

Elektromobilität im Land der Verbrenner

Pioniere - Quo vadis?



Lars Bender
Gesellschafter/Partner

Mit den Worten: „**Ich glaube an das Pferd. Das Automobil ist eine vorübergehende Erscheinung**“ drückte Kaiser Wilhelm II. seinerzeit aus, wie wenig er von der neuen Fortbewegung per Motorantrieb hielt. Ist dieser Ausspruch vielleicht typisch deutsch und auf die E-Mobilität übertragbar?

Dabei liegen die Vorteile des Elektroautos, anbei nur einige Beispiele, auf der Hand

**Technologie-
unternehmen vs.
klassische Autobauer**

E-Mobilität in Deutschland hat es schwer. Dem generationsübergreifend „Deutschen liebstes Kind“ droht eine Elektromotor-Renaissance, die bei traditionellen Automobilkonzernen ähnlich wirken könnte wie bei Nokia im Jahr 2011. Das betonte kürzlich der Vorstandsvorsitzende des VW-Konzerns, Herbert Diess, in einer Rede gegenüber seinen Führungskräften. **Im Heimatland weltweit führender Automobilhersteller rund um die Verbrennungsmotortechnik wankt ein über mehr als ein Jahrhundert gewachsenes Bollwerk großartiger Ingenieurskunst.** Der einstige Garant, der nach dem Krieg zu Wohlstand in Deutschland beigetragen, und dem damit verbundenen Gütesiegel „Made in Germany“ erst wieder zu weltweitem Ansehen verholfen hat, kommt nicht zuletzt durch den Betrug und die Kartellbildung im Abgasskandal ins Stolpern. Seit der Erfindung der Verbrennungsmotoren von Nicolaus August Otto, Carl Benz oder Rudolf Diesel zum Ende des 19. Jahrhunderts hat sich der Industriezweig auf über 800.000 direkt bei deutschen Automobilbauern Beschäftigten entwickelt. Nach Berechnungen des deutschen Bundesamtes sind rund 4 % der Erwerbstätigen in Deutschland, also etwa 1,75 Mio. Menschen im Jahr 2018 mit der Autoindustrie verbunden. Mit einem Umsatz von über 426 Mrd. € 2018 (12,7 % des BIP), dem Export von Kraftwagen und Teilen im Wert von 230 Mrd. € (ca. 17,5 % aller deutscher Exporte) ist der Industriezweig mit Abstand der einflussreichste innerhalb der deutschen Wirtschaft und suggeriert eine starke Abhängigkeit. Nach diesen Zahlen ist es nicht verwunderlich, dass es Widerstände gibt, an diesem Bollwerk zu rütteln. Der Wechsel zum E-Auto wird zu einer deutschen Kulturfrage.

- Keine direkten Emissionen
- Keine Abhängigkeiten von ausländischem Öl oder Gaserzeugnissen
- Stromerzeugung kann direkt im Heimatland erfolgen
- Deutlich höhere Motoren-Wirkungsgrade
- Weniger Verschleiß und demnach weniger Betriebskosten

Hier zeigt uns das US-Unternehmen Tesla, wie es geht. **In etwas mehr als einem Jahrzehnt hat der Newcomer aus den USA, entgegen der meisten Vorhersagen etablierter Automobilexperten, den Industriezweig neu erfunden und sich technologisch scheinbar um einige Jahre abgesetzt.** Im Unternehmenswert, gemessen an der Marktkapitalisierung des Börsenwertes, hat das mehr Technologie- als Automobilunternehmen aus Palo Alto mit seinem Vordenker, CEO und Hauptesigner Elon Musk (dessen Lebensziel die Besiedlung des Mars ist) mal eben den größten Automobilbauer der Welt, Volkswagen, mit über 665.000 Mitarbeitern weltweit, hinter sich gelassen. Und das mit neuen effektiven Ideen in der Produktion, Umsetzung und Technologie. Nicht umsonst möchte man ausgerechnet im Land der Ingenieure die Gigafactory 4 in der Nähe von Berlin errichten. Es gilt die Klimaziele der Bundesregierung bis 2030 einzuhalten. Sollte der Grenzwert in der Flotte überschritten werden, droht eine Strafe von 95 € pro überschrittenem Gramm CO₂ für jedes verkaufte Auto. Allein im VW-Konzern könnte das, legt man unveränderte Daten des Jahres 2017 zugrunde, eine Strafzahlung von ca. 4,2 Mrd. € bedeuten, was etwa einem Drittel des guten Konzernergebnisses von 2018 entspräche.

