

<https://blog.de.erste-am.com/automobilbranche-im-wandel-mit-elektroautos-auf-dem-weg-aus-der-chip-krise/>

Automobilbranche im Wandel: Mit Elektroautos auf dem Weg aus der Chip-Krise

APA Finance / Erste AM Communications



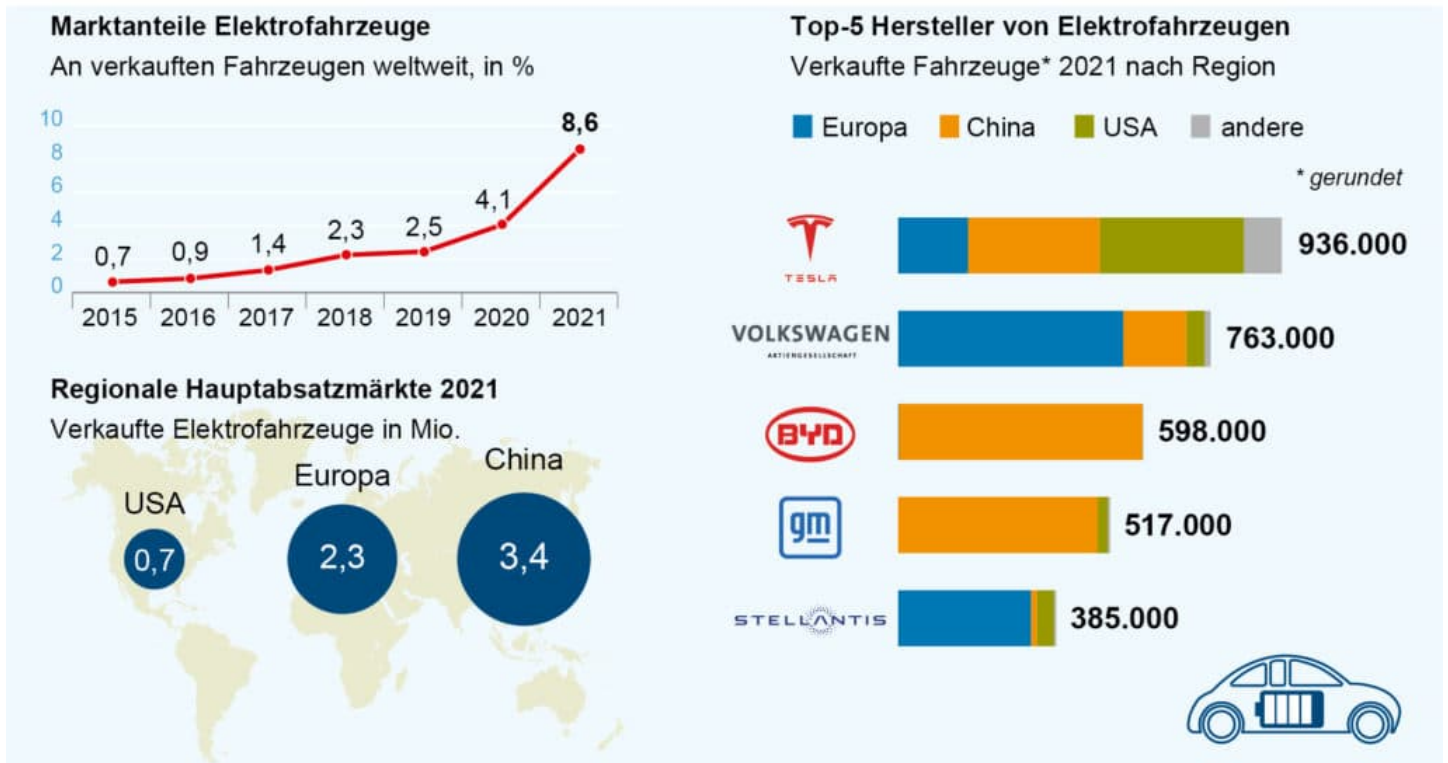
© (c) Nio / Sybille Stamp

Die Autobranche blickt nach dem Einbruch im ersten Corona-Jahr 2020 und einem schwierigen Jahr 2021 vorsichtig optimistisch in die Zukunft. Erste Ausblicke von großen Konzernen und Branchenverbänden signalisieren eine Erholung. Chancen, aber auch Herausforderungen bringt dabei der laufende Umstieg auf Elektroautos. Die Chipkrise könnte die Erholung inmitten dieses Transformationsprozesses allerdings weiter bremsen.

