

## Automotive Quarterly – Dezember 2019

### Inhalt

Kapitalmärkte und Umsätze .....	1
Absatz .....	2
Margen und Preise.....	3
Effizienz: F&E und Mitarbeiterproduktivität .....	4
Effizienz: Vorräte .....	5
M&A-Transaktionen – Automobilmarkt .....	6

### Seite 7 Sonderthema

Vormarsch der Robo-Taxis



## Kapitalmärkte und Umsätze

### 1. Europäischer Autoindex schwächelt

Im Vergleich zum zweiten Quartal 2019 wachsen die allgemeinen Werte in Europa (+2,7%) und weltweit (+4,6%). Für die automobilen Indizes ergibt sich dagegen ein gemischtes Bild: Während der **STOXX Global 3000 Auto** 3,9% zulegen kann, notiert der **STOXX Europe 600 Auto** dagegen 2% niedriger.

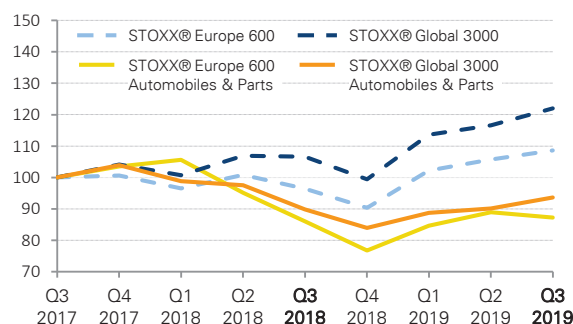
Trotz leichter Erholung nach dem Tiefpunkt in 2018 hinken die Automobilindizes den allgemeinen Werten weiter hinterher. Anhaltende weltweite **Handelsstreitigkeiten** und daraus resultierende **wirtschaftliche Unsicherheiten** sind hier maßgebliche Faktoren. Zusätzlich werden **hohe Investitionen** in Zukunftstechnologien als Grund genannt. Verluste bei den Europäern sind außerdem auf **Belastungen durch Brexit, Dieselskandal** und Rezessionsängste zurückzuführen.

### 2. Umsätze deutlich über Vorjahresniveau, Toyota baut Vorsprung aus

Im Durchschnitt steigen die Umsätze der betrachteten Hersteller deutlich (+7,3%) über das Vorjahresquartal. Die Entwicklung steht im Kontrast zu Krisennachrichten und Einsparprogrammen und auch im Gegensatz zum Gesamtmarkt (s. Absätze in Abschnitt 3). Hintergrund der extremen Diskrepanz ist ein - entgegen Negativnachrichten - deutliches Umsatzwachstum im Q3 über dem Gesamtmarkt, verbunden mit dem schlechten Q3/2018 (u.a. aufgrund WLTP-Umstellung).

**Toyota** (+13,4%) kann wechselkursbedingt, aber nach eigener Aussage auch aufgrund erfolgreicher Marketingmaßnahmen deutlich gegenüber 2018 gewinnen. Im Jahresvergleich kann der **Volkswagen Konzern** zwar zulegen (+9%), gegenüber dem Vorquartal verliert er deutlich (-7,7%). **Audi** verliert gegenüber dem Vorjahresquartal (-3,7%), was man in Ingolstadt weiterhin mit der Entkonsolidierung der Mehrmarken-Vertriebsgesellschaften begründet. **BMW** zeigt dagegen deutliches Wachstum

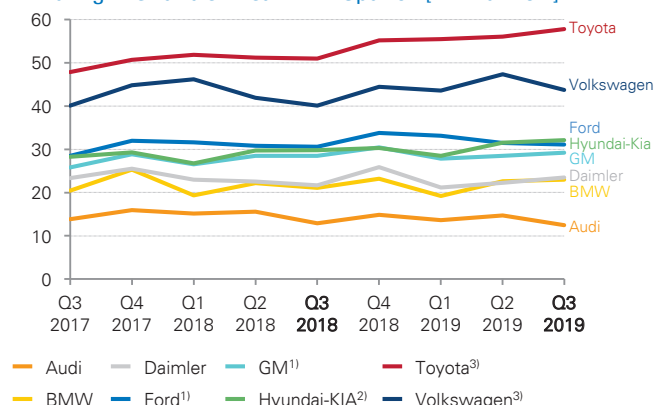
Abbildung 1. Aktienindex-Entwicklung [100% = Indexstand zum Berichtsstart 30.09.2017]



Quelle: Arthur D. Little, STOXX®; jeweils Werte zum Quartalsende

(+9%), neben WLTP Effekten u.a. auch aufgrund der beliebten X7 und der 8er Modellreihe. Ähnlich wachsen die Umsätze bei **Daimler** (+8,6%), auch geprägt durch den Erfolg der Kompaktwagen, sowie der E- und S-Klasse. Auch **Hyundai-Kia** (+7,8%), **Ford** (+1,7%) und **General Motors** (+2,4%) verzeichnen Zuwächse.

