

Falk Hartig

China: Das Reich der E-Autos

Anfang Mai endete in Peking mit der „Auto China 2018“ die mittlerweile wichtigste Automesse der Welt. Während der Detroitener Messestandort, wo regelmäßig die größte Autoshow der USA stattfindet, Ende Januar Absagen von Porsche, Jaguar, Land Rover, Mazda, Volvo und den anziehungskräftigen Exoten von Ferrari bis Bugatti verkraften musste, kann es sich die Branche nicht (mehr) leisten, in Peking zu fehlen.

Denn der chinesische Automarkt gilt inzwischen als der größte der Welt und wächst immer weiter, während die europäischen Märkte eher stagnieren. Im vergangenen Jahr stieg der Auto-Absatz um 1,5 Prozent auf gut 24 Millionen Fahrzeuge, für 2018 wird mit einem Plus von 4 Prozent gerechnet. Für die deutschen Autobauer gehört China längst zu einem der wichtigsten Absatzmärkte: Im dritten Quartal 2017 exportierten sie jeden dritten ihrer Neuwagen nach China. Für Volkswagen, den weltgrößten Autobauer, ist China schon jetzt der wichtigste Markt überhaupt: 2017 verkauften die Wolfsburger dort über drei Millionen Fahrzeuge.¹ Und da China der weltgrößte Automarkt ist, werden auf den dortigen Automessen auch die Trends der Branche verhandelt und vorgestellt. Dazu gehören dieses Jahr das autonome Fahren und vor allem die Elektrifizierung des Fahrens.

Mit übermäßigem Abstand liegt die Volksrepublik beim Absatz von Elektroautos vorn. 2017 wurden in China 652 000 rein elektrisch angetriebene und 125 000 Hybridautos ver-

kauft, das sind 53 Prozent mehr als im Jahr 2016. Zum Vergleich: In den USA stiegen die Neuzulassungen 2017 um 24 Prozent auf rund 194 000 Fahrzeuge, in Deutschland verkauften sich mit fast 54 500 E-Autos 117 Prozent mehr als im Jahr zuvor.²

Doch auch wenn vor allem die Wachstumsraten beeindruckend sind, darf bei all dem Hype nicht vergessen werden, dass der Marktanteil von E-Autos am gesamten Automarkt nach wie vor verschwindend gering ist: In China fahren inzwischen 2,7 Prozent aller Fahrzeuge ganz oder teilweise mit Strom, in Deutschland verdoppelte sich deren Anteil in 2017 zwar, aber nur auf gerade einmal 1,6 Prozent. Und dennoch wird vermutet, dass aufgrund unterschiedlichster Gründe und Entwicklungen rund ein Drittel aller Fahrzeuge bis 2040 E-Autos sein werden.

Instabilität durch Umweltverschmutzung

Während die etablierten Autohersteller in Europa und den USA den Trend zum E-Auto bislang weitgehend verschlafen, prescht China voran: Ab 2020, so Schätzungen, könnten chinesische Autobauer über 4,5 Millionen E-Autos im Jahr bauen, während Tesla, der zwischenzeitlich strauchelnde US-Star der Branche, auf rund eine Million Exemplare käme. Die Gründe für Pekings Bestrebungen in diesem Bereich sind vielfältig, bedingen einander und dienen – wie eigentlich immer – der Erhaltung des politischen Systems.

