

Frankfurter Rundschau

Elektroautos

Gnade für deutsche Spätzügler

China treibt die E-Mobilität konsequent voran. Den deutschen Herstellern geht das zu schnell - sie setzen auf politischen Druck, um Vorgaben abzuschwächen.

Von Finn Mayer-Kuckuk



Elektroautos finden in Deutschland bisher kaum Abnehmer. Fotograf: Marijan Murat (dpa)

Außenminister Sigmar Gabriel hat in China eine Beilegung des Streits um Absatzquoten für Elektroautos bestätigt. „Wir sind der festen Überzeugung, dass die Verabredung in Bezug auf Elektromobilität steht“, sagte Gabriel am Mittwoch in Peking nach Gesprächen mit chinesischen Regierungsvertretern.

Es geht bei der Auseinandersetzung um verbindliche Vorgaben für den Verkauf von Batteriefahrzeugen: Die deutschen Hersteller halten die Praxis der Einführung für rabiat. Schon ab 2018 wären sie Plänen zufolge bestraft worden, wenn sie in China nicht genug E-Autos an den Mann bringen. China hatte die deutsche Fahrzeugwirtschaft schwer irritiert. Im Netz kursierte der Entwurf für eine neue Regelung zur Förderung der Elektromobilität – und zwar einer aus der Kategorie „Peitsche“ statt „Zuckerbrot“.

Politiker sollen Vorgaben abschwächen

Bereits ab 2018 sollten die Anbieter verpflichtende Quoten von E-Autos absetzen, sonst müssen sie Zertifikate von erfolgreicheren Konkurrenten kaufen. Das Problem: Während chinesische Anbieter fast durchweg E-Autos im Programm haben und ordentliche Stückzahlen loswerden, fängt der deutsche Marktführer VW gerade erst bei null an.

Die Automanager haben die Bundesregierung in Marsch gesetzt, um bessere Bedingungen zu erhalten. Spitzenpolitiker und Diplomaten haben ihre Drähte nach Peking genutzt, um die Vorgaben abzuschwächen. „Es geht um die praktische Ausgestaltung“, sagte Gabriel. Die Industrie bekomme nun mehr Zeit, um sich auf die Vorgaben einzustellen.

Doch „an den Details haben wir noch zu arbeiten.“ Es liegt nun im Interesse der Industrie, schnell zu den fernöstlichen Anbietern aufzuschließen. China ist mit einem geschätzten Absatz von 800 000 Stück in diesem Jahr bereits der weltgrößte Markt für Elektroautos. Der südchinesische Anbieter BYD liegt dabei mit zweistelligen Marktanteilen weit vorn. Die Firma BAIC aus Peking erreicht im März den ersten Platz, während die internationalen Anbieter sich die fünf Prozent am Fuß der Tabelle teilen.

Davon entfallen allein vier Prozent auf Tesla. Volkswagen will erst im kommenden Jahr ein reines Elektroauto in dem asiatischen Land auf den Markt bringen. Andere Anbieter sind da bereits weiter. BMW verkauft seine Elektro-Serie, vor allem den i3, in China. Daimler stellt mit dem lokalen Partner BYD das gediegene Elektroauto Denza her.

Jedes zweite Elektroauto wird in China angemeldet

Der Markt für Elektroautos wächst in China derzeit außergewöhnlich schnell. Über eine halbe Million Batteriefahrzeuge haben im vergangenen Jahr dort einen Käufer gefunden. Das sind 50 Prozent mehr als im Jahr zuvor. Im kommenden Jahr sollen bereits deutlich über eine Million von ihnen einen Käufer finden. Der Trend wird sich den Regierungsplänen zufolge dann fortsetzen, bis eine Mehrheit der verkauften Autos keine Abgase mehr ausstößt. „Während die Herstellungskosten für Elektroautos sinken, wird die Beliebtheit steigen“, sagt Xu Yanhua, Vizechef der China Association of Automobile Manufacturers.

Derzeit wird weltweit jedes zweite Elektroauto in China angemeldet. Der Kunde hat dort bereits die Wahl zwischen 70 verschiedenen Modellen. Im Stadtbild fallen Autos wie der Tesla oder der BYD Qin gar nicht mehr auf, so oft sieht man sie. Der geplante Aufstieg des Elektroautos ist Teil des Fünfjahresplans für Energieentwicklung. China erstickt im Smog, und Elektroautobatterien sind hervorragende Abnehmer von erneuerbarer Energie. Wenn der Wind kräftig weht und die Sonne schön scheint, dann sollen die Ladesäulen die Autobatterien füllen. Schon jetzt flacht das Wachstum des Verbrauchs von Kohle und Öl sichtbar ab.

Ein weiteres Argument: Das E-Auto ist als Zukunftstechnik erkannt, die China auch mit Blick auf den Weltmarkt besetzen will. Die Planer sehen hier eine Chance, die Dominanz der etablierten Herstellerländer wie USA, Deutschland und Japan aufzubrechen. Peking treibt den dafür erforderlichen Wandel der Mobilität zunehmend mit harten administrativen Vorgaben voran.

Die Hersteller müssen vermutlich schon ab kommendem Jahr an einem Punktesystem teilnehmen: Der Verkauf eines E-Autos bringt Pluspunkte, ein Benziner Minuspunkte, große Autos fallen mehr ins Gewicht als kleine. Wer unter der vorgesehenen Punktzahl bleibt, muss Pluspunkte von anderen Herstellern zukaufen. In Peking ist es zudem beispielsweise derzeit fast unmöglich, einen Benziner neu anzumelden – nur einem von 100 Anträgen auf Neuzulassung geben die Behörden statt. Elektrofahrzeuge erhalten dagegen bevorzugt ein Nummernschild. Doch es gilt ohnehin als modern, ein Elektroauto zu fahren.

Nur einem von

100

Anträgen auf Neuzulassung von Benzinfahrzeugen geben die Behörden in Peking derzeit statt.