Abbildung 2. Quartalsumsatz Pkw-Sparten [in Mrd. EUR]



Quelle: Arthur D. Little, Unternehmensdaten; Wechselkurse zum jeweiligen Quartalsende; Equity konsolidierte Joint-Ventures in China sind in den Pkw-Umsätzen nicht enthalten; 1) inkl. Nutzfahrzeuge; 2) Konzernumsatz; 3) inkl. aller Konzernmarken (Pkw) und VW Nutzfahrzeuge

## Absatz

### 3. Weltweit gedämpfte Stimmung

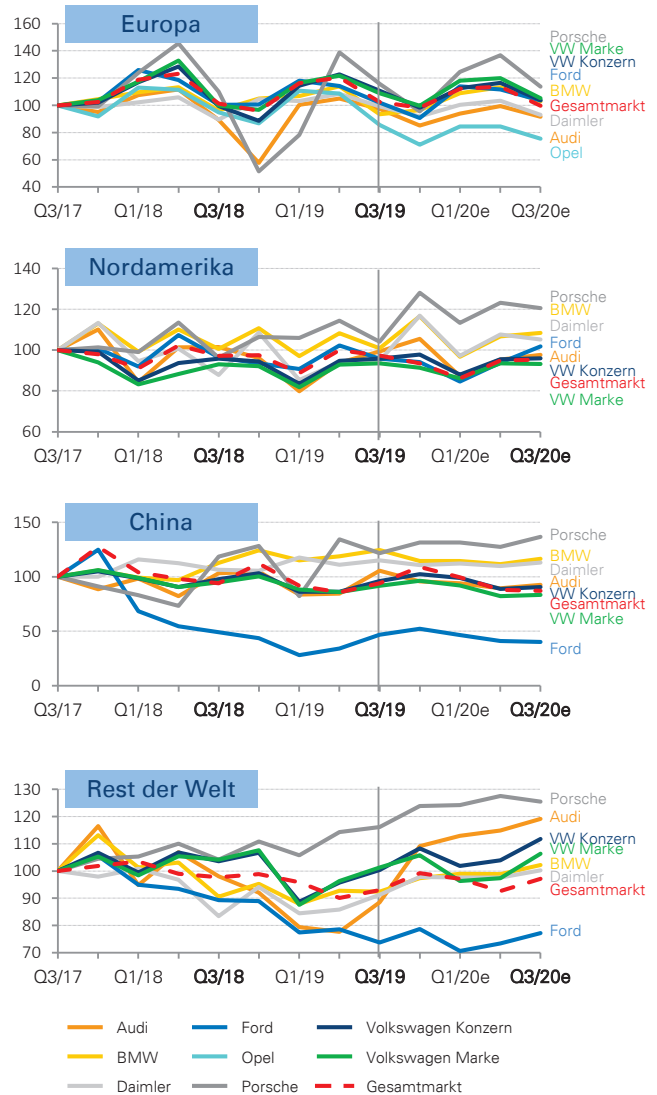
Alle Schlüsselmärkte mit Ausnahme des europäischen Marktes liegen unter dem Niveau des Referenzquartals Q3/2017. Nordamerika setzt 3% weniger ab als vor zwei Jahren, China 6% weniger und die restlichen Märkte verzeichnen einen Rückgang von ganzen 7%. Einzig der europäische Markt kann 2% gegenüber dem Niveau von vor zwei Jahren gewinnen.

Auf Jahressicht liegen die durchschnittlichen Absätze der Hersteller in **Europa** noch 1,1% im Plus. In der Einzelwertbetrachtung ergibt sich allerdings ein gemischtes Bild. **Daimler** (+10,9%) und der **Volkswagen Konzern** (+11,2%) als auch seine Einzelmarken **Audi** (+9%), **VW Marke** (+9,1%) und **Porsche** (+5,1%) konnten deutlich an Absatz im Vergleich zum Vorjahr zulegen. **Ford** verzeichnet ähnlich dem Gesamtmarkt einen leichten Zuwachs von 1,7%. Zu den Verlierern zählen dagegen **BMW** (-2,8%) und **Opel** (-9,8%), die damit entgegen dem Plus im Gesamtmarkt auch Marktanteile einbüßen. Damit einhergehend sagen die Prognosen für **Opel/Vauxhall** weiter sinkende Absätze voraus.

