

Veröffentlicht als Gastkommentar (19. September 2021) bei



Die 25000 Euro-Frage

Neustart in der Automobilbranche

Ein Gastbeitrag von Marco Herrmann

Die Automesse IAA hat sich Anfang September in München in einem neuen Format präsentiert. Neben Autos, insbesondere elektrisch angetriebenen, wurden auch eine Vielzahl von Fahrrädern, Lastenrädern und e-Rollern gezeigt. Die Zeiten stehen auf Umbruch – auch an den Aktienmärkten.



Marco Herrmann ist seit 1992 für renommierte Banken und Fondsgesellschaften tätig.

Seit 2010 verantwortet er als Geschäftsführer die Anlagestrategie der FIDUKA.

Die Automobilbranche steht vor einem gigantischen Wandel, den die etablierten Anbieter wie VW, Daimler oder Toyota verlieren werden – so zumindest die Meinung der Anleger. Klassische Verbrennungsmotoren werden zum Auslaufmodell, während der batteriegetriebene Elektroantrieb nur eine Übergangstechnologie sein könnte.

Gleichzeitig nimmt die Idee eines Smartphones auf vier Rädern immer mehr Gestalt an. Fahrdienstanbieter wie Uber planen, mittelfristig mit autonom fahrenden Robo-Taxis unterwegs zu sein. Die hohen Anschaffungskosten dürften sich aufgrund der Einsparungen für Fahrer bereits nach vergleichsweise überschaubaren Zeiträumen rechnen.

Während sich die etablierten Autohersteller mit der Anpassung an die neue Realität schwergetan und erst sehr spät den Hebel umgelegt haben, drängen bereits eine Vielzahl neuer Konkurrenten auf den Markt. Nach dem Vorreiter Tesla kam lange nicht viel Neues. Doch jetzt starten mit Fisker, Lucid Motors, Polestar, Rivian, Nio und so weiter viele neue Konkurrenten durch. Auch wenn es in den vergangenen Jahren bei den Startups mehrmals zu Pleiten kam, steht reichlich Investmentkapital für sie bereit. Auf der Suche nach der nächsten Tesla und Dank der extremen Niedrigzinspolitik laufen die Anleger den Startups mit Geldbündeln in der Hand regelrecht hinterher.

Extrem große Unterschiede

Rivian, der amerikanische Hersteller elektrisch angetriebener Pickups, strebt bei seinem Börsengang (vermutlich noch 2021) eine Bewertung von 80 Milliarden US-Dollar an. Zwar gibt es eine Vorbestellung für 100.000 Lieferwagen von Amazon, aber die Bewertungsrelationen wären trotzdem mehr als sportlich. Das erste Auto soll noch im September vom Band laufen, was aber knapp ein Jahr hinter der ursprünglichen Planung liegt. Und das Erreichen der operativen Gewinnschwelle dürfte noch Jahre lang auf sich warten lassen.

Der Ford-Konzern, der bereits 120.000 Vorbestellungen allein für seinen elektrischen F150 Pickup hat, kommt nur auf eine Börsenbewertung von rund 50 Milliarden US-Dollar, was einem Kurs/Gewinn-Verhältnis auf Basis des diesjährigen

Unternehmensgewinns von weniger als zehn entspricht. Interessant ist, das neben Amazon auch Ford an Rivian beteiligt ist.

VW jagt Tesla

Der E-Auto-Pionier Tesla plant im Gesamtjahr 2021 mit einer Produktion von bis zu einer Million Fahrzeuge, nach 500.000 im vergangenen Jahr. Den Fans der Aktie ist das eine Börsenbewertung von 730 Milliarden US-Dollar wert, obwohl operativ gerade erst der Break-even erreicht wurde. Im Vergleich dazu rechnet Volkswagen mit mehr als zehn Millionen produzierten Autos, wovon 450.000 rein elektrisch angetrieben sein sollen. In Europa hat VW Tesla bei E-Autos bereits überholt, obwohl der ID.3 erst seit dem Spätsommer des vergangenen Jahres ausgeliefert wird. Schon in zwei Jahren könnte VW beim Absatz von E-Autos Tesla auch weltweit die Rücklichter zeigen.

