

Düsseldorf, 3. März 2009

Automobilindustrie unter Strom

A.T. Kearney-Studie „Der Antrieb der Zukunft“: Nachhaltige Mobilität ist auf lange Sicht der zentrale Erfolgsfaktor für die Automobilindustrie

Die rasche Einführung alternativer Antriebe im Automobilbereich ist durch die aktuelle Wirtschaftskrise nicht aufzuhalten. Selbst bei einem langfristigen Konjunkturabschwung und einem damit einhergehenden dauerhaft niedrigen Ölpreis (68 US-Dollar pro Barrel in 2020) werden in 2020 auf Europas Straßen fast drei Millionen Plug-in-Hybride und Elektrofahrzeuge unterwegs sein. Das geht aus der aktuellen Studie „Der Antrieb der Zukunft“ der Top-Managementberatung A.T. Kearney hervor. Im Falle eines Szenarios der globalen Konjunktur-Erholung und damit einem erneut steigenden Ölpreis (128 US-Dollar pro Barrel in 2020) steigt die Größe der Elektro-Flotte in Europa bis 2020 sogar auf über acht Millionen Fahrzeuge an. Noch stärker werden die Anteile von Hybriden und Erdgasfahrzeugen wachsen, so dass je nach Szenario zwischen 20 und 40 Prozent aller europäischen Neufahrzeuge in 2020 mit alternativen Antrieben ausgestattet sein werden.

Die Automobilindustrie steht mit dem Thema nachhaltige Mobilität vor den größten Veränderungen in ihrer Geschichte. Während heute Verbrennungsmotoren die globale Motorenlandschaft bestimmen, ist die langfristige Zukunft elektrisch. Im mittleren Szenario der Studie „Moderate Drive for Change“ bleiben klassische Benzin- und Dieselmotoren zwar bis 2020 mit einem Anteil von etwa 60 Prozent an Neufahrzeugen dominierend – sie werden aber zunehmend durch alternative Antriebe ersetzt.

„Die Elektrifizierung erfolgt zunächst über Vollhybride. Sie kompensieren einige Nachteile der Verbrennungsmotoren und können schnell umgesetzt werden. Damit erreichen sie bis 2020 Marktanteile von annähernd 20 Prozent der Neufahrzeuge“, erklärt Dr. Götz Klink, Partner bei A.T. Kearney und verantwortlich für die Studie. „Die breite Einführung von Elektrofahrzeugen und Plug-in-Hybriden kommt durch die hohen Produktkosten und erforderliche Umstellung in der Produktion langsamer voran. Sie treiben in 2020 global etwa jedes zehnte Neufahrzeug an. Die Automobilindustrie wird damit im doppelten Sinne ‚unter Strom gesetzt‘“, so Klink. Auch Erdgasantriebe gewinnen durch günstige Betriebskosten und bessere Infrastrukturabdeckung signifikante Marktanteile und

erreichen je nach Region bis zu 14 Prozent der neu produzierten Fahrzeuge. „Dagegen finden Brennstoffzellen-Fahrzeuge aufgrund von fehlender Wirtschaftlichkeit und Infrastrukturen bis 2020 keine nennenswerte Verbreitung“, ergänzt Stephan Krubasik, Manager bei A.T. Kearney und Autor der Studie.

Elektrisiert nach der Krise?

Für europäische Hersteller ergeben sich durch den Trend zu alternativen Antrieben spezifische Chancen und Risiken. Bei Hybrid- und Elektrofahrzeugen haben sie zwischen fünf und acht Jahren Erfahrungsrückstand auf die führenden chinesischen und japanischen Unternehmen wie Toyota, BYD und Mitsubishi. Dies gilt es nun schnell aufzuholen. Auf der anderen Seite besitzen die europäischen Hersteller jedoch auch einige strategische Vorteile im Wettlauf um den Antrieb der Zukunft: eine starke Markenpositionierung, innovative Zulieferer, fordernde gesetzliche Rahmenbedingungen und auf Nachhaltigkeit sensibilisierte Kunden. „Bei entsprechendem Einsatz haben die europäischen OEMs gute Chancen in Zukunft bei alternativen Antrieben den Ton anzugeben“, so Klink.