Das Jahr 2021 war für die Branche durchwachsen ausgefallen. „Während insbesondere in der ersten Jahreshälfte aufgrund des niedrigen Vorjahresvergleichs und aufgrund von Nachholeffekten teilweise deutliche Zuwächse realisiert werden konnten, zeichnete sich in der zweiten Jahreshälfte ein deutlich negatives Bild“, so das Fazit des deutschen Verbands der Automobilindustrie (VDA). Vor allem der globale Halbleitermangel hatte die Branche laut VDA weiter gebremst. Aber auch Engpässe bei anderen Vorprodukten und Rohstoffen trugen dazu bei, dass die Auto-Produktion der Nachfrage hinterherhinkte.

Unterm Strich konnten sich die wichtigen Absatzmärkte China und USA laut VDA 2021 etwas erholen, in Europa gab es hingegen einen Rückgang. Die Zahl der neu zugelassenen PKWs in Europa lag bei 11,8 Mio. Fahrzeugen und damit rund 2 Prozent unter dem Vorjahr. Besonders der deutsche Automarkt litt unter der Halbleiterkrise. Der Absatz in Deutschland fiel laut Daten des deutschen Kraftfahrt-Bundesamts 2021 auf 2,62 Mio. Neufahrzeuge und damit auf den tiefsten Stand seit der Wiedervereinigung.

Autohersteller treiben Umstieg auf Elektroautos voran



Auftraggeber: Erste Asset Management, Quelle: APA/IEA

APA-GRAFIK ON DEMAND

Absatzzahlen durchwachsen, erste Quartalsergebnisse positiv

Unter den europäischen Branchenriesen fielen die Absatzmeldungen gemischt aus. So meldete der *BMW*-Konzern, zu dem auch Mini und Rolls-Royce gehören, für 2021 ein Absatzplus von 8,4 Prozent auf 2,5 Mio. Fahrzeuge. *Volkswagen* und *Mercedes-Benz* wurden hingegen weiter von der Chipkrise und den Lieferkettenproblemen ausgebremst: VW musste nach dem schon schwachen Jahr 2020 auch 2021 einen Absatzrückgang von 8,1 Prozent auf 4,9 Mio. Autos hinnehmen. Mercedes meldete ein Absatzminus von 5 Prozent.

Die schon gemeldeten Bilanzdaten einiger Autokonzerne haben hingegen positiv überrascht. So hat Mercedes-Benz 2021 einen operativen Gewinn (EBIT) von 14 Mrd. Euro eingefahren und damit besser abgeschnitten als erwartet. Der Konzern hat dabei auch von der Abspaltung des LKW-Geschäfts in die nun eigenständige Gesellschaft Daimler Trucks profitiert. Der französische *Renault*-Konzern hat 2021 mit einem Gewinn von 967 Mio. Euro die Rückkehr in die schwarzen Zahlen geschafft. 2020 hatte Renault noch einen Verlust von 8 Mrd. eingefahren. Die schwedische *Volvo Cars* steigerte den Gewinn auf 20,3 Mrd. schwedische Kronen nach 8,5 Mrd. im Krisenjahr 2020.

Auch einige japanische Autobauer haben zuletzt gute Zahlen berichtet. *Toyota* hat für die ersten drei Quartale seines bis März laufende Geschäftsjahres 2021/22 einen Gewinn von 2,32 Bio. Japanischen Yen oder umgerechnet gut 17 Mrd. Euro gemeldet, das ist ein Plus von 58 Prozent im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. *Nissan* hat im selben Zeitraum einen Gewinn von 201,3 Mrd. Yen eingefahren, nach einem Verlust von 367,7 Mrd. Yen im Vorjahreszeitraum.

Branchenverbände erwarten 2022 Erholung des Automarkts

Im laufenden Jahr dürfte sich die Erholung am Automobilmarkt trotz schwieriger Bedingungen fortsetzen. Der deutsche Branchenverband VDA erwartet für den weltweiten Automarkt 2022 ein Absatzplus von rund 4 Prozent und damit ein ähnliches Wachstum wie 2021. Für China und die USA rechnet der Verband mit einem Plus von rund 2 Prozent. Für Europa wird ein deutlich größeres Plus von 5 Prozent prognostiziert. Der europäische Markt war 2021 allerdings wegen des Halbleitermangels stärker eingebrochen als andere Regionen, entsprechend ist hier nun auch der Aufholbedarf größer, so der VDA. Etwas optimistischer ist der europäische Branchenverband ACEA und erwartet für Europa 2022 ein Wachstum von 7,9 Prozent auf 10,5 Mio. abgesetzte PKWs. Damit würde der Markt aber immer noch ein Fünftel unter dem Vorkrisenniveau von 2019 liegen.

