin.de, wie seine Firma bei den Kunden punkten will.

<https://www.manager-magazin.de/unternehmen/autoindustrie/elektroautos-china-stuermt-im-laendervergleich-an-die-spitze-a-1152325.html>