
Elektromobilität: China bleibt vorne

Von Walther Wuttke

Im vergangenen Jahr wurden weltweit zum ersten Mal mehr als eine Million Elektromobile abgesetzt. Insgesamt rollten 1,2 Millionen Elektrofahrzeuge auf die Straßen. Die Hälfte davon wurde in China zugelassen, wo diese Modelle einen Zuwachs von 72 Prozent verzeichneten. Auch in Europa stieg die Nachfrage um 39 Prozent auf 306 000 Neuzulassungen. In Deutschland hat sich die Zahl der Zulassungen im Vergleich zu 2016 auf immerhin 58 000 neue Autos verdoppelt, doch spielen die E-Mobile bei mehr als drei Millionen Neuzulassungen noch immer eine sehr überschaubare Nebenrolle.

Auch bei der Produktion von Elektrofahrzeugen belegen die chinesischen Hersteller weltweit den ersten Platz und erreichen inzwischen einen globalen Marktanteil von 41 Prozent. Dahinter folgen Japan (19 Prozent) und Deutschland mit 18 Prozent. Neben der E-Auto-Produktion nimmt China inzwischen auch eine führende Rolle bei den Elektrokomponenten ein. Das sind die Kennzahlen des von McKinsey regelmäßig erstellten Electric Vehicle Index (EVI), mit dem das Unternehmen seit dem Jahr 2010 die Entwicklung der Elektromobilität in den 15 wichtigsten Märkten misst. Bei der Marktdurchdringung liegt danach noch immer das Elektro-Musterland Norwegen an erster Stelle vor China und der Schweiz. Deutschland belegt abgeschlagen den zwölften Rang.

Offensichtlich fruchtet die von der Pekinger Zentralregierung verordnete Ausrichtung auf die Elektromobilität, um die Luft in den Metropolen wenigstens lokal zu verbessern. Dass der Strom für die E-Fahrzeuge aus Kohlekraftwerken stammt, steht dabei auf einem anderen Blatt. Noch sind die chinesischen Hersteller auf ihrem riesigen Heimatmarkt konzentriert, doch in den kommenden Jahren werden sie zunehmend den Weltmarkt mit ihren Fahrzeugen ins Visier nehmen und so ein vollkommen neues Konkurrenzumfeld entstehen lassen. Aktuell verläuft „die Entwicklung regional sehr unterschiedlich“, erklärt Nicolai Müller, Seniorpartner bei McKinsey. „Man kann nicht von einem weltweit einheitlichen E-Auto-Markt sprechen. Viele Faktoren unterscheiden sich von Land zu Land und teilweise von Stadt zu Stadt. Von der Höhe der Kaufprämien über weitere Vorteile wie freies Parken bis hin zur Ladeinfrastruktur und den Regeln für Autos mit Verbrennungsmotor.“

China zum Beispiel fördert inzwischen die E-Mobilität ganz massiv: So übernehmen staatliche Stellen rund 40 Prozent des Kaufpreises. In Deutschland, so McKinsey, sind es knapp 20 Prozent. Aktuell können die chinesischen Kunden aus einer weltweit einmalig umfangreichen Elektroflotte von knapp 100 Modellen wählen. „Dazu“, so Müller, „gehören viele kleinere Fahrzeuge und Marken für die urbane Mobilität, die außerhalb Chinas praktisch unbekannt sind.“

In Europa ist jedes zweite E-Auto ein Plug-in-Hybrid, deutlich mehr als in Asien. Offensichtlich schätzen europäische Kunden die Reichweitensicherheit der Teilzeitstromer. Im Jahr 2020, so McKinsey, wird Deutschland mit 1,3 Millionen produzierten E-Fahrzeugen zu China aufschließen. Allerdings, glaubt Müller, „werden regionale Besonderheiten wie Kaufprämien, Infrastruktur und Regulierung die Märkte in Zukunft stärker auseinanderdriften lassen“. (ampnet/ww)

Bilder zum Artikel



Elektromobilität.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW