

fondsmagazin

Ein Newsletter der DekaBank –
was Märkte bewegt, was Anlegerinnen und Anleger wissen müssen

- 01 Eine Branche sucht ihr Navi
- 04 „Die politische Diskussion führt in die Irre“
- 07 Mit Macht auf den Markt
- 09 Großes Geschäft oder Milliardengrab?
- 11 Die Europäische Zentralbank geht voran



AUTOMOBILINDUSTRIE

EINE BRANCHE SUCHT IHR NAVI

Elektrifizierung, Digitalisierung, Nachhaltigkeit und staatliche Regulierung verändern die Spielregeln der Mobilität grundlegend. Die Automobilindustrie als Schlüsselbranche hat sich bereits deutlich gewandelt, doch neue Unsicherheiten und wachsender Wettbewerb erhöhen den Druck vor allem auf etablierte Hersteller und Zulieferer. fondsmagazin analysiert die Auswirkungen auf den Kurs der Branche – und auf die Kurse an der Börse.

TEXT: Peter Weißenberg

Das Logo mit den drei Buchstaben ist vor jedem Spiel zu sehen, mindestens zweimal in der Halbzeitpause und mehrmals nach dem Abpfiff. In allen Stadien der Europameisterschaft prangt der Firmennamen auf den Werbeflächen – dazu kommt TV-Werbung für die neuesten Elektroautos und Plug-in-Hybride. Wer in diesen Tagen als Fußballfan vor dem Fernseher sitzt, könnte meinen, die wichtigste Automarke in Europa sei BYD. Der chinesische Hauptsponsor ist mit seiner Modellpalette vom Kompaktwagen über den SUV bis zur Luxuslimousine rund um die EM omnipräsent. Und das ausgerechnet im Land der Auto-Erfinder. Mercedes, BMW, VW oder Audi fahren bestenfalls am Rande des

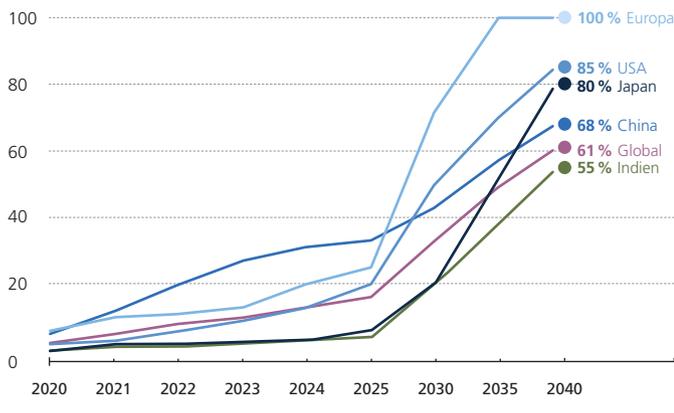
größten Sportereignisses im eigenen Land durchs Bild. Auch andere europäische Marken wie Fiat, Renault oder Jaguar stehen bei der EM eher auf der medialen Standspur.

Der Sponsoring-Coup ist ein kommunikativer Elfmeter für die Chinesen. Aber wird er auch ein Siegtreffer, womöglich für alle chinesischen Marken? Elektro-Weltmarktführer BYD und Marken wie MG oder Nio setzen die Traditionshersteller in ihren Heimatmärkten zunehmend unter Druck. Und im weltgrößten Markt China verlieren europäische, japanische und US-amerikanische Hersteller gerade massiv Marktanteile. Mehr als 50 Prozent aller Neuzulassungen entfallen dort inzwischen auf einheimische Marken. Eine Flut von mehr als 100 Weltpremierer „made in China“ auf der gerade zu Ende gegangenen Automesse in Peking lässt erwarten, dass diese Offensive unvermindert anhalten wird.

Siegeszug der Elektroautos?

Diese Entwicklung der Marktanteile vollelektrischer Pkw wird prognostiziert, wenn alle staatlichen Vorgaben und die dementsprechenden Produktionsankündigungen der großen Hersteller wie geplant umgesetzt werden.

Verkaufsanteil von Elektrofahrzeugen in Prozent



Stand: März 2024; Quelle: IHS Global Insight, Goldman Sachs Global Investmen Research

Doch eine neue Studie zum globalen Elektro-Automarkt der Unternehmensberatung Berylls gibt etwas Entwarnung: Demnach holen die europäischen Hersteller, allen voran die deutschen, in den Zukunftsfeldern Elektroantrieb und digitale Vernetzung massiv auf – und haben sogar einen Vorsprung in Sicht. „Besonders relevant werden die Billigmodelle Renault 5, Citroën ë-C3 und Fiat Panda sein, die ab 2025 für unter 25.000 Euro bei vernünftiger Reichweite angeboten werden und damit einen völlig neuen Markt eröffnen“, analysiert Berylls-Partner Alexander Timmer die Chancen klassischer europäischer Marken.

Auch Dekamobilitätsexpertin Senta Graf ist zuversichtlich: „Die europäischen Hersteller mit ihrem starken, über Jahrzehnte gewachsenen Markenimage sind vor allem auf ihrem Heimatkon-

tinental nach wie vor sehr gut unterwegs – und haben zudem immer mehr konkurrenzfähige Modelle in der Pipeline.“

Die Chinesen kommen bisher zusammen auf einen Marktanteil von knapp fünf Prozent. Doch der Wille zu mehr ist klar erkennbar. Beinahe wöchentlich kündigen Hersteller an, künftig mit neuen Autos ihr Glück in Europa zu versuchen. Der Manager eines US-Importeurs – er möchte nicht namentlich genannt werden – berichtet, „dass es kaum noch Containerschiffe zu chartern gibt; die Chinesen haben alles besetzt“. Die nächste Importwelle „made in China“ rollt auf Europas Küsten zu.

Die Nervosität in Europa und den USA wächst, vor allem in der Politik, wo man um die vielen Arbeitsplätze und Wählerstimmen aus der wichtigsten Industrie fürchtet. Die politischen Zeichen stehen auf Konflikt, der sich vor allem in Regulierung und Protektionismus der etablierten Autonationen zeigt. Umgekehrt werfen diese den Chinesen unfaire Subventionen für die eigenen Hersteller vor – beispielsweise durch Investitionsförderungen des Staates bei Fabrikneubauten. Bei Solarzellen haben chinesische Billiganbieter mit staatlichem Rückenwind bereits den Weltmarkt in den Würgegriff genommen. Das soll bei Autos nicht passieren.

100 PROZENT STRAFZOLL AUF „MADE IN CHINA“

Die USA haben bereits gehandelt: Präsident Joe Biden will die Zölle auf chinesische Elektroautos auf 100 Prozent erhöhen. Und unter einer möglichen Trump-Regierung könnte es ab 2025 noch härter zugehen. Für Autoexpertin Graf sind die Strafzölle aber zunächst „eher Symbolpolitik im Wahlkampf: Noch verkaufen die Chinesen kaum Autos in den USA“. Gefährlicher dürfte es in Europa werden. EU-Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen will nun ebenfalls gestaffelte Strafzölle bis annähernd 40 Prozent oder Importauflagen für Autos aus chinesischer Fertigung einführen.