Wie ernst es den Herstellern mit alternativen Antrieben ist, zeigt sich gerade in der Krise: Während an allen Ecken und Enden gekürzt wird, um Kosten einzusparen, bleiben die innovativen Antriebsprojekte weitgehend unangetastet. So ist der Chevrolet Volt bereits zum Licht am Ende des Tunnels für GM avanciert. Allerdings sind die Automobilhersteller nicht die einzigen, die die Chancen bei alternativen Antrieben erkannt haben, wie aktuelle Beispiele zeigen. „Vom ‚Elektrofahrzeug-Kuchen‘ wollen auch Unternehmen der Elektronik, Chemie- und Stromindustrie ihren Anteil“, erläutert Krubasik. „Die Elektrofahrzeuge des Batterieherstellers BYD sind hier nur ein erster Vorgeschmack“, so Krubasik weiter.

Schulbank drücken – Hersteller lernen um

Bisher ist der Antriebsstrang eine Kernkompetenz der Automobilhersteller. Fraglich ist, wie sich das bei den zukünftigen Antrieben entwickelt. „Auf die OEMs kommen erdrutschartige Veränderungen zu, die sie dazu zwingen, ganz neue Kompetenzen aufzubauen“, sagt Klink: „In 2020 werden Autohersteller genauso viele Batteriezellen wie führende Handyhersteller verbauen – besitzen heute aber noch kaum Kompetenzen auf diesem Gebiet.“ Um sich das fehlende Know-how anzueignen, setzen Hersteller vor allem auf Joint-Ventures und Akquisitionen. Nach Toyota und Panasonic hat jetzt auch Daimler ein Gemeinschaftsunternehmen mit Evonik zur Herstellung von Lithium-Ionen-Batterien gegründet. Nach Meinung der A.T. Kearney-Experten ist dies erst der Anfang: „Die Hersteller werden ihre Wertschöpfung im Bereich elektrischer Antriebe ausbauen und man kann davon ausgehen, dass die Elektrifizierung der Automobilbranche weitreichende Kooperationen und Übernahmen mit sich bringen wird“, so Krubasik.

Profit-Motor oder Margen-Grab?

Bei alternativen Technologien befinden sich die OEMs derzeit in einer Zwickmühle: Auf der einen Seite zwingt sie der Gesetzgeber, neue spritsparende Technologien zu entwickeln und einzusetzen, auf der anderen Seite sind

Verbraucher bisher nur selten bereit, für diese Technologien auch zu bezahlen. Daher geben Hersteller ihre Innovationen noch häufig mit Verlusten ab und suchen nach Möglichkeiten, die Zahlungsbereitschaft der Endkunden für innovative Antriebe zu erhöhen. „Bisher verdienen Hersteller wie BMW oder Toyota mit innovativen Antrieben kein Geld, sondern nutzen diese lediglich um ihre Marke zu positionieren“, so Klink: „Gerade in Krisenzeiten werden sich das die OEMs jedoch nicht mehr lange leisten können.“

Wesentlich können dabei innovative Finanzierungskonzepte sein, die auf die steigende Fahrzeugkosten durch teure Batterien und die gleichzeitig stark sinkenden Betriebskosten reagieren. „Mit einem intelligenten Finanzierungs- und Mobilitätskonzept, zum Beispiel nach der Devise ‚Kilometer statt Autos verkaufen‘, können Hersteller die Hürde des hohen Anschaffungspreises und technische Unsicherheiten komplett vom Endkunden nehmen“, so Krubasik. Was damals schon bei der Einführung des Smart geplant war, könnte sich jetzt als zukunftsweisend herausstellen. Zusätzlich sind Anreize von Seiten der Politik wesentlich, um die Verbreitung von alternativen Antrieben zu stärken. „CO₂-orientierte Besteuerung und weitergehende Subvention von alternativen Antrieben müssen – insbesondere in Zeiten eines wirtschaftlichen Abschwungs – eine wesentliche Stütze auf dem Weg zur zukünftigen Motorenlandschaft sein“, erläutert Klink.

Über A.T. Kearney

A.T. Kearney verbindet als eines der weltweit führenden Top-Management-Beratungsunternehmen strategische Weitsicht mit operativer Erfahrung. Entscheider in Großkonzernen ebenso wie in mittelständischen Unternehmen aller Wirtschaftszweige sowie im öffentlichen Sektor nutzen unsere internationalen Beraterteams, um gemeinsam mit uns ihre Wettbewerbsfähigkeit nachhaltig zu steigern. A.T. Kearney wurde 1926 in Chicago gegründet und beschäftigt heute mehr als 2.500 Mitarbeiter in über 30 Ländern der Welt.

Weitere Informationen finden Sie unter www.atkearney.de

Pressekontakt

Frank Schröder - Marketing & Communications

A.T. Kearney GmbH

Kaistraße 16A

D-40221 Düsseldorf

Tel: +49-211-1377 2272

Fax: +49-211-1377 2990

e-mail frank.schroeder@atkearney.com