Elektromobilität im Land der Verbrenner

EU-Richtlinien



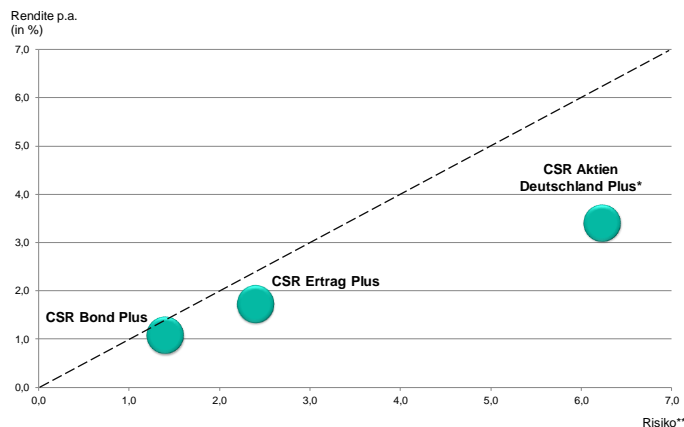
Die ab 2020 geltenden EU-Richtlinien zu Grenzwerten des CO₂- Flottenausstoßes von 95 Gramm CO₂ pro Kilometer und die damit verbundenen hohen Strafzahlungen bringt die traditionellen Autobauer unter Zugzwang.

Wir dürfen zuversichtlich sein im Hinblick auf weitere Entwicklungen und der Verbreitung der noch jungen Technologie

Das Allheilmittel der Hersteller heißt Hybrid-Technologie. Hierbei kann die Veröffentlichung des durchschnittlichen niedrigeren Gesamtverbrauchs durch die reine Möglichkeit des Einsatzes eines Zusatz-Elektromotors erreicht werden. Ob der Endverbraucher diesen nutzt, bleibt dabei unberücksichtigt. Auch hat Volkswagen bei seinem ID.3 bereits die Produktion angeworfen. Es bleibt abzuwarten, ob auch die Hersteller zusätzliche Anreize für Autokäufer in der nächsten Zeit schaffen, damit mehr emissionsärmere Fahrzeuge erworben werden und so die Flottenverbräuche Richtung Grenzwert gedrückt werden können. Fakt ist: Unter Druck machen sich auch die deutschen Autobauer verstärkt Gedanken und sind bemüht, die (fast) verschlafene Chance zu nutzen, mit deutscher Ingenieurskunst die verlorenen Jahre aufzuholen und die Lücke zu den Technologievorreitern zu schließen.

Bis zu 6.000 € pro Fahrzeug kann der Käufer beim Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle als Anreiz beantragen. Auch für Hybrid-Fahrzeuge mit zwei Antriebsarten sind es noch max. 4.500 €, egal ob der Verbraucher die Elektro-Variante, oder durchgehend fossile Brennstoffe nutzt, was zum Subventionsmissbrauch einlädt. Die Neuzulassungen für Elektrofahrzeuge werden 2020 weiter steigen, von 63.281 in 2019 auf vermutlich zum ersten Mal über 100.000 Fahrzeuge laut Angaben des Kraftfahrtbundesamtes. Bei ca. 3,5 Mio. Neuzulassungen in Deutschland ein Anteil von knapp 3%. Vergleicht man dabei Norwegen mit einer Quote von 42,4 % E-Autos unter den Neuzulassungen 2019, ist in Deutschland da durchaus Luft nach oben. Zu den großen Nachteilen der Elektroautos wird oft an erster Stelle die Verwertung der alten Akkus aufgezehlt. Gerade auf diesem Feld beheimatet Deutschland jedoch einen Technologieführer. Die Firma Düsenfeld GmbH aus Wendeburg bei Braunschweig zählt zu den Marktführern und zeigt, dass bereits über 90 % einer Lithium-Ionen-Batterie recycelbar ist. Auch weitere Entwicklungen, wie die der Brennstoffzellen und Wasserstoff-Technologie, der Ausbau der Ladeinfrastruktur, neue Energiespeicher und weiterer regenerativer Energiequellen bringen am heimischen Standort vielversprechende Chancen für deutsches Erfinder- und Unternehmertum. Der Kulturwandel dauert vielleicht in Deutschland etwas länger und bedarf mehr Überzeugungsarbeit, birgt aber auch interessantes Potential.

