

Chinas Elektroauto-Zombies

geschrieben von Admin | 24. Juli 2023

Die Ampelkoalition will das Land bis 2030 – also innerhalb von sieben Jahren – mit 15 Millionen elektrischen Autos beglücken und stockt die Kaufsubventionen noch einmal um 400 Millionen Euro auf. Treudoof folgt sie der potemkinschen Fassade der chinesischen E-Auto-Revolution, einem Schneeballsystem, das den Chinesen gerade um die Ohren fliegt.

Von Dirk Maxeiner

Was halten Sie von folgendem Geschäftsmodell: Sie gründen eine Firma für Elektroautos und geben ihr den zünftigen Namen „Weltmeister Motors“. Geld von Investoren fließt reichlich, schließlich handelt es sich um eine Zukunftsbiznis. Sie bauen dann Autos, die im Schnitt etwa 40.000 Euro Herstellungskosten verursachen. Sie verkaufen diese aber für nur rund 14.000 Euro, machen also mit jedem Auto 26.000 Euro Verlust. Sie behaupten, ein erfolgreiches Unternehmen mit beeindruckenden Verkaufszahlen zu sein, und hoffen, dass Ihre Investoren weiter daran glauben. Auch die internationalen Medien berichten von den phänomenalen Erfolgen der visionären Firma. Und die deutsche Presse schwärmt: „Chinas Autoindustrie will das E-Zeitalter erobern. In Peking werden unzählige E-Modelle gebaut, die auch in Deutschland ein Erfolg wären, denn ihr Preis-Leistungsverhältnis ist atemberaubend“.



Produktion chinesische e-Autos, Verluste pro verkauftem Auto; Bild China Observer

Geht nicht? Gibt's nicht? Doch: Die Firma gibt's. Und zwar in China. Und sie heißt tatsächlich „Weltmeister Motors“ (WM). Und die zitierte Schlagzeile konnte man im deutschen *Stern* lesen. Die „Weltmeister“ (WM) schafften es tatsächlich, zwischen 2019 und 2021 insgesamt 78.900 Autos zu produzieren, Stückpreis in der Herstellung durchschnittlich 340.000 Yuan (rund 40.000 Euro), Verkaufspreis 120.000 Yuan (rund 12.000 Euro) und damit insgesamt einen Verlust von 17,5 Milliarden Yuan anzuhäufen (rund 1,5 Milliarden Euro).

Und die „Weltmeister“ sind nicht alleine. Seit 2009 lenkte die kommunistische Partei Chinas etwa 25 Milliarden Euro an Subventionen und Steuererleichterungen in den „New Energy“-Autosektor. Banken und Großinvestoren rissen sich daraufhin förmlich darum, ihr Geld visionär zu vernichten. So entstanden über 100 neue Unternehmen, die in nagelneuen Fabriken elektrische Autos produzieren. Außer dem Strom der Investorenkohle braucht man dazu lediglich noch den Kohlestrom aus billigen chinesischen Kraftwerken (um die Umwelt ging es bei diesem Geschäft nie).



Unverkäufliche chinesische e-Autos (2) zwischengelagert in Bauruinen, Bild China Observer

Allein die Kunden machen nicht so richtig mit: Sie kaufen zwar recht viele Elektroautos, dies aber nur zu „atemberaubenden“ Preisen (siehe oben), die oft weit unter den Gestehungskosten liegen. Trotzdem ist der Absatz der Hersteller bis zu 40 Prozent rückläufig. Die überzähligen Batterieautos rotten derweil auf riesigen Halden im ganzen Land als Elektroschrott vor sich hin.

30 bis 40 Hersteller schon wieder verschwunden

Denn es hapert oft an der Qualität und immer an Ladestationen. Im Jahr 2022, so die offiziellen Angaben, wurden 6,8 Millionen E-Autos verkauft, es stehen (zum Ende 2022) aber nur zwischen 1,8 und 2,5 Millionen öffentliche Ladeplätze zur Verfügung, je nachdem welche Angabe man glaubt. Und auf die sind die Chinesen dringend angewiesen, denn fast niemand hat eine Garage, die Mittelklasse wohnt meist in Hochhaus-Agglomerationen, die so anheimelnd wirken wie eine Neue-Heimat-Version von Mordor. Jedenfalls lässt sich da kein Stromkabel aus dem 48. Stock runterlassen.

