

„Der Kunde hat sich entschieden“: Weiterhin sinkende Absätze bei Elektrofahrzeugen.

geschrieben von Andreas Demmig | 26. Februar 2026

WUWT, Gastautor, Will Jones, THE DAILY SCEPTIC

„Ich denke, der Kunde hat sich entschieden. Das ist die Quintessenz“, sagte Jim Farley, Vorstandsvorsitzender von Ford, als er einen Jahresverlust von 5 Milliarden Dollar bekannt gab – und sich damit der gesamten Automobilindustrie anschloss, die mit einem katastrophalen Einbruch des Marktes für Elektrofahrzeuge konfrontiert ist. Mehr dazu im *Telegraph*.

Der amerikanische Chef äußerte sich letzte Woche, als sein Unternehmen einen Jahresverlust von 5 Milliarden Dollar (3,7 Milliarden Pfund) bekannt gab, kaum zwei Monate nachdem es eine überraschende Abschreibung von 19,5 Milliarden Dollar verbucht hatte.

Der Grund? Eine aggressive Wette auf Elektrofahrzeuge (EVs), die spektakulär nach hinten losging.

Im Jahr 2025 gingen die Verkaufszahlen des Crossovers Mustang Mach-E und des Pickup-Trucks F-150 Lightning – die Farley einst als „Truck der Zukunft“ bezeichnet hatte, sehr zurück.

Noch schlimmer: Die Sparte für das elektrische Model E hat seit 2023 Verluste von mehr als 13 Milliarden Dollar verbucht.

Nun hat das Unternehmen den [elektrischen] F-150 endgültig in den Müll geworfen und einen Großteil seiner zukünftigen Elektrofahrzeugpläne verworfen. Stattdessen will es sich künftig stärker auf Hybridfahrzeuge konzentrieren.

Ford ist nicht der einzige Automobilgigant, der die Kosten einer gescheiterten Wette auf Elektromobilität zu tragen hat.

Im vergangenen Jahr haben die größten Autohersteller der Welt mehr als 60 Milliarden Dollar aus ihren Bilanzen abgeschrieben, da sie sich von einem Elektroauto-Boom zurückziehen, der nie stattgefunden hat.

Die Summe beinhaltet eine Belastung von 22 Milliarden Euro (19 Milliarden Pfund), die vom Vauxhall-Eigentümer Stellantis gemeldet wurde, sowie eine Belastung von 7,6 Milliarden Dollar für General Motors, 5,1 Milliarden Euro für den Volkswagen-Konzern, 4,5 Milliarden Dollar für Honda und 1,2 Milliarden Dollar für Volvo, um nur einige zu nennen.

„Die meisten westlichen Autohersteller stehen derzeit vor großen Problemen“, sagt Felipe Muñoz von Car Industry Analysis.

Generell lässt sich sagen, dass die Verkaufszahlen von Elektrofahrzeugen steigen. Der von Autoherstellern und Politikern erhoffte rasante Umstieg auf Elektromobilität ist jedoch ausgeblieben. „Viele Autofahrer fühlen sich mit dem Umstieg noch nicht wohl“, so Muñoz.

Gleichzeitig machen sich die Netto-Null-Vorschriften in Großbritannien und Europa bemerkbar – Unternehmen müssen mit Geldstrafen rechnen, wenn sie die immer anspruchsvolleren Ziele nicht erreichen – und gleichzeitig sind Billigkonkurrenten aus China auf den Markt gekommen, um sie zu unterbieten.

Viele dieser chinesischen Hersteller versuchen auch selbst, einer Krise zu entkommen, da die Verkäufe im Inland nahezu zum Erliegen gekommen sind .

Weltweit zeichnet sich für die Autohersteller eine bittere Realität ab: Die Autofahrer wollen Elektrofahrzeuge einfach nicht in dem Umfang, wie sie es sich erhofft hatten.

„Die Pläne, die sie aufgestellt haben, waren zu ambitioniert – und was wir jetzt sehen, ist die Realität“, sagt Munoz.

Ein Großteil des heutigen Chaos lässt sich auf die turbulenten Tage der Pandemie zurückführen, als auf dem Automarkt seltsame Dinge geschahen.

Als die Ausbreitung des Coronavirus Fabriken auf der ganzen Welt lahmlegte und Regierungen in Panik gerieten, wurden Elektroautos mit Subventionen überschüttet, um die angeschlagene Automobilindustrie zu unterstützen.

Dies geschah auch zu einer Zeit, als die Zentralbanken in ganz Europa die Zinssätze senkten, um ihre schwächelnden Volkswirtschaften anzukurbeln, was die Kreditaufnahme verbilligte.

Zeitweise war der Kauf eines Elektroautos in Deutschland so günstig, dass man Modelle wie den Renault Zoe oder sogar den Mercedes-Benz EQC Crossover für weniger Geld leasen konnte als für den Preis eines Mobilfunkvertrags.

Gleichzeitig verstärkten die Regierungen ihre Bemühungen um Klimaneutralität. In Großbritannien kündigte der damalige Premierminister Boris Johnson ein Verbot des Verkaufs neuer Benzinautos bis 2030 an; in Amerika schlug Joe Biden ein Konjunkturpaket in Höhe von 174 Milliarden Dollar für Elektrofahrzeuge vor.

Tesla, der von Elon Musk gegründete Elektroautohersteller, wurde auch von seinen traditionelleren Konkurrenten neidisch beäugt – denn die Verkaufszahlen seiner Modelle 3 und Y stiegen rasant.

Der Absatz von Elektrofahrzeugen in Europa wurde durch den starken Anstieg der Benzinpreise nach Ausbruch des Ukraine-Krieges begünstigt, wodurch Elektrofahrzeuge im Vergleich zu Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor günstiger erschienen.

Vor diesem Hintergrund schien alles nur in eine Richtung zu gehen.

Als Reaktion darauf kündigten viele Autohersteller ehrgeizige Pläne zur Elektrifizierung ihrer Modellpaletten an.

Jaguar Land Rover kündigte an, dass Jaguar bis 2025 eine rein elektrische Marke werden würde. Ford verpflichtete sich zur vollständigen Elektrifizierung bis 2030, während VW sein Ziel für den Absatz von Elektrofahrzeugen bis zum Ende des Jahrzehnts von 35 % auf 70 % verdoppelte.

Doch in den Jahren seit diesen Ankündigungen haben sich die Verkäufe von Elektrofahrzeugen verlangsamt, da viele der vorübergehenden Faktoren [-> Subventionen], die den Markt angekurbelt hatten, nachgelassen haben.

<https://wattsupwiththat.com/2026/02/21/the-customer-has-spoken-car-industry-faces-up-to-catastrophic-ev-collapse/>