

Stromauto wird zum Normalfall

Viele Autohersteller schwenken auf das Elektroauto um – das Rennen um die Marktführerschaft ist lanciert

Herbie Schmidt

Der Hype um das Elektroauto wächst. Das vermag zu erstaunen, denn derzeit bewegen sich die Verkäufe von batterieelektrisch angetriebenen Fahrzeugen im Vergleich zu solchen mit Benzin- und Dieselmotoren noch immer auf höchst bescheidenem Niveau, und das nicht nur in Europa. Es sind aber die Wachstumsraten, die aufhorchen lassen. Gemeint sind Fahrzeuge mit Antriebsbatterie (BEV für Battery Electric Vehicle) sowie solche mit kombinierter aufladbarer Batterie und Verbrennungsmotor (PHEV für Plug-in Hybrid Electric Vehicle), die gerade im laufenden Jahr für Aufmerksamkeit sorgen.

Für den europäischen Markt ist das Elektroauto verhältnismässig neu. Bis vor zwei Jahren der kalifornische Hersteller Tesla mit dem Model 3 ein Grossserienauto mit erstaunlicher Fahrleistung, annehmbarer Reichweite und marktfähigem Preis lancierte, fristeten die meist französischen und japanischen Stromfahrzeuge, also Renault Zoe und Nissan Leaf, ein Mauerblümchen-Dasein. Tesla änderte dies rasant, und nun bedienen auch deutsche und italienische Hersteller den Elektroautomarkt mit recht ausgereiften Batterie-Autos. War BMW mit dem i3 schon früh im Kompaktwagensegment präsent, begann 2019 die Offensive der anderen Premiummarken Jaguar, Audi und Mercedes mit recht schweren Batterie-SUV, und immer mehr Kleinwagen wie Peugeot 208 und Fiat 500 folgen nun. Der Boom, der in Ländern mit starken Staatshilfen für BEV und PHEV längst eingesetzt hat – man denke an Norwegen und die Niederlande – hat nun auch europäische Länder erfasst, deren Steuerprivilegien für emissionsarme Fahrzeuge nur gering sind.

Schweizer Markt wächst rasant

In Deutschland etwa erreichten BEV und PHEV bei den Neuzulassungen im August 2020 einen Marktanteil von 13,2 Prozent. «Damit wurden bereits nach acht Monaten über 50 Prozent E-Fahrzeuge mehr zugelassen als im Gesamtjahr 2019», sagt Stefan Bratzel, der Leiter des Center of Automotive Management (CAM) in Bergisch Gladbach. Er prognostiziert für das gesamte Jahr einen Anteil von 8,9 Prozent aller Neuzulassungen in Deutschland. Dass Volkswagen mit dem ID.3 nach längerer Vorankündigung sein elektrisches Kompaktauto auf dem Markt hat, dürfte die deutschen E-Verkaufszahlen beflügeln.

Ein ähnliches Bild zeigt sich in der Schweiz, wo das laufende Jahr bis Ende August für BEV und PHEV einen Marktanteil von 15,7 Prozent aufweist. Im Vorjahr waren es gar nur 4,2 Prozent. Ganz anders steht es im Elektroauto-Musterland Norwegen, wo es neben Subventionen auch Park- und Fahrspurprivilegien für elektrifizierte Autos gibt. Dort lagen die Marktanteile bereits 2014 ungefähr auf dem Stand, den heute Deutschland und die Schweiz erreichen. Für 2020 beträgt der Anteil am norwegischen Gesamtmarkt laut European Alternative Fuels Observatory bei sagenhaften 68,3 Prozent. Damit entwickeln sich die Stromautos in Europa deutlich entgegen dem allgemeinen – pandemiebedingten – Trend. Im gleichen Zeitraum bis Ende August 2020 gingen in Deutschland die Verkaufs- und Neuzulassungszahlungen für Autos im Vorjahresvergleich um 28,8 Prozent zurück, in der Schweiz gar um 31,1 Prozent.

Anders sieht es in Nordamerika aus. Hier hält aufgrund der Corona-Krise der Rückgang des gesamten Fahrzeugverkaufs von 24 Prozent in der ersten Jahreshälfte mit dem der BEV/PHEV Gleichschritt. Einer der Gründe dürfte allein darin liegen, dass Tesla als unumstrittener Marktführer in Nordamerika seine Werkstores für sieben Wochen schliessen musste. Andere Hersteller von Steckerfahrzeugen spielen auf dem Kontinent eine untergeordnete Rolle, weshalb der Marktanteil für BEV/PHEV 2019 in den USA noch immer bei rund 2 Prozent stagnierte. Eine Sonderrolle haben Kalifornien, wo aufgrund staatlicher Hilfen 2019 der Anteil an Steckerautos auf 7,7 Prozent kletterte, und die kanadische Provinz Quebec, die seit 2016 den Importeuren einen Mindestanteil von Elektroautos vorschreibt, was bis Mitte 2020 einen Marktanteil für BEV/PHEV von 15,5 Prozent ergab.

