

# Chinesische E-Autos als der Grabstein der deutschen Autoindustrie?



Anton Nikitin  
Portfoliomanager

**BYD löst 2023 erstmals Volkswagen ab in China**

**Abbildung 1: Autoverkäufe in China nach Automarke**

Chinesischer Automarkt  
PKW-Versicherungsregistrierungen

Angaben nach Marken für Q1 2023	Veränderung zum Vorjahreszeitraum
<b>BYD</b> 440.800	68%
<b>VW</b> 427.570	-14,30%
Toyota 330.300	-16,80%
Honda 216.200	23,10%
ChangAn 207.810	
<b>BMW</b> 189.720	
Mercedes 184.270	
Geely 182.030	-31,30%
Wuling 170.600	-20,70%
<b>Tesla</b> 137.510	26,30%
<b>Audi</b> 136.860	-14,50%

Quelle: Eigene Darstellung basierend auf Handelsblatt-Daten

Chinesische Autos stehen nicht gerade für glamouröse Fahrzeuge und waren bisher keine ernstzunehmende Konkurrenz für die deutsche Autoindustrie. Doch mittlerweile hat sich das Blatt gewendet, insbesondere im Bereich der Elektroautos (E-Autos).

Heutzutage werden **knapp 28 % der Elektroautos in Deutschland aus China importiert**. Im Vergleich zu 2022 sprechen wir von einem beeindruckenden Wachstum der Import-Quote um 300 %! Die Unternehmensberatung PWC schätzt sogar, dass Europa mittelfristig netto zum Auto-Importeur wird, bedingt durch die rasant angestiegene Konkurrenz aus China. Gleichzeitig verlieren die deutschen Autohersteller in China zunehmend Marktanteile. Auch hier wirken sich die E-Autos als Substitutionsfaktor aus, wobei der aktuelle Anteil bei 19,1% liegt.<sup>1)</sup>

Es gibt genügend Gründe, der Frage nachzugehen, ob die chinesische Autoindustrie sich als entscheidender Faktor für den Niedergang der deutschen Autoindustrie entwickelt – einer Industrie, die oft schon für tot erklärt wurde.

### Datenbasis

Wer auf Spurensuche geht, kommt nicht an China vorbei. China ist mittlerweile einer der wichtigsten Märkte für deutsche Autobauer. Während die Qualität „Made in Germany“ weiterhin durch den Einsatz von fossilen Kraftstoffen bestimmt wird, beträgt der Anteil der Verkäufe deutscher E-Autos in China 2022 lediglich mickrige 5 %. Volkswagen (VW) hatte jahrzehntelang die meisten Autos in China abgesetzt. Im ersten Quartal 2023 wurden 427.570 VWs verkauft. Jedoch überholte der chinesische E-Auto-Hersteller BYD VW mit 440.800 abgesetzten Fahrzeugen und entthronte VW erstmalig in China. Der knappe Vorsprung mag vielleicht nicht allzu beängstigend sein, doch die relative Veränderung zum Vorjahreszeitraum ist es allemal (vgl. Abb. 1): VW -14,3 % und BYD +68 %!

**China setzt massiv auf E-Mobilität und deutsche Autohersteller haben diesen Trend zum Teil verschlafen.** Allein in den letzten 8 Jahren lagen die jährlichen Wachstumsraten bei E-Auto-Verkäufen in China durchschnittlich bei 46 % – das entspricht einer Verzwanzigfachung!<sup>2)</sup>

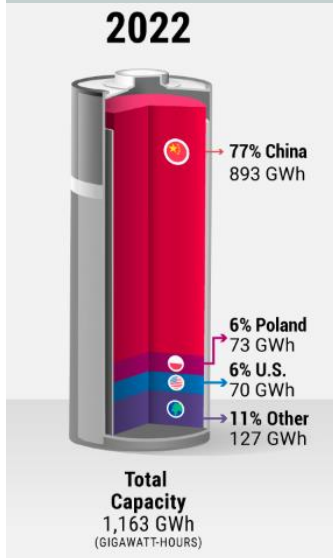
### Die Probleme der deutschen Autoindustrie

E-Autos sind die Zukunft, zumindest in China anhand politischer Aussagen der Parteiführung sowie der Datenlage. Die Top-Manager der deutschen Autoindustrie sind sich dessen sicherlich bewusst, aber ein „einfaches“ Nachrüsten funktioniert nicht.