Chinas Staatsführung hat bereits Gegenmaßnahmen angekündigt, falls die Einfuhrschranken erhöht werden – es drohe ein Handelskrieg, sagt Peking. Und auch Experten wie Graf, fast alle Wirtschaftsforscher und sogar die deutsche Autolobby VDA warnen vor einer Eskalation. „Die Ankündigung der EU, ab Anfang Juli vorläufig hohe zusätzliche Zölle von bis zu 38,1 Prozent auf E-Pkw aus China zu erheben, ist ein weiterer Schritt weg von globaler Zusammenarbeit“, mahnt VDA-Präsidentin Hildegard Müller. Außerdem werde so nicht „die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobilindustrie gestärkt“. Denn dann könnte der wichtigste Absatzmarkt für deutsche Autobauer wegbrechen. Allein der Volkswagen-Konzern setzt in China 40 Prozent seiner Produktion ab.

Die EU-Strafen würden viele europäische Hersteller selbst treffen – wie schon die US-Restriktionen gegen „made in China“. Denn ihre Importe in die USA und in den eigenen Heimatkontinent stammen längst zumindest teilweise aus chinesischen Werken. Der VDA sieht daher das Erfolgsmodell der deutschen Automobilindustrie in Gefahr und plädiert für Verhandlungslösungen und Partnerschaft statt Eskalation.

Schließlich sind die Chinesen langjährige Partner – und die europäischen Hersteller haben im Reich der Mitte viel zu verlieren; die Joint Ventures mit Partnern wie Dongfeng-

Renault, Leapmotor-Stellantis, SAIC-Volkswagen, Geely-Mercedes oder Brilliance-BMW sind entscheidend für den Erfolg in China. Modelle aus diesen Fabriken werden längst nicht nur in die USA, sondern auch nach Europa exportiert. „Eines der meistverkauften Autos aus chinesischer Produktion ist in Deutschland derzeit ein BMW“, erklärt Graf. Gut für die Wettbewerbsfähigkeit und den Börsenkurs dieses und anderer EU-Hersteller. Denn auch Modelle von Volvo, Cupra, Renault oder Smart werden immer häufiger kostengünstig und margenträchtig in China produziert.

INDUSTRIE SETZT AUF PARTNERSCHAFT

Was ebenfalls für mehr Kooperation auf dem Automobilmarkt spricht: Gerade bei Batterien besteht eine hohe Abhängigkeit von chinesischen Zulieferern. Dem versuchen die europäischen Hersteller durch Eigenproduktion in der EU zu begegnen. So kooperieren Volvo oder Volkswagen mit dem schwedischen Konzern Northvolt beim Aufbau neuer Giga-Batteriefabriken in Deutschland und Schweden. Auch koreanische, japanische und chinesische Batteriespezialisten errichten solche Produktionsstätten in Europa.

Gleichzeitig bauen chinesische Autohersteller ihrerseits massiv Produktionen in der EU auf, um drohenden Importauflagen der EU zu entgehen. Nio in Ungarn, Leapmotor in Italien, Great Wall in Bulgarien – die Liste der neuen Akku- und Elektroauto-Fabriken wird fast täglich länger. Die Chinesen folgen damit einem Modell, das koreanische und japanische Unternehmen bereits seit den 1980er-Jahren etabliert haben. Und große Zulieferer wie Continental oder Valeo profitieren davon. Sie folgen den Asiaten auch zurück auf ihren Heimatkontinent Europa, so wie sie Jahrzehnte zuvor nach Fernost aufgebrochen waren, um dort neue Geschäfte zu machen.

Viele große Hersteller setzen ohnehin zunehmend auf eine regional weitergehend autarke Wertschöpfungskette – eine Lehre aus der Corona-Pandemie und den Folgen lange unterbrochener Lieferketten und zu großer Abhängigkeit von Billigproduktionen aus Asien. Diese „Globalisierung light“ macht nicht nur resilienter, sondern ist auch nachhaltiger – ein Punkt, den auch Graf Kollege Ingo Speich betont.

AUCH TESLA NICHT ÜBERALL SPITZENREITER

Der Leiter Nachhaltigkeit & Corporate Governance sieht europäische Hersteller mit Blick auf Umweltverträglichkeit, ethische Kriterien oder verantwortungsvolle Unternehmensführung generell besser aufgestellt als etwa chinesische. Deren Liefer- oder Produktionsbedingungen seien noch zu intransparent, um für nachhaltig investierende Anlegerinnen und Anleger eine Alternative zu sein. Aber auch bei den traditionellen Unternehmen gibt es Unterschiede. Viele Beobachter kritisieren etwa bei VW die undurchsichtigen Produktionsbedingungen in der Uiguren-Provinz Xinjiang, dagegen hätten „BMW oder Mercedes in den vergangenen Jahren bei ESG-Kriterien deutliche Fortschritte gemacht“, so Speich.

Auch Tesla, dessen Produktion in Deutschland inzwischen auf Hochtouren läuft, ist nicht überall Spitzenreiter bei den ESG-Kriterien, wie etwa der hohe Wasserverbrauch im deutschen Werk

Grünheide zeigt. Als Hersteller von 100 Prozent emissionsfreien Fahrzeugen haben die Amerikaner zwar einen Vorsprung vor den Europäern und der US-Konkurrenz von Ford und GM. Hinzu kommen eine eigene Ladeinfrastruktur und ein selbst entwickeltes IT-Rückgrat. „Aber alle warten darauf, dass endlich auch in den volumenstarken Kernsegmenten frische Elektroautos kommen“, kritisiert Expertin Graf. Model S, 3 und Y sind bereits in die Jahre gekommen, Nachfolger nicht in Sicht.

Das liegt sicher auch daran, dass die Musk-Company trotz prall gefüllter Kassen deutlich weniger investiert als etwa Volkswagen. Die Wolfsburger haben 2023 ihre Ausgaben für Forschung und Entwicklung um 15 Prozent auf stolze 21,8 Milliarden Euro erhöht – mehr als fünfeinhalb Mal so viel wie Tesla. Diese Zahl hat Fonds-Vertreter Speich gerade auf der VW-Hauptversammlung genannt, verbunden mit einer Mahnung: „Die Forschungs- und Entwicklungsausgaben von VW müssen effizienter und produktiver eingesetzt werden. Kein Gießkannenprinzip, sondern gezielter Einsatz mit klaren Ziellinien.“

REGIONALE LIEFERKETTEN SIND RESILIENTER

Denn bei allen Herausforderungen birgt die digitale, vernetzte und elektrifizierte Transformation auch immense Wachstumschancen: Schließlich soll in den kommenden Jahrzehnten fast überall auf der Welt die gesamte alte Verbrennerbasis durch Elektrofahrzeuge ersetzt werden. Eine Entwicklung, der die Industrie mit ihren Investitionen längst Rechnung getragen habe, auch wenn manche in der Politik „derzeit teilweise im Panikmodus wieder zurückrudern wollen“, kritisiert Graf. Auch VW-Chef Blume oder Stellantis-Chef Carlos Tavares raten dazu, Kurs zu halten und das Verbrennerverbot ab 2035 in der EU nicht zu kippen. „Wankelmütige Regulierungen sind Gift für die Wirtschaft“, sagt Blume. Besser: Augen auf und durch. Auch BMW-Chef Oliver Zipse plädiert für eine Politik der ruhigen Hand. „Ich glaube, wir können ein bisschen selbstbewusster sein und sollten nicht so ängstlich agieren, wie es die Europäische Union derzeit tut“, sagte Zipse.

