

Elektromobilität | 30.08.2017 | Lesezeit 2 Min.

E-Autos made in Germany: Im Ausland gefragter als zu Hause

Hat die deutsche Autoindustrie das Elektroauto verpennt? Die Absatzzahlen des vergangenen Jahres sprechen eine klare Sprache: Zwar sind E-Autos in Deutschland noch immer Ladenhüter, auf dem Weltmarkt mischen die deutschen Hersteller jedoch kräftig mit und erreichen einen fast so hohen Marktanteil wie bei den konventionellen Pkws.

Die Zielsetzung war ambitioniert: Die Nationale Plattform Elektromobilität, ein 2010 gegründetes Beratungsgremium der deutschen Bundesregierung, hat das Ziel ausgerufen, dass Deutschland bis 2020 zum Leitmarkt, also zum weltweit standardsetzenden Absatzmarkt, und zum Leitanbieter für Elektroautos - batterieelektrische (BEV) und Plug-in-Hybride (PHEV) - werden sollte.

Das Leitmarktziel wirkt inzwischen illusorisch. Auch wenn der Absatz von BEV und PHEV im ersten Halbjahr 2017 deutlich angezogen hat, wurden Elektroautos hierzulande zu lange von den Autokäufern verschmäht, um diesen Anspruch noch ernsthaft erheben zu können:

Im ersten Halbjahr 2017 wurden in Deutschland 22.025 Elektroautos verkauft, fast so viele wie im ganzen Jahr 2016 - aber auch etwa 5.000 weniger als im kleinen Norwegen.

Der weitaus größte Absatzmarkt für E-Autos ist China, aber ist das Land auch der

Leitmarkt? Fakt ist, dass dort fast nur heimische Modelle verkauft werden, die aber so gut wie nie exportiert werden. Unter den zehn Topsellern findet sich kein ausländisches Fahrzeug. Ein ähnliches Bild bietet der US-Markt, wo mit Tesla und General Motors ebenfalls heimische Anbieter dominieren. In Norwegen dagegen, dem drittgrößten Markt für Elektroautos, sind gleich sechs deutsche Modelle unter den Top Ten.

Deutschland ist kein Leitmarkt für Elektroautos, aber die deutschen Hersteller könnten noch Leitanbieter werden.

Diese Zahlen legen nahe, dass das deutsche Ziel des Leitanbieters noch deutlich realistischer erscheint als das des Leitmarkts. Deutsche Hersteller vermarkten ihre E-Autos weltweit und erreichen auch relevante Stückzahlen (Grafik):

Im Jahr 2016 kamen 19 Prozent der rund um den Globus verkauften Elektroautos von deutschen Herstellern. Bei den konventionellen Pkws betrug ihr Marktanteil etwa 23 Prozent.

E-Autos: Deutsche Hersteller mischen kräftig mit

So viele batterieelektrische Pkws und Plug-in-Hybride haben die zehn absatzstärksten Hersteller verkauft

Jahr 2016

BYD (China)	102.470
Renault-Nissan (Niederlande)	86.247
Tesla (USA)	76.243
VW Gruppe (Deutschland)	62.480
BMW Gruppe (Deutschland)	62.157
BAIC (China)	46.420
Zotye (China)	37.363
Geely Gruppe (China)	32.760
General Motors (USA)	32.700
Mitsubishi (Japan)	32.179

Weltweit

774.384

1. Halbjahr 2017


Renault-Nissan-Mitsubishi	61.951
Tesla	47.000
BMW Gruppe	42.573
BYD	35.758
BAIC	30.151
Toyota (Japan)	26.920
VW Gruppe	25.711
General Motors	23.104
Zhidou (China)	18.718
Hyundai-Kia (Südkorea)	15.049

Weltweit

452.329

Mitsubishi: wurde im Oktober 2016 offiziell Teil der Renault-Nissan-Allianz

Quelle: ev-sales.blogspot.de
© 2017 IW Medien / iwd

 Institut der deutschen
Wirtschaft Köln

Die Absatzzahlen zeigen, dass die deutschen Hersteller das Elektroauto zwar keineswegs verpennt haben – aber sie sind auch nicht die Leitanbieter. Weltmarktführer ist die Ende 2016 besiegelte Renault-Nissan-Mitsubishi-Allianz, die 2017 bislang auf einen Marktanteil von 14 Prozent kam. Es folgen Tesla mit 10 Prozent und BMW mit 9 Prozent.

Allerdings verschieben sich die Marktanteile durch neue Modelle stark, wie der Toyota Prius PHV zeigt: Das Modell hat den japanischen Hersteller in die Top Ten des ersten Halbjahres 2017 befördert.

Kernaussagen in Kürze:

- Die Bundesbürger schaffen nur zögerlich Elektroautos an.
- Trotzdem halten die deutschen Automobilhersteller beim Verkauf von E-Autos im internationalen Wettbewerb relativ gut mit – sie haben einen Weltmarktanteil von knapp einem Fünftel.
- Weltmarktführer war im ersten Halbjahr 2017 die Renault-Nissan-Mitsubishi-Allianz vor Tesla und BMW.