Die Preissensitivität bei E-Autos in China ist deutlich ausgeprägter als bei herkömmlichen Verbrennern, bei denen Ingenieurskunst im Vordergrund steht und die mit einer klaren Qualitätsprämie („Made in Germany“) versehen sind.

# Chinesische E-Autos als der Grabstein der deutschen Autoindustrie?

Abbildung 2: Batterie Dominanz nach Ländern



Quelle:

<https://www.visualcapitalist.com/chinas-dominance-in-battery-manufacturing/>

## Die Probleme der europäischen Autoindustrie

E-Autos sind hingegen deutlich weniger kompliziert zu bauen, wobei die Batterie mit Abstand die teuerste (Einzel-)Komponente ist. Deutsche Ingenieurskunst ist in diesem Kontext nicht so sehr gefragt wie der Preis des Autos selbst. Genau hier liegen die folgenden Probleme:

**1. Das Batterie-Cluster liegt in China:** Deutsche Autohersteller sind klar benachteiligt, da der Großteil der Wertschöpfungskette für Autobatterien und Akkus in chinesischer Hand liegt, wie aus Abbildung 2 mit Datenstand bis Ende 2022 ersichtlich ist. Selbst BYD hat einen E-Auto-Batterie-Marktanteil von 12 % weltweit. Das E-Batterie-Cluster befindet sich also in China und ist entsprechend innovativer als europäische Hersteller von Auto-Akkus, deren Anlagen sich gerade erst im Aufbau befinden.

Innerhalb solcher wirtschaftlichen "Cluster" tauschen sich Unternehmen aus der gleichen Industrie aus, und sogenannte (positive) Spillover-Effekte begünstigen die gesamte Industrie sowie die Innovationskraft innerhalb des gesamten Clusters. In Deutschland gibt es beispielsweise das "Chemie-Cluster" in der Region Leverkusen und Umgebung. Hier hat sich ein wirtschaftliches Chemie-Innovations-Cluster gebildet, das schwer nachgeahmt werden kann.

Das Zusammenwirken dieser Faktoren führt zu einer deutlichen Vergünstigung der chinesischen E-Akkus und letztendlich auch der E-Autos. Damit sind E-Akkus oftmals das kostenintensivste Bauteil eines Elektroautos. Und bereits heute liegen die Preise für Lithium-Ionen-Akkus in den USA ca. 40 % über den Preisen in China.<sup>3)</sup>

**2. Innovationen erfordern Investitionen:** Das erste Problem steht auch in Verbindung mit dem zweiten, denn die Margen für E-Autos sind bei deutschen Autoherstellern niedriger im Vergleich zu asiatischen Autoherstellern. Im Durchschnitt erzielt VW eine 37 % geringere Marge pro verkauftem (vergleichbarem Modell) E-Auto im Vergleich zu BYD.<sup>4)</sup> Entsprechend rentieren sich E-Autos weniger, und die Margen sind insgesamt deutlich weniger wettbewerbsfähig. Dies hat zusätzlich die Investitionen in E-Autos und Akkus bei deutschen Autoherstellern gebremst. Diese setzen vermehrt auf veraltete Technologien und versuchen, über Prozessinnovationen wie Baukastensysteme und Vereinheitlichung wettbewerbsfähiger zu werden, anstatt echte Innovationen voranzutreiben.

**3. Software-Innovationen:** Kunden weltweit erwarten einen gewissen Standard bei den im Auto verbauten Boardcomputern und deren Funktionalitäten, jedoch sind VW und Mercedes Benz nicht konkurrenzfähig. Investitionen in die Software-Weiterentwicklung wurden verschlafen und als Notlösung wird ein weiterer Teil der Marge hier an externe Dienstleister abgegeben. Denn beide Hersteller sahen sich Anfang 2023 gezwungen, Deals mit Google und Apple zu unterzeichnen, um sich die Software zu sichern und die zunehmend wertvollen Daten mit den beiden US-Giganten zu teilen.<sup>5)</sup> Dadurch geht auch ein größerer Teil der potenziellen Marge verloren, da über App-Verkäufe zusätzliche (skalierbare) Umsätze erzielt und die Margen verbessert werden könnten. VW und Mercedes Benz müssen diesen Teil jedoch mit den beiden US-Giganten teilen. Nur BMW hat es geschafft, eine eigene Lösung zu entwickeln.