Denn in der neuen Welt der Elektromobilität bieten neben den Fahrzeugen auch die Ladeinfrastruktur oder der Verkauf digital vernetzter Dienstleistungen Umsatz- und Gewinnmöglichkeiten. Deshalb investieren neben Tech-Unternehmen wie Alphabet oder Apple auch alteingesessene Branchen wie die Versorger in die Mobilitätswende, sagt Deka-Vertreter Speich: „Für die Zukunftsfähigkeit brauchen wir Innovationen, die unsere Mobilität von morgen effizienter, günstiger und umweltfreundlicher machen.“

Peter Siegle hätte da etwas: Der Ingenieur und langjährige Mitarbeiter deutscher und amerikanischer Automobilmarken hat mit seiner eigenen Firma Veekim einen neuen Elektromotor zur Serienreife gebracht. Für den weltweit ersten Antrieb ohne seltene Erden hat er bereits Kunden wie die Kion Group – und mehrere Interessenten aus der europäischen Autoindustrie. 90 Prozent der Wertschöpfung des patentierten Motors ist „made in Germany“ – und dort wird er auch produziert. Sogar mit einem Börsengang liebäugelt das Unternehmen aus dem niedersächsischen Hodenhagen bereits. Nicht der schlechteste Antrieb für den Erfolg. ❗



MOBILITÄT

„DIE POLITISCHE DISKUSSION FÜHRT IN DIE IRRE“

Elektroauto, Verbrenner-Aus, Sanktionen – die Bemühungen von Industrie und Politik zum Umstieg auf die E-Mobilität beobachtet Ellen Enkel genau. Die Professorin leitet seit 2020 den Lehrstuhl „ABWL und Mobilität“ an der Universität Duisburg, der sich vor allem mit Innovationen in den Mobilitätsindustrien beschäftigt. Aus ihrer Sicht führt an der Verkehrswende kein Weg vorbei. Auch wenn klare Konzepte fehlen, glaubt sie an den Erfolg.

TEXT: Peter Löwen

Frau Prof. Enkel, es wird wieder das Verbrenner-Aus diskutiert und die Europawahl gab eher denen Auftrieb, die das Aus vom Aus wollen. Ist das denn realistisch?

Ich komme gerade von einer Konferenz der EU-Kommission, bei der es ums Thema Mobilität ging und am Rand natürlich auch ums Verbrenner-Aus. Und ich muss sagen: Die politische Diskussion führt in die Irre. Ich will mal versuchen, sie vom Kopf auf die Füße zu stellen: Es gibt keinen Beschluss auf EU-Ebene, die Herstellung von Motoren, die mit Diesel oder Benzin angetrieben werden, zu verbieten. Lediglich die Zulassung in Europa soll ab 2035 auf klimaneutrale Antriebe beschränkt sein. Es gibt die Klimaziele, von denen sich feste Vorgaben für die CO₂-Emissionen ableiten. Daran wird die EU-Kommission festhalten. Aus Sicht der deutschen Automobilwirtschaft wäre ein längeres Verweilen beim Verbrennungsmotor natürlich wünschenswert, denn die Auto-

mobilitätsindustrie macht noch immer 80 bis 90 Prozent ihrer Umsätze mit der Verbrenner-Technologie. Die Gesetzgebung schreibt aber gar nicht vor, ob die in der EU nach 2035 zugelassenen Pkw batterieelektrisch sein müssen, sondern dort steht ausdrücklich, dass der Weg zu Nullemissionen technologieoffen bleibt.

Das mag ja sein. Aber in Wahrheit gibt es doch dann zum Elektroauto keine brauchbare Alternative, oder?

Eine brauchbare Alternative wird die Brennstoffzelle in zehn Jahren oder mehr sein, weil die Technologie noch nicht weit genug entwickelt ist. E-Fuels sind auch eine brauchbare Alternative – aber nur für Wohlhabende, da E-Fuels in der Herstellung sehr teuer sind. Richtig ist: Für den Normalverdiener wird in absehbarer Zeit nur das batteriegetriebene Auto eine Alternative sein, wenn er auf emissionsfreie individuelle Mobilität setzt.

Halten Sie die Diskussion zur Zukunft des Verbrenner-Motors also noch für sinnvoll?

Sie macht keinen Sinn, weil es keine Alternativen zum mittelfristigen Umstieg gibt. Machen wir weiter wie bisher, ist die Folge eine brutale Klimaerwärmung. Deswegen ist die Diskussion in einigen Parteien nicht zielführend. Sie verunsichert die Menschen. Im Moment müssen sich die Bürgerinnen und Bürger bereits mit so vielen neuen Technologien wie Wärmepumpen, Ladeinfrastruktur und Solaranlagen auseinandersetzen, da überfordert eine erneute und nicht zielführende Diskussion über den Antrieb des nächsten Autos die Bevölkerung. Natürlich ist die Infrastruktur weder für

batterieelektrische Fahrzeuge noch für Wasserstofftankstellen für Lkw gut genug ausgebaut, ein klassisches Henne-Ei-Problem.

War Tesla eigentlich der Gamechanger?

Gamechanger oder Vorreiter vielleicht insofern, als Tesla das Elektroauto aus der „Knäckebrot-und-Müsli-Ecke“ herausgeholt und Druck auf die etablierten deutschen Hersteller ausgeübt hat, ihrerseits ihre Kompetenz bei der Elektromobilität zu demonstrieren. Während andere Hersteller wie Nissan oder Kia zunächst reine Vernunft-Elektroautos gebaut haben, brachte Tesla 2012 mit dem Model S ein Luxusauto mit großer Reichweite, sehr sportlichen Fahrleistungen und attraktivem Design auf den Markt. Tesla erreichte mit dem Modell S zeitweise den größten Marktanteil in der Luxusklasse in den USA und verwies sogar die mit Verbrennungsmotor ausgestattete Mercedes S-Klasse auf den zweiten Platz. Auch hat Tesla direkt von Beginn an ein eigenes Ladenetz aufgebaut, das haben deutsche Hersteller anders gemacht. Heute leidet Tesla genauso unter sinkenden Absatzzahlen wie alle Hersteller von batterieelektrischen Fahrzeugen.

Tausende unverkaufte Teslas stehen in der Nähe der Fabrik in Grünheide herum. Man hat den Eindruck, hierzulande will kein Mensch mehr ein E-Auto.

Weniger wollen eins. Es hat hierzulande einen dramatischen Einbruch beim E-Auto-Verkauf von minus 11 Prozent im ersten Quartal 2024 gegenüber dem Vorjahresquartal gegeben. Gründe sind vor allem der Wegfall der Förderung, der immer noch schleppe Ausbau der Ladeinfrastruktur, aber auch die Diskussion der Politik. Das ist aber ein deutsches Phänomen, EU-weit ist der Verkauf um sechs Prozent gestiegen. Gerade hybride Pkw, also mit zwei Antriebsmöglichkeiten, erleben einen Aufschwung.