In **Nordamerika** haben sich die Absätze gegenüber dem Vorjahr wenig verändert (+0,2). Auffallend ist ein deutlicher Zuwachs bei den Premiummarken **Daimler** (+7,9%) und **Porsche** (+8,1%). Die anderen deutschen Hersteller sehen dagegen ähnlich dem Gesamtmarkt wenig Veränderung bei den Absätzen. **BMW** (+0,2%) gewinnt minimal, **Volkswagen** verzeichnet in der Marke 0,5% Zuwachs und im Konzern insgesamt gleichbleibende Absätze. Einzig **Audi** (-2,2%) muss einen Absatzverlust einbüßen. Für das Q4 werden jedoch steigende Absätze der deutschen Hersteller prognostiziert. Dagegen erlebt **Ford** (-6,4%) einen weiteren Rückgang im Heimatmarkt, der zum Teil mit der Erneuerung des Produktportfolios begründet werden kann. Dieser Trend setzt sich auch in der Prognose fort. Es bleibt abzuwarten, wie sich neue Modelle und Trumps Interventionen zu „Buy American“ einerseits und Einmischung in Firmenentscheidungen wie Standorten und Emissionszielen andererseits weiter auswirken.

Die Absätze im **chinesischen Markt** liegen auf dem gleichen Niveau wie im Q3/2018 – es wirkt als sei die Krise gar keine. In der Einzelbetrachtung können mit Ausnahme von **Volkswagen** (Konzern -1,8%, Marke -3,3%) alle deutschen Hersteller positive Entwicklungen verzeichnen. Am besten schneidet **BMW** im Jahresvergleich ab (+10,5%), gefolgt von **Daimler** (+8%), **Porsche** (+2,6%) und **Audi** (+2,2%). Für die kommenden Quartale setzt sich dieser Trend in der Prognose fort. **Ford** verliert gegenüber dem Vorjahr weiterhin (-4,4%), kann aber einen deutlichen Zuwachs der Absätze gegenüber dem Q2 verzeichnen (+38,1%).

Abbildung 3. Absatz Pkw deutscher OEMs und Ford nach Regionen, indiziert [100% = Stückzahl aus Q3/2017]; ab Q4/2019 durchgehend Prognosen



Quelle: Arthur D. Little, IHS

Im **Rest der Welt** schrumpft der Gesamtmarkt (-4,8%) verglichen mit dem Vorjahresquartal. Unter allen betrachteten Herstellern können die deutschen Premiummarken **Porsche** (+11,5%) und **Daimler** (+9,5%) deutlich zulegen, **BMW** erlebt ebenfalls einen Zuwachs (2,2%). **Audi** verliert dagegen deutlich (-9,7%), während **Volkswagen** (Konzern -3,1%, Marke -2,8%) immerhin weniger als der Gesamtmarkt einbüßen muss. Bei **Audi** sind jedoch steigende Absätze für das kommende Jahr prognostiziert. Den größten Absatzschwund erlebt auch hier **Ford** (-17,4%) und in der Prognose wird ebenfalls keine Erholung erwartet.

## Margen und Durchschnittspreise

### 4. Mittlere operative Marge steigt um 1,5 Prozentpunkte

Insgesamt liegen die EBIT-Margen der betrachteten Hersteller 1,5 Prozentpunkte (PP) über dem Vorjahresniveau bei nun durchschnittlich 6% in den PKW-Sparten. Auch hier waren die Margen der deutschen Hersteller im Vorjahresquartal durch Dieselskandal und WLTP Umstellung belastet.

Nach dem Sturz der Marge im Vorquartal durch Dieselbußgelder und Rückrufe kann **Daimler** (+9,1 PP) sich wieder erholen und liegt nun mit 6% im Herstellerdurchschnitt (-0,3 PP zum Vorjahresquartal). Am meisten muss in diesem Quartal **Hyundai-Kia** an Marge gegenüber dem Q2 einbüßen (-2,7 PP), liegt aber dennoch mit 1,6% noch im positiven Bereich. Auf Jahressicht kann **Audi** (+6,7 PP) am meisten zulegen, allerdings war man auch hier im Vorjahresquartal stark durch Dieselbußgelder belastet. Gewinne gegenüber dem Vorjahresquartal verzeichnen auch **VW** (+3,2 PP), **BMW** (+2,2 PP) und **GM** (+1,8 PP).