## Chinesische E-Autos als der Grabstein der deutschen Autoindustrie?

**4. Ingenieurs-Kunst nicht mehr gefragt:** Wissen Sie, aus wie vielen einzelnen Teilen ein moderner Verbrennungsmotor besteht? Je nach Modell sind es rund 1.400 Teile. Im Vergleich dazu wird ein E-Motor samt zugehöriger Batterie nur aus etwa 200 Einzelteilen zusammengebaut!<sup>2)</sup> Die Komplexität der Mechanik bei E-Autos ist deutlich reduziert. Wie bereits skizziert, werden herkömmliche Verbrenner weltweit und immer mehr durch E-Autos substituiert, insbesondere in China im Zeitraffer. Die Bedeutung der deutschen Ingenieurskunst nimmt ab, da der durchoptimierte Verbrennungsmotor mit seinen 1.400 Teilen früher oder später durch den deutlich "simpleren" Elektromotor ersetzt wird. Selbst unsere zahlreichen deutschen Patente helfen wenig und verlieren sukzessiv an Wert. Unser "Made in Germany"-Vorteil schmilzt allmählich dahin.

**Ein hoffnungsvolles Fazit:** Doch es gibt einige Silberstreifen am Horizont. Europa ist erwacht und rüstet kräftig nach. Derzeit wird eine Batterie-Industrie aus dem Boden gestampft, insbesondere Schweden könnte mit seinem bedeutenden Fund an seltenen Erden eine Vorreiterrolle einnehmen.<sup>6)</sup> Projekte in Deutschland sind bis 2030 geplant, um den Marktanteil von knapp 0 % auf 10 % weltweit auszubauen. Effiziente Autos sind weiterhin notwendig, auch im E-Auto-Bereich. Hinzukommt der weiterhin gute Ruf des deutschen Ingenieurwesens sowie der Erfindergeist, der bereits heute in zukunftssträchtigeren Bereichen wie der E-Mobilität gelenkt wird.

*Gibt es noch Hoffnung für die deutsche Autoindustrie?*

Auch die Politik kann noch ein Umlenken bewirken, durch Subventionen und weitere regulatorische Änderungen, die die richtigen Anreize setzen. Das EU-Parlament hat beispielsweise das Verbrenner-Aus für 2035 besiegelt.<sup>7)</sup> Spätestens dann dürfen keine Neuwagen mit Verbrennungsmotor innerhalb der EU verkauft werden. Der vorangetriebene Ausbau der erneuerbaren Energien sollte ebenfalls die relative Attraktivität von E-Autos im Vergleich zu Verbrennern steigern. E-Autos müssen Teil der Energiespeicher-Lösung werden, denn wenn die Sonne scheint und viel überschüssige PV-Energie erzeugt wird, können Autos tagsüber genutzt werden, um diese Energie kosteneffizient abzufangen.<sup>8)</sup>

Der Ausbau der erneuerbaren Energien und die damit verbundene Senkung der Energiepreise werden auch den Margen der Autohersteller zugutekommen, ja sogar der deutschen Wirtschaft und den Verbrauchern insgesamt.

Quellen: <sup>1)</sup> <https://www.spiegel.de/auto/wachsender-marktanteil-importe-von-elektro-autos-aus-china-legen-stark-zu-a-e7a506c9-a2f4-428d-89dc-f09eebe18881>;

<sup>2)</sup> <https://www.weforum.org/agenda/2023/05/electric-vehicles-ev-sales-growth-2022/>;

<sup>3)</sup> <https://www.meinauto.de/lp/ratgeber/e-auto-batterie-kosten>;

<sup>4)</sup> <https://www.visualcapitalist.com/charted-teslas-unrivaled-profit-margins/>;

<sup>5)</sup> <https://www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/software-vw-und-mercedes-lassen-google-und-apple-tiefer-ins-auto-/29056838.html>;

<sup>6)</sup> <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/weltwirtschaft/seltene-erde-schweden-101.html>;

<sup>7)</sup> <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/energie/verbrenner-aus-eu-101.html>;

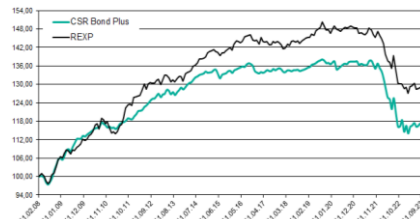
<sup>8)</sup> <https://www.enbw.com/blog/elektromobilitaet/trends/e-autos-als-stromspeicher-wie-funktionieren-v2h-und-v2g/>