Es geht doch um mehr: Ich kaufe mir doch nicht für ein Drittel mehr Geld ein schlechteres Auto!

Batterieelektrische Pkw sind nicht schlechter, aber im Vergleich mit ihrem Verbrenner-Äquivalent teurer. Die Mittelschicht oder einkommensschwache Haushalte können sich ein neues E-Auto nicht leisten. Dazu kommt: Auf dem Gebrauchtwagenmarkt herrscht Unsicherheit über den Wiederverkaufswert und die Batterielebensdauer. Es fehlen die Erfahrungswerte zu gebrauchten E-Modellen. Hier könnte die Politik und Autoindustrie wirklich viel zur Verbesserung der Situation durch Labels und Prüfverfahren beitragen. Förderung neuer Technologien ist wichtig, um der Technologie in den Markt zu helfen und die ersten Kundengruppen zu überzeugen sowie ein mögliches Investitionsrisiko abzumildern. Der Wegfall der Umweltprämie war aber viel zu früh, denn der Markt war noch nicht so weit und bricht deswegen jetzt ein. Die dadurch entstandene Unsicherheit trifft vor allem die Mittel- und Unterschicht. Sie werden mit ihrem Mobilitätsbedürfnis alleingelassen.

Aber es gibt noch den öffentlichen Nahverkehr.

Da ist nicht viel geschehen, es gibt doch nicht wirklich mehr Geld dafür. Das Deutschlandticket ist zwar eine tolle Alternative, aber

ZUR PERSON

Prof. Dr. Ellen Enkel

Ellen Enkel studierte von 1991 bis 1998 Biologie, Pädagogik und Theologie an den Universitäten Bielefeld und Paderborn. Von 1998 bis 2003 promovierte sie in Wirtschaftspädagogik und schloss ihre Dissertation über Wissensnetzwerke mit summa cum laude ab. Von 2003 bis 2008 leitete sie das Kompetenzzentrum Open Innovation am Institut für Technologiemanagement der Universität St. Gallen. Im Jahr 2008 wurde Ellen Enkel als Professorin für Innovationsmanagement an die Zeppelin Universität in Friedrichshafen berufen. Dort lehrt und forscht sie bis 2020. Dann folgt sie dem Ruf an die Universität Duisburg-Essen als Nachfolgerin von Prof. Ferdinand Dudenhöffer auf den Lehrstuhl für Allgemeine Betriebswirtschaftslehre und Mobilität und unterstützt das Institut für Mobility Transformation (MOTION). Seit 2012 ist sie zudem Chefredakteurin des Fachmagazins R&D Management Journals.

eben nicht für jeden. Wer am Stadtrand wohnt, in Blockrandbebauung mit limitierten Parkplätzen ohne Wallbox, oder als Handwerker zum Arbeitsplatz pendelt, weil es kein Homeoffice gibt, der wird dies auch künftig mit dem eigenen Auto machen müssen – Auto ist hier kein Luxus, sondern lebensnotwendig.

Einige Autohersteller setzen auf den E-Antrieb, andere halten sich alle Möglichkeiten offen. Wer ist schlauer?

Die Hersteller nehmen ihre Ziele für die E-Auto-Anteile zurück, weil sie sehen, dass der Wandel langsamer voranschreitet, die Kunden wieder zögerlicher werden. 2023 betrug der E-Anteil an Neuzulassungen in der EU 14,6 Prozent. Um bis zum Jahr 2030 bereits bei 100 Prozent zu sein, müsste demnach der Anteil von Jahr zu Jahr jeweils um rund 12 Prozent zunehmen, oder aber sprunghaft, etwa aufgrund eines Technologieschubes nach oben schießen. Beides dürfte recht unrealistisch sein bis 2030. Es ist also vollkommen nachvollziehbar, wenn sich die Hersteller nicht mehr auf ein bestimmtes Datum festlegen wollen, ab wann sie 100 Prozent Quote bei den Elektroantrieben in der EU erreichen wollen.

Aber man kann doch nicht ewig fördern.

Gemessen am Ziel der Bundesregierung, bis zum Jahr 2030 gut 15 Millionen Elektroautos im Bestand zu haben, geht es deutlich zu langsam voran. Der Bestand betrug zum Jahreswechsel rund 1,4 Millionen Pkw. Es müssten zur Zielerreichung demnach jedes Jahr rund 1,9 Millionen Fahrzeuge neu zugelassen werden, was einem Zulassungsanteil von mehr als 60 Prozent entsprechen würde. Im April lag dieser Anteil bei rund 12 Prozent. Eine Alternative zur natürlichen Entwicklung des Marktes ist das

▼
Zuckerbrot-und-Peitsche-Prinzip: Anreize durch Förderung schaffen und gleichzeitig Strafen durch höhere Benzinpreise, Verbrenner-Aus, Klimaziele für Städte und Gemeinden. Wir haben keine Zeit für eine natürliche Entwicklung.

Was sagen Sie zu den hohen Importzöllen für chinesische Autos, wie sie die USA gerade einführen?

Für die USA ist der Effekt der Importzölle auf chinesische Autos vernachlässigbar. Nordamerika importierte 2023 rund 12.000 E-Autos aus China. Aber wenn wir das in der EU machten, träfe das China deutlich empfindlicher. Hier wurden 500.000 Autos importiert.

Was ist dann mit dem Klimaziel? China baut die günstigeren E-Autos, die wir doch auch zur Erfüllung der Klimaziele brauchen.

Die chinesischen Hersteller sind in der Lage, Elektrofahrzeuge zu niedrigeren Preisen anzubieten als die deutschen Hersteller und sind dazu technisch sehr konkurrenzfähig. Noch sind die Chinesen nicht etabliert auf dem deutschen Markt, haben kein Service- und Händlernetz aufgebaut. Das wird sich aber mittelfristig ändern. Dann wird sich der Wettbewerbsdruck für die heimischen Hersteller auch hier in Europa verschärfen. Die deutschen Autobauer haben sich zu einem anderen Weg entschlossen. Sie fangen nicht in den unteren Modellreihen an und bauen als Erstes einen echten „Volkswagen“. Sondern sie fangen oben im Luxussegment an und bauen ein Premium-Modell. Von oben wird die neue Technologie dann kaskadenförmig nach unten zu den günstigeren Modellen übertragen. Diese Strategie hat zum einen zur Folge, dass es sehr wenige konkurrenzfähige Klein- und Kompaktmodelle deutscher Hersteller zu günstigen Preisen gibt, zum anderen, dass die deutschen Hersteller zunehmend Marktanteile auf dem chinesischen Markt verlieren. Das trifft allerdings genauso auf die japanischen, koreanischen und US-Hersteller zu. 2023 hat der chinesische Hersteller BYD den langjährigen Primus Volkswagen in China als Marktführer abgelöst.

