

**Von:** Fünf vor acht von ZEIT ONLINE [noreply@news.5vor8.mailing.zeit.de](mailto:noreply@news.5vor8.mailing.zeit.de)  
**Betreff:** Eine Warnung für westliche Hersteller  
**Datum:** 15. Januar 2024 um 10:31  
**An:** [palinkas@mail.de](mailto:palinkas@mail.de)



[ZEIT ONLINE](#) | [Im Browser lesen](#)



# Fünf vor acht

*Die Morgenkolumne von ZEIT ONLINE*

---

## Eine Warnung für westliche Hersteller

**Der Mietwagenanbieter Hertz will in den USA 20.000 E-Autos durch Verbrenner ersetzen. Wie konnte es so weit kommen?**

Eine Kolumne von [Heike Buchter](#)

---

Der Mietwagenanbieter Hertz will in den USA 20.000 E-Modelle abstoßen, das entspricht einem Drittel seiner E-Leihwagenflotte dort. Mit einem Teil des Erlöses aus dem Verkauf will das Unternehmen neue Verbrennermodelle anschaffen. Hertz hatte aggressiver als die Konkurrenz auf E-Autos gesetzt. Die 180-Cred-Wende ist ein Alarmzeichen für die Branche

Grad-Weilue ist ein Alarmzeichen für die Branche.

Der Verleiher begründet den Verkauf zum einen mit den hohen Kosten von Reparaturen. Anders als bei Verbrennermodellen, die auf ein etabliertes System von Werkstätten und Ersatzteillieferanten zurückgreifen können, ist laut Hertz die Reparatur von E-Modellen schwieriger und teurer, weil es ein solches Netz (noch) nicht gibt. Den höheren Kosten für den Unterhalt steht nicht die erhoffte Nachfrage der Kunden gegenüber. Das liegt auch an der weiterhin mangelnden Infrastruktur für E-Autos und der Angst vieler Nutzer, keine Ladestation in Reichweite zu finden.

Als ich neulich bei einer New Yorker Hertz-Station einen Mietwagen abholen wollte, gab es nur noch einen Tesla. Doch die meisten Kunden wollten lieber auf einen Verbrenner warten, weil sie nicht sicher waren, wie und wo sie das Auto laden können würden. Die schwächer als erwartete Nachfrage nach E-Modellen trifft nicht nur Hertz als Verleiher, sondern auch die Hersteller. Das ist ein Grund für die Preissenkungen (ein weiterer ist die chinesische Konkurrenz, aber dazu später mehr).

Besonders Tesla hat seine Preise gesenkt. Und Hertz' E-Flotte besteht zu 80 Prozent aus Tesla-Modellen. Die niedrigeren Preise für Neuwagen schlagen auf Hertz durch, denn ein Teil des Geschäfts ist der Verkauf von gebrauchten Leihwagen. Fallen die Neuwagenpreise, sinkt auch der Wiederverkaufswert. Deswegen hat Hertz im letzten Berichtsquartal 245 Millionen Dollar abgeschrieben. Hertz' Kehrtwende in Sachen E-Flotte kommt nur Wochen, nachdem Ford angekündigt hatte, die Produktion seiner Elektro-Modelle – darunter die Elektro-Variante des meistverkauften Pickups F 150 – um die Hälfte zu kürzen.

Zuvor war General Motors, das eigentlich bis 2035 keine

benzinbetriebenen Fahrzeuge mehr verkaufen will, von seinem Ziel abgerückt, zwischen 2022 und Mitte 2024 rund 400.000 Elektrofahrzeuge zu bauen. "Wir wollen nicht der nächste Tesla sein. Wir wollen das beste GM sein, das wir sein können", sagte der Finanzchef von GM bei einer Veranstaltung mit Investoren im November. Lucid, ein Start-up, das ein Luxus-E-Modell anbietet, setzte im dritten Quartal vergangenen Jahres 1456 Autos ab – und verlor 433.000 Dollar pro verkauften Wagen. Gleichzeitig bauen chinesische Anbieter immer billigere Modelle – zum großen Teil für den Export. Weltweit sind zwei Drittel aller E-Autos made in China.

BYD, ein ehemaliger Telefonhersteller, dessen Untergang Elon Musk noch 2011 vorhersagte, hat im letzten Quartal des vergangenen Jahres Tesla überholt. Jetzt zahlt es sich aus, dass Peking seit über einem Jahrzehnt nicht nur die Produktion gefördert hat, sondern auch in die dahinter liegende Lieferkette investiert hat. Heute dominieren chinesische Unternehmen die Herstellung von Batterien und auch bei den Rohstoffen, die für den E-Antrieb notwendig sind, führt China.