1 VW schafft 2017 Verkaufsrekord in China, www.zeit.de, 12.1.2018.

2 China ist E-Auto-Weltmeister, www.manager-magazin.de, 19.1.2018.

Der erste und offensichtlichste Grund ist die eklatante Luftverschmutzung. Der beißende Smog in Chinas Großstädten ist und bleibt auf absehbare Zeit ein Grundübel, das die Lebensqualität in China massiv einschränkt. Eindrücklich belegte das 2014 eine Studie der Shanghaier Akademie für Sozialwissenschaften, die zu dem fatal(istisch)en Schluss kam, dass Peking für menschliches Leben „nahezu unbewohnbar“ sei. Noch dramatischer daran: Peking rangierte nicht einmal unter den zehn dreckigsten Städten Chinas.³ 2015 stellte eine US-Studie fest, dass 17 Prozent aller Todesfälle in der Volksrepublik auf die hohe Belastung der Luft mit Schadstoffen zurückzuführen seien, mit anderen Worten: Die Luftverschmutzung kostet jeden Tag mehr als 4000 Menschen das Leben.⁴

Auch wenn 2017 mitunter – durchaus zu Recht – vom „blauen Wunder“ die Rede war und Pekings Behörden beispielsweise im Dezember 2017 einen Rückgang der Feinstaubkonzentration um fast 70 Prozent im Vergleich zum Vorjahr vermeldeten, bleibt die Luftverschmutzung ein riesiges Problem. Dass Smog und andere Umweltzerstörungen eine reale Gefahr für die politische Stabilität im Lande sind, ist mittlerweile auch den Parteiobere in Peking klar. Nicht ohne Grund forderte Xi Jinping auf dem 19. Parteitag der Kommunistischen Partei im vergangenen Oktober, den „Kampf für den blauen Himmel zu gewinnen“.

Ein probates Mittel in diesem Kampf könnte dabei die Elektromobilität sein. Allerdings gilt dabei, dass ein Elektroauto im Unterhalt nur so sauber ist wie der Strom, den es tankt. Und da dieser in China (noch) überwiegend aus Kohlekraftwerken stammt, sind die E-Autos derzeit insgesamt gesehen noch

längst nicht wirklich umweltfreundlich.

Dies verweist auf den zweiten Grund, weshalb sich China so intensiv mit dem Thema beschäftigt: Peking will die Elektrokompetenz chinesischer Autobauer verbessern, um beispielsweise das Stromproblem zu lösen oder die Speicherkapazität der Batterien zu erhöhen.

Im traditionellen Geschäft mit Verbrennungsmotoren sind vor allem deutsche Hersteller seit Jahrzehnten kaum zu schlagen. Auf einen schier aussichtslosen Wettbewerb mit deutschen Ingenieuren um Weiterentwicklungen von Verbrennungsmotoren lassen sich die Chinesen deshalb gar nicht erst ein. Sie konzentrieren sich vielmehr auf die Entwicklung von E-Autos, deren Motoren erheblich leichter zu bauen sind als klassische Verbrennungsmotoren. Indem China auf diese Weise eine Technologiestufe überspringt und da die meisten ausländischen Autobauer beim Thema E-Mobilität noch immer mächtig verschlafen hinterhertrotten, schafft China so gleichzeitig Wettbewerbsvorteile für einheimische Hersteller, die im Bereich E-Mobilität den Weltmarkt aufmischen sollen. Schließlich hofft Peking drittens, durch Elektromobilität unabhängiger von Ölimporten zu werden.

Subventionen für E-Autos

Um all das zu erreichen, forcierte Peking die Elektromobilität mit einem umfassenden Maßnahmenpaket: Mit enormen staatlichen Förderungen entstehen derzeit in China die größten Produktionsanlagen für Batteriezellen und umfassende Forschungskapazitäten zur Weiterentwicklung von Hochleistungsstromspeichern. Im Land selbst können die für den Batteriebau notwendigen Seltenen Erden gewonnen werden. Um die Versorgung mit anderen notwendigen Metallen wie Lithium, Kobalt oder Coltan sicher-

3 Peking für menschliches Leben ungeeignet, www.dw.com, 25.2.2014.

4 Robert A. Rohde und Richard A. Muller, Air Pollution in China: Mapping of Concentrations and Sources, in: „PLoS ONE“, 8/2015, S.1-14.

zustellen, bringt sich Peking global in jenen Ländern in Stellung, wo diese – oftmals unter widrigen Umständen – abgebaut werden. Schon jetzt werden über 40 Prozent des weltweiten Lithiums in China verbraucht, weswegen Peking unter anderem in Südamerika, Afrika oder Australien aktiv ist, wo Lithium in großem Stil gewonnen wird. So kaufte sich der chinesische Autohersteller Great Wall Motors kürzlich beim australischen Konzern Pilbara Minerals ein, der über große Lithium-Minen verfügt.