Zölle würden Gegenzölle provozieren. Dann haben unsere Autobauer auch wieder das Nachsehen.

Die Automobilindustrie bietet ja leider keine Alternativen durch die gewählte Kaskadenstrategie. Sie hatte genügend Förderanreize, um frühzeitig alle Modelle zu transformieren. Aufgrund des geringen Absatzes von E-Autos hat sie dies aber nicht gemacht. Das war eine strategische, profitorientierte, aber keine kundenorientierte Entscheidung.

Die Zulieferer leiden mehr als die Hersteller. Kommt jetzt das große Zulieferer-Sterben?

Wir diskutieren nicht erst seit gestern über die Transformation in Richtung E-Mobilität. Kein Zulieferer kann behaupten, vom Strukturwandel kalt erwischt worden zu sein. Aber das Problem ist das Timing: Wann fahre ich mein erfolgreiches Verbrenner-Geschäftsmodell zurück und fahre die Produktion von Teilen für E-Autos hoch? Die Unsicherheit darüber, wann mein Kunde – der Auto-

hersteller – die Strategie endgültig wechselt, macht es für Zulieferer sehr schwierig. Das ist eine große Herausforderung. Sie zu bewältigen, kostet jede Menge Geld, weil zweigleisig gefahren wird. Die Folge ist: Produktionsstätten werden ins billigere Ausland verlagert, weil der Margendruck sonst nicht auszugleichen ist. Deswegen brauchen wir jetzt eine klare Linie.

Deutschland ist das Mutterland des Automobils. Wird es die Wende meistern oder geht die Branche daran kaputt?

Ich antworte mit dem berühmten: Wir schaffen das! Jedes Land hat seine eigene Mobilitätskultur. Da sind die Deutschen anders als Franzosen, Schweden und die Italiener. Unsere Kultur war stark aufs Auto als Statussymbol ausgerichtet. Das Auto machte uns individuell flexibel, man konnte den Arbeitsplatz wechseln oder in den Urlaub fahren. Auto und Hausbesitz sind in unserer Kultur als Sicherheitsgüter tief verankert. Aktuelle Studien belegen auch heute, dass Mobilität Wohlstand schafft. Auch in der jungen Generation ist Mobilität wichtig, aber diese muss nicht zwangsläufig mit einem eigenen Autobesitz verbunden sein. Die Jüngeren sind viel offener für alle Möglichkeiten der Mobilität, also beispielsweise für gemeinsame Nutzung oder neue Mobilitätskonzepte, bei denen Mobilität als Dienstleistung angeboten wird. Schließlich steht ein Auto 90 Prozent seiner Lebenszeit nur auf dem Parkplatz und kostet Geld. In den neuen Mobilitätskonzepten liegt unsere Zukunft.

Aber die Anbieter von Carsharing verbrennen auch Geld.

Stimmt, dennoch brauchen wir den Modal-Split. Dazu lassen sich bestimmte kurze Strecken komfortabel mit dem E-Bike zurücklegen oder dem ÖPNV. Der müsste im Mobilitätskonzept wie die anderen Formen dann in einem Monatsabo enthalten sein. Wir brauchen die Vernetzung der unterschiedlichen Verkehrsträger, individuell, tagesaktuell und zuverlässig. Dabei gehen wir als Gesellschaft auf schmalen Grat, denn die beteiligten Unternehmen wollen wirtschaftlichen Erfolg. Aber als Gesellschaft müssen wir es allen ermöglichen, mobil zu sein, um etwa zur Schule, zum Arzt oder zum Supermarkt zu gelangen. Und das wird sich nie ändern. Das Ziel lautet: Mobilitätsteilhabe, kombiniert mit wirtschaftlich erfolgreichen Konzepten. Die Alternativen zum Auto müssen attraktiv und für alle möglich sein. So funktioniert Veränderung.

Welche Innovationen sehen Sie da?

Es gibt zahlreiche interessante Innovationen im Mobilitätsbereich. Gerade rund um das Laden der Batterie gibt es neue Geschäftsmodelle wie das Batterie-Swapping. Wie bei E-Scootern wird die leere Batterie gegen eine volle getauscht, ohne Wartezeit durch Aufladen. Auch das Evolution-Konzept ist toll, bei dem die Lebensdauer des gesamten E-Autos fast bis ins Unendliche verlängert werden kann. Alle fünf Jahre werden die Verschleißteile inklusive Batterie ausgetauscht und durch eine neue Außenhülle erhält das Fahrzeug wieder moderne Funktionen und Aussehen. Dieses Modell wird unsere Wahrnehmung vom Auto und dessen Lebensdauer maßgeblich verändern. I



PRODUKTE

MIT MACHT AUF DEN MARKT

Der Automobilmarkt ist in Bewegung, doch der Durchbruch der Elektromobilität lässt noch auf sich warten. Gleichzeitig drängen neue Anbieter auf den Markt und setzen die Großen der Branche mit aggressiver Preispolitik unter Druck. Fondsmanager der Deka zeigen, wie sie langfristig in den Megatrend Mobilität investieren.

TEXT: Thomas Luther

Ein Pott, randvoll mit Autos beladen, legt in Bremerhaven an. Die Ankunft der „BYD Explorer No. 1“ Ende Februar war eine Premiere, über die selbst die bundesweite Presse berichtete. Denn das Schiff, das erstmals an Deutschlands größtem Auto-Überseeterminal festmachte, gehört dem chinesischen Autokonzern BYD. Es ist das erste einer Transportflotte, die der chinesische Hersteller eigens für den Export seiner Fahrzeuge aufbaut. 100.000 Elektroautos pro Jahr will BYD damit nach Bremerhaven und in andere Nachbarhäfen bringen. Der ambitionierte Plan zeigt: Die Hersteller aus dem Reich der Mitte drängen mit Macht auf die großen Märkte in Europa und den USA. Sie setzen mit aggressiven Preisen und konkurrenzfähigen Elektromodellen die Platzhirsche dort unter Druck.

Michael Schneider, Fondsmanager des Deka-UmweltInvest, ist von der bisherigen Strategie des Konzerns überzeugt: „Elektromobilität spielt eine Schlüsselrolle im Kampf gegen den Klimawandel – und BYD macht in diesem hart umkämpften Markt derzeit vieles richtig.“ Ihr Ziel, Weltmarktführer bei Elektrofahrzeugen zu wer-

den, treiben die Chinesen vor allem mit Innovationen voran. Das Management investiert massiv in Forschung und Entwicklung – allen voran in die Batterietechnologie.

INNOVATION ALS TREIBER DES WACHSTUMS

Im August bringt BYD die zweite Generation seiner selbst entwickelten Blade-Batterie auf den Markt. Sie verspricht Reichweiten von über 1000 Kilometern pro Ladung und eine kompaktere Bauweise. Gleichzeitig kostet die Batterie rund ein Drittel weniger als Lithium-Ionen-Batterien, die beispielsweise europäische Hersteller in ihren Elektrofahrzeugen verbauen. Doch einige davon kaufen wegen der günstigen Preise inzwischen auch bei BYD ein. Der Konzern ist mit seiner Technologie bei E-Auto-Batterien zur weltweiten Nummer 2 aufgestiegen → [Artikel auf Seite 9](#). Gleichzeitig ist er auch in anderen Bereichen der Nachhaltigkeit aktiv – etwa bei der Produktion von Solarzellen und beim Aufbau eines eigenen Netzes von Ladestationen.

