

Warum sich gerade keine neuen Autos verkaufen lassen

Zurzeit geht es der Autoindustrie nicht besonders gut. Volkswagen denkt über Werkschließungen nach, Ford hat viele PKW-Baureihen eingestellt (Fiesta, Focus, Mondeo), E-Auto Umsätze sind um rund 30 % gegenüber dem Vorjahr gesunken, der bekannte Autositz-Hersteller Recaro hat bereits Insolvenz angemeldet, auch Stellantis (Opel, Fiat, Citroen, Peugeot, Chrysler, Lancia, Alfa Romeo, Dodge, Maserati) kappt die Gewinnprognose, Mercedes gibt seine Ziele auf, bald nur noch Elektroautos zu bauen.

Diese Liste könnte noch lange fortgesetzt werden. Es gibt eine enorme Zurückhaltung seitens der Käufer. Zulieferer sind verzweifelt, weil sie teilweise Millionen investiert haben in neue Produktionsmittel, die nun nicht ausgelastet werden. Autohersteller produzieren Elektroautos, die sich nicht verkaufen lassen. Verbrenner und Hybride werden bestellt, können aber mangels Komponenten nicht im gewünschten Umfang bereitgestellt werden.

Wo liegen die Probleme?

Ganz massive Weiterentwicklung alternativer Antriebstechniken und Energiespeicher

Elektromobilität: gerade zurzeit werden Batterien entwickelt, die von Quartal zu Quartal erhebliche Zunahmen der Speicherkapazitäten aufweisen. Bei gleicher Größe. Zudem sinken die Preise dieser mit Abstand teuersten Baugruppe elektrischer Fahrzeuge.

Dies hat zur Folge, dass auch jüngere Gebrauchtfahrzeuge einem extremen Wertverlust ausgesetzt sind. Wenn ich aber a) recht viel Geld in ein batterieelektrisches Fahrzeug investiere und b) nach kurzer Zeit das investierte Kapital einem massiven Wertverlust ausgesetzt ist, wäre es außergewöhnlich dumm, sich als Käufer diesem Risiko auszusetzen. Es ist ein Beleg für diese Darstellung, dass sich die Manager großer Fahrzeugflotten zurzeit von ihren Elektroautos trennen und zeitgleich große Abschreibungen vornehmen müssen – aus dem zuvor benannten Grund.

Doch muss auch hier berücksichtigt werden, dass nicht jeder Interessent für ein Fahrzeug mit der derzeitigen Ladeinfrastruktur seinen Bedarf decken kann. Niemand fährt abends zum Laden ein paar Kilometer weit und kehrt dann nachts zum Auto zurück, wenn der Akku voll ist und ab dann eine Strafgebühr für das Blockieren der Ladesäule mit vollem Akku erfolgt.

Wasserstoff: diese Alternative wird ja gerne auf politischer Ebene ins Spiel gebracht. Doch wäre es äußerst überraschend, wenn jemand eine Technologie entwickeln würde, mit der sich auf preiswerte und gleichzeitig umweltschonende Art Wasserstoff herstellen ließe. Zur Zeit geht das schlicht nicht. Nur dann käme dieser Wasserstoff jedoch auch noch als Antrieb für z.B. Brennstoffzellen in Fahrzeugen in Erwägung. Brennstoffzellen lieben zudem keine schnell wechselnden Lastverhältnisse, wie sie in jedem PKW vorherrschen. Und durch die mannigfaltigen Umwandlungen diverser Energieformen (bis hin zum Wasserstoff, aber danach auch wieder weiter im Fahrzeug) hat diese Antriebstechnik systembedingt einen enorm schlechten Wirkungsgrad. Bei enormen Kosten für die Herstellung.

Selbst wenn es also gelingen sollte, Wasserstoff preiswert und umweltgerecht herzustellen (was sehr unwahrscheinlich ist), wäre es immer noch keine sinnvolle Alternative. Nicht zuletzt auch, weil es nach wie vor weniger als 100 Wasserstofftankstellen im gesamten Bundesgebiet gibt. Ein typisches Henne-Ei-Problem.

Verbrenner: jedes Verbrennen fossiler und damit unwiederbringlicher Brennstoffe ist aus Umweltgesichtspunkten völlig unsinnig, wenn es lediglich darum geht, Vortrieb für ein KFZ zu erzeugen.

Hybride: diese Fahrzeuge enthalten zwei Antriebsysteme, verbrauchen bei der Herstellung also nochmals mehr Ressourcen und sind auch entsprechend deutlich schwerer. Werden sie nicht mit vollem Akku bewegt oder laden mittels Verbrenner den Akku auf, stoßen sie nochmals mehr Abgase aus als ein konventioneller Verbrenner. Die Akkus sind deutlich kleiner als beim Elektroauto - die elektrische Reichweite ist also ebenfalls geringer. Trotzdem scheinen sie ein Kompromiss darzustellen und erfreuen sich zunehmender Beliebtheit. Doch gilt hier alles, was zur Elektromobilität dargestellt wurde – jedes neue Modell ist technisch deutlich weiter entwickelt als bisherige und zwar ebenfalls in kurzen Intervallen. Insofern bleibt auch hier der deutliche Wertverlust und erklärt die Zurückhaltung der potentiellen Käufer.

