

18. April 2017

Eine führende Rolle auch in Zukunft

China wird zentraler Antrieb der weltweiten Elektromobilität

Die Bedeutung des chinesischen Marktes für die internationale Automobilindustrie ist unbestritten. Das Land hat in den zurückliegenden Jahrzehnten eine einzigartige Erfolgsstory nicht nur bei der Entwicklung seiner Individualmobilität geschrieben. Mittlerweile sind die internationalen Automobilbauer nahezu vollzählig auf diesem weltweit größten Fahrzeugmarkt präsent, der eine Dynamik entwickelt hat, die vor einem guten Jahrzehnt noch niemand zu prognostizieren wagte. Hinzu kommt eine stetig wachsende Zahl einheimischer Automobilmarken.

Chinas rasante technische Entwicklung im Automobilsektor geht indes bereits weiter und wendet sich unaufhaltsam neuen Antriebsformen zu. Geht es nach der SAE China, sollen Elektrofahrzeuge und Plug-in-Hybride hier bis zum Jahr 2030 einen Marktanteil von 50 Prozent erreichen. 2020 bereits soll der Bestand an Fahrzeugen mit neuen Antriebstechnologien (New Energy Vehicles) fünf Millionen Einheiten betragen. Dazu zählen Plug-in-Hybride sowie Elektro- und Brennstoffzellenfahrzeuge. Die jüngste Studie der chinesischen Society of Automotive Engineers setzt damit ehrgeizige Ziele für das Reich der Mitte.

„Für uns ist klar, dass der chinesische Automobilmarkt heute und in Zukunft eine äußerst wichtige Rolle in der Verbreitung der Elektromobilität auch über die eigenen Landesgrenzen hinaus haben wird“, sagt Horst Binnig, Vorstandschef des deutschen Automobilzulieferers Rheinmetall Automotive anlässlich der am 21. April beginnenden Messe Auto Shanghai. Das Unternehmen ist seit über zwanzig Jahren vor Ort und erwirtschaftet mittlerweile mit 5.000 Beschäftigten in China einen Umsatz von knapp einer Milliarde Euro. Auch Rheinmetall Automotive sieht dabei aktuell deutliche Vorzeichen für eine kontinuierliche Entwicklung des chinesischen Marktes hin zu neuen Antriebsformen.

Beginnend mit elektrifizierten Komponenten für Hybridantriebe, wie beispielsweise regelbaren Nebenaggregaten oder Pumpen, über den Bereich Leichtbau bis zu Produkten für reine Elektromobile erstreckt sich die Produktpalette des weltweit präsenten Zulieferers. Dazu zählen unter anderem bereits heute Batterieträger für Elektrofahrzeuge oder Spezialgehäuse für komplette Elektromotoren, die von Rheinmetall Automotive künftig vor Ort speziell für den chinesischen Markt gefertigt werden.

Binnig weiter: „Die Welt der Automobiltechnik schaut auf China. Sie wird dies in Zukunft noch stärker tun, denn viele wichtige Rahmenbedingungen sprechen für eine

erneute Vorreiterrolle des weltgrößten Automobilmarktes, wenn es um das Thema Elektromobilität geht“.

In der Tat wird die Einführung schärferer Abgasnormen nach europäischem Vorbild wie aktuell beispielsweise bereits in Peking und Shanghai von den chinesischen Behörden konsequent umgesetzt. Hinzu kommt eine konstante Reduzierung des Flottenverbrauchs CAFC (Corporate Average Fuel Consumption). Betrag dieser 2016 noch 6,7 l auf 100 Kilometer, so muss er bis 2020 auf 5 Liter sinken und darf 2025 sogar nur noch 4 Liter betragen. Dies macht fast zwangsläufig einen Mix zukunftsweisender Motorenkonzepte notwendig.

Und auch im Hinblick auf alternative Antriebsformen unterstützt der chinesische Staat auf vielfältige Weise. Dies zeigen auch die aktuell diskutierten Supercredits für energiesparende Fahrzeuge mit Verbräuchen unter 2,8 l / 100 km sowie für Fahrzeuge mit neuen Antriebsformen (New Energy Vehicles). Der zu erfüllende Grenzwert wird bei NEVs voraussichtlich ab 2018 mit einem Wert von 5 Prozent einsetzen und sich in den folgenden zwei Jahren bis auf 12 Prozent erhöhen.

China baut derweil sein Netz an Ladesäulen entlang der Hauptverkehrsachsen zügig weiter aus. Neue Gebäude müssen zudem künftig zu 100 Prozent über Ladestationen für Elektrofahrzeuge verfügen. Ein Zehntel bereits bestehender Parkplätze muss nachträglich für das elektrische Aufladen umgerüstet werden. Insgesamt plant das Land 4,8 Mio Ladestationen bis 2020.

Außerdem fördert China auf staatlicher, regionaler oder lokaler Ebene massiv den Erwerb von Elektrofahrzeugen. Dies nicht nur über Fahrzeugpreis, Erwerbs- oder Kfz-Steuer, sondern vor allem über die besonders in Megacities noch begehrtere Fahrzeugzulassung. Hinzu kommen Vergünstigungen beim Laden. Und auch hier ist die chinesische Hauptstadt Beijing Vorreiter, denn sie fördert schon heute keine Plug-in-Hybride mehr, sondern konzentriert sich nur noch auf reine Elektrofahrzeuge.

Die ergriffenen staatlichen Maßnahmen betreffen auch die Struktur der Fahrzeugindustrie an sich. Fahrzeughersteller, die sich neu ansiedeln wollen, bekommen nach einem Beschluss des Staatsrates vom vergangenen Oktober Zulassungsschwierigkeiten, wenn sie keine Elektrofahrzeuge produzieren. Mittlerweile haben bereits elf chinesische Firmen eine Lizenz zur Herstellung von Elektrofahrzeugen erhalten.

Horst Binnig: „Das umfangreiche Maßnahmenbündel der chinesischen Regierung wird in Verbindung mit neuen Angebotsformen, wie beispielsweise der ‚Shared Mobility‘ oder neuen Nutzungskonzepten, den chinesischen Markt für Elektrofahrzeuge weiter befeuern und die Vorreiterrolle Chinas als dem wichtigsten Automobilmarkt der Welt weiter untermauern“, ist sich der Rheinmetall Automotive Chef sicher, „und was ‚morgen‘ in China passiert, hat spätestens ‚übermorgen‘ auch Auswirkungen auf alle internationalen Märkte unserer Industrie“.