Konkrete Maßnahmen sollen zugleich die Bevölkerung dazu animieren, lieber gleich ein E-Auto zu kaufen: So sind die Wartezeiten für die Zulassung von E-Autos deutlich kürzer, während die Anschaffung eines Autos mit Verbrennungsmotor langwierig und im sprichwörtlichen Sinne eine Glücksfrage ist. Zunächst werden Nummernschilder versteigert oder verlost. Selbst wer dabei Glück hat und theoretisch fahren könnte, muss das Auto oft stehen lassen, weil Städte aufgrund hoher Luftverschmutzung – die sogar die vergleichsweise laxen chinesischen Richtwerte überschreitet – temporäre Fahrverbote erlassen. So erklärte beispielweise Mitte März die Regierung der 15-Millionen-Einwohner-Stadt Tianjin östlich von Peking, dass eine Zeit lang jeden Tag nur die Hälfte aller zugelassenen Autos in der Stadt fahren durften, jeweils abhängig davon, ob ihre Nummernschilder gerade oder ungerade Zahlen zeigen.

Zudem unterstützt die Regierung Käufer von E-Autos finanziell. Und nach unbestätigten Angaben chinesischer Freunde bekommt man angeblich zumindest in Peking den wohnortnahen Zugang zu einer Ladestation kostenlos zur Verfügung gestellt.

Künftig orientiert sich die Höhe der Subventionen für E-Autos an deren Reichweite. Aktuell werden bei Reichweiten von über 350 Kilometern Zuschüsse von 50000 Yuan (rund 6300 Euro) gewährt. Das sind knapp 14 Pro-

zent mehr als 2017. Bei Reichweiten zwischen 300 und 350 Kilometern zahlt der Staat 45000 Yuan dazu. Für Autos mit Reichweiten unter 150 Kilometern gibt es keine Subventionen. Laut Ferdinand Dudenhöffer, Professor für BWL und Automobilwirtschaft an der Universität Duisburg-Essen, ist das „das Ende für den Plug-in-Hybrid, der nur etwa 50 Kilometer schafft“.⁵ Im Gegenzug wird dies die Entwicklung reichweitenstärkerer E-Autos befördern.

Das mächtigste Instrument, das Peking zur Hand hat, ist schließlich die E-Auto-Quote. Diese muss ab 2019 von allen Autoherstellern in China erfüllt werden, deren Jahresproduktion mehr als 30000 Einheiten beträgt. Sie müssen dann in einem Punktesystem eine Punktzahl erreichen, die mindestens zehn Prozent ihres produzierten Kraftfahrzeugvolumens entspricht. Ab 2020 erhöht sich diese Quote auf zwölf Prozent. Vergeben werden die Punkte unter anderem für Antrieb und Reichweite. Ein reiner Elektromotor bringt mehr Punkte als der Motor eines Hybridfahrzeugs. Eine möglichst hohe Batterieleistung, die für eine entsprechende größere Reichweite sorgt, ergibt ebenfalls mehr Punkte.

