

Was Experten nach der IAA raten

Wer auf Elektro-Mobilität wetten will, muss keine Auto-Aktien kaufen



China News Service via Getty Images BYD-Fahrzeug auf der Automesse IAA.

Donnerstag, 21.09.2023, 11:32

Auf der Auto-Messe IAA haben BMW und Mercedes klargestellt, dass sie den wichtigen chinesischen Markt nicht der neuen Konkurrenz aus Fernost überlassen wollen. Für Anleger stellt sich die Frage, ob die Aktien damit wieder einen Blick wert sind. Wer jetzt vom Trend zur E-Mobilität profitieren will, muss aber nicht unbedingt Auto-Aktien kaufen, sagen Profis.

Knapp anderthalb Wochen ist die Automesse IAA, auf der **Mercedes** mit seinem CLA-Konzeptwagen **Tesla** den Kampf erklärte, nun her. „Wir gehen auf ein neues Level“, verkündete Markus Schäfer, Technologie-Chef beim Stuttgarter Autobauer, triumphierend. Das Auto soll mit nur einer Ladung mehr als 750 Kilometer weit fahren können – und damit gut 150 Kilometer mehr als Teslas aktuelles Model 3.

Auch Premium-Rivale **BMW** holte auf der IAA zum Befreiungsschlag aus. Doch statt auf sportliches Fahrgefühl setzten die Münchner mit ihrem Konzeptfahrzeug auf benutzerfreundliche Technologie: Ein Heads-Up-Display, welches auf die gesamte Breite der Windschutzscheibe projiziert wird, eine Bedienungssoftware, die mit Sprach- und Handgesten arbeitet.

Wer damit beeindruckt werden soll, ist klar, schreibt die **Finanznachrichtenagentur Bloomberg**. Der Zug sei ein Wink an die chinesische Kundschaft, die heimische Elektroautos mit eben solchen Spielereien bevorzugen. Allen deutschen Autobauern klar: Die wichtigsten Käufer *wohnen* nicht mehr in Berlin oder München, auch nicht in **New York** oder Los Angeles, sondern eben in Peking oder Shanghai.

Chinas Auto-Riesen erobern den eigenen Markt zurück

Nur wenden sich diese Kunden von deutschen Marken - seien es Premium-Hersteller wie Mercedes und BMW oder auch Volumenhersteller wie VW – zunehmend ab. Anfang Juli prognostizierte die Beratungsfirma AlixPartners bereits, dass die chinesischen Hersteller durch das Absatzwachstum bei Elektro- und Hybridautos erstmals über einen Marktanteil von 50 Prozent kommen werden.

Im August zeigen nun Zahlen des Datenanbieters Marklines, dass die heimischen Konzerne wirklich dominieren. Mit knapp 1,3 Millionen verkauften Fahrzeugen vereinigten die heimischen Hersteller 57,1 Prozent des Marktes auf sich – bei einem Absatz-Plus von 23,9 Prozent zum Vorjahr. Deutsche Hersteller kamen nur noch auf 17,6 Prozent, verloren dabei aber immerhin weit weniger Marktanteile als amerikanische oder japanische Marken.

Nun, so signalisieren es die IAA-Neuheiten, wollen die deutschen Hersteller angreifen. Die Börsen scheinen noch nicht überzeugt zu sein. Die Aktie von Mercedes kostet mit derzeit knapp 69 Euro etwa so viel wie vor der IAA. Die Papiere von Volkswagen und BMW legten seit Beginn der Messe nur minimal zu.

„Ein Meilenstein, aber keinesfalls ein endgültiger Befreiungsschlag“

Könnte sich das nun mittelfristig ändern? Anlage-Profis sind skeptisch. „Die jetzt vorgestellte Batterietechnologie ist ein wichtiger Meilenstein für die deutschen Autobauer, aber keinesfalls ein endgültiger Befreiungsschlag“, konstatiert Chris-Oliver Schickentanz, Chefanlagestrategie der Capitell AG. Sowohl amerikanische als auch chinesische Konkurrenten würden bereits an noch längeren Reichweiten arbeiten.

Schickentanz sieht eher eine Zwischenetappe erreicht, durch welche die internationale Wettbewerbsfähigkeit bei der Batterietechnologie wiederhergestellt sei. „Davon geeilt sind die deutschen Autobauer der globalen Konkurrenz aber nicht“, stellt Schickentanz klar.