Rendite und Risiko der CSR-Fonds auf einen Blick (31.12.2013 - 31.01.2020)

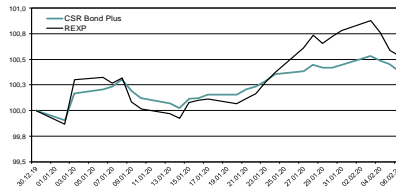


* Bis 02.01.2017 CSR „AS – Equity D“ wikifolio, ab 02.01.2017 CSR Aktien Deutschland Plus Fonds

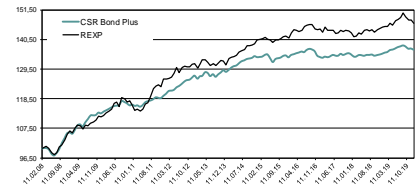
** monatliche Volatilität der Renditen (annualisiert)

Quelle: www.wikifolio.de, Bloomberg, eigene Darstellung

Performance des CSR Bond Plus

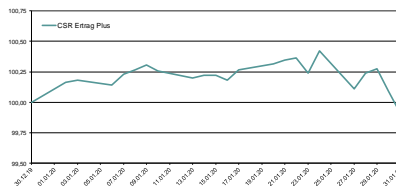


in 2020: **+0,45 %** (REXP: **+0,78 %**)

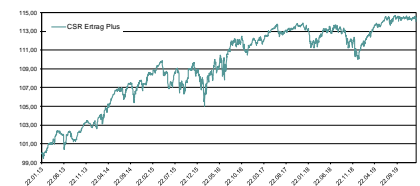


seit Auflage: **+37,24 %** (REXP: **+47,81 %**)

Performance des CSR Ertrag Plus

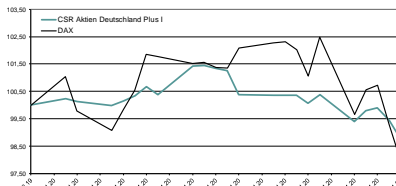


in 2020: **-0,09 %**

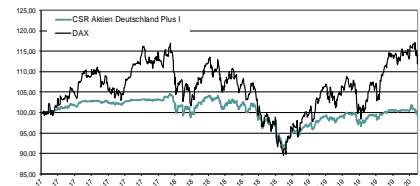


seit Auflage: **+14,04 %**

Performance des CSR Aktien Deutschland Plus I



in 2020: **-1,26 %** (DAX: **-2,02 %**)



seit Auflage: **-0,87 %** (DAX: **+11,93 %**)

Links zu den aktuellen
Factsheets der CSR-Fonds

<https://csr-beratungsgesellschaft.de/csr-bond-plus.html>

<https://csr-beratungsgesellschaft.de/csr-ertrag-plus.html>

<https://csr-beratungsgesellschaft.de/csr-aktien-deutschland-plus.html>

Marktentwicklung / Zusammenfassung

Der deutsche Leitindex DAX schloss den Januar mit -2,02 % ab, während der REXP ein Plus von 0,78 % zu verzeichnen konnte. Die 10-jährige Bundrendite gab im vergangenen Monat um 0,19 %-Punkte nach und notierte per Ultimo Januar bei -0,43 %.

Die aktuelle Jahresperformance unserer Fonds beträgt per Ultimo Januar:

- **CSR Bond Plus:** **+0,45 %**
- **CSR Ertrag Plus:** **-0,09 %**
- **CSR Aktien Deutschland Plus:** **-1,26 %** (I-Tranche)
bzw. -1,28 % (R-Tranche)