Druck auf die deutschen Autobauer

Diese Vorgaben sorgten nicht nur, aber vor allem bei deutschen Autobauern für so viel Nervosität, dass hinter den Kulissen nicht nur heftig lobbyiert wurde, sondern sich sogar die Bundesregierung 2017 für eine Abmilderung der Regeln einsetzte. Im Frühjahr 2017 vermeldete der damalige Außenminister Sigmar Gabriel während einer China-Reise, dass die Quote nicht wie geplant 2018, sondern erst ein Jahr später kommen werde. Zudem, so hört man, wurden die Restriktionen für verfehlte Vorgaben gelockert. Ursprünglich

⁵ Ferdinand Dudenhöffer und Petra Reichardt, Klar forcierter Umstieg auf das E-Auto, in: „ChinaContact“, 1-2/2018, S. 24-27.

standen Strafen im Raum, nun müssen Hersteller, die die geforderte Punktzahl verfehlen, entweder weniger Fahrzeuge mit konventionellem Antrieb herstellen oder aber Punkte von reinen E-Auto-Herstellern kaufen.

Auch wenn die Verschiebung der E-Quote zeigt, dass selbst Peking nicht vollkommen ungehindert durchregieren kann, wird doch deutlich, dass das autoritäre politische System hierbei hilfreich ist. Die allein herrschende Kommunistische Partei kann solche weitreichenden wirtschaftspolitischen Maßnahmen trotz interner und externer Widerstände leichter umsetzen als westliche Regierungsparteien, da sie sich nicht regelmäßigen demokratischen Wahlen stellen muss, in denen oftmals „langfristige Strategien für kurzzeitige Konzessionen“ aufgegeben werden.⁶

6 Vgl. Falk Hartig, Die Kommunistische Partei Chinas heute. Von der Revolutions- zur Reformpartei. Frankfurt 2008, S. 30.

Dieser autoritär erzeugte Druck trifft vor allem die deutschen Autobauer in China, die sich mächtig ins Zeug legen müssen, um 2019 die Pekinger Vorgaben einzuhalten. Auf der jüngsten Automesse in Peking stellten sie denn auch überaus ehrgeizige Pläne und Vorhaben vor. Diese sind dringend notwendig, da die deutschen Firmen die Entwicklung bisher schlicht verschlafen haben. Nun müssen sie aktiv werden, um auf dem wichtigsten Automarkt der Welt überleben zu können.

BMW, Mercedes, VW: Aufholen ohne einzuholen

So feierte BMW die Weltpremiere des iX3, eines vollelektrischen SUV-Geländewagens, der 2020 auf den Markt kommen soll. Ebenfalls 2020 will Mercedes der Stromer EQA einführen werden. VW will auf seinem wichtigsten Markt bis 2020 pro Jahr rund 400 000 E-Autos verkaufen, bis 2025 soll der Absatz auf 1,5 Millionen ansteigen. Dafür soll nach bisherigen Planungen die neue Elektroflotte I.D. vom Band rollen. Und um noch besser vertreten zu sein, setzen westliche Hersteller auf eigene E-Auto-Marken für den chinesischen Markt. Mercedes etwa hat dafür die Tochter Denza gegründet, BMW unterhält die Marke Zinoro und VW gründete kürzlich gemeinsam mit seinem chinesischen Joint-Venture-Partner JAC die Marke SOL.

Während also in Deutschland Politik, Autobauer und Umweltverbände noch um Diesel-Nachrüstungen streiten, spielt die wirkliche Automotik im einstigen Fahrradland China. Es sollte uns nicht überraschen, wenn die Volksrepublik das erste Land sein wird, welches den Verbrennungsmotor ganz von seinen Straßen verbannt. Einige Analysten rechnen damit, dass dies bereits in zwölf bis 15 Jahren der Fall sein könnte. Dann aber hätte Deutschland mit bloß fossilistischer Technik definitiv das Nachsehen.

Anzeige

inamo⁹³

Informationsprojekt Naher und Mittlerer Osten | Jahrgang 24

**KRIEGS
GEFAHREN
IM NAHEN
OSTEN:**

**Deutschland unter Erdogan: Kritik am
personalisierenden Diskurs**

Die saudischen Billionen **5.50**

✉ inamo e.V. Postfach 310727 10637 Berlin
☎ 0049 30 86421845
@ redaktion@inamo.de