Deka-Fondsmanager Schneider schaut aber nicht nur auf die Hersteller von Elektroautos. Gute Chancen sieht er auch bei Zulieferern von funktionskritischen Systemkomponenten. Dazu zählen beispielsweise Halbleiter. Die Steuerung moderner E-Autos in Kombination mit autonomem Fahren stellt immer höhere Anforderungen an die im Fahrzeug verbaute IT-Hardware. „Um das komplexe Verkehrsgeschehen abzubilden und das Fahrzeug zu vernetzen, müssen Millionen von Daten in Echtzeit verarbeitet werden“, sagt Schneider. „Dafür braucht es hochleistungsfähige Prozessor- und Speicherchips.“ Die Fachleute von Continental ▼

rechnen zum Beispiel damit, dass autonom fahrende Fahrzeuge mehrere Terabyte Daten pro Minute erzeugen. Die benötigte Rechenleistung, um diese Daten schnell oder sogar nahezu in Echtzeit verarbeiten zu können, erhöht sich ihrer Prognose zufolge pro Auto von 2015 bis 2030 voraussichtlich um den Faktor 50.

MARKT BIETET CHANCEN FÜR IT-UNTERNEHMEN

Ein Unternehmen, das von der steigenden Nachfrage nach mobiler Rechenleistung profitiert, ist der deutsche Chiphersteller Infineon, in den der Deka-UmweltInvest investiert hat. Nach Angaben des Konzerns werden in jedem Stromer im Jahr 2030 Halbleiter im Gegenwert von 2000 Dollar eingebaut. Aktuell liegt dieser Wert bei 1300 Dollar pro E-Fahrzeug. „Ein Bestand von rund 45 Millionen Fahrzeugen allein in Deutschland, von denen derzeit erst gut zwei Prozent Elektroautos sind, zeigt, welches Wachstumspotenzial der Fahrzeugmarkt für Halbleiterhersteller hat“, stellt Schneider fest.

Doch nicht nur bei der Hardware, auch bei der Software haben die Automobilhersteller großen Bedarf. „Der harte Wettbewerb, der auch über den Preis ausgetragen wird, erfordert schnellere und



„In der Serienproduktion hilft KI, die Qualität zu verbessern“

MICHAEL SCHNEIDER,
DEKA-FONDSMANAGER

vor allem kostengünstigere Entwicklungszyklen“, weiß Schneider. „Nur so können die Hersteller konkurrenzfähig bleiben.“ Zum Beispiel muss inzwischen nicht mehr für jeden Crashtest ein nagelneues Auto zu Schrott gefahren werden. Spezielle Rechenprogramme können Unfälle mithilfe künstlicher Intelligenz (KI) virtuell simulieren. „Und in der Serienproduktion hilft KI, die Qualität zu verbessern und Fertigungsschritte zu reduzieren“, so der Fondsmanager. Jedes Elektroauto braucht zudem ein eigenes Betriebssystem – ähnlich wie ein Handy. „Damit ergeben sich lukrative Geschäftsmöglichkeiten für klassische Softwareentwickler, von denen wir einige ins Portfolio genommen haben.“



„Die Transformation zur E-Mobilität ist in vollem Gange“

ALEXANDER EICKHOFF,
DEKA-FONDSMANAGER

Die Mobilität der Zukunft führt auch zu einer Neuaufteilung des Verkehrsraums und zu neuen Geschäftsmodellen. „Das Fahrrad rückt dabei – auch mit Sharing-Angeboten – vor allem in den Städten immer mehr in den Mittelpunkt“, beobachtet Schneider. Deshalb hat er in Shimano investiert. Der japanische Konzern rüstet vier von fünf neuen Fahrrädern mit seinen Schaltungen und/oder Bremsen aus und hat wegen der hohen Nachfrage sogar mit Liefererschwierigkeiten zu kämpfen. Dass Pedelecs und E-Bikes das klassisch mit Muskelkraft angetriebene Fahrrad zunehmend verdrängen, eröffnet dem Unternehmen neue technische Möglichkeiten und Raum für Innovationen. So nutzen die Ingenieure die elektrische Energie des mitgeführten Akkus für vollautomatische Schaltwerke, die elektronisch die Gänge wechseln.

IN DEN WANDEL INVESTIEREN

E-Mobilität im weiteren Sinne hat auch Alexander Eickhoff im Blick. Für den Fondsmanager des Deka-MegaTrends ist sie ein Teilbereich des großen Trends „Klima&Umwelt“ – einer von sechs Megatrends, in die der Fonds investiert. Aufgrund der Rahmenbedingungen hat Eickhoff seine Investments im Bereich Mobilität zuletzt zurückgefahren. An einer Position hält er jedoch fest: Tesla. „Vor dem Hintergrund der aktuellen Entwicklungen auf dem Elektroauto-Markt ist es schwieriger geworden, die Bewertung und die Chancen des Unternehmens einzuschätzen“, sagt er. Grundsätzlich sieht er jedoch große Zukunftschancen im Bereich Mobilität. Daher wäre es aus seiner Sicht leichtfertig, in diesem Segment völlig unterinvestiert zu sein. „Die Transformation zur E-Mobilität im weitesten Sinne ist in vollem Gange“, stellt Eickhoff fest. „Doch inzwischen hat sich vielerorts eine gefährliche Unterströmung aus Regulierung, Protektionismus und verschärftem Wettbewerb gebildet. Das macht es für Anlegerinnen und Anleger derzeit schwierig, in Mobilität als Ganzes zu investieren. Es gilt, den Spagat zwischen Chance und Risiko zu meistern und strategisch zu investieren.“



Die Prominenz boßelt zum Baubeginn: In Heide entsteht eine neue Fabrik für Batteriezellen.

STROMSPEICHER

GROSSES GESCHÄFT ODER MILLIARDENGRAB?

Damit die Energiewende gelingt, braucht es nicht allein reichweitenstarke Batteriezellen für E-Autos, sondern auch ausreichend viele stationäre Stromspeicher. Die stellen genug erneuerbar erzeugten Strom auch dann zur Verfügung, wenn der Wind nicht weht und die Sonne Pause macht. Der Bedarf nach diesen Anlagen wächst rasant. Mit ihrem Know-how haben die deutschen Hersteller gute Chancen, am Boom zu partizipieren.

TEXT: Thomas Luther

Den Termin im vergangenen März ließen sich Bundeskanzler Olaf Scholz (SPD) und Bundeswirtschaftsminister Robert Habeck (Grüne) nicht nehmen. Vor versammelter Presse drückten die beiden Politiker den Startknopf für den Bau einer neuen Batteriezellenfabrik in Heide. Läuft alles nach Plan, wird das schwedische Unternehmen Northvolt ab 2026 bis zu einer Million Batteriezellen pro Jahr in der schleswig-holsteinischen Gemeinde produzieren. Northvolt schafft dafür 3000 Arbeitsplätze vor Ort. Bund und Land fördern das Projekt deshalb mit insgesamt 900 Millionen Euro.

