

ÜBERBLICK

- **Elektrofahrzeuge beeinflussen schon heute die Geschäftswelt und Gewohnheiten, aber autonome Fahrzeuge werden die Welt von morgen aus der Bahn werfen.**
- **Die Akzeptanz von Elektromobilität könnte sich schneller einstellen als erwartet, wobei Reichweitenangst eine reine Illusion ist.**
- **Zu den Unternehmen, für die sich das positiv auswirken wird, gehören Hersteller von Ladestationen, Versorger und Halbleiterhersteller, während Autobauer nicht sofort davon profitieren dürften.**
- **Das Ökosystem der Batteriebranche ist von entscheidender Bedeutung – ein Problem, das so schnell nicht gelöst werden dürfte.**

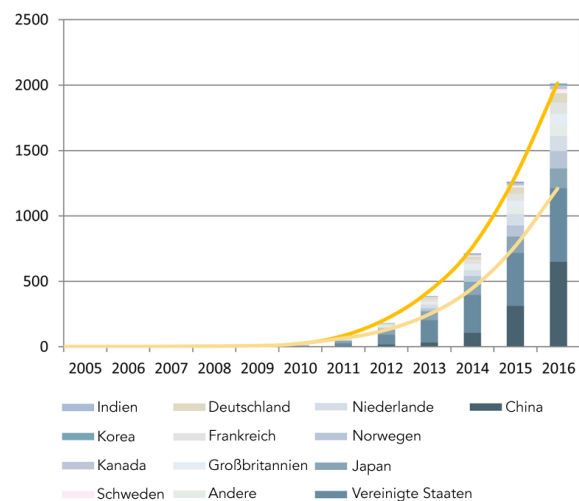
Der Stil von Automobilen verändert sich. Der Trend geht weg von dröhnenden Autos hin zu futuristischen Super-Cars. Denn eine neue Generation von Elektrofahrzeugen (EF) kommt auf die Straßen, und die Anfänge von autonomen Fahrzeugen machen Schlagzeilen. **Was können wir von diesen neuen Technologien erwarten?** Welche Faktoren halten einen derzeit vom Kauf eines EF ab? Wie sehen die Auswirkungen für Autohersteller und Zulieferbranchen aus? Auch wenn die Effekte vorwiegend positiv sind, gibt es keine einzelne Lösung, um ein direktes Engagement in EF zu bekommen.

Elektrische und autonome Fahrzeuge sind zwei ganz andere Geschichten oder zumindest zwei, die aufeinander folgen. EF werden das Bild unserer heutigen Gesellschaft kaum verändern, sondern lediglich den Verbrauch von Öl auf Strom verlagern. Autonome Fahrzeuge, die auf EF folgen werden, werden hingegen unsere täglichen Gewohnheiten völlig umkrempeln. Fahrzeugflotten werden Privatwagen ersetzen, und Städte werden neu gestaltet. Doch die Auswirkungen von autonomen Fahrzeugen sind zu langfristig und bisher zu ungewiss. Daher werden wir uns hier ausschließlich auf EF konzentrieren.

Was hält Autokäufer zurzeit davon ab, ein EF zu erwerben?

Der Haupthinderungsgrund ist Angst, aber Statistiken belegen, dass sich das alles im Kopf abspielt. Zunächst die Reichweitenangst: Bei 75 Prozent der Fahrten werden weniger als 80 km zurückgelegt, was bedeutet, dass man sie ohne Laden machen kann. Somit würden nur für 6 Prozent der Fahrten Schnellladestationen gebraucht. Dann die „Ladezeitangst“: 80 Prozent der Ladevorgänge erfolgen über Nacht, was bedeutet, dass eine Heimpladestation ausreicht (die ein Auto in 9 bis 10 Stunden auflädt). Schließlich wird die Kostenparität mit Verbrennungsmotoren voraussichtlich bis 2025 erreicht. Insgesamt legt das nahe, dass **die Marktdurchdringung schneller erfolgen könnte als erwartet.** Zurzeit liegt der Marktkonsens bei einer Marktdurchdringung von 5 Prozent bis 2025, aber diese Zahl dürfte steigen.

Die globale Entwicklung der Elektrofahrzeuge
(in Tausender)



Quelle: Factset

Welche Auswirkung wird diese neue Technologie auf Autohersteller haben?

Diese Auswirkung dürfte zumindest mittelfristig durchwachsen sein. Denn **die Verlagerung auf EF ist für die Firmen negativ,** da die Renditen geringer sind und die kritische Masse noch nicht erreicht wurde, was das Geschäft derzeit unrentabel macht. Hinzu kommt, dass Autohersteller in andere aufkommende Mobilitätstrends investieren müssen wie etwa autonomes Fahren und Konnektivität. Und obwohl klar ist, wer der heutige Marktführer ist, wissen wir letztendlich nicht, wer diese Rolle morgen spielen wird, da täglich neue Unternehmen ins Rennen gehen und das Feld der Zielkunden sich ausweitet. Man sollte auch die chinesischen Autobauer nicht vergessen. Sie verkaufen mehr EF als die USA und Europa.