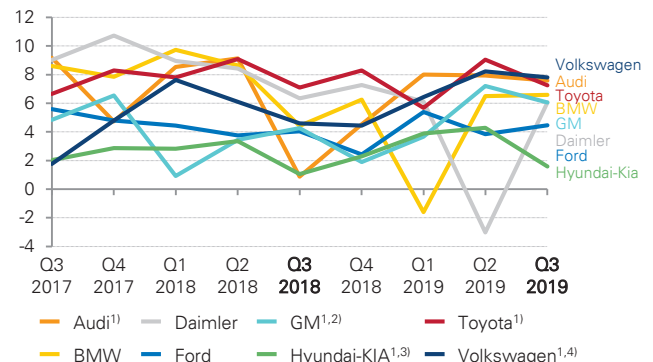
Im Margenvergleich zum Vorquartal kann **Volkswagen** (7,8%; -0,4 PP) den Spitzenplatz von **Toyota** (7,2%; -1,8 PP) zurückerobern. Auch die Marge bei **Audi** (7,6% -0,3 PP) liegt in diesem Quartal wieder leicht über der der Japaner.

### 5. Durchschnittsumsätze steigen im dritten Quartal

Die Durchschnittsumsätze je verkauftem Fahrzeug liegen mit 29.197 Euro etwas über dem Vorquartal (+1,9%), erleben auf Jahressicht aber einen geringen Rückgang (-0,2%). Im Vergleich zum Vorquartal kommen wieder mix-bedingt steigende Umsätze mit weltweit leicht sinkenden Absätzen zusammen.

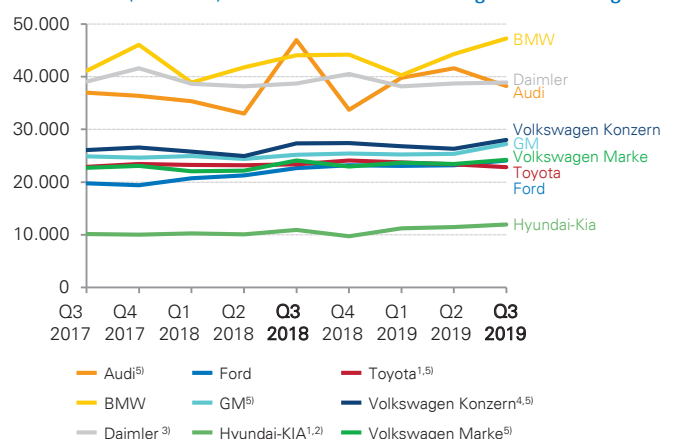
**BMW** (+6,8%) steht gegenüber dem Q2 bei den absoluten Zahlen mit 47.311 Euro Umsatz je verkauftem PKW deutlich an der Spitze, gefolgt von **Daimler** (+0,5%). **Audi** muss gegenüber dem Vorquartal einbüßen (-8,1%) und liegt nunmehr auf Platz 3 dieser Wertung. Im Feld unterhalb der 30.000 Euro Marke sinkt einzig bei **Toyota** (-2,4%) der Durchschnittsumsatz, die anderen Hersteller bewegen sich leicht aufwärts. So können **Volkswagen (Konzern +6,4%, Marke +3,4%), GM** (+7,2%), **Ford** (+4%) und **Hyundai-Kia** (+4,4%) den Trend der nachhaltigen Steigerungen gegenüber dem Vorquartal fortsetzen. Im absoluten Wert liegt Hyundai-Kia mit einem Durchschnittsumsatz von umgerechnet 11.924 Euro weiter am unteren Ende der Skala.

Abbildung 4. Quartalsweise EBIT-Marge der Pkw-Sparte [in % vom Umsatz]



Quelle: Arthur D. Little, Unternehmensdaten; Ergebnisse At-Equity konsolidierter Joint-Ventures in China sind nicht enthalten 1) operatives Ergebnis statt EBIT; 2) inkl. Nutzfahrzeuge; 3) Umsatz und Ergebnis im Konzern; 4) inkl. aller Konzernmarken (Pkw)

Abbildung 5. Durchschnittsumsatz [in EUR] je verkaufter Einheit, d.h. Umsatz (nur Pkw) im Verhältnis zu Fahrzeug-Auslieferungen



Quellen: Arthur D. Little, Unternehmensdaten; IHS Automotive; Wechselkurse vom Ende des Berichtsquartals; 1) enthält Omnibus-Segment; 2) enthält Lkw-Segment; 3) Mercedes-Benz Cars; 4) inkl. aller Konzernmarken (Pkw); 5) ohne China-Geschäft