Chipkrise bremst weiter Produktion

Gebremst wird die Erholung weiter von der Chipkrise. Laut Branchenvertretern zeichnet sich hier zwar eine Entspannung ab, ausgestanden ist der Halbleitermangel aber nicht. Die Versorgung mit Chips werde zwar besser, „aber auch 2022 werden wir nicht alle Autos bauen können, die wir verkaufen könnten“, sagte der VW-Chef Herbert Diess zuletzt bei einer Betriebsversammlung und kündigte damit verbunden auch mögliche Kapazitätsanpassungen an.

Mercedes hat vor diesem Hintergrund in Deutschland einen Bestellstopp für die aktuelle Version der E-Klasse-Limousine verhängt. Aufgrund steigender Orderzahlen sei das Produktionsvolumen ausgeschöpft, sagte ein Unternehmenssprecher. Laut der „Stuttgarter Zeitung“ und den „Stuttgarter Nachrichten“ hängt der Bestellstopp auch mit dem Chip-Engpass zusammen.

Die EU will der europäischen Halbleiterbranche und damit auch den von Chips abhängigen Unternehmen der Elektronik- und Automobilbranche nun mit ihrer „European Chips Act“ genannten Initiative unter die Arme greifen. Damit soll sich der Marktanteil der EU an der weltweiten Produktion bis 2030 auf ein Fünftel verdoppeln. Neben schon geplanten Investitionen im Ausmaß von 30 Mrd. Euro bis 2030 sollen nun weitere 15 Mrd. aufgebracht werden.

Umstieg auf Elektroautos läuft auf Hochtouren

Der Trend zu Elektroautos dürfte sich 2022 fortsetzen. Laut einer Analyse der Internationalen Energieagentur (IEA) hat sich der Absatz von Elektroautos im Jahr 2021 mit 6,6 Mio. verkauften Fahrzeugen mehr als verdoppelt. Sogar im Krisenjahr 2020 war der Absatz der E-Autos gestiegen. Mehr als die Hälfte aller verkauften E-Autos entfällt laut IEA auf China, aber auch in Europa und den USA gibt es ein starkes Wachstum.

Angetrieben wird der Umstieg auch von den Klimazielen vieler Länder. Die britische Regierung will etwa ab 2030 keine neuen Autos mit Verbrennungsmotoren mehr zulassen. In Italien gilt 2035 ein Aus für Verbrennungsmotoren in PKWs, die italienische Regierung plant bereits ein umfangreiches Hilfspaket um die für das Land wichtige Branche bei dem Umstieg zu unterstützen. Aber auch die staatlichen Subventionierungen von E-Autos in vielen Ländern spielen eine wichtige Rolle beim Transformationsprozess.

Die großen Automobilkonzerne forcieren den Umstieg. Nachdem der Bereich lange vom US-Konzern *Tesla* dominiert wurde, treiben nun auch andere große Autokonzerne mit milliardenschweren Investitionen den Wandel voran. Die schwedische Autoschmiede Volvo will etwa knapp eine Milliarde Euro investieren, um ihre Produktionsstätte in Göteborg auf die Fertigung von E-Autos umzurüsten. VW hat seine Fabrik in Zwickau bereits auf den Bau von E-Autos umgestellt. Am Stammsitz Wolfsburg will VW zudem eine komplett neue Fabrik für die geplante E-Auto-Marke Trinity aus dem Boden stampfen. Auch im wichtigen Absatzmarkt China wird weiter kräftig in E-Mobilität investiert. Die VW-Tochter Audi erhielt zuletzt grünes Licht von Chinas Behörden für den Bau einer rund drei Mrd. Dollar teuren Elektroauto-Fabrik gemeinsam mit dem chinesischen Partner FAW.

Investiert wird auch im Bereich der für Elektroautos benötigten Batterien. Mercedes beteiligt sich am taiwanesischen Batterie-Hersteller *Prologium* um gemeinsam Fahrzeug-Batterien zu entwickeln. Volvo will zusammen mit dem Batteriehersteller *Northvolt* eine Batteriefabrik errichten und 2025 in Betrieb nehmen. Davor hat bereits VW eine Batterie-Kooperation mit Bosch angekündigt.

Regierungen müssen den Trend zur E-Mobilität nun mit den dafür nötigen Infrastrukturinvestitionen weiter unterstützen. So fordert der deutsche Branchenverband VDA von der neuen deutschen Regierung einen schnelleren Aufbau von Ladepunkten für E-Autos. Der Ausbau der Ladeinfrastruktur halte derzeit nicht Schritt mit dem Hochlauf der E-Mobilität, kritisiert der Verband. Europaweit zeigt sich ein ähnliches Bild. Laut Daten der ACEA hat sich die Zahl der Elektro- und Hybridautos in der EU seit 2017 verzehnfacht, die Zahl der dafür nötigen Ladestationen aber nur etwas mehr als verdoppelt.

