

Auswertung der These des Monats:

Wird China Leitanbieter und Leitmarkt für Elektromobilität?

Peter Schwierz, 12.06.2017

<https://www.electrive.net/2017/06/12/these-des-monats-china-wird-leitanbieter-und-leitmarkt-ikt-em-iii/>

Die diesjährige Automesse in Shanghai hat eines mehr als deutlich gemacht: China setzt voll und ganz auf Elektromobilität – und westliche Autokonzerne geraten dadurch unter Druck. Kaum ein Hersteller, der nicht eine E-Offensive angekündigt hat. Die E-Quote trägt ihren Teil dazu bei. Die Abstimmung zur letzten These des Monats zeigt: Den Leitmarkt hat China schon sicher.

Mehr als eine halbe Million Elektrofahrzeuge wurden 2016 in der Volksrepublik China zugelassen, in Deutschland waren es trotz Umweltbonus nur gut 25.000. Die Tatsache, dass China rund 17mal mehr Einwohner als Deutschland hat, erklärt das nur zum Teil. Offenbar setzt das fernöstliche Land inzwischen voll und ganz auf Elektromobilität, wie jüngst auch die Premieren auf der Automesse in Shanghai deutlich machten. Unterstrichen wird dieser Eindruck dadurch, dass der weltweit größte Hersteller von Elektrofahrzeugen 2016 nicht etwa Tesla, sondern das chinesische Unternehmen BYD war. Der Anbieter verbuchte 15 Prozent der globalen Elektrofahrzeug-Verkäufe für sich. Insgesamt wurden im vergangenen Jahr 43 Prozent aller Elektroautos in China gebaut.

Für ausländische Automobilhersteller wiegt das umso schwerer, als China Ende 2016 ankündigte, für den heimischen Markt eine Elektroauto-Quote festzulegen, die zum Beispiel einem Unternehmen wie VW vorschreiben würde, dort (wohl ab 2019) mindestens 60.000 E-Autos oder 120.000 Plug-in-Hybride zu verkaufen. Zwar soll dieser Plan nun infolge von Verhandlungen zwischen Deutschland und China etwas entschärft werden. Dieser diplomatische Erfolg ändert aber nichts daran, wie ernst China es mit der Elektromobilität meint. So sollen dort bis 2030 schon 80 Millionen (!) Ladepunkte installiert und 40 Prozent aller Neuzulassungen Elektrofahrzeuge sein. Mit der Aussicht auf so einen riesigen Heimatmarkt im Rücken, sieht die chinesische Autoindustrie ihre Chance gekommen, die disruptiven Effekte der Elektromobilität für die Eroberung der Weltmärkte zu nutzen. Vor diesem Hintergrund stellten wir die folgende These des Monats Mai zur Diskussion:

„China wird sich als weltweiter Leitanbieter und Leitmarkt für E-Fahrzeuge durchsetzen. Der Vorsprung ist für Deutschland nicht mehr einzuholen.“

An dieser beteiligten sich 160 Interessenten. Die Mehrheit von ihnen stimmte der These mit (teilweise deutlichen) Vorbehalten zu (74), dicht gefolgt von denen, die ihr vorbehaltlos zustimmten (60). Neutral äußerten sich 10 Beteiligte, nur eine kleine Minderheit stimmte der These eher nicht (9) oder gar nicht (7) zu.

Zeichnet man die Positionen von Gegnern und Befürwortern der These in Argumenten nach, so ergibt sich folgendes Meinungsbild. Es spiegelt ausdrücklich die Auffassung der Diskussionsbeteiligten und nicht die Meinung der Redaktion wider.

Leitmarkt ja! – Leitanbieter nein?