Andere Branchen werden ebenfalls betroffen sein

In einem Szenario der vollständigen Elektrifizierung lägen die gesamten erforderlichen Infrastrukturinvestitionen bei etwa 6 Billionen US-Dollar. **Am meisten dürften die Hersteller von Ladestationen** hiervon profitieren. Dieser Markt dürfte über die nächsten zehn Jahre mit einer jährlichen Rate von 30 Prozent wachsen, wobei die meisten Investitionsausgaben in Level 2-Ladestationen (Heimladestationen) fließen dürften.

Auch die **Strominfrastruktur** wird wachsen. Der Bedarf an neuen Stromleitungen wird bei 7 Millionen Kilometern liegen, es müssen Transformatoren installiert werden, und das Netz muss digitalisiert werden. **Die Halbleiterindustrie** wird ebenfalls profitieren. Der Wert von Halbleitern bei einem herkömmlichen Fahrzeug (350 US-Dollar) entspricht nur der Hälfte von dem bei einem EF (700 US-Dollar). Der Umsatz dürfte daher bis 2022 mit einer jährlichen Wachstumsrate von 9,6 Prozent steigen.

Und schließlich darf man davon ausgehen, dass **Batteriehersteller** in besonderem Maße betroffen sein werden. Doch der positive Nettoeffekt in diesem Bereich ist bei weitem ungewiss. Selbst wenn die Nachfrage nach Batterien exponentiell steigt, könnte die Abhängigkeit von Rohstoffen Druck auf die Margen ausüben, wenn die Preise steigen, und bei einigen Komponenten besteht ein hohes Versorgungsrisiko. Letztendlich wissen wir nicht, welche Technologie morgen die Führungsrolle übernimmt.

SCHLUSSFOLGERUNGEN

Insgesamt können wir feststellen, dass dieser Trend zu EF nicht nur die Autohersteller betrifft, sondern die gesamte Elektrowertschöpfungskette. **Doch obwohl wir feststellen, dass einige Unternehmen definitiv attraktiv sind, sind die meisten in diesem Bereich tätigen Unternehmen keine "Pure Player".**

Diese Unternehmen haben verschiedene Engagements in unterschiedlichen Märkten und Trends. Daher gibt es zurzeit keine Möglichkeit, sich direkt in der Entwicklung von EF zu engagieren. Wenn man auf diese Karte setzen will, muss man auch andere Faktoren berücksichtigen, die die betreffenden Unternehmen beeinflussen.

Zusammenfassend kann man sagen, dass die Autohersteller die einzigen "Pure Player" der Branche sind, doch deren Aussichten sind mittelfristig durchwachsen. Andererseits lassen sich auch die positiven Effekte für die Hersteller von Ladestationen, für Versorger und Halbleiterhersteller nicht wirklich nutzen, da auch diese Unternehmen von vielen unterschiedlichen Trends beeinflusst werden.

28 FEBRUAR 2018

Das vorliegende Dokument und die darin enthaltenen Informationen und Daten, die sich auf Produkte, Dienstleistungen oder Finanzinstrumente beziehen, sowie jegliche hierin dargelegten Analysen, Bewertungen, Annahmen, Beurteilungen, Ansichten und Einschätzungen (die „Informationen“) wurden von der Gruppe KBL European Private Bankers (die „KBL“) zu Ihrer ausschließlichen und privaten Nutzung im Rahmen einer persönlichen Anlageberatung durch die KBL auf der Grundlage Ihrer Risikotoleranz und Eignung erstellt. Vor einer Transaktion oder einer Anlage in das jeweilige Produkt sollten Sie Ihre eigene Bewertung aller Risiken vornehmen, einschließlich unter anderem der Risiken unter finanziellen, rechtlichen, steuerlichen und buchhalterischen Gesichtspunkten, ohne sich ausschließlich auf die im vorliegenden Dokument enthaltenen Informationen zu verlassen.

Bitte beachten Sie, dass die Wertentwicklung eines Finanzinstruments in der Vergangenheit keinen Aufschluss über die zukünftige Wertentwicklung gibt. Die Informationen können jederzeit geändert werden, ohne dass Ihnen hierüber vorab eine Mitteilung oder Benachrichtigung zugesendet wird. Alle Hochrechnungen und Prognosen basieren auf einer Reihe von Annahmen über die aktuellen und künftigen Marktbedingungen, und es gibt keine Garantie, dass das erwartete Ergebnis letztendlich erreicht wird. Die Informationen wurden auf der Grundlage zuverlässiger Quellen erstellt und sind daher zum Zeitpunkt der Veröffentlichung des vorliegenden Dokuments vermutlich korrekt. Eine Garantie hinsichtlich ihrer Vollständigkeit, Richtigkeit, Authentizität, Aktualität, Gültigkeit oder Zweckmäßigkeit kann jedoch nicht gegeben werden, und die KBL übernimmt diesbezüglich keine Haftung.

Dieses Dokument und dessen Informationen, Inhalt, Text und Abbildungen sind Eigentum der KBL und/oder von vertraglich mit der KBL verbundenen Dritten. Es ist untersagt, die in diesem Dokument enthaltenen Informationen vollständig oder teilweise zu kopieren, zu veröffentlichen, zu verbreiten, weiterzugeben oder zu vervielfältigen.