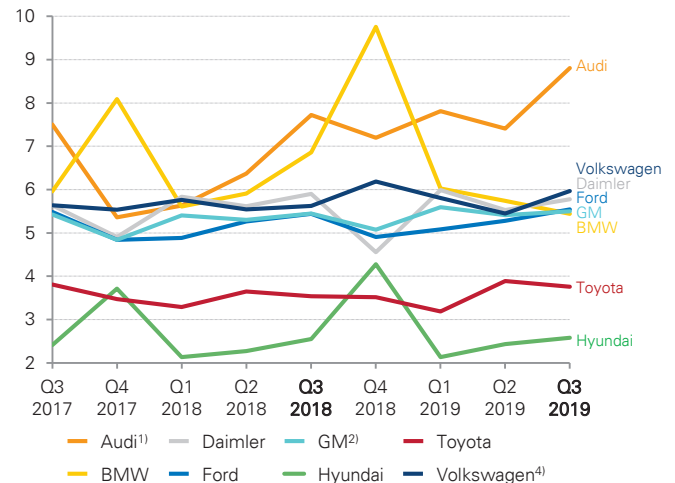
## Effizienz: F&E und Mitarbeiterproduktivität

### 6. Audi weiter an der Spitze

Die Kennzahl „F&E-Quote“ gibt das Verhältnis der von den Herstellern berichteten Forschungs- und Entwicklungsausgaben zum Umsatz an. F&E-Ausgaben steigen im langfristigen Trend insgesamt weiter an. Da auch die Gesamtumsätze steigen, liegt die durchschnittliche F&E-Quote der Hersteller mit 5,2% auf dem Niveau des Vorjahresquartals: Die absoluten F&E-Ausgaben liegen 8% über dem Vorjahresniveau, wobei auch die gesamten Konzernumsätze im Schnitt um 7,9% stiegen. Von den angekündigten Rekordinvestitionen in Zukunftstechnologien ist absolut betrachtet dennoch wenig zu sehen.

An der Spitze steigert **Audi** die F&E-Quote zwar weiter (+1,4 PP zum Q2) auf den Höchstwert von nun 8,8% des Umsatzes, prognostiziert nach eigenen Aussagen aber für das Gesamtjahr nur moderat über dem selbstgesteckten Zielkorridor von 6,5-7% zu bleiben. **VW** (+0,5 PP) und **Daimler** (+0,3 PP) geben im Verhältnis zum Umsatz etwas mehr für Forschung und Entwicklung aus als im zweiten Quartal 2019. Bei **BMW** dagegen sinkt die Quote leicht (-0,3 PP).

Abbildung 6. F&E-Quote, d.h. Ausgaben der Konzerne für Forschung & Entwicklung im Verhältnis zum Umsatz [in %]



Quelle: Arthur D. Little, Unternehmensdaten, IHS; 1) halbjährliche Berichterstattung; 2) jährliche Berichterstattung; 3) Hyundai ohne KIA, Hochrechnung, Audit Zahlen Q2 noch nicht verfügbar; 4) inkl. aller Konzernmarken

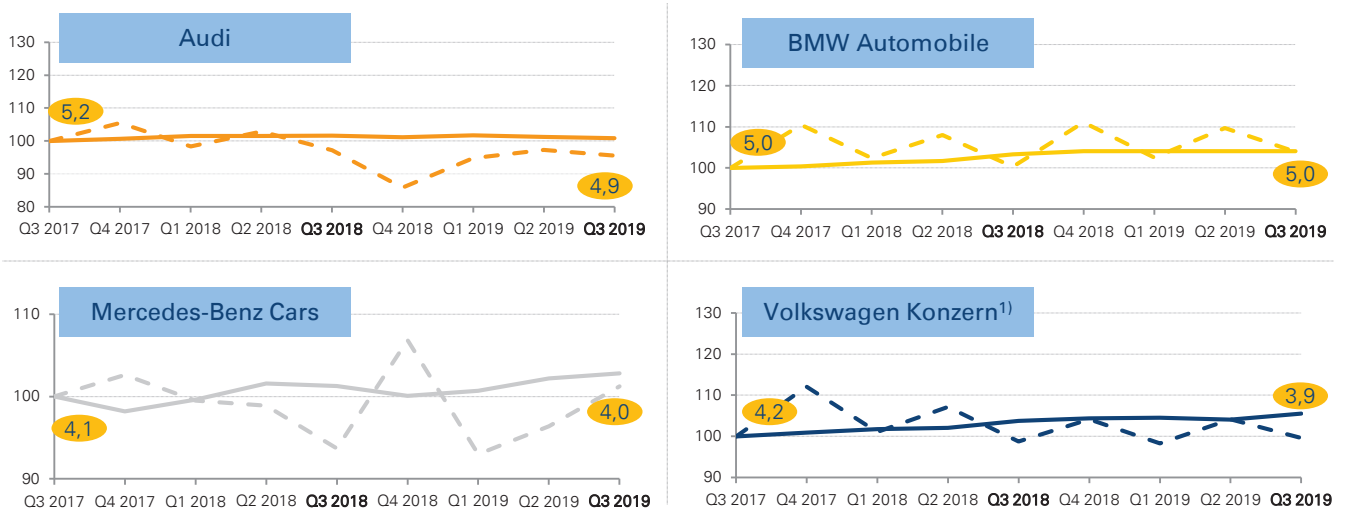
### 7. VW leidet unter rückläufigen Auslieferungen in Asien