Die neue Konkurrenz aus Fernost schlafe nicht, ergänzt **Marc Gabriel, Anlageexperte und Kundendirektor bei der Vermögensverwaltung Oberbanscheidt & Cie.** „Für die deutschen Autobauer war Chinas Automarkt der Erfolgsgarant der letzten 25 Jahre. Die chinesischen Autofirmen brauchten knapp zehn Jahre, um eigene Fahrzeuge auf den Markt zu bringen, die jedoch eher schlechte Kopien der westlichen Konkurrenten waren.“

Die Hersteller aus Fernost müssen sich nicht mehr mit ihrer Technologie verstecken

Jetzt seien die Chinesen so weit, dass man mit Design und Technik schon deutlich mutiger sei. „Chinas Hersteller werden immer stärker. Das zeigt sich bei der Anzahl der Innovationen, als auch bei den Teilnehmern der IAA, wo die Asiaten inzwischen 41 Anteil der den Aussteller ausmachen, während man einige namhafte Marken vergeblich sucht“,

so

Gabriel.

Schickentanz stimmt dem zu. „Das alles erinnert ein bisschen an die Solarindustrie vor zwei Jahrzehnten“, sagt der Anlagestrategie. „Modelle von Lynk, Nio & Co sind mittlerweile vom Design gefällig, überzeugen mit solider Verarbeitungsqualität und müssen sich in Sachen Batterietechnologie vor deutschen Produkten nicht verstecken.“ Manko sei einzig noch die Fahrzeugabstimmung, „die an die Dynamik eines BMWs oder den Komfort eines Mercedes noch nicht heranreicht“.

Dennoch: Zusammen mit den günstigeren Verkaufspreisen werden Marken wie BYD „den deutschen Premiumherstellern das Leben insbesondere in der volumenstarken *Mittelklasse* schwer machen“, schätzt Schickentanz. Hinzu kommt: Auch auf der anderen Seite der Welt bleibt mit Tesla ein starker Konkurrent.

Teslas Wachstumsstory reißt ebenfalls nicht ab

„**Tesla** hat einen wesentlichen Wettbewerbsvorteil: Der Konzern konzentriert sich komplett auf die E-Mobilität und kann damit seine Forschungs- und Entwicklungsanstrengungen auf eine Technologie ausrichten. Das ist effizient“, erklärt Schickentanz. Deutsche Hersteller, die auch weiter Verbrenner vertreiben, binden indes Kapazitäten und sind schwerfälliger

Natürlich muss das nicht zwingend heißen, dass Teslas starke Kursperformance der vergangenen Jahre so weitergehen kann. Hier hat der Konzern unter dem erratischen Milliardär Elon Musk klar die Nase vorne. „Ob der Konzern mit 722 Milliarden Euro Marktkapitalisierung jedoch dauerhaft mit dem 10-fachen seines jährlichen Umsatzes bewertet werden kann, wird die Zukunft zeigen“, gibt **Gabriel** zu Bedenken.

Dennoch: Im zweiten Quartal steigerte Tesla seine Auslieferungen zum Vorjahr um satte 83 Prozent auf 466.000 Fahrzeuge, Umsatz und operativer Gewinn (EBITDA) stiegen indes um 46 respektive 23 Prozent auf 21,26 beziehungsweise 4,65 Milliarden US-Dollar. Die Zahlen zeigen, dass die Wachstumsstory Tesla noch andauert.

Welche Aktien einen Blick wert sind

Insofern bleibt Anlegern mit Interesse am Autosektor die Qual der Wahl – weiter auf Tesla setzen, es mit der neuen Konkurrenz aus Fernost probieren oder an das Comeback deutscher Automobilpower setzen. „Noch die besten Chancen auf eine mit Tesla vergleichbare Kursentwicklung haben Konzerne mit einer klaren, fokussierten Strategie. In Deutschland wären das am ehesten Mercedes und BMW“, sagt Schickentanz.

Oberbanscheidt-Experte **Gabriel** wiederum sagt: „Als Value-orientierte Investoren suchen wir nach unterbewerteten Aktien mit mittelfristigem Bewertungspotenzial.“ Hier lohne sich der Blick dann auf die Porsche Automobil Holding oder auf Exor NV, der Investmentgesellschaft des italienischen Automobil-Clans Agnelli, mit Anteilen an Stellantis, Iveco oder Ferrari.

Allerdings sind sich die Anlage-Experten einig, dass man gar nicht einmal Auto-Aktien besitzen muss, um am Megatrend Elektromobilität zu partizipieren. Zulieferer seien ebenso eine Option. **Gabriel** nennt hier den französischen Konzern Forvia. Und Schickentanz erklärt: „Wenn man sich die IAA-Aussteller anschaut, finden sich da mittlerweile zahlreiche Technologiekonzerne. *Automobil* und Technologie wachsen immer stärker zusammen. Daher sind die aus meiner Sicht aussichtsreichsten „Zuliefer-Aktien“ der deutsche Chiphersteller Infineon, die französische Cap Gemini oder diverse Cloud-Anbieter, die im automobilen Erleben eine immer größere Rolle spielen.“

man

Quelle: https://www.focus.de/finanzen/boerse/aktien/was-experten-nach-der-iaa-raten-wer-auf-elektro-mobilitaet-wetten-will-muss-dazu-keine-auto-aktien-kaufen_id_208861957.html