

Elektromobilität: China auf dem Weg von der großen zur starken Nation?

Von Walther Wuttke

China hat sich in den vergangenen Jahren zum größten Automobilmarkt der Welt entwickelt und wurde gleichzeitig zu der Region, in der sich die Grenzen der konventionellen Mobilität in aller Deutlichkeit zeigen. Ständig verstopfte Straßen sowie eine unerträgliche Umweltbelastung durch Abgase haben die Pekinger Verantwortlichen über Alternativen nachdenken lassen, obwohl die Volksrepublik noch weit von dem Motorisierungsgrad der Industrieländer entfernt ist. Während in Deutschland rund 550 Autos auf 1000 Einwohner kommen, sind es China gerade knapp 100. Dennoch haben die Partei-Kader in Peking beschlossen, die Weichen in Richtung elektrifizierter Antriebe zu stellen.

Das selbstgesetzte Ziel ist dabei ehrgeizig. Nachdem die E-Mobilität jahrelang ein Schattendasein führte und Elektrofahrzeuge fast ausschließlich von Staatsbetreibern oder als Taxis eingesetzt wurden, plant Peking jetzt, im Rahmen des aktuellen Fünf-Jahresplans bis zum Jahr 2020 fünf Millionen Elektromobile auf die Straßen zu bringen. Bereits im kommenden Jahr sollen 30 Prozent der staatlichen Fahrzeuge einen batterieelektrischen Antrieb oder mindestens einen Hybridmotor besitzen. Gleichzeitig wird die Ladeinfrastruktur zügig ausgebaut (unter anderem in Zusammenarbeit mit ABB), und die potenziellen Kunden mit Geldgeschenken gelockt, um von konventionell angetriebenen Modellen auf Stromer umzusteigen. Je nach Region können die Zuschüsse umgerechnet bis zu 17 000 Euro betragen. Gleichzeitig erhalten die E-Mobilisten ohne Wartezeiten und zusätzliche Kosten ein Kennzeichen. In Shanghai zum Beispiel werden die Zulassungen inzwischen versteigert, wobei ein Kennzeichen mit 10 000 Euro zu Buche schlägt.

Dabei verfolgt die Regierung nicht nur umweltpolitische Ziele. Im März 2012 hat das Ministry of Science and Technology beschlossen, China von einer „Großen Nation“ der Automobile zu einer „Starken Nation“ aufzubauen. Gemeinsam mit dem Ministry of

Industry and Information Technology (MIIT) wurden die Gebiete definiert, die in Zukunft gefördert werden sollten. Dabei werden Hybridmodelle als energiesparsame Fahrzeuge mit einer Übergangstechnologie betrachtet, die deutlich weniger Fördermittel erhalten als die Elektrofahrzeuge (batterieelektrisch und Plug-in-Automobile). Im vergangenen Jahr kamen rund 75 000 Elektroautos neu auf die Straßen. Das Ziel der Pekinger Zentrale, von der großen zur starken Nation der Automobile zu werden, zeigt sich auch darin, dass die Kaufprämien ausschließlich für Modelle gilt, die in der Volksrepublik entwickelt und hergestellt werden. Aktuell erreichen chinesische Autokonzerne einen Marktanteil von 40 Prozent, der Rest liegt bei Herstellern mit ausländischer Beteiligung. Offensichtlich hat Peking nicht nur den heimischen Markt im Visier.

Diese Politik hat inzwischen spürbare Auswirkungen auf die Entwicklungsanstrengungen der chinesischen Automobilindustrie. Inzwischen stammen die meisten E-Mobile in China aus heimischer Produktion. Und in Zukunft wird sich daran wenig ändern. SAIC Motor Corp. plant, in den kommenden fünf Jahren rund drei Milliarden Euro in die Entwicklung alternativ angetriebener Modelle zu stecken. Außerdem kündigte das Unternehmen an, in den nächsten fünf Jahren 50 000 Ladestationen im Land aufzubauen. Insgesamt liegen die Investitionen der Unternehmen in die E-Mobilität nach Berechnungen der Nachrichtenagentur Reuters bei umgerechnet rund 11,5 Milliarden Euro. Volvo-Eigentümer Geely geht noch einen Schritt weiter und wird sich in Zukunft fast ausschließlich auf elektrifizierte Modelle konzentrieren und konventionell angetriebene Fahrzeuge nach und nach aus der Angebotspalette streichen. Im Jahr 2020 sollen 90 Prozent der Geely-Modelle als sogenannte New-Energy-Fahrzeuge auf den Markt rollen.

„Geely wird als erstes Automobilunternehmen in China die von der Regierung anvisierte Verbrauchsreduzierung auf fünf Liter erreichen“, erklärte Geely-Präsident An Conghui. Außerdem arbeiten seine Ingenieure an einem Brennstoffzellen-Fahrzeug, das in den nächsten fünf Jahren serienreif sein soll. Das Unternehmen ist auch an der Entwicklung von Auto-zu-Auto-Kommunikation beteiligt, wodurch man sich unter anderem eine Entlastung der ständig verstopften Straßen verspricht.

Aktuell sind die meisten Elektro-Modelle als Taxen, Leihwagen oder Busse unterwegs. Dazu gehört auch der Denza, das erste Daimler-Modell, das außerhalb Deutschlands entwickelt wurde. Denza ist das Ergebnis der Zusammenarbeit mit dem Automobilproduzenten und weltweit größten Hersteller für Smartphon-Akkus BYD (Build Your Dreams). Das Modell im Format der B-Klasse kostet in China ungerechnet 45 700 Euro (minus Förderung in Höhe von 14.900 Euro). Damit ist Daimler der erste ausländische Hersteller, der die Pekinger Vorgaben erfüllt und seine Kunden von den

staatlichen Förderungen profitieren lässt. (ampnet/ww)

Bilder zum Artikel



Denza.



BYD e6.