Inzwischen sind 30 bis 40 Hersteller schon wieder verschwunden, und der Rest sucht händeringend nach frischer Investorenkohle. Wer sein Geld dort anlegen will, dem empfehle ich eine kompetente Fachuntersuchung: „Die Ambiguität des Chinesischen Witzes: Eine Untersuchung basiert auf Sigmund Freuds Witztheorien.“

Fachleute schätzen, dass nur eine Handvoll chinesischer E-Autohersteller überleben wird. Wer das ökonomische Desaster in vollen Zügen genießen will, dem sei ein Video des *China Observer* empfohlen: „Chinas EV-Industrie bricht zusammen: 90 Prozent der EV-Hersteller stehen vor dem Bankrott, 100 Marken könnten verschwinden“. Selbst bekannte Firmen wie NIO, Xpeng oder Li Auto schreiben Milliardenverluste.

Die Autopreise in China kommen dermaßen unter Druck, dass selbst Toyota eine Aktion gestartet hat, die es sonst nur auf dem Hamburger Fischmarkt morgens um sechs gibt: „Kaufe zwei, kriege einen umsonst“. Auch Tesla ist betroffen, erweist sich aber als einer der wenigen Hersteller, die es schaffen, profitabel zu bleiben. Der bekannte chinesische Hersteller BYD ist übrigens dazu übergegangen, seine Autos in halbfertigen Hochhäusern abzustellen, die wegen der Immobilienblase nicht fertiggestellt werden. Und zwar ab der zweiten Etage, was dafür spricht, dass ein längerer Aufenthalt dort oben geplant ist.

Riesige Halden in Feld, Wald und Flur

Geisterstädte, vollgestopft mit E-Zombie-Autos, sind ein sehr anschauliches Bild der jüngsten Aufführung des chinesischen Staatstheaters, und zahlreiche Videos wie hier und hier widmen sich dem Thema. Die E-Mobil-Branche in China gleicht längst einem Schneeballsystem, das unverkäufliche Autos versteckt oder bei Car-Sharing-Anbietern auf den Hof stellt, um Investoren gute Verkäufe vorzugaukeln. Das Geschäftsmodell der inzwischen 370 Sharingfirmen scheint weniger das Vermieten von Autos zu sein, als vielmehr das, die Dinger unauffällig verschwinden zu lassen. Auch sie gingen oder gehen gerade massenweise pleite, sie sterben wie die Ameisenmännchen kurz nach dem Hochzeitsflug, ein Phänomen, das auch hierzulande nicht ganz unüblich ist. Eigentlich unverständlich, warum die überzähligen E-Autos

am Ende des Fließbandes nicht gleich in einen Schredder befördert werden, das wäre die perfekte Kreislaufwirtschaft und auch viel billiger.

Immer wieder werden in China nun riesige Halden von bis zu 10.000 neuen oder fast neuen Autos in Feld, Wald und Flur entdeckt, wie übrigens Jahre zuvor ganze Gebirge von Sharing-Fahrrädern. Die Bilder in dem viral gegangenen Film „No Place to Place“ erinnern an bunte Korallenriffe und sind von geradezu poetischer Schönheit.

Wirklich erstaunlich ist, dass von dieser Botschaft hierzulande so gut wie nichts angekommen ist. Unverdrossen wird China von Medien und Politikern als Erfolgsmodell für die sogenannte Elektromobilität oder auch die „Sharing-Economy“ angepriesen, dem Deutschland folgen müsse, so die heimische Autoindustrie denn überleben wolle. „Subventionen und rigide Gesetze erzwingen in China einen überraschend schnellen Wandel bei der Elektromobilität“, schrieb *Die Zeit* 2018 bewundernd, „bei der Elektromobilität liegt die Volksrepublik weltweit vorn, mehr als die Hälfte des Weltmarktes fällt derzeit auf China“.