Insgesamt unterscheiden sich die Kernaussagen derjenigen Diskussionsbeteiligten, die die These mit „Eher pro“ oder mit „Pro“ bewerteten, zwar kaum. Niemand bezweifelt Chinas voraussichtlich unanfechtbare Rolle als Leitmarkt der Elektromobilität. „Die schiere Größe von Land und Markt zählt: Nirgends werden so viele Autos verkauft wie in China, und die Absatzzahlen werden weiter steigen. Wenn nur ein Prozent dieser Autos elektrisch fährt, sind in absoluten Zahlen alle anderen klein“, bringt ein Diskussionsbeteiligter das auf den Punkt. In der „Eher pro“-Gruppe ist aber die Zuversicht stark ausgeprägt, dass Deutschland hinsichtlich der Leitanbieterschaft den chinesischen Vorsprung einholen könne. **„Der Vorsprung wäre einholbar, wenn sich die deutschen OEM darauf konzentrieren würden, E-Mobilität wirklich voran zu treiben, statt den Dieselmotor schön zu reden“** und – weitaus positiver gefasst – „Deutschland wird zu den Leitanbietern gehören, weil hier sehr viel technologisches Know-how vorhanden ist und auch auf die Straße gebracht wird. Gerade zwischen 2020 und 2022 werden die deutschen Hersteller sehr viele und sehr gute E-Autos weltweit auf den Markt bringen“ können hier als paradigmatische Kommentare gelten. **„Die deutschen OEM und Tier 1 müssen aufpassen, dass sie nicht wie Kodak enden“**,

ist demgegenüber eine moderate Mahnung aus der Gruppe derjenigen, die den Zug bereits als fast abgefahren betrachten.“

China: Vier entscheidende Erfolgsfaktoren

Sehr klar kristallisieren sich in der Diskussion vier entscheidende Faktoren für den derzeitigen Erfolg Chinas in der Elektromobilität heraus:

- Der Leidens- bzw. Handlungsdruck: „In China fällt das Atmen zunehmend schwer.“ Luftverschmutzung und Schadstoffbelastung haben in manchen chinesischen Megastädten ein Ausmaß erreicht, das kaum noch auszuhalten ist und eine Minderung der Verkehrsemissionen dringend notwendig macht.

- Die fehlende Tradition: China hat keine nennenswert „**an die Erblast der Verbrenner gekettete Industrie**“ und kann deshalb in der aktuellen Umbruchsituation „zielstrebig umschwenken“, um sich die Marktführerschaft in einer Zukunftstechnologie zu erobern. Das fällt umso leichter, als die **Markteintrittshürde für Elektroautos wegen ihrer geringeren Komplexität wesentlich niedriger ist als für Verbrennungsfahrzeuge**.

- Die Aufgeschlossenheit für die Zukunft: Die Chinesen verfügen über „eine ausgeprägte Begeisterung für Neues“. Die Innovationsbereitschaft des Landes ist dementsprechend groß, der Ingenieur Nachwuchs durch eine erstklassige Ausbildung gesichert. Sarkastisch wird jedoch auch auf Chinas „unerreichtes Tempo beim Kopieren von Technologie“ hingewiesen.

- Die fehlende Demokratie: „Die Macht der Regierung, gefasste Pläne weitgehend ohne Rücksicht auf andere Interessen durchzusetzen“ verleihen dem Siegeszug der Elektromobilität in China seine eigentliche Dynamik. „Staatlich gelenkte Investitionen stoßen dort Innovationen an und schaffen Produktionsstrukturen, die hierzulande komplett fehlen.“ Der Staat nimmt die gesamte Wertschöpfungskette der Elektromobilität subventionierend unter seine Fittiche und scheut zudem, falls es ihm opportun erscheint, vor protektionistischen Maßnahmen nicht zurück.

