

China elektrisiert

Das Wirtschaftsimperium in Fernost verordnet sich eine ambitionierte Quote für E-Autos. Das könnte den globalen Markt verändern. **Von Wolfgang Pomrehn**

China hat das Ende des Erdölzeitalters eingeläutet. Wie berichtet (jW vom Freitag), wird im Land der Mitte ein Quotensystem eingeführt. Ab 2019 sollen zehn Prozent der verkauften Automobile einen Elektroantrieb haben, im darauffolgenden Jahr bereits 20 Prozent. In der Volksrepublik fahren derzeit bereits 200 Millionen elektrische Zweiräder, vom Fahrrad bis zum Motorroller. Geopart mit einem eher anarchischen Verhältnis vieler Chinesen zu Verkehrsregeln sowie schlecht überwachten Standards für Verkehrssicherheit und Geschwindigkeitsbegrenzungen, bereitet dies den Verkehrspolitikern bereits arge Kopfschmerzen.

Nun soll auch die inzwischen gewaltige Automobilflotte des Landes umgestellt werden. Wegen der Dimensionen des Landes wird das vermutlich in einigen Jahren weltweit zu spüren sein. Zu den Zweirädern auf Chinas verstopften Straßen gesellten sich 2015 172 Millionen Pkw und weitere rund 110 Millionen Busse, Lkw und Lieferfahrzeuge. Allein 2015 wurden 23,5 Millionen Pkw neu zugelassen. 2016 belief sich in der Volksrepublik nach Angaben des Nationalen Statistikbüros in Beijing die Fahrzeugproduktion auf gut 28 Millionen Einheiten (24,4 Millionen Pkw und Kleinlastwagen, der Rest Lkw und Busse). Davon hatten knapp 460.000 einen Elektromotor oder waren sogenannte Hybridfahrzeuge, die sowohl elektrisch als auch mit einem (Hilfs-)Verbrennungsmotor betrieben werden können. Der Inlandsverkauf aller Pkw hat 2016 erneut stark zugelegt, nämlich um gut zehn Prozent. Mit knapp 80.000 Fahrzeugen fällt der Export bisher gering aus, obwohl er rasch zunimmt.

Die Volksrepublik ist weltweit der größte Markt für die Erzeugnisse der Automobilindustrie. Nicht zuletzt sind deshalb die deutschen Hersteller, die von der bisherigen Entwicklung reichlich profitiert haben, von der Verkehrspolitik im Land in starkem Maße abhängig. Jedes dritte Fahrzeug, das in einem Werk der VW-Gruppe hergestellt wird, findet seinen Abnehmer in Fernost. Der Anteil am Konzern-



Ausrangierte Taxen in Taiyuan. Die Stadt stellt den Betrieb von Mietwagen auf Elektroantrieb um

gewinn liegt vermutlich noch höher, denn die Wolfsburger verkaufen im aufstrebenden Schwellenland vor allem Wagen aus dem gehobenen Preissegment, mit denen sich besonders viel Profit machen lässt.

Bisher jedenfalls. Die neuen Quoten könnten damit vorerst Schluss machen, denn die BRD-Konzerne haben bisher kaum elektrisch angetriebene SUV und Limousinen im Angebot. Und das, obwohl genau diese Modelle sich am besten verkaufen. Sie müssen zudem künftig Strafen zahlen, wenn nicht mindestens zehn, ab 2020 dann 20 Prozent der verkauften Wagen elektrisch betrieben sind. Und schon hat auch in China eine Diskussion, ob ein Datum festgesetzt werden soll, an dem es die letzte Neuzulassung für Diesel- oder Benzinfahrzeuge gibt, begonnen. Bisher lautet das Ziel, dass 2025 25 Prozent aller Verkäufe einen elektrischen oder einen Hybridantrieb haben sollen. Doch das ist eher als Mindestangabe zu sehen. Bei Umweltzielen neigen die Planer in Beijing

zu vorsichtigen Vorgaben. In der Vergangenheit wurden derartige Kennziffern zumeist vorzeitig erfüllt. Das hat sich unter anderem beim Ausbau der Wind- und Solarenergieerzeugung gezeigt, der wesentlich rascher verläuft als angestrebt.

Bei BYD (Biyadi Gufen Youxian Gongsi), einem der bekanntesten chinesischen Hersteller von E-Autos, geht man davon aus, dass schon ab 2030 keine herkömmlichen Wagen mehr zugelassen werden. Das hört sich nach einer gewagten Prognose an. Dafür sprechen die umwelt- und geopolitischen Vorteile, die China hätte, wenn es sich von Ölimporten unabhängig machen und die Luft seiner Städte deutlich verbessern könnte. Die Prognose wird aber auch durch die bisherige Marktdynamik gestützt. Der Absatz von E-Autos hat sich bisher in knapp zwei Jahren jeweils verdoppelt. Weltweit legte ihr Verkauf 2016 zum Beispiel um 60 Prozent zu. Nach Angaben der »Electric Vehicle World Sales Database« wuchs der Verkauf

in China im vergangenen Jahr um 84 Prozent, während in diesem Jahr mit 50 Prozent Zunahme gerechnet wird.

Wie es scheint, waren die Spitzenmanager der deutschen Hersteller zu sehr mit ihren Abgastrickereien beschäftigt, um diese Entwicklung rechtzeitig zu erkennen. Nun stehen auf dem weltweit größten Markt für Elektroautos rund 120 Hersteller bereit, ihnen Anteile abzujagen. Viele davon sind sogenannte Quereinsteiger, wie der BYD-Konzern, der aus dem Geschäft mit Batterien und Akkus kommt, oder auch der britische Milliardär James Dyson, der sein Vermögen mit Staubsaugern gemacht hat und nun 2,3 Milliarden Euro in die Entwicklung von Elektroautos stecken will. Alles sieht danach aus, als könnte die Situation auf dem für europäische Verhältnisse noch immer unterentwickelten, aber gigantischen chinesischen Markt (nur 280 Millionen der insgesamt 1,38 Milliarden Einwohner haben einen Führerschein) schon bald die alte Autoindustrie kräftig durchschütteln.