

---

## Deutschland mit Führungsrolle bei der Elektroauto-Technologie

Deutschland hat im Vergleich der sieben großen Automobilnationen in der Elektromobilität die Führungsrolle im Bereich Technologie von Frankreich übernommen. Insgesamt liegt die Bundesrepublik im Ländervergleich auf Platz 3 hinter China und den Vereinigten Staaten. Dabei steigen die Marktanteile elektrischer Fahrzeuge in allen untersuchten Ländern signifikant; in China hat der Anteil elektrischer und teilelektrischer Fahrzeuge im ersten Halbjahr 2019 erstmals die Fünf-Prozenthürde übersprungen.

Zu diesen Ergebnissen kommt die aktuelle Ausgabe des „Index Elektromobilität“. Der von der Unternehmensberatung Roland Berger und der fka GmbH gemeinsam entwickelte Ländervergleich führt die drei zentralen Bewertungsbereiche Technologie, Industrie und Markt zusammen. Dies ermöglicht eine objektive Betrachtung des Status Quo der Elektromobilität in China, Deutschland, Frankreich, Italien, Japan, Südkorea und USA.

„Die Marktaussicht ist weiterhin positiv, aber E-Autos bringen den Herstellern weniger Rendite als Verbrenner“, sagt Wolfgang Bernhart, Partner bei Roland Berger. „Die Profitabilität könnten die Automobilhersteller mit neuen Servicemodellen rund um die Batterie wieder erhöhen.“

### Europa im Bereich der Zellproduktion Schlusslicht

China belegt im Bereich der Batteriezellenproduktion weiterhin den Spitzenplatz – und die Ergebnisse legen nahe, dass das Reich der Mitte diesen Vorsprung weiter ausbauen wird. „Keine andere Nation plant einen so großen Ausbau ihrer heimischen Zellproduktion“, sagt Alexander Busse, Senior Consultant bei der fka. „In China wird erwartet, dass die Produktion von Batteriezellen in den Jahren 2017 bis 2022 um mehr als 1000 Prozent gegenüber dem Zeitraum von 2016 bis 2021 steigen wird.“ In diesem Bereich drohen die europäischen Länder endgültig den Anschluss zu verlieren. Vor ihnen liegen neben China weiterhin die USA, Südkorea und Japan. Entsprechend spielen derzeit europäische Unternehmen entlang der Batterie-Wertschöpfungskette nur eine untergeordnete Rolle und sind in der Zellproduktion überhaupt nicht vertreten.

Um langfristig bei der Batterieherstellung Fuß zu fassen, sind hohe Investitionen und ein tiefes Technologieverständnis erforderlich. Europäische Kooperationen könnten hier die Lösung sein. „Europäische Automobilhersteller und Zulieferer mit chemischem Hintergrund sollten sich als Investitionspartner positionieren“, empfiehlt Busse. „Sie müssen bereit sein, Risiken zu teilen und Investitionen in Milliardenhöhe zusammenzuführen.“

### Neue Geschäftsmodelle rund um die Batterie möglich

Neben dem Rückstand bei der Zellproduktion existiert für europäische Hersteller ein Problem in punkto Profitabilität. Die Einbußen durch die Umstellung auf den Elektroantrieb lassen sich durch eine höhere Kosteneffizienz zwar verringern, bleiben grundsätzlich aber bestehen. Die Lücke im Ergebnis könnte in Zukunft durch neue Geschäftsmodelle im Bereich „Battery as a Service (BaaS)“ geschlossen werden. (ampnet/Sm)

---

## Bilder zum Artikel



Ladestecker.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Wuttke



---

Bereits am 3. Juli 2009 eröffnete ADAC-Präsident Peter Meyer in Mülheim an der Ruhr die erste öffentliche Elektrotankstelle in Nordrhein-Westfalen.

Foto: Auto-Medienportal.Net/ADAC