# Chinesische E-Autos als der Grabstein der deutschen Autoindustrie?

## Performance des CSR Bond Plus



in 2023: +3,46 % (REXP: +1,62 %)

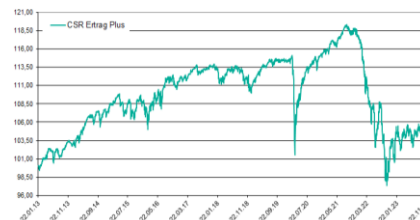


seit Auflage: +18,59 % (REXP: +30,70 %)

## Performance des CSR Ertrag Plus

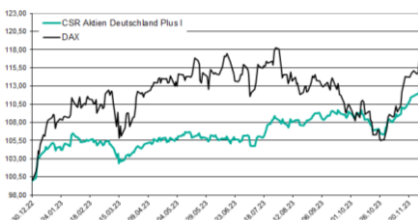


in 2023: +5,90 %



seit Auflage: +6,47 %

## Performance des CSR Aktien Deutschland Plus I



in 2023: +12,20 % (DAX: +16,46 %)



seit Auflage: +19,26 % (DAX: +39,81 %)

## Performance des CSR Bond Focus SDG



in 2023: -2,35 %



seit Auflage: -22,05 %

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

## Chinesische E-Autos als der Grabstein der deutschen Autoindustrie?

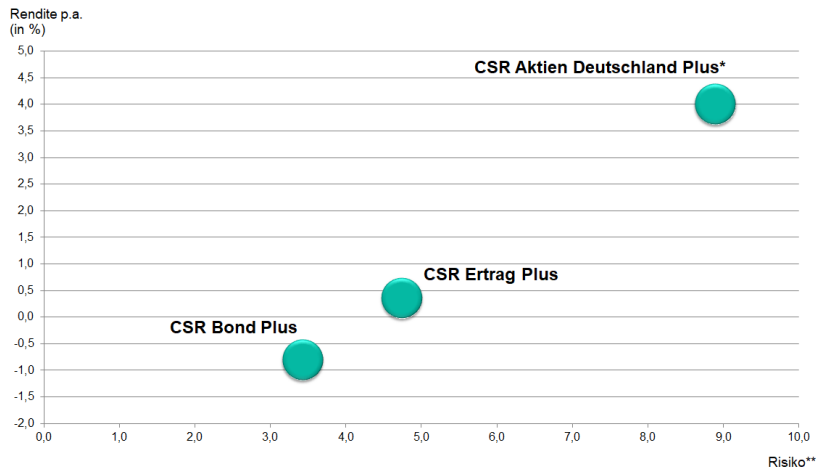
### Rendite und Risiko der CSR-Fonds auf einen Blick

(31.12.2013 – 30.11.2023)

\* 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



	Rendite p.a. in %	Risiko**	Rendite/Risiko
CSR Bond Plus	-0,81	3,43	-0,24
CSR Ertrag Plus	0,36	4,74	0,08
CSR Aktien Deutschland Plus*	4,00	8,89	0,45

### Marktentwicklung/ Zusammenfassung

Die Marktteilnehmer an den Rentenmärkten bepreisen bereits seit Mitte Oktober die erwarteten Zinspfade der FED und EZB neu. Es wird wieder früher mit Zinssenkungen gerechnet; dies kommt natürlich auch den Aktienmärkten entgegen. Die Inflationsrate für Euroland fiel ebenfalls weiter von 2,9 % auf 2,4 %. Auch dies sorgte für weiteren Rückenwind an den Börsen. Insgesamt waren die Märkte sehr bullisch. Insbesondere der DAX steht mit +16,46 % seit Jahresbeginn deutlich im Plus und konnte sich besser als die meisten anderen internationalen Aktienmärkte entwickeln. Sicherheit suchten die Anleger weiterhin in Gold, welches einen Zuwachs von 2,02 % in USD aufwies, und in Rentenwerten. Diese notierten bei rückläufigen Zinsen der öffentlichen Anleihen in Deutschland weiterhin fester.

**Die aktuelle Jahresperformance unserer Fonds beträgt per Ultimo November:**

- **CSR Bond Plus:** **+3,46 %**
- **CSR Ertrag Plus:** **+5,90 %**
- **CSR Aktien Deutschland Plus:** **+12,20 % (I-Tranche)**  
bzw. **+11,75 % (R-Tranche)**
- **CSR Bond Focus SDG:** **-2,35 %**