Gleichzeitig hat sich VW sehr früh an aussichtsreichen Batterieherstellern wie Quantumscape und Northvolt beteiligt. Und obwohl der Konzern zwischen zehn und elf Milliarden Euro nach Steuern verdienen dürfte, liegt der Börsenwert nur bei einem Sechstel von Tesla.

Und genau hier zeigt sich der Umbruch in der Branche, so wie beim Smartphone das Telefonieren zur Nebensache geworden ist. Die neuen Konkurrenten punkten vor allem mit besserer Konnektivität, zubuchbaren Diensten und teilweise auch mit autonomem Fahren. Das reine Fahren rückt in den Hintergrund. Tesla hat aber auch in anderen Bereichen die Nase vorne. Der weitsichtige Aufbau eines globalen Ladenetzwerks, die stetige Weiterentwicklung eigener Batterien und auch der Einstieg in regionale Strommärkte zeigen wie sehr sich die Autowelt verändert hat.

Doch Vorsicht, Hoffnungswerte aus dem Bereich der Zukunftstechnologien sind spekulativ und teilweise abenteuerlich hoch bewertet. Von den vielen neuen Playern im Markt werden außerdem nicht alle den harten Wettbewerb überstehen. Nikola, ein US-Unternehmen, das Trucks mit Brennstoffzellen- Antrieb bauen will, ist bereits kräftig gegen die Wand gefahren. Und Fisker war schon einmal pleite. Darum sollten Anleger nicht nur auf die tollen Werbefotos der Hersteller schauen, sondern auch auf

die Stärke der Bilanz, die Nachhaltigkeit des Geschäftsmodells und die Partner beziehungsweise Aktionäre.

Etablierte Konzerne nicht abschreiben

Die „alten“ Autohersteller haben die Zeichen der Zeit nicht rechtzeitig erkannt und hinken nun einem Innovationswettbewerb hinterher. Dennoch machen unter anderem VW, Daimler aber auch GM gute Entwicklungsfortschritte und könnten dank ihrer Kapitalkraft am Ende weiter eine führende Position im erweiterten Geschäftsfeld der Mobilitätslösungen behalten.

Nicht jedem wird es so gehen wie Nokia mit den Handys. Auch Microsoft wurde vor zehn Jahren keine rosige Zukunft vorhersagt. Doch heute steht der Tech-Konzern so gut da wie noch nie. Totgesagte leben länger als gedacht.

25000 Euro Anlagestrategie

Angesichts von Nullzinsen oder gar Negativzinsen für Anleihen und auf dem Konto spricht weiterhin vieles für eine hohe Gewichtung von Aktien, trotz der guten Entwicklung seit Ausbruch der Pandemie. Selbst wenn sich die Inflation im nächsten Jahr wieder auf einen Wert um ein Prozent herum zurückbildet, wird es ohne Aktien nicht möglich sein, die Kaufkraft zu erhalten.

Zwei Grundprinzipien sind jedoch essenziell für ein erfolgreiches Investment: Zeit und Diversifikation. Der Anlagehorizont sollte also mindestens zehn Jahre betragen und die Investments sollten regional wie auch über Branchen breit gestreut werden. Das kann mit einem kleinen Prozentsatz auch einen ETF auf den Autosektor beinhalten, der die etablierten wie auch die neuen Player beinhaltet.

www.fiduka.com

Disclaimer

Diese Publikation dient nur zu Informationszwecken und zur Nutzung durch den Empfänger. Sie stellt weder ein Angebot noch eine Aufforderung seitens oder im Auftrag der FIDUKA zum Kauf oder Verkauf von Wertpapieren oder Investmentfonds dar. Die in der vorliegenden Publikation enthaltenen Informationen wurden aus Quellen zusammengetragen, die als zuverlässig gelten. Die FIDUKA gibt jedoch keine Gewähr hinsichtlich deren Zuverlässigkeit und Vollständigkeit und lehnt jede Haftung für Verluste ab, die sich aus der Verwendung dieser Information ergeben.