

Das Elektroauto-Experiment ist zu einem Fiasko geworden – und es wird noch schlimmer kommen.

geschrieben von Andreas Demmig | 13. Februar 2026

Von Jo Nova

Irgendwann beschlossen westliche Regierungen, Gewinner auszuwählen und setzten Fristen für Erfindungen und Entdeckungen. Die meisten Autohersteller nahmen dies stillschweigend hin. Sie schwiegen, vermutlich, weil sie nicht als Klimaleugner dastehen wollten. Doch für die Autohersteller, die mit voller Kraft auf Elektrofahrzeuge setzten, war dies eine verhängnisvolle Entscheidung.

Vor wenigen Tagen gab der Mutterkonzern von Fiat, Peugeot und Chrysler einen Verlust von 26 Milliarden US-Dollar bekannt, woraufhin die Aktien um 27 % einbrachen. Dies folgt auf die verheerende Abschreibung von 20 Milliarden US-Dollar bei Ford. Der CEO von Stellantis kündigte eine Neuausrichtung des Unternehmens an und beschloss in einem radikalen Plan, „unsere Kunden und ihre Wünsche zum Leitstern zu machen“. Donnerwetter – sie wollen Autos bauen, die Kunden tatsächlich wollen, anstatt nur das Wetter zu verändern.

Robert Bryce schätzt die bekannten Verluste der letzten vier Jahre auf insgesamt 140 Milliarden Dollar. Und das ist nur das Geld, das Ford, Stellantis, GM, Mercedes, Volkswagen, Rivian und Lucid verbrannt haben.

Andere Unternehmen haben große Verträge unterzeichnet und damit geprahlt, von denen sie später zurücktraten. Ihre spezifischen Verluste im Bereich der Elektrofahrzeuge haben sie jedoch nicht unbedingt offengelegt. Daher ist unklar, wie hoch die Verluste von Honda, Renault, Mitsubishi, Volvo und BMW tatsächlich sind.

Insgesamt schätzt Bryce den durchschnittlichen Verlust pro Elektrofahrzeug auf rund 25.000 US-Dollar.

Das riskante Spiel der Autoindustrie mit Elektroautos hat sich als Katastrophe erwiesen.

Von Matthew Lynn, *The Telegraph*

Tatsächlich hat sich herausgestellt, dass Elektroautos nur einen kleinen Teil des Gesamtmarktes ausmachen und dass, soweit dieser überhaupt existiert, chinesische Hersteller den Großteil der Verkäufe für sich erobern werden.

Es gibt zwei Hauptprobleme. Erstens könnten Elektrofahrzeuge nur ein

Nischenprodukt sein. Zweitens: Wo es einen Markt gibt, dominiert die neue Generation chinesischer Marken unter der Führung von BYD.

Die traditionellen Autogiganten glaubten, der Übergang sei lediglich eine Frage des Austauschs eines Verbrennungsmotors gegen eine große Batterie. Doch es stellte sich heraus, dass ein Elektroauto im Grunde ein Stück Elektronik mit Rädern ist. Es hat viel mehr mit dem Mobilfunkmarkt gemein als mit allem, was den Benzin-Enthusiasten der Branche bisher vertraut war.

Es ist weitaus einfacher, ein neues Elektroauto-Unternehmen von Grund auf zu gründen, als einen der traditionellen Giganten umzuwandeln.

Die ungeschminkte Wahrheit ist: Die gewaltige Wette der Autogiganten auf Elektrofahrzeuge ist spektakulär nach hinten losgegangen.

Hätte China westliche Politiker bestochen, um ihre eigenen Bürger dazu zu zwingen, chinesische Autos zu subventionieren, hätten sie die westliche Autoindustrie kaum schneller zerstören können.

Wenn in Ihrem Land etablierte Hersteller von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor ansässig sind, wirken Förderprogramme wie die Zero Emission Vehicle (ZEV) wie ein Antizoll – sie bestrafen die heimische Industrie und zwingen sie und ihre Kunden, ausländische Autohersteller zu subventionieren. Die Regierung legt ein willkürliches Ziel fest und besteht beispielsweise darauf, dass 22 % aller verkauften Autos Elektrofahrzeuge sein müssen. Die Öffentlichkeit wünscht sich nicht so viele Elektrofahrzeuge, aber die ZEV-Regelung enthält den finanziellen Ausgleich. Wenn der Hersteller von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor sein Ziel nicht erreicht und nicht genügend Elektrofahrzeuge verkauft, muss er Zertifikate von einem Unternehmen kaufen, das dies geschafft hat.

Oder, wenn Unternehmen beide Fahrzeugtypen verkaufen, können sie die Preise ihrer Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor erhöhen und die hohen Gewinne nutzen, um ihre eigenen Elektrofahrzeuge günstiger anzubieten. So oder so werden Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor teurer und Elektrofahrzeuge günstiger, bis das 22%-Ziel erreicht ist.

Letztendlich subventionieren die Handwerker und Familien, die Autos mit Verbrennungsmotor kaufen, die Elektroautos, die von den Reichen gekauft werden.

Australiens NVES (New Vehicle Emissions Standards) ist dem britischen System sehr ähnlich.

<https://joannenova.com.au/2026/02/the-ev-experiment-has-become-a-bloodbath-140-billion-wasted-more-to-come/>