Deutschland: Der Verbrennertradition verhaftet

Mit Blick auf die Situation in Deutschland konzentriert sich – zwischen Sachlichkeit und Polemik schwankend – die Kritik der Mehrheit der Diskussionsbeteiligten auf die etablierte Automobilindustrie. Bestenfalls wird ihr Zögerlichkeit oder deutscher Perfektionsdrang vorgeworfen, öfter aber „Verschlafen“ oder „Fahren mit angezogener Handbremse“. Zwar hätten die deutschen OEM inzwischen verstanden, dass der Wechsel zur Elektromobilität nicht mehr zu verhindern sei, allerdings investierten sie immer noch viel mehr Geld in die Weiterentwicklung von Verbrennungsmotoren als in Elektroautos. „Bereits vor vier Jahren war abzusehen“, schreibt ein Diskussionsbeteiligter, dass China ‚Strom geben‘ wird wegen der Umweltbelastung in den Großstädten. Unsere Premium-Verbrennerindustrie hätte neben den exklusiven Großkarossen für die betuchten Chinesen gleichzeitig mit kleinen E-Mobilen für die arbeitende Bevölkerung beginnen müssen, um die E-Mobilität erlernen zu können.“ **Verkrampft halte man aber an den bisher so profitablen Konzepten fest, und laufe damit womöglich in dieselbe Disruptionsfalle, wie einst erfolgreiche Unternehmen anderer Branchen:** „Etablierte Hersteller verteidigen stets ihre Produkte, um ihr Geschäftsmodell nicht zu gefährden. Damit versperrten sie sich selbst den Weg zum Aufbruch.“ Der Politik wird in diesem Zusammenhang vorgeworfen, den Interessen der deutschen Autohersteller allzu „willfährig“ zu unterliegen. Diese Kritik reicht bis zum Galgenhumor: In Deutschland würden „durch ökologisch absurde Diesel- und Dienstwagensubventionen stetig alte fette Enten weitergemästet, die eines Tages als lame duck enden und von den fernöstlichen Kollegen als Pekingente verspeist werden“.

Aufs Korn genommen wird in der Diskussion auch die unterentwickelte Innovations-Ausdauer der Deutschen. Sie seien zwar gute Erfinder, überließen die Umsetzung ihrer Ideen aber allzu häufig anderen. Statt etwas Neues rasch auszuprobieren, warteten sie viel zu lange ab, weil sie von Anfang an perfekt sein wollten. Erschwerend komme hinzu, dass Teile der Fach- und Publikums- presse „die E-Mobilität so lange wie möglich klein gehalten“ hätten. Man könne nur hoffen, dass es der Elektromobilität in Deutschland nicht ebenso ergehen werde wie „der Solarindustrie und dem Transrapid“. Europa insgesamt sei „durch den Wohlstand derart verweichlicht und bürokratisiert, dass ambitionierte ‚Apollo-Projekte‘ nicht mehr möglich sind. Die Zukunft gestalten andere.“

Die Zukunft steht offen – aber nicht mehr lange

Das sehen freilich längst nicht alle Diskussionsbeteiligten so. Noch ist die Zukunft nicht verbaut, noch haben „die deutschen Hersteller Zeit und Raum ihr Fahrzeugangebot auf den chinesischen Markt anzupassen“ und auf Dauer die globale Leitanbieterschaft, an die sie für Verbrenner gewöhnt waren, auch für Elektrofahrzeuge zu gewinnen. Chinas Nachteil ist, so wird mehrfach betont, dass es zunächst einmal seinen großen Binnenmarkt bedienen muss, an großvolumige Elektromobil-Exporte im Gegensatz zum Außenhandelsriesen Deutschland also gar nicht so bald denken kann. In diesem Binnenmarkt könne China als Leitanbieter aber „derzeit nur auf bescheidenem technischen Niveau“ gelten. Jedoch werde hart daran gearbeitet, dieses Niveau zu heben, und man dürfe sich hierzulande keine Illusionen darüber machen, wie schnell das gehen könne. China werde die Fahrzeuge voraussichtlich zügig auf europäisches Anspruchsniveau bringen: „Man denke nur an die koreanischen Hersteller in den 90ern zurück und wo die heute stehen“.

Der chinesische Hersteller BYD setzt auch auf elektrische Kehrmaschinen.

Bei elektrischen Bussen ist BYD ohnehin schon weltweit ganz vorn unterwegs.

Mit Daimler stellt BYD das Modell Denza her.

Elektrische Nutzfahrzeuge aller Art stehen bei BYD dennoch ganz oben auf der

Agenda.