Treudoof lassen wir uns von der potemkinschen Fassade blenden

Bei den meisten derartigen Berichten schwingt auch das leise Bedauern mit, dass in Deutschland solch rigide Maßnahmen nicht denkbar wären. Inzwischen sind sie leider denkbar und werden auch umgesetzt. Treudoof lassen wir uns von der potemkinschen Fassade der chinesischen E-Auto-Revolution blenden, die sich gerade zum großen Teil als planwirtschaftlicher Rohrkrepierer erweist. Die Propagandisten der E-Mobilität reiten den toten chinesischen Elektrogaul unverdrossen, als könne man damit das Aachener Springreiterturnier gewinnen. Erst latschten wir dem ökonomisch verheerenden und seuchentechnisch sinnlosen chinesischen Corona-Lockdown nach, jetzt sind wir offenbar erneut zum Gehirn-Lockdown entschlossen, indem wir die chinesischen Elektroautopleite zu einem visionären Welterfolg hochjazzten. Man darf einen Fehler einmal machen, das zweite Mal den gleichen Fehler zu machen, rangiert allerdings unter der Kategorie gehobene Dummheit.

Ende der letzten Woche kursierte dazu gerade die Frohmutsphrase: „Elektroautos in der EU erstmals stärker gefragt als Diesel“ (Reuters). FAZ-Redakteur Johannes Winterhagen hat es nachgeprüft: „Die Behauptung, es seien erstmals mehr Elektroautos als Dieselfahrzeuge zugelassen worden, ist falsch. Sie basiert auf einer eigenwilligen Dateninterpretation. Tatsächlich gewinnt der Diesel in einigen Märkten sogar hinzu“. Die Quelle der Fakenews ist übrigens eine Pressemeldung des Europäischen Verbands der Autohersteller (ACEA). „Offen bleibt vorerst die Frage, ob es technisches Desinteresse oder politische Interessen sind, die hinter der eigenwilligen Dateninterpretation des Branchenverbands stecken“, kommentiert

Winterhagen, „vielleicht wollte man den in den Urlaub fahrenden Europaparlamentariern auch nur das gute Gefühl verschaffen, alles sei auf einem guten Weg in eine elektrische Zukunft?“

Vielleicht war es auch ein dankeschön für die zusätzlichen 400 Millionen, die die Bundesregierung gerade panisch in das sinkende Schiff pumpt. Die Ampelkoalition will das Land bis 2030 – also innerhalb von sieben Jahren – mit 15 Millionen elektrischen Autos beglücken, aktuell sind es aber nur gut eine Million – und die Verkäufe stürzen ab wie ein Heißluftballon, dem das Gas abgedreht wird. Dazu passend eine aktuelle Meldung von focus.de: „Erster Elektro-Jeep kommt jetzt als Benziner und kostet 10.000 Euro weniger, die Kunden wollen es so.“ Was die Kunden wollen, lässt sich auch in den beiden vorangegangenen „Sonntagsfahrern“ nachlesen, die der mehr oder weniger verzweifelten Lage auf dem Markt der Elektroautos hierzulande gewidmet sind, siehe „VW schwimmt“ und „Das Dachstübchen brennt“.

Darauf, dass dies auch im sagenhaften Reich von Onkel Xi Ji Jinping trotz oder gerade wegen einer Irrwitzigen Subventionspolitik der Fall ist, machten mich fachkundige Achse-Leser aufmerksam. Bis dahin habe ich die chinesischen Märchenerzählungen weitgehend geglaubt. Aufgrund des etwas intensiveren Studiums der Sachlage bin ich inzwischen allerdings zu einer fernöstlichen Weisheit gelangt, die ich sehr frei nach Laotse so formulieren möchte: Du kratzt an der Tapete scheinbarer Gewissheiten und es kommt Dir unvermittelt die ganze Wand entgegen.

Der Beitrag erschien zuerst bei ACHGUT hier