

Autohersteller könnten es bereuen, Bürokraten den Kunden vorgezogen zu haben!

geschrieben von Chris Frey | 6. Dezember 2024

[Duggan Flanakin](#)

Was ist aus der alten Geschäftsweisheit geworden, wonach der Kunde immer Recht hat?

Die US-amerikanischen und europäischen Autohersteller haben dieses Mantra aufgegeben, um nicht gewählten Bürokraten in Brüssel, New York und Doha und den Kriechern zu gefallen, die durch das Verfechten ihrer Unkenrufe zu politischer Macht gelangt sind. Möglicherweise bereuen sie jetzt, dass sie sich dem Marschbefehl der Klimakommandos „übereifrig“ angeschlossen haben.

Heute sind die Zeichen des Untergangs in der Autoindustrie Töpfe voller unverkaufter batterie-elektrischer Fahrzeuge (BEVs), denen die Kunden seit Jahren ihr Leben und ihr Vermögen nicht anvertrauen.

Zugegeben, die Inflationsspirale nach der COVID-Initiative mit ihren steigenden Zinssätzen hat der Autoindustrie nicht geholfen, aber viel zu viele ihrer Probleme sind selbst verschuldet.

Währenddessen lächeln die Chinesen, weil sie wissen, dass sie vier Trümpfe in der Hand halten.

Paul Jacobson, Finanzvorstand von General Motors, kündigte im Juni eine Kürzung der BEV-Produktion um 50.000 Fahrzeuge an. Der Grund dafür? „Wir wollen nicht in eine Situation geraten, in der wir ein Produktionsziel vorgeben und dann einfach blindlings produzieren und am Ende Hunderttausende von Fahrzeugen auf Lager haben, weil der Markt einfach noch nicht da ist.“

Vielleicht hat Jacobson in den Teeblättern gelesen und einen Sieg von Trump vorausgesagt, der das Ende der Steuergutschrift von 7.500 Dollar im Rahmen von Bidens falsch benanntem Inflations-Reduktionsgesetz bedeuten könnte. Oder vielleicht hat er sich die Zahlen angesehen, die zeigen, dass mehr als die Hälfte der Öffentlichkeit kein Interesse daran hat, ein Fahrzeug zu kaufen, das nicht ihren tatsächlichen Bedürfnissen entspricht.

Oder vielleicht hatte Jacobson erkannt, dass die meisten der Milliarden an Steuergeldern, die für den Aufbau eines Ladenetzes bereitgestellt wurden, in einem Kaninchenbau verschwunden waren.

Wie auch immer. GM kündigte gerade an, 1.000 Arbeitsplätze zu streichen und versprach, Anreize in Höhe der wahrscheinlich gestrichenen Steuergutschrift von 7.500 Dollar zu bieten. Dies geschah zusätzlich zu den Entlassungen von 1.700 Fabrikarbeitern im September. Zuvor hatte GM einen Verlust von 1,7 Milliarden Dollar bei Verkauf und Produktion seiner BEVs im vierten Quartal 2023 gemeldet.

Ford, das ebenfalls verzweifelt versuchte, seine BEV-Bestände loszuwerden, kündigte im September an, dass BEV-Ladegeräte und Hausinstallationen im Kaufpreis des Model e BEV enthalten sein würden. Die Kehrseite dieses mutigen Schrittes ist, dass Ford mit jedem der 10.000 BEVs, die es im ersten Quartal 2024 verkauft hat, fast 130.000 Dollar **verloren** hat und für das Jahr 2024 einen Verlust von 5 Milliarden Dollar bei der Model-e-Reihe erwartet.

Ford hat außerdem 730 Mitarbeiter **entlassen** und die Produktion seines **BEV-Pickups** F-150 Lightning, dem „Truck des Jahres 2023“, bis zum nächsten Jahr gestoppt, „da die Nachfrage der Verbraucher nach Elektrofahrzeugen nachlässt“. Aber das eigentliche Problem könnte sein, dass BEV-Pickups, wie ein Kenner der Autoindustrie **sagte**, „das falsche Produkt“ sind?

Zuvor hatte Ford seine Pläne für einen vollelektrischen, dreireihigen SUV **aufgegeben** und sich auf Hybridmodelle konzentriert, die eine ganz andere Technologie verwenden und eine größere Reichweite und Erschwinglichkeit bieten. Und das, obwohl die Preise für BEVs landesweit innerhalb von zwei Jahren von 65.000 Dollar auf 56.648 Dollar gefallen sind.

Und erst diese Woche kündigte Ford an, 4.000 Stellen zu streichen, vor allem in Deutschland und in UK – ein Abbau von 14 % seiner europäischen Belegschaft. Ford begründete dies mit der schwachen BEV-Nachfrage, der mangelnden staatlichen Unterstützung für den BEV-Umstieg und der Konkurrenz durch subventionierte chinesische Autohersteller.

Der Autovermietungsriese Hertz hat seinen BEV-Verkauf gerade ausgeweitet und bietet jetzt gebrauchte Tesla Model 3 für unter 20.000 Dollar an. Hertz hofft, 30.000 BEVs zu verkaufen, während es sich aus dem BEV-Markt zurückzieht, aber der 89%ige Anstieg der BEV-Abschreibungskosten (etwa 537 \$ pro Fahrzeug und Monat) hat sich auf das Endergebnis ausgewirkt. Die Preissenkungen von Tesla haben offenbar auch den Markt für gebrauchte BEV in Mitleidenschaft gezogen.