In mittelfristiger Perspektive, so ergibt sich aus der Diskussion, sprechen zwei besondere Pluspunkte für China:

- Die Elektromobilität wird in den kommenden Jahren vor allem von Fortschritten in der Batterietechnik vorangetrieben – und China hat auf diesem Gebiet eine hohe Kompetenz aufgebaut und verfügt über eine eigene Batteriezellfertigung. Deutschland dagegen „befindet sich in der Abhängigkeit asiatischer Zell- und Batteriehersteller. Wie kooperativ werden sich diese zeigen, wenn wichtige Rohstoffe verknappen? Who will be served first?“ Allenfalls mit Ladeinfrastruktur, heißt es an anderer Stelle, könne Deutschland „richtig Geld verdienen“.

- Chinas Experimentierfeld ist riesig. Es kann intelligente Mobilitätskonzepte und -angebote, wie sie sich in der Konvergenz von (Elektro-)Automobilität und Digitalisierung immer deutlicher abzeichnen, in seinen vielen Megacities optimal erforschen und erproben, um Smart-City-Lösungen entwickeln.

Relativ gelassen sieht das jedoch ein Kommentator, der auf die Marktmacht der deutschen OEM baut: „Ein OEM wird den technischen Vorsprung leicht einholen. Der kauft sich die Technik ein. Ein BEV ist ja kein Raumschiff. Der Punkt sind Herstellkosten und Einmalaufwände! Da wird sich Deutschland schwertun.“

Grundvertrauen in die deutsche Innovationskraft

„Warum sollte der „Vorsprung [...] nicht mehr einzuholen sein“? Deutschland verfügt über mehr als 100 Jahre Erfahrung in der Entwicklung und Produktion von Automobilen“, heißt es in einer neutralen Bewertung der These. In diesem und in anderen Kommentaren, die der These nicht zustimmen, zeigt sich bei aller Ungeduld ein großes Grundvertrauen in die Innovationskraft und den langen Atem der deutschen Hersteller: „Das notwendige Knowhow ist in Deutschland vorhanden, wird aber zu zaghaft eingesetzt. Wir wissen nicht was VW, Daimler und Co. noch in der Hinterhand haben.“ Langfristig, so wird dieses Grundvertrauen in einem anderen Kommentar bekräftigt, werde Deutschland aufholen. Denn dort sei „einfach mehr Knowhow zu Themen wie Ladeinfrastruktur und Netzausbau, Elektrotechnik und allgemeinem Automobilbau verfügbar. China ist jedoch bei der Batterietechnik und der Anwendererfahrung weit voraus.“ Deshalb meint ein anderer Diskussionsbeteiligter wohl auch, China werde „Leitanbieter für Batteriesysteme und Antriebstechnik werden. Bei der Fahrzeugentwicklung und Vernetzung sowie autonomem Fahren werden Europäer und Amerikaner innovativer sein oder zumindest mithalten können.“

Fazit

China ist seiner Größe und entschiedenen Politik wegen längst und uneinholbar zum globalen Leitmarkt der Elektromobilität geworden. Das bestreitet in dieser Diskussion niemand. Eine dauerhafte globale Leitanbieterschaft kann das Reich der Mitte aber noch längst nicht beanspruchen, zu unausgereift ist die Qualität seiner Elektrofahrzeuge, zu groß die Nachfrage seines Binnenmarktes. Deutschland hat noch gute Chancen, zum weltweiten Leitanbieter von

Elektrofahrzeugen zu werden. Diese Chancen müsse die hiesige Automobilindustrie aber endlich ergreifen, nicht nur in schönen Worten, sondern auch in beherzten Taten. Sonst könnte es schneller als ihr lieb ist ein böses Erwachen geben. „Technologie made in Germany ist immer zur Führung gut. Nur leider kapieren die Bosse der Autoindustrie nicht, dass wir derzeit Schlusslicht sind“, meint beispielsweise ein Diskussionsbeteiligter. **„Sie behaupten tatsächlich, wir seien schon jetzt führend. Diese Arroganz ist einfach unfassbar... Bleibt diese Verblendung, werden wir Chinas Vorsprung nicht mehr einholen.“**