Konzerne setzen auf autonomes Fahren

Auch die Entwicklung autonom fahrender Autos geht rasant weiter. Nach *Google* und Tesla entwickeln nun auch viele europäische Konzerne entsprechende Systeme und holen sich dafür mit Partnerschaften und Übernahmen Know-How an Bord. VW hat etwa 2021 rund 1.000 Software-Ingenieure eingestellt und stärkt die Software-Tochter Cariad durch Übernahmen. Daneben soll die Partnerschaft mit Bosch die Entwicklung des automatisierten Fahrens beschleunigen. VW-Chef Diess erwartet, dass in 25 Jahren praktisch alle Autos in der Lage sein werden selbständig zu fahren. Erste Funktionen wie das automatische Abstand-Halten sollen in Modellen aller VW-Marken 2023 eingeführt werden. Ein komplett autonom-fahrendes E-Auto will die VW-Tochter Audi dann 2025 auf den Markt bringen und Tesla damit Konkurrenz machen.

Mercedes will schon heuer hochautomatisiertes Fahren in Serien-Limousinen der S-Klasse ermöglichen. Damit kann etwa bei Staus auf der Autobahn die Verantwortung komplett an das Fahrzeug übergeben werden. Der Autobauer kooperiert dafür mit der US-Firma Luminar und hat sich an dem Spezialisten für Laser-Radare auch beteiligt.

In Elektromobilität und Wasserstofftechnologie investieren

Wer gezielt in Aktien investieren möchte, die das Thema alternative Antriebsysteme/Elektromobilität breiter abdecken, findet mit dem Fond [ERSTE WWF STOCK ENVIRONMENT](#) eine gute Möglichkeit vor: Mit *Nio*, einem Pionier auf dem Premium-Markt für smarte Elektrofahrzeuge, und dem Elektromotorroller-Anbieter *Niu* werden in dem Fonds aktuell Aktien zweier direkter Hersteller gehalten. Daneben konzentriert sich das Fondsmanagement rund um Clemens Klein auch auf andere Aspekte wie Ladeinfrastruktur (*Fasted*, *Alfen*, *Chargepoint*) Batterien (*Ecopro*, *Freyer*) oder Maschinenbauer in den Bereichen Elektromotoren und Batterien (*Aumann*, *Manz*).

Im ERSTE WWF STOCK ENVIRONMENT sind auch Wasserstoff/Brennstoffzellenunternehmen ein großes Thema: Mit Aktien wie *Plug Power*, *Ceres*, *Ballard Power*, *NEL* oder *Hexagon Purus*. Letzteres hat mit seinen Hockdruckzylindern für Wasserstoffanwendungen und kompletten Batteriesystemen für mittel und schwergewichtige Lastkraftwagen gerade einen großen Auftrag einer Toyota-Tochter an Land gezogen.

Aktien aus dem Bereich Umwelttechnologie unterliegen mitunter hohen Schwankungen, wie die jüngsten Entwicklungen vor Augen führen. Die langfristigen Wachstumschancen sind vor allem durch den Übergang zu einer klimaneutralen Wirtschaft gegeben. Die EU möchte bis spätestens 2050 weitestgehend auf den Ausstoß von Treibhausgasen verzichten und in Summe CO2 neutral werden. Da führt kein Weg an diesen Technologien vorbei.

FAZIT: Die Autobauer leiden noch unter dem Mangel an Halbleitern, aber nach den schwierigen Jahren 2020 und 2021 ist Licht am Ende des Tunnels zu sehen. Die europäischen Autohersteller präsentierten zuletzt Zahlen, die besser als erwartet ankamen. Der Umstieg auf Elektromobilität läuft inzwischen auf Hochtouren.

⚠ Warnhinweise gemäß InvFG 2011

Der ERSTE WWF STOCK ENVIRONMENT kann aufgrund der Zusammensetzung des Portfolios eine erhöhte Volatilität aufweisen, d.h. die Anteilswerte können auch innerhalb kurzer Zeiträume großen Schwankungen nach oben und nach unten ausgesetzt sein.

Der Fonds verfolgt eine aktive Veranlagungspolitik und orientiert sich nicht an einem Vergleichsindex. Die Vermögenswerte werden diskretionär ausgewählt und der Ermessensspielraum der Verwaltungsgesellschaft ist nicht eingeschränkt.