**Audi** kann die im Vorjahr durch die WLTP-Umstellung bedingten Verluste bei der Mitarbeitereffizienz weiterhin nicht ganz einholen. Aufgrund leicht sinkender Auslieferungen (-1,6%) gegenüber dem Vorjahresquartal und trotz leicht rückläufiger Belegschaft (-0,8%) bleibt der Wert mit 4,9 ausgelieferten Fahrzeugen je Mitarbeiter unter dem Niveau von vor zwei Jahren. Der Effekt

von Sparmaßnahmen aus dem Audi Transformationsplan bleibt weiterhin abzuwarten.

Bei **Mercedes-Benz Cars** wirkte sich die WLTP-Umstellung im Vorjahr in deutlichen Sprüngen in der Zahl der Auslieferungen aus. Trotz Stabilisierung und weiter steigender Auslieferungen (+5% zum Q2) liegt der Wert der Mitarbeiterproduktivität aber nur minimal über dem Vorquartal bei 4 ausgelieferten Fahrzeugen je Mitarbeiter, was in einem zeitgleichen leichten Zuwachs der Belegschaft begründet ist.

Abbildung 7. Fahrzeug-Auslieferungen deutscher OEMs im Verhältnis zur Belegschaft pro Quartal; Belegschaftsdaten zum Quartalsende, indiziert [100% = Werte zum 30.06.2017]



Quelle: Arthur D. Little, Unternehmensdaten; 1) inkl. aller Konzernmarken

--- Auslieferungen — Belegschaft ... Ausgelieferte Fahrzeuge je MA

**BMW** liegt im Vergleich zu zwei Jahren zuvor auf einem gleichbleibenden Niveau von 5 ausgelieferten Fahrzeugen je Mitarbeiter. Damit bleiben die Münchener Spitzenreiter in dieser Wertung. Gegenüber dem Vorquartal hat man bei gleichbleibender Belegschaft jedoch weniger ausliefern können.

**Volkswagens** Mitarbeiterproduktivität fällt mit 3,9 ausgelieferten Fahrzeugen pro Mitarbeiter in diesem Quartal unter die Schwelle von 4 ausgelieferten Fahrzeugen je Mitarbeiter. Dies ist ein Effekt der leicht steigenden Belegschaft (+1,4%) bei rückläufigen Auslieferungen (-4,4%) gegenüber dem Q2. Trotz des Ausbaus des Marktanteils in einem rückläufigen Weltmarkt sinken die gesamten Auslieferungen der Wolfsburger durch einen Rückgang in Asien-Pazifik.

## Effizienz: Vorräte

### 8. Lager steigen, Bestände durchwachsen

Die Lager wachsen (+2,3%), jedoch deutlich geringer als in der Vergangenheit, und Bestände (-3,7%) fallen im Durchschnitt auf Jahressicht. Im Vergleich zum zweiten Quartal 2019 ist ein deutlicher Zuwachs (+7%) bei den Lagern zu sehen, wohingegen die Bestände etwas weniger wachsen (+1%).

Bei den Lagern hat **Volkswagen** (+36,4%) zum Vorquartal den teilweise WLTP-bedingten Abbau wieder rückgängig gemacht. **Daimler** (+5,7% ggü. Q2) stockt ebenfalls weiter auf und bleibt Spitzenreiter dieser Wertung. Auch **GM** verzeichnet Zuwächse (+10,9%) zum Vorquartal. In der unteren Hälfte der Wertung reduzieren vor allem **Toyota** (-4,7%) und **BMW** (-4,1%) die Lager. **Ford** (+2,1%) baut leicht auf.

