

Elektroautos: Wird irgendein Auto-Unternehmen damit jemals Geld verdienen?



Start-Up-Automobilunternehmen sind mit vielen Merkwürdigkeiten konfrontiert. Während der letzten zehn Jahre gab Tesla kumulierte Verluste von über 3 Milliarden Dollar bekannt. Im zweiten Quartal begann Tesla, die Produktion seines neuen Modells 3 Sedan voranzutreiben und über 50.000 Autos zu bauen. Tesla verspricht außerdem, in naher Zukunft profitabel sein zu können. Aber die Firma sieht sich mit rasch zunehmender Konkurrenz beim Bau von Elektrofahrzeugen konfrontiert.

Die Autohersteller der Welt haben sich nicht nur Elektroautos zugewandt, sondern scheinen jetzt auch zu wetteifern, die meisten Elektromodelle auf den Markt zu werfen. Über 400 vollständig elektrische oder Hybrid-Fahrzeuge sind angekündigt. BMW plant bis zum Jahr 2025 die Einführung von 12 voll elektrischen und 13 Hybrid-Modellen. Ford verkündete Investitionen von 11 Milliarden Dollar, 16 voll elektrische und 24 Hybrid-Modelle bis 2022 zu bauen. Toyota, Volkswagen, General Motors und andere scheinen allesamt auf diesen Zug aufspringen zu wollen.

Hybrid-Elektrofahrzeuge wie der Toyota Prius enthalten einen herkömmlichen Verbrennungsmotor zusammen mit einem Elektromotor, um die Fahrstrecken zu verlängern. Hybrids können nicht an die Steckdose angeschlossen und aufgeladen werden. Nach zehn Jahren der Produktion war Toyota schließlich in der Lage, mit dem Hybrid-Prius Profite zu erwirtschaften. Der Verkauf von Hybrid-Elektrofahrzeugen, die längere Strecken zurücklegen können als voll elektrisch betriebene Fahrzeuge, stieg anteilmäßig beim globalen Verkauf von Fahrzeugen im Jahre 2017 um drei Prozent.

Steckdosen-Hybrid-Fahrzeuge wie der Chevrolet Volt können elektrisch aufgeladen und dann vollständig mit der Ladung der Batterien fahren, aber sie enthalten auch einen Benzinmotor für längere Strecken. Batteriebetriebene E-Fahrzeuge wie das Tesla-Modell S und der Nissan Leaf werden nur mit Batteriestrom betrieben. Weder Steckdosen-Hybrid-Fahrzeuge noch E-Fahrzeuge sind bereits profitabel.

US-Analysten schätzen, dass General Motors mit jedem seiner neuen BOLT-Batterie-E-Autos 7000 Dollar Verlust macht. Das Bolt-Batteriepaket kostet etwa 10.000 bis 12.000 Dollar oder bis zu einem Drittel des Bolt-Preises.

Daimler, Peugeot, Honda und andere Autohersteller warnen vor drohenden Verlusten bzgl. E-Fahrzeugen.

Wo ist die Forderung, alle diese neuen E-Automodelle zu unterstützen? Unternehmer und neue Unternehmen haben traditionell Erfolg, indem sie das Marktbedürfnis erfüllen oder mittels Entwicklung einer neuen Technologie, um einen neuen Markt zu schaffen. Ein Beispiel für Ersteres war die Digital-Kamera, welches das Bedürfnis befriedigte mit einer Kamera endlos viele Photos zu machen und diese fast sofort danach anschauen zu können. Die inzwischen weit verbreitete Touch-Screen-Technologie ist ein Beispiel für einen Technologie-Schub. Der E-Auto-Wahn könnte weder Ersteres noch Letzteres sein, sondern wird ausschließlich getrieben durch regierungsamtliche Anreize und Verordnungen.

Während des vorigen Jahrzehnts haben die Nationen der Welt große finanzielle Anreize geschaffen, um die Übernahme von E-Fahrzeugen voranzutreiben. In Australien, China, Indien, Japan, den USA und über 20 Nationen in Europa bestehen diese Anreize aus Steuervorteilen, Abschreibungen und Subventionen für Verbraucher und Unternehmen. Aber die Zunahme von E-Autos war enttäuschend. Batterie-E-Autos machten nur 0,8% der 86 Millionen Fahrzeuge aus, die global im Jahre 2017 verkauft worden sind.

Und selbst diese geringe Verbraucher-Nachfrage nach E-Autos ist dünn. Sowie Steuervorteile beschnitten werden, stürzt die Nachfrage ab. Eine Reduktion der Steuernachlässe bei der Registrierung von E-Autos in Hong Kong und Dänemark sorgte jeweils für einen Einbruch bei der Nachfrage um über 80%.

Mit weitgehend ineffektiven Subventionen planen die Regierungen in Europa jetzt, im Namen des Umweltschutzes Verbrennungsmotoren zu verbieten. Das Verbot des Verkaufs von Benzin- und Diesel-Fahrzeugen ab den Jahren 2030 oder 2040 ist geplant in Frankreich, Deutschland, den Niederlanden und Norwegen. Auch in Kalifornien und anderen Nationen denkt man darüber nach.

Werden Verbraucher gezwungen, zu E-Autos zu wechseln? E-Autos weisen die Vorteile schneller Beschleunigung, niedriger Wartungskosten und geringerer Treibstoffpreise auf. Aber der Vorteil niedrigerer Treibstoffpreise wird kleiner, wenn Regierungen Fahrzeug- und Treibstoff-Steuern einführen, wenn der Anteil an E-Fahrzeugen zunimmt. Die Defizite von E-Autos sind gewaltig, darunter hohe Kaufpreise, kurze Strecken, geringe Belastungskapazität, fehlende Ladestationen, lange Ladezeiten und teure Batterie-Pakete, die während der Lebensdauer des Fahrzeugs immer wieder ausgetauscht werden müssen.

Die Autobauer sind in einer schwierigen Lage. Die Nachfrage nach E-Autos ist gering, aber die Regierungen beabsichtigen, Autofirmen zu zwingen, ihre Bänder auch für E-Autos zu öffnen. Hunderte neuer Automodelle, um gerade mal fünf Prozent des Marktes abzudecken ist ein Rezept für ein finanzielles Debakel.

Man erwarte große Verluste der Autounternehmen bzgl. E-Autos und einen wachsenden Gebrauchtwagen-Markt für traditionelle Benzin- und Dieselfahrzeuge.

Link:

<https://wattsupwiththat.com/2018/08/23/electric-cars-will-any-auto-company-make-money/>

Übersetzt von Chris Frey EIKE