

GELDANLAGE

Aktien unter Strom

Von Christoph Böckmann | 17. Mai 2018 | Ausgabe 20

China puscht Elektroautos, weil es die Gewichte in der globalen Autobranche verschieben will. Das eröffnet Chancen für Anleger.



Foto: ddp images/Xinhua/Mou Yu

Das meistverkaufte E-Auto wird in China produziert.

Kennen Sie das meistverkaufte Elektroauto der Welt? Es ist kein Tesla; auch kein Toyota oder BMW. Der Bestseller ist ein BAIC EC. Im vergangenen Jahr wurde das Serienmodell 78 079mal abgesetzt. Hersteller ist BJEV, eine Tochter der staatlichen chinesischen Beijing Automotive Industry Holding Co., kurz BAIC. Den meisten Deutschen dürften die Namen nichts sagen; heimischen Autobauern schon.

Daimler ist gerade mit fast 4 % bei BJEV eingestiegen und hat damit seine Partnerschaft mit BAIC „elektrifiziert“. Mit dem chinesischen Autobauer BYD, dessen Plug-in-Hybrid Song es ebenfalls in die Top 10 der meistverkauften E-Autos geschafft hat, kooperieren die Schwaben auch. Und Geely, ein weiterer Pkw-Hersteller aus dem Reich der Mitte, ist soeben mit fast 10 % bei Daimler eingestiegen. Auch das zeigt, welche Dynamik die Branche gerade entwickelt. Und China gibt dabei derzeit den Ton an.

Das Regime in Peking hofft auf eine dominante Position im globalen Automarkt. Ermöglichen soll das eine durch Steuervorteile und Quoten vorangetriebene Ausbreitung der Elektromobilität. Vor allem wegen der Käufe von Staatsunternehmen verzeichnen die meist jungen E-Autohersteller aus China hohe Wachstumsraten. So nehmen die Herrscher in China Einfluss auf Produktionsentscheidungen überall auf der Welt.

Nach Angaben der Unternehmensberatung McKinsey wurden 2017 weltweit rund 1,2 Mio. elektrisch angetriebene Fahrzeuge neu zum Verkehr zugelassen; fast jedes zweite in China. Auch in der Produktion von E-Autos liege das Land mit 41 % Weltmarktanteil vorn. Es folge Japan mit 19 % und Deutschland mit 18 %. Nicolai Müller, Partner von McKinsey, gibt zu bedenken, „dass man nicht von einem weltweit einheitlichen E-Automarkt sprechen kann.“ Viele Faktoren unterschieden sich von Land zu Land: Kaufanreize, Ladeinfrastruktur und Regulierung. In China etwa werde 40 % des Kaufpreises subventioniert.

Auf jeden Fall nimmt das Thema Elektromobilität Fahrt auf. Auch alle deutschen Autokonzerne haben eine E-Offensive angekündigt. Volkswagen will bis 2025 bis zu 3 Mio. Stromer pro Jahr bauen. Daimler plant bis 2022 die Elektrifizierung der gesamten Modellpalette. Und BMW, mit dem i3 und i8 bereits gut vertreten, will den E-Mini in China fertigen.

Tatsächlich ist die Lage für Traditionsmarken nicht ungefährlich. „Im E-Auto wird der Kundennutzen nicht mehr durch von Ingenieuren kunstfertig konstruierten Verbrennungsmotoren bestimmt, sondern primär durch den Akku – und dieser wird in Zukunft wohl in Asien gebaut“, warnt der Wirtschaftsprofessor Marc Steffen Rapp.

Noch sollte man BMW, Daimler und Co. nicht abschreiben. Ihre E-Offensive starten sie nicht nur, weil in China Fakten geschaffen werden, sondern auch, weil ihnen in Europa Strafzahlungen wegen zu hoher CO₂-Emissionen drohen. Weil der Absatz von Diesel-Fahrzeugen, die weniger CO₂ ausstoßen als Benziner, eingebrochen ist, hat sich der CO₂-Flottenmix der Autobauer verschlechtert. Dieser Treiber der Elektromobilität wird selten genannt, ist aber kraftvoll.

Aus Anlegersicht stellt sich die Frage, wie man von dieser Dynamik profitieren könnte. Wer an die Fähigkeiten und die Kreativität der deutschen Autokonzerne glaubt, kann sich deren Aktien ins Depot legen. Das Thema Elektromobilität ist für diese Unternehmen nur eine Einflussgröße auf die Geschäfts- und damit Aktienkursentwicklung. Bei anderen Faktoren wie Image, Produktionswissen und Digitalisierung stehen BMW, Daimler und die Volkswagen-Marken im internationalen Vergleich aber ebenfalls gut da. Die Aktien der chinesischen Autobauer BAIC, BYD und Geely profitieren stark von ihrem riesigen Heimatmarkt und politischer Hilfe. Alle drei sind an deutschen Börsen handelbar.

Börsennotierte Fahrzeughersteller zu finden, die ausschließlich im Bereich Elektromobilität aktiv sind, ist schwierig. Tesla wäre noch ein Beispiel. Aktuell aber haben die Amerikaner Probleme, günstige E-Autos für den Massenmarkt zu fertigen. Ein anderes Exempel für eine pure E-Aktie ist Voltabox. Hier handelt es sich aber bereits um einen Zulieferer. Die Ostwestfalen sind Spezialisten für den Bau von Batterien für Busse, Bergbaufahrzeuge und Motorräder. Im Pkw-Markt sind sie nicht vertreten, schließen dies für die Zukunft aber nicht aus. Für 2018 plant Voltabox eine Umsatzverdoppelung auf 60 Mio. € und eine operative Marge von 10 %.

Darüber hinaus gibt es einige Firmen, die ihre Aktivitäten zumindest in Richtung Elektromobilität ausdehnen. Der DAX-Konzern Continental startet in Kürze ein Gemeinschaftsunternehmen mit dem chinesischen Batteriezellenhersteller CITC. Die Hannoveraner halten 60 % der Anteile. Das Joint Venture soll zu einem führenden Anbieter im Weltmarkt für 48-Volt-Systeme aufsteigen. Der Kfz-Zulieferer ElringKlinger wiederum will seinen Umsatz im Geschäftsfeld Elektromobilität bis 2030 von 4 % auf 25 % steigern. Das Unternehmen tüfelt auch an Brennstoffzellen herum, die im Antriebsmix der Zukunft womöglich ebenfalls eine Rolle spielen. Der Hightech-Maschinenbauer Manz aus Reutlingen fertigt unter anderem Produktionslinien zur Herstellung von Batteriezellen und -modulen.

Im Tec Dax tummelt sich Aumann. Zum Repertoire der Münsterländer gehören Fertigungslinien für E-Motoren. Damit erzielt Aumann bereits 29 % seines Umsatzes von insgesamt 210 Mio. €. Der Gesamterlös soll 2018 auf 300 Mio. € anschwellen. Im M Dax gelistet ist Leoni, ein Hersteller von Kabeln. In E-Autos sollen davon zehnmal mehr liegen, als in Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor.

Weitere Unternehmen mit E-Aktivitäten sind Ibu-tec, ein Hersteller von Rohmaterialien für Batteriewerkstoffe, sowie Lion E-Mobility, eine Schweizer Holding mit Beteiligungen im Bereich Energiespeicher und Lithium-Ionen-Batteriesystemtechnik. Als Beimischung können solche Aktien für Anleger interessant sein. Wer die Titel im Depot hat, verfolgt das Thema Elektromobilität aufmerksamer und kennt fortan vielleicht auch das meistverkaufte E-Auto der Welt.