Unterdessen berichtete die Detroit Free Press im Oktober, dass „es ein lautes, turbulentes und beunruhigendes Jahr für [Stellantis] war, den Autohersteller, dem die Marken Jeep, Ram, Chrysler, Dodge und Fiat gehören, und die Zukunft ist nicht ganz klar“. Im Laufe des Jahres 2024, so die Zeitung, habe Stellantis nach „atemberaubenden Gewinnen“ im Jahr 2023 aufeinander folgende Quartalsberichte mit einem Rückgang der US-Verkäufe um 20 % oder mehr zu verzeichnen gehabt. Außerdem hat das

Unternehmen die Produktion in seinen italienischen Werken in diesem Jahr mehrmals [pausiert](#).

Anderswo in Europa sind die Autohersteller trotz ebenfalls drakonischer BEV-Vorschriften wegen der großen Kluft zwischen der Wahlfreiheit der Kunden und den staatlichen Vorgaben in Panik geraten.

Deutschlands größter Autoversicherer berichtete, dass einer von drei BEV-Besitzern in diesem Jahr wieder auf Benzin- oder Dieselfahrzeuge umgestiegen ist, im Jahr 2021 waren es noch 14 %. Der Rückgang könnte auf die Abschaffung der vom Steuerzahler finanzierten Rabatte von 4.900 bis 6.500 Dollar zurückzuführen sein. Oder, wie ein deutscher Reporter [anmerkte](#): „Offensichtlich können Elektroautos viele Besitzer nicht überzeugen, langfristig bei dieser Antriebsform zu bleiben.“

Die Lage in Deutschland ist so schlecht, dass [Volkswagen](#) zum ersten Mal in seiner 87-jährigen Geschichte plant, „mindestens“ drei seiner Werke zu schließen, Zehntausende von Mitarbeitern zu entlassen und die verbleibenden deutschen Werke zu verkleinern.

Eine kürzlich durchgeführte Umfrage ergab, dass nur 29 % der Deutschen ein Gesetz befolgen würden, das sie zum Kauf von BEVs zwingt, und nur 18 % würden bei ihrem nächsten Kauf ein BEV in Betracht ziehen. Schlimmer noch, nur 3,6 % der ICE-Fahrer sind in diesem Jahr in Deutschland auf BEVs umgestiegen, und BEVs machten nur 2,9 % aller Fahrzeuge auf Deutschlands Autobahnen aus.

Das Scheitern der deutschen Regierungskoalition ist zum Teil auf ihr anhaltendes Engagement zurückzuführen, den Verkauf der meisten ICE-Fahrzeuge bis 2035 zu verbieten. Deutschland leidet auch unter den hohen Stromkosten, die größtenteils durch Steuern finanziert werden und die Kosten für eine rein elektrische Fahrzeugflotte noch weiter in die Höhe treiben. Der Zustrom billiger chinesischer BEVs verschlimmert Deutschlands Probleme in einem Land, das für 8 % seiner jährlichen Wirtschaftsleistung und 16 % seiner Exporte auf das Automobil angewiesen ist, nur noch weiter.

In UK hält der Absatz von BEVs laut BBC nicht mit dem breiten Markt Schritt. Während die Verkäufe von BEVs an Unternehmen zugenommen haben, sind die Verkäufe von BEVs an Privatpersonen um 7,7 % zurückgegangen, was laut der Society of Motor Manufacturers and Traders (SMMT) auf „geringes Wachstum, schwaches Verbrauchervertrauen und hohe Zinssätze“ zurückzuführen ist. Dies veranlasste die SMMT, die Regierung Starmer aufzufordern, Anreize zu schaffen, um private Käufer zum Kauf von BEVs zu bewegen.

Während Jaguar sich [umbenennt](#), um eine gesellschaftliche Randgruppe zufrieden zu stellen, wurden die britischen Autohersteller von einem Urteil des Berufungsgerichts schockiert, wonach Autohändler eine „treuhänderische Pflicht“ haben, ihre Kunden über Boni, Provisionen und Gebühren zu informieren, die sie von Kreditgebern erhalten.

Die Kreditgeber reagierten darauf, indem sie den Autohändlern untersagten, für 90 % der über Autokredite gekauften Fahrzeuge Provisionen zu erhalten. Die Entscheidung könnte zur Schließung von Autohäusern führen und die Menschen dazu zwingen, direkt beim Hersteller zu kaufen, in der Regel unbesehen. Sie könnte aber auch zu einem erheblichen Rückgang der Autokäufe führen, da die Menschen an Händler und nicht an Bankiers gewöhnt sind.

Es bleibt abzuwarten, wie sich die neue Trump-Regierung auf den BEV-Markt auswirken wird. Trump sagt immer wieder, dass BEVs eine Rolle spielen, während er die Autohersteller, die sich jetzt an Wasserstoff-basierte Betankungssysteme wagen, [verunglimpft](#). Aber wenn, wie erwartet, die Subventionen wegfallen, wird die BEV-Revolution dann lediglich verlangsamt oder zum Stillstand gebracht?

Das könnte zu einem großen Teil davon abhängen, wie die Autohersteller auf den Wandel von Zeit und Geld reagieren.

This article originally appeared at [Real Clear Energy](#)

Link:

<https://www.cfact.org/2024/11/30/automakers-may-rue-choosing-bureaucrats-over-customers/>

Übersetzt von Christian Freuer für das EIKE