Bei den Beständen an fertigen Fahrzeugen legen **Daimler** und **Volkswagen** weiter zu. **Daimler** (45,2 Produktionstage, +1,3% zum Vorjahresquartal) hat die meisten Fahrzeuge im Bestand und liegt damit noch über **Volkswagen** (38,5 Produktionstage, +3,6% auf Jahressicht). **BMW** (29,8 Produktionstage, -20,6% auf Jahressicht) kann dagegen die Bestände weiter nachhaltig abbauen.

Im internationalen Vergleich verzeichnen **Toyota** (-4,5%) und **GM** (-2,4%) leichte Rückgänge. **Ford** zeigt sich mit 16,1 Produktionstagen unverändert zum Vorjahr.

Abbildung 8a. Lagervorräte, d.h. Material und unfertige Produkte der Konzerne [in Produktionstagen]

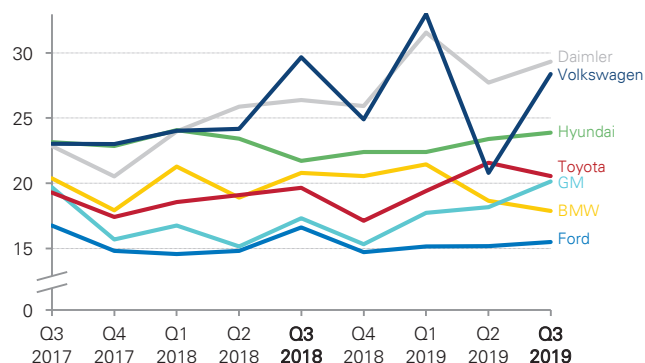
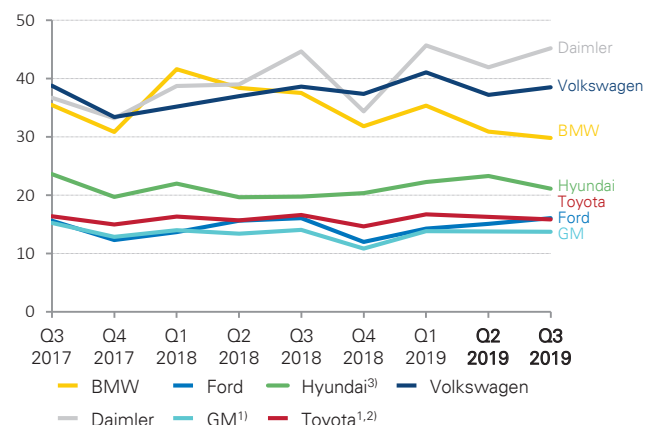


Abbildung 8b. Bestand produzierter Fahrzeuge [in Produktionstagen]



Quelle: Arthur D. Little, eigene Berechnungen, Unternehmensdaten;  
 1) jährliche Berichterstattung; 2) Hochrechnung aus Unternehmensinformationen;  
 3) Hyundai ohne KIA, mit Hochrechnung im aktuellen Quartal

## M&A-Transaktionen

### 9. M&A-Aktivität steigt auf 6,8 Mrd. EUR

In der untenstehenden Darstellung analysieren wir die M&A-Aktivität im europäischen Automobilsektor im zeitlichen Verlauf über die letzten 24 Monate. Die Analyse zeigt für das Quartal Q3/2019 eine leicht erhöhte Deal-Aktivität gegenüber dem Vorjahresquartal im Automobilmarkt mit insgesamt 45 Transaktionen (+19%).

Der Gesamtwert der Transaktionen mit bekanntem Wert liegt bei rund 6,8 Mrd. EUR Transaktionsvolumen (+49% zum Vorjahresquartal). Die durchschnittliche Deal-Größe dieser Aktivitäten liegt mit 0,85 Mrd. EUR deutlich über den Vergleichswerten aus dem Vorjahresquartal und dem Vorquartal.

Zum wiederholten Mal ereignete sich mit 10 Transaktionen im dritten Quartal 2019 die größte M&A-Aktivität im Segment „Vertrieb“, gefolgt von „Karosserie & Chassis“ (7 Transaktionen). Der mengenmäßige Anteil lokaler (europäischer) Investoren an der Gesamtzahl der Transaktionen lag dabei im aktuellen Quartal bei 64,4%, was über dem Zweijahresschnitt von 61,2% liegt. Es erfolgten 13 von 45 Transaktionen (28,9%) durch Finanzdienstleister. Der Zweijahresschnitt liegt hier bei 21,6%.

### 10. Autonomes Fahren: Hyundai arbeitet mit Aptiv zusammen

Der koreanische Autokonzern Hyundai und der Zulieferer Aptiv

bündeln ihre Kräfte beim autonomen Fahren. Beide Konzerne beteiligen sich je zur Hälfte an einem Gemeinschaftsunternehmen, das mit 4 Milliarden US-Dollar bewertet wird.