Weitere Ausführungen zur nachhaltigen Ausrichtung des ERSTE WWF STOCK ENVIRONMENT sowie zu den Angaben gemäß Offenlegungs-Verordnung (Verordnung (EU) 2019/2088) und Taxonomie-Verordnung (Verordnung (EU) 2020/852) sind dem aktuellen [Prospekt](#) zu entnehmen. Bei der Entscheidung, in den ERSTE WWF STOCK ENVIRONMENT zu investieren, sollten alle Eigenschaften oder Ziele des ERSTE WWF STOCK ENVIRONMENT berücksichtigt werden, wie sie in den Fondsdokumenten beschrieben sind.

Wichtige rechtliche Hinweise

Hierbei handelt es sich um eine Werbemitteilung. Sofern nicht anders angegeben, Datenquelle Erste Asset Management GmbH. Unsere Kommunikationssprachen sind Deutsch und Englisch.

Der Prospekt für OGAW-Fonds (sowie dessen allfällige Änderungen) wird entsprechend den Bestimmungen des InvFG 2011 idGF erstellt und im „Amtsblatt zur Wiener Zeitung“ veröffentlicht. Für die von der Erste Asset Management GmbH verwalteten Alternative Investment Fonds (AIF) werden entsprechend den Bestimmungen des AIFMG iVm InvFG 2011 „Informationen für Anleger gemäß § 21 AIFMG“ erstellt.

Der Prospekt, die „Informationen für Anleger gemäß § 21 AIFMG“ sowie die Wesentliche Anlegerinformation/KID sind in der jeweils aktuell gültigen Fassung auf der Homepage www.erste-am.com jeweils in der Rubrik Pflichtveröffentlichungen abrufbar und stehen dem/der interessierten AnlegerIn kostenlos am Sitz der jeweiligen Verwaltungsgesellschaft sowie am Sitz der jeweiligen Depotbank zur Verfügung. Das genaue Datum der jeweils letzten Veröffentlichung des Prospekts, die Sprachen, in denen die Wesentliche Anlegerinformation/KID erhältlich ist, sowie allfällige weitere Abholstellen der Dokumente, sind auf der Homepage www.erste-am.com ersichtlich. Eine Zusammenfassung der Anlegerrechte ist in deutscher und englischer Sprache auf der Homepage www.erste-am.com/investor-rights abrufbar sowie bei der Verwaltungsgesellschaft erhältlich.

Die Verwaltungsgesellschaft kann beschließen, die Vorkehrungen, die sie für den Vertrieb von Anteilscheinen im Ausland getroffen hat, unter Berücksichtigung der regulatorischen Vorgaben wieder aufzuheben.

Diese Unterlage dient als zusätzliche Information für unsere AnlegerInnen und basiert auf dem Wissensstand der mit der Erstellung betrauten Personen zum Redaktionsschluss. Unsere Analysen und Schlussfolgerungen sind genereller Natur und berücksichtigen nicht die individuellen Bedürfnisse unserer AnlegerInnen hinsichtlich des Ertrags, steuerlicher Situation oder Risikobereitschaft. Die Wertentwicklung der Vergangenheit lässt keine verlässlichen Rückschlüsse auf die zukünftige Entwicklung eines Fonds zu. Bitte beachten Sie, dass eine Veranlagung in Wertpapieren neben den geschilderten Chancen auch Risiken birgt. Der Wert von Anteilen und deren Ertrag können sowohl steigen als auch fallen. Auch Wechselkursänderungen können den Wert einer Anlage sowohl positiv als auch negativ beeinflussen. Es besteht daher die Möglichkeit, dass Sie bei der Rückgabe Ihrer Anteile weniger als den ursprünglich angelegten Betrag zurück erhalten. Personen, die am Erwerb von Investmentfondsanteilen interessiert sind, sollten vor einer etwaigen Investition den/die aktuelle(n) Prospekt(e) bzw. die „Informationen für Anleger gemäß § 21 AIFMG“, insbesondere die darin enthaltenen Risikohinweise, lesen. Ist die Fondswährung eine andere Währung als die Heimatwährung des Anlegers, so können Änderungen des entsprechenden Wechselkurses den Wert seiner Anlage sowie die Höhe der im Fonds anfallenden Kosten - umgerechnet in seine Heimatwährung - positiv oder negativ beeinflussen.

Zu den Beschränkungen des Vertriebs des Fonds an amerikanische Staatsbürger entnehmen Sie die entsprechenden Hinweise dem Prospekt bzw. den „Informationen für Anleger gemäß § 21 AIFMG“. Druckfehler und Irrtümer vorbehalten.



APA Finance / Erste AM Communications

Ein Beitrag der APA Finance gemeinsam mit Erste AM Communications.