DER BATTERIEMARKT HAT SEINE EIGENEN GESETZE

Doch viele Fachleute fragen sich, ob das Geld gut angelegt ist. Die Produktion von Ladezellen, technische Basis für E-Auto-Batterien wie auch für stationäre Stromspeicher, ist sehr energieintensiv. „Wichtig für die Hersteller ist daher, schnell hohe Stückzahlen in der Serienproduktion zu erreichen, um Skaleneffekte

zu nutzen. Hier sind die chinesischen Wettbewerber gegenüber der Konkurrenz im Westen aber deutlich weiter“, stellt Senta Graf, Fondsmanagerin bei der Deka, fest. „Investitionen in neue Kapazitäten sind so vergleichsweise riskant. Sie erfordern zu Beginn einen hohen Kapitaleinsatz. Gleichzeitig dauert es sehr lange, bis die Anlaufkosten wieder eingespielt sind und schwarze Zahlen geschrieben werden.“

Dabei gibt es bei Ladezellen unterschiedliche Konzepte. So verwendet zum Beispiel der chinesische Auto- und Batteriehersteller BYD für seine Blade-Batterie neben Lithium auch Eisen und Phosphat. Andere Hersteller setzen dagegen auf Lithium-Ionen-Technik, bei der Batterien außer Lithium auch Nickel, Kobalt, Mangan, Kupfer, Aluminium und mitunter sogar Silber enthalten. Forscherinnen und Forscher arbeiten zudem an neuen Natrium-Schwefel-Batterien, die kostengünstiger und umweltfreundlicher als die bisherigen Optionen sind.

Sorgen indes macht Deka-Expertin Graf die Tatsache, dass sich weltweit Überkapazitäten in der Batteriezellenproduktion aufbauen. Der „Battery Monitor 2023“ der Unternehmensberatung Roland Berger und der RWTH Aachen prognostiziert, dass die Nachfrage nach Batterien im Jahr 2030 rund 4900 Gigawattstunden (GWh) erreichen wird. Dem stehen dann angekündigte Produktionskapazitäten von global rund 8900 GWh gegenüber. Schon heute ist der Markt geprägt von Preis- und Wettbewerbsdruck. Viele Batteriezellenhersteller überdenken ihre Investitionspläne. So hat Anfang Juni der deutsch-französische Batteriezellenhersteller ACC den Bau einer milliardenschweren Fabrik in Kaiserslautern ▼

vorerst auf Eis gelegt. Und der chinesische Hersteller Svolt wird sich nun doch nicht in Lauchhammer in der Lausitz ansiedeln.

Die Hersteller verfolgen stattdessen die Entwicklung auf dem Markt. „Viele haben bereits angekündigt, Kapazitäten umzuschichten“, sagt Deka-Expertin Graf. „Denn im Moment gibt es eine steigende Nachfrage nach stationären Stromspeichern.“ Die Logik dahinter: Sollen die Klimaziele erreicht werden, muss der Anteil erneuerbarer Energien deutlich ausgebaut werden. Damit steigt auch der Bedarf an Speichermöglichkeiten, da Strom nicht mehr zentral, etwa in einem Gaskraftwerk, sondern mehr und mehr dezentral mit vielen einzelnen Windrädern und Solaranlagen auf Hausdächern erzeugt wird. Weil die Sonne nicht immer scheint und der Wind nicht immer weht, entstehen Versorgungslücken, die ausgeglichen werden müssen, damit das Stromnetz stabil bleibt. Das Researchunternehmen S & P Global Commodity Insights in London rechnet damit, dass bis zum Jahr 2030 rund 140 Gigawatt (GW) an zusätzlicher Energiespeicherleistung in Europa installiert werden. Fast 16 Milliarden Euro hat die Branche nach Angaben des Bundesverbands Energiespeicher Systeme (BVES) im vergangenen Jahr allein in Deutschland umgesetzt. Das entspricht einem Wachstum von 46 Prozent gegenüber 2022.

„Chinesische Hersteller arbeiten deutlich kostengünstiger als die europäischen“

SENTA GRAF,

DEKA-FONDSMANAGERIN

Rund 70 Prozent der Nachfrage nach Speicheranlagen kommt dabei von privaten Haushalten. „Haupttreiber ist das Motiv der unabhängigen Eigenversorgung und der Versorgungssicherheit – trotz gefallener Energiepreise“, stellt Simon Steffgen, Referent für Industrie und Gewerbe beim BVES, fest. „Parallel dazu werden die verbauten Speicherkapazitäten größer, um zum Beispiel auch das eigene Elektroauto mit eigenerzeugtem Strom zu versorgen.“ Das verlangt leistungsfähige Speicheraggregate, die wenig Platz im Keller oder der Garage benötigen. Vor allem aber müssen die Anlagen zuverlässig und sicher sein und über ein ausgeklügeltes Energiemanagementsystem verfügen, das für effiziente Be- und Entladungszeiten sorgt.

KONZERNE STEIGEN IN DEN STROMMARKT EIN

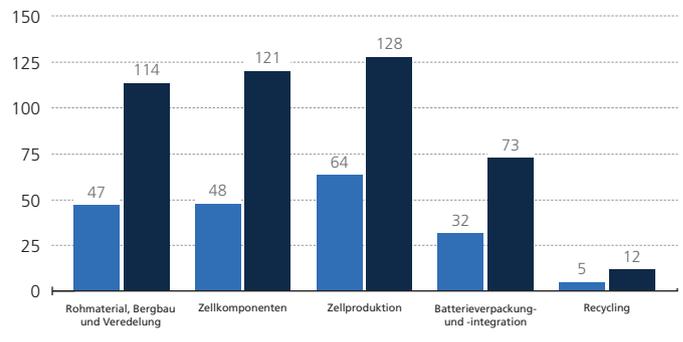
Dynamisch wächst aber vor allem die Nachfrage im Bereich der Systeminfrastruktur. Grund dafür sind die stark schwankenden Preise an den Strombörsen. Das wollen Energieversorger, aber auch branchenfremde Anbieter nutzen und investieren in große Speicheranlagen, um in den Stromhandel einzusteigen. Kürzlich hat VW eigene Pläne für den Bau eines riesigen Stromspeichers in Norddeutschland vorgestellt. Bereits 2025 soll die Anlage ans Netz gehen. Die Kapazität von 2 GWh entspricht der Leistung eines herkömmlichen Gaskraftwerks. Die Wolfsburger wollen Strom dann kaufen, wenn die wetterabhängigen Wind- und Solaranlagen

BATTERIEHERSTELLUNG

Markantes Wachstum

In der globalen Wertschöpfungskette der Batterieproduktion nimmt insbesondere die Bedeutung der Hersteller von elementaren Zell-Bauteilen (Komponenten) bis 2030 deutlich zu.

in Milliarden Dollar
■ 2025 ■ 2030



Quelle: McKinsey & Company © Statista 2024

gen Überschüsse produzieren, die sie speichern. Bei Flaute und Dunkelheit geben sie den Vorrat wieder an den Markt ab. Normalerweise springen teure Gaskraftwerke ein, um die Lücke zu füllen, was den Strompreis an der Börse rasant in die Höhe treibt.