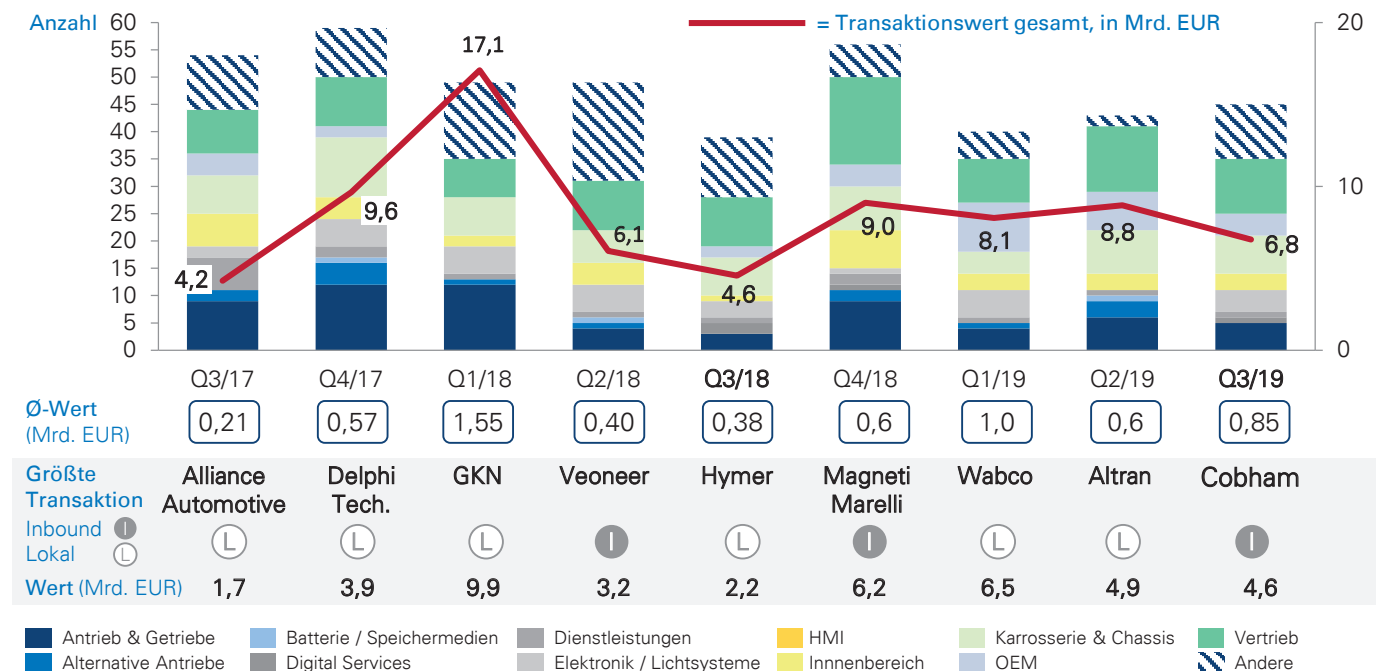
Im Zuge des Zusammenschlusses bringt Aptiv seine Technik rund um das autonome Fahren, sowie Patente und rund 700 Mitarbeiter ein. Hyundai und Kia bringen zusammen Finanzmittel in Höhe von 1,6 Milliarden Dollar sowie 0,4 Milliarden Dollar in Form von F&E Ressourcen mit.

Erste Tests sollen bereits 2020 starten und 2022 will man mit einer neuen Plattform für Robotaxi-Anbieter, Flottenbetreiber und Autobauer an den Markt gehen.

Analysten bewerten die Investition durchweg positiv, da Hyundai bislang im Bereich des autonomen Fahrens noch nicht in Erscheinung trat und mit Aptiv einen Vorreiter als Partner gewinnt. Zudem zeigt die Investition, dass Hyundai von seiner bisherigen Strategie abrückt, Technologie vorwiegend in-house zu entwickeln. Dies hatte zuletzt Investorenbedenken hervorgerufen, dass Hyundai im Wettlauf um die zukünftige Mobilität zurückfallen könnte.

Aufgrund der hohen Entwicklungskosten im Bereich autonomes Fahren sind Allianzen unter OEMs und Zulieferern aktuell sehr beliebt. Neben der Kooperation von VW und Ford arbeitet Daimler mit BMW und Bosch zusammen. BMW wiederum hat eine Allianz mit Intel und Mobileye gegründet. Auch FCA und PSA erhoffen sich durch den jüngst geplanten