

China braucht neue Elektroauto-Strategie

Für China hat die Elektromobilität höchste Priorität, weil der zügige Ausbau von alternativen Autoantrieben für China umwelt- und energiepolitisch unverzichtbar ist. China braucht jetzt eine neue Elektromobilitätsstrategie, weil das rein batteriebetriebene Elektroauto, für das sich Hersteller und Regierung seit Jahren engagieren in China erst in zehn Jahren wirtschaftlich attraktiv werden. Das ist das Ergebnis einer Studie der Unternehmensberatung McKinsey & Company.

Für die Studie hat McKinsey das Marktumfeld der Elektromobilität in China untersucht und wichtige Entscheider aus Industrie, Politik und Wissenschaft in China befragt. Die Studie sieht die Range-Extender-Technologie als Chance, die Elektromobilität in China bereits 2014 wettbewerbsfähig anbieten zu können.

Auch in China geht es um die Verringerung der Abhängigkeit von Rohölimporten sowie der Kohlendioxid, Stickoxid- und anderer Emissionen, um die Lebensqualität in den Städten verbessern. Den chinesischen Herstellern bietet das Elektroauto zudem die Chance, am heimischen Automobilmarkt besser Fuß zu fassen.

Bisher ist trotz konsequenter Industriepolitik, massiver Kaufanreize und ambitionierter Infrastrukturausbaupläne der chinesische Elektroautomarkt über erste Anfänge nicht hinaus gekommen. „Seit 2009 wurden in China 6700 Elektroautos verkauft. Das steht in keinem Verhältnis zu den Plänen der Regierung, bis 2015 eine halbe Million Elektroautos auf chinesische Straßen zu bringen“, stellt Axel Krieger fest, McKinsey-Partner in Peking und Leiter der Studie.

Als zentrale Ursache für die schleppende Marktentwicklung nennen 80 Prozent der befragten chinesischen Unternehmen und Institutionen die starke Fixierung auf die Entwicklung rein batteriebetriebener Elektrofahrzeuge. „China hat sich mit seinen Bemühungen um die Elektromobilität vorschnell festgelegt und braucht deshalb eine neue Elektroauto-Strategie“, erklärt Krieger.

Rund 95 Prozent der befragten Unternehmen und Institutionen sind sich einig, dass es den heimischen Zulieferern trotz industriepolitischer Förderung bis jetzt nicht gelungen

ist, die erforderliche Kompetenz für die Entwicklung und Fertigung zuverlässiger Batterie-Elektroautos aufzubauen. Diese sind trotz staatlicher Förderung noch rund 150 Prozent teurer in der Anschaffung als konventionell angetriebene Fahrzeuge. Auch aus Gesamtkostensicht (total cost of ownership) werden Batteriefahrzeuge nach McKinsey-Berechnung vor 2020 im Vergleich zu Fahrzeugen mit konventionellen Motoren nicht wirtschaftlich wettbewerbsfähig sein.

Sehr viel früher dürften so genannte Range-Extender-Elektrofahrzeuge wettbewerbsfähig werden. Das sind serielle Plug in-Hybrid-Fahrzeuge, deren zusätzlicher Verbrennungsmotor ausschließlich elektrische Energie zur Batterieaufladung erzeugt und somit zum Beispiel als kleiner, hocheffizienter Ein-Zylinder-Motor ausgelegt sein kann. Diese Autos fahren schon mit einfachen 10 kWh-Batterien bis zu 40 Kilometer elektrisch und decken damit den Mobilitätsbedarf der meisten Pendler in China ab.

Damit dürfte das Range-Extender-Elektroauto schon ab 2014 aus Gesamtkostensicht dem konventionell angetriebenen Fahrzeug ebenbürtig sein. „Im Vergleich zum reinen Batterie-Elektroauto oder zum konventionellen Hybridfahrzeug ist diese Technologie kostengünstiger und einfacher beherrschbar. Damit kommt sie den Kompetenzen der lokalen Autoindustrie entgegen“, erklärt McKinsey-Partner Christian Malorny.

„Wir gehen davon aus, dass sich mit dem Range-Extender-Auto schon ab 2014 ein Markt für Elektromobilität in China entwickeln kann, vor allem in den ausgedehnten Fahrzeugflotten des Personennahverkehrs, möglicherweise auch unterstützt durch eine entsprechende staatliche Regulierung“, so Malorny. Damit könne sich die Welt der Elektromobilität künftig, analog zu Diesel- und Ottomotoren, in zwei Lager trennen: die klassischen Automobilmärkte Japan, Europa und USA mit Hybridantrieben und die asiatischen Schwellenmärkte mit Range-Extender-Technologie. Malorny: „In jedem Fall können beides nur Übergangsphasen sein, an deren Ende das rein elektrische Fahren mit Batteriefahrzeugen stehen wird. Für China ist dies die einzige Möglichkeit, seine brennenden Energie und Umweltfragen dauerhaft zu lösen.“ (ampnet/Sm)