## **"Stellen Sie sich einen modernen Godzilla vor, der alles zertrampelt"**

Und die Regierung von Präsident Xi hat allen Grund, die Autoexporte zu steigern. Nach der Pandemie hat das Land nicht wieder zurück zu den hohen Wachstumsraten zurückgefunden, Jugendarbeitslosigkeit ist auf einem Rekordstand von über 21 Prozent. Mit anderen Worten: Der Druck auf die Regierung auch dort ist groß. Die Flut der billigen Konkurrenz aus China hat das Potenzial, die westliche Konkurrenz in einen Existenzkampf zu stürzen.

"Stellen Sie sich einen modernen Godzilla vor, der alles zertrampelt und zerstört, was sich ihm in den Weg stellt", sagte Michael Dunne, Geschäftsführer von ZoZo Go, einer auf die chinesische Elektroautoindustrie spezialisierten Beratungsfirma, kürzlich dem *Wall Street Journal*. Er zählt mehr als 100 Länder, in denen chinesische E-Fahrzeuge verkauft werden. Die EU hat bereits eine Untersuchung angekündigt, welche Rolle staatliche Subventionen bei den chinesischen Herstellern spielen.

Nur die USA sind bisher kein großer Abnehmer. Das liegt an den Einfuhrzöllen von 25 Prozent, die Donald Trump als Präsident einführte und an denen sein Nachfolger Biden festgehalten hat. Biden schloss die chinesischen Hersteller auch von den Fördermitteln aus, mit denen seine Regierung den Absatz von E-Modellen antreiben will. Bis 2030 soll die Hälfte der in den USA verkauften Autos elektrisch sein, so das Ziel. Um die Nachfrage anzukurbeln, sollen 7,5 Milliarden Dollar helfen, die notwendige Infrastruktur, vor allem Ladestationen, auszubauen.

Für Bidens Regierung – wie auch für die EU – präsentieren die günstigeren Anbieter aus China einen Konflikt: Einerseits wollen sie möglichst rasch die Umstellung auf E-Mobilität, andererseits müssen sie fürchten, die heimischen Hersteller zu untergraben, wenn sie eine Flut von Importen zulassen. Und es ist fraglich, ob die Zölle und andere Handelshemmnisse die chinesischen Anbieter tatsächlich dauerhaft außen vor halten können. Noch niedrigere Preise könnten die 25 Prozent an Einfuhrzoll verkraftbar machen.

Auch haben die Chinesen angefangen, in Mexiko Werke zu bauen. Mexiko gehört zusammen mit Kanada und den USA zur nordamerikanischen Freihandelszone. Damit könnten die Anbieter die Zölle umgehen. Den Autoherstellern könnte dasselbe Schicksal drohen wie einst der Solarbranche, die sich

ursprünglich im Westen entwickelte und dann von chinesischen Herstellern mit billigeren Produkten – und großzügiger staatlicher Hilfe – fast komplett an sich gezogen wurde.

"China ist entschlossen, den Markt für Elektrofahrzeuge durch unfaire Handelspraktiken zu dominieren, aber das werde ich nicht zulassen", sagte Biden im November vor Beschäftigten der Autoindustrie in Illinois. "Das verspreche ich Ihnen." Es wird nicht einfach sein, dieses Versprechen zu halten.

---

## **Verfolgen Sie die Diskussion zu diesem Text!**

Was denken Sie über diesen Beitrag? [Diskutieren Sie auf ZEIT ONLINE mit anderen Leserinnen und Lesern.](#)

---

## **Wir sind *Fünf vor acht***

*Fünf vor acht* ist die Morgenkolumne von ZEIT ONLINE. An jedem Werktag kommentieren abwechselnd unter anderem Michael Thumann, Petra Pinzler und Matthias Naß sowie Heike Buchter, Andrea Böhm, Lenz Jacobsen und Mark Schieritz.

[Hier finden Sie alle Texte](#), die in der Serie *Fünf vor acht* erscheinen. Empfehlen Sie diesen Newsletter gern Freunden und Bekannten weiter. [Hier lässt er sich abonnieren.](#)

---

# ZEIT ONLINE

Diese E-Mail wurde versandt an palinkas@mail.de.

Klicken Sie [hier](#) um den Newsletter abzubestellen.

Eine Übersicht aller Newsletter von ZEIT ONLINE und DIE ZEIT finden Sie [hier](#).

[E-Mail im Browser lesen](#)

ZEIT ONLINE GmbH, Postfach, Finkenstraße 1, 20095 Hamburg