China, der grösste Automobilmarkt der Welt, spielt eine globale Schlüsselrolle bei der Einführung von Antriebstechnologien. Die meisten Autohersteller lassen in China Fahrzeuge produzieren, nicht wenige davon werden nach Europa oder Nordamerika transportiert. Durch staatliche Vorgaben und Subventionen gesteuert, begann der Elektroauto-Boom im Reich der Mitte bereits 2014 und erreichte 2018 mit einem Gesamtvolumen von 1,256 Millionen verkauften BEV/PHEV – in China heissen sie NEV (New Energy Vehicle) – einen vorläufigen Höhepunkt. Ein Jahr später gingen die entsprechenden Verkäufe um gut 50 000 Fahrzeuge, also 4 Prozentpunkte, zurück. Der Grund ist schnell gefunden und bestätigt, was Europa mit den Märkten Norwegen und Niederlande vormacht. Der chinesische Staat kürzte die Subventionen für den Kauf von Elektroautos per 2019. Gegenwärtig ist der Verkauf von NEV durch die Corona-Krise stark eingebrochen. Überdies scheint den chinesischen Herstellern der Sprung nach Nordamerika und Europa nicht zu gelingen. Zu gross ist die Skepsis gegenüber Batterie-Fahrzeugen von Marken wie Nio, Byton und Aiways, nachdem vor Jahren bereits Landwind und Brilliance mit Verbrenner-Autos aufgrund von Qualitätsmerkmalen kaputt scheiterten.

Öffentliche Hand als Motivator

Ein Blick auf die technische Weiterentwicklung von BEV/PHEV zeigt die steigende Marktfähigkeit der Fahrzeuge, die gegenüber solchen mit reinem Verbrennungsmotorantrieb von der Mehrheit der Kunden noch immer skeptisch betrachtet werden. So sind die batterieelektrischen Reichweiten rasch gestiegen, was vor allem dem Antrieb der Industrie durch die Tesla-Produkte zuzuschreiben ist, die bereits vor vier Jahren über grosse Batterien und hohe Reichweiten verfügten. Laut einer vom Touringclub der Schweiz veröffentlichten Marktanalyse hat sich die durchschnittliche Reichweite von BEV seit 2015 von 127 auf 331 Kilometer mehr als verdoppelt.

Im gleichen Zeitraum wurde die Ladeinfrastruktur deutlich ausgebaut. Allein in Deutschland entstehen seit 2016 laut Angaben der Bundesnetzagentur jährlich 3000 bis 6000 neue Ladepunkte für Steckerfahrzeuge. Bis Ende 2020 stellt das Bundesverkehrsministerium 300 Millionen Euro für den Aufbau öffentlicher Ladeinfrastruktur zur Verfügung. Auch in der Schweiz wird der Ausbau im Rahmen der «Roadmap 2022» staatlich gefördert.

Der Blick auf die drei grössten Automobilmärkte, nämlich China, die USA und Europa, offenbart, dass die Motivation zum Kauf von Elektrofahrzeugen bei den Kunden weniger durch die Verdrängung der Reichweitenangst als vielmehr durch die staatliche Förderung angekurbelt wird. Märkte, in denen der Kauf durch die öffentliche Hand subventioniert wird, steigern ihren Bestand an elektrifizierten Fahrzeugen sehr schnell. Begleitend wird auch der

Ausbau der Ladeinfrastruktur staatlich unterstützt. Ausgenommen ist der Vorreiter Tesla, der seinen Kunden ein eigenes Schnellladnetz zur Verfügung stellt.

Auch auf der Herstellerseite spielt die öffentliche Hand mit, jedoch weniger in unterstützender, als vielmehr in interventionistischer Weise. Insbesondere die Vorgaben der EU bei der Bestimmung immer tieferer Grenzwerte für CO₂-Emissionen treiben die Autobauer dazu an, emissionsfreie Fahrzeuge herzustellen und zu verkaufen. Entsprechend steigt die Vielfalt im Angebot von BEV und PHEV, und die Bemühungen der Autokonzerne, die Kunden zum Kauf von Steckerfahrzeugen zu bewegen, nehmen zu. Dies betrifft nun auch das Sportwagensegment, das – angetrieben durch den Porsche Taycan – die dynamischen Fahrleistungen des E-Autos auch optisch mit flachen Karossen sichtbar machen.

Quelle: NZZ vom 2.10.2020