Wer sich mit dem Kauf eines neuen Fahrzeugs jetzt gerade festlegt, hat beim Kauf dieses Fahrzeugs ein Technik erworben, die bereits überholt ist. Und damit später auch automatisch schwer verkäuflich wird.

Assistenzsysteme

Seit dem Sommer 2024 sind für Neuwagen einige Assistenzsysteme EU-weit vorgeschrieben. Diese Systeme sind nicht ausgereift und nerven beim Fahren erheblich. Da sie Bestandteil der Betriebserlaubnis sind, sind sie auch bei jedem Fahrzeugstart aktiv.

Der Tempowarner warnt ab dem 1. Stundenkilometer Geschwindigkeitsüberschreitung. Von der Geschwindigkeit, von der er glaubt, sie gelte an dem Streckenabschnitt. Zahlreiche Tests seriöser Magazine haben jedoch das bestätigt, was jeder Fahrer eines solchen Fahrzeugs selbst empfindet – das System liegt oft daneben. Wenn aber auf der Landstraße 100 erlaubt sind, der „Assistent“ aber glaubt, es sei weniger erlaubt, nervt das System trotz korrekt eingehaltener Höchstgeschwindigkeit. Und auch in vielen anderen Fällen. Bei diesem Assistenten erhalten topaktuelle Modelle aus deutscher Produktion bestenfalls 10 bis 30 % der möglichen Punkte.

Neben dem Tempowarner sind es der Spurverlassenwarner und der Notbremsassistent, die beide in vielen Fällen völlig unnötig warnen oder eben das Fahrzeug abbremsen, wo es nichts zu bremsen gibt. Auch hier gilt, dass zahlreiche Tests seriöser Magazine dies bestätigen und die Fahrer eines solchen Fahrzeugs dies empfinden – die Systeme liegen durchaus öfter mal daneben.

Klare Differenzierung: Entwickler von solchen Systemen haben meinen ganzen Respekt. Und wenn diese Systeme lediglich eine möglichst geringe bis gar keine Fehlerquote aufweisen würden, wären sie auch unbedingt empfehlenswert.

Doch wenn ich gezwungen bin, ein Fahrzeug zu kaufen, welches ständig mit falschen Alarmen nervt und evtl. völlig unvermittelt bremst, kauf ich lieber ein Fahrzeug, welches mich nicht in dieser Form terrorisiert. Womit ein aktuelles Neufahrzeug ab Sommer 2024

wegfällt. Das sehen offenbar auch andere so und möchten derartige Konstruktionen nicht erwerben.

Politische Signale

In den meisten Ballungsgebieten, Städten und Metropolen ist es politischer Wille, dem Auto keine Priorität mehr einzuräumen. Das ist aus Umweltgesichtspunkten und dem Schutz dem Metropolenbewohner teilweise nachvollziehbar. So wurden bereits viele ehemals flüssig befahrbaren doppelspurigen Verbindungen, in den auch Innerstädtisch durchaus mal 70 km/h erlaubt waren (z.B. Kölner Ringe), zurückgebaut worden auf einspurige Verkehrsführung – mit deutlich niedrigerem Tempo (in Köln sind nun 30 anstelle von 70 km/h erlaubt). Es stehen vielfach auch weniger Parkflächen zur Verfügung. Es werden Flächen für Fahrräder angelegt. Parkraum wird massiv verteuert. Sowohl für die Anwohner als auch für die Besucher der Städte, die dort vielleicht einkaufen wollten. Dies lässt sich in vielen Metropolen und größeren Städten beobachten.

Wer also in einer Stadt wohnt, wird sich evtl. mehrfach überlegen, ob er dort wirklich noch Auto fahren möchte. Den Bewohnern einer Stadt wird der Wunsch nach dem Besitz eines Autos durch diese politisch herbeigeführten Erschwernisse vergällt. Doch sind diese politischen Signale allemal gut sind für die Lebensqualität außerhalb der Welt der Autos und auch noch gut für die Umwelt.

Daher ist das alles nachvollziehbar, sorgt aber eben auch dafür, dass diese Zielgruppe immer weniger Autos besitzt.

Und wer als Außenstehender mal eine Stadt besuchen möchte, um dort ein paar schöne Stunden beim Shoppen oder in einem Café zu verbringen, der überlegt sich ebenfalls mehrfach, ob er sich das Chaos bei An- und Abreise antun will. Das ist sicher für den Einzelhandel vor Ort ein Problem, tut aber im Kontext dieses Textes sonst nichts zur Sache.

Sicherlich gibt es noch andere Aspekte, die hier nicht berücksichtigt wurden. Doch dann sind das noch mehr Gründe, warum zurzeit deutlich weniger Autos verkauft werden als zuvor.

„Der Autofahrer“ ist verunsichert. Und wartet ab. Oder er kauft ein sehr preiswertes Auto als Übergangslösung. Immer öfter auch aus China. Womit der hiesigen Wirtschaft keinesfalls gedient ist.