Aber auch für die eigene Produktionssicherheit legen sich immer mehr Betriebe einen Stromspeicher zu. „Schon heute kommt es immer wieder zu Netzausfällen durch Änderungen der Frequenz und der Spannung“, weiß BVES-Mann Steffgen. „Private Verbraucher merken davon kaum etwas. Aber bei Hightech-Maschinen reicht das aus, um einen Kurzschluss zu produzieren und mitunter sogar die gesamte Produktion zum Erliegen zu bringen.“ Mit technisch ausgereiften Speichersystemen lassen sich solche Spannungsspitzen überbrücken. Ein Hemmnis dabei sind oftmals jedoch lange und aufwendige Genehmigungsprozesse und „fehlende wirtschaftliche Anreize“, bemängelt Simon Steffgen.

Für die Hersteller sind die technischen Herausforderungen beim Bau der Speicheranlagen andere als bei den Batteriezellen. Die lassen sich einfach zukaufen. Wettbewerbsentscheidend aus Sicht von Experte Steffgen ist das Know-how bei der Konzeption, dem Energiemanagement und der Anpassung der Anlagen an die Energieinfrastruktur vor Ort. Hier findet in Zukunft ein größerer Teil der Wertschöpfung statt. Ein Beispiel dafür: die speichergepufferte Schnellladestation des deutschen Herstellers ADS-TEC Energy. Entwickelt und produziert im eigenen Land ermöglicht sie ein netzunabhängiges Ultraschnellladen von Elektrofahrzeugen innerhalb von Minuten. Dafür sind die Schwaben zuletzt mit dem German Innovation Award 2024 ausgezeichnet worden. „Das Beispiel zeigt, dass gerade bei komplexen Stromspeicheranlagen deutsche mittelständische Hersteller aufgrund ihrer Erfahrung und Ingenieurskunst gute Chancen auf dem Weltmarkt haben“, ist Steffgen überzeugt.



ZINSWENDE

DIE EUROPÄISCHE ZENTRALBANK GEHT VORAN

Die EZB hat Anfang Juni die drei wichtigsten Leitzinsen gesenkt, der Einlagensatz notiert jetzt bei 3,75 Prozent. Damit agiert die EZB erstmals seit mehr als einem Jahrzehnt schneller als die US-Notenbank, die ihren Leitzins frühestens im September reduzieren dürfte. Deka-Fondsmanager Martin Heger spricht von einer „normalisierten Zinswelt“. Doch wie sollen Anlegerinnen und Anleger damit umgehen? „Diese Entwicklung stützt die Aktienmärkte, aber auch Renten bleiben als stabilisierender Vermögensbestandteil interessant und Fonds können positiv beeinflusst werden. Mit durchschnittlich 3,25 Prozent für Euro-Staatsanleihen bieten Rentenpapiere bei einem mittleren Anlagehorizont damit wieder attraktive Konditionen“, ist der Experte überzeugt.

Nun gilt es, die Entwicklung zu beobachten: Sollte die Inflation weiter zurückgehen, könnte EZB-Chefin Christine Lagarde mit erneuten Zinssenkungen reagieren. Dann bestünden bei Renten im mittleren Laufzeitenbereich Chancen auf Kursgewinne. Deka-

Fachleute wie Heger rechnen mit bis zu zwei zusätzlichen Zinssenkungen der EZB in diesem Jahr und weiteren im Jahr 2025. Rentenfonds wie der RenditDeka könnten von dieser Entwicklung profitieren. Der Fonds investiert in Staatsanleihen, Anleihen staatsnaher Emittenten und Pfandbriefe sowie in Unternehmensanleihen, Nachranganleihen und Anleihen aus Schwellenländern – und zwar weitgehend in Euro-Anlagen, sodass das Währungsrisiko keine entscheidende Rolle spielt. „Beim Fondsmanagement achten wir auf eine ausgewogene Anlagestruktur über alle Rentensegmente hinweg“, hebt der Deka-Fondsmanager einen weiteren Pluspunkt hervor. Auch wenn Kursgewinne nicht garantiert sind und Risiken wie bei jeder Anlageform einkalkuliert werden müssen, fällt Hegers Fazit positiv aus: „Wer sich über Ausschüttungen freut und mittel- bis langfristig wenig um den Rentenbaustein kümmern will, findet in RenditDeka eine interessante Anlagemöglichkeit.“

Die Tabelle mit den Wertentwicklungen ausgewählter Deka-Fonds haben wir aufgrund regulatorischer Vorgaben eingestellt. Um sich aktuell und für individuelle Zeiträume über die Wertentwicklung Ihrer Fonds zu informieren, empfehlen wir den [Wertentwicklungsberechner](#), den Sie über die Suche auf [deka.de](#) finden oder über einen Link auf der Startseite von [fondsmagazin.de](#) erreichen.

Impressum

Herausgeber: DekaBank, Mainzer Landstraße 16, 60325 Frankfurt am Main, www.dekabank.de

Verlag: S-Markt & Mehrwert GmbH & Co. KG. Ein Unternehmen der Sparkassen-Finanzgruppe. Grenzstraße 21, 06112 Halle, www.deka.de/fondsmagazin; E-Mail: fondsmagazin@deka.de; Fax: +49 345560-6230

Postanschrift: fondsmagazin Leserservice, Grenzstraße 21, 06112 Halle

Sie möchten uns schreiben? Schicken Sie Ihre Anregungen, Ideen und natürlich auch Kritik ganz einfach per E-Mail an fondsmagazin@deka.de

Chefredakteur: Olivier Löffler (V.i.S.d.P.)

Projektleitung: Ralf Kustermann

Redaktion: Matthias Grätz, Annetrin Lacroix,

Thomas Luther, Michael Merklinger, Peter Weißenberg

Grafik/Infografiken: KD1 Designagentur, Köln

Artikel, die mit Namen oder Signet des Verfassers gekennzeichnet sind, stellen nicht unbedingt die Meinung der Redaktion dar. Trotz sorgfältiger Auswahl der Quellen kann für die Richtigkeit des Inhalts keine Haftung übernommen werden. Die Angaben dienen der Information und sind keine Aufforderungen zum Kauf oder Verkauf von Wertpapieren.

Allein verbindliche Grundlage für den Erwerb von Deka Investmentfonds sind die jeweiligen Basisinformationsblätter, die jeweiligen Verkaufsprospekte und die jeweiligen Berichte, die in deutscher Sprache bei den Sparkassen oder der Deka-Bank Deutsche Girozentrale, 60625 Frankfurt, und unter www.deka.de erhältlich sind. Eine Zusammenfassung der Anlegerrechte in deutscher Sprache inklusive weiterer Informationen zu Instrumenten der kollektiven Rechtsdurchsetzung ist unter www.deka.de/privatkunden/kontakt/kunden/beschwerdemanagement verfügbar. Die Verwaltungsgesellschaft des Investmentfonds kann jederzeit beschließen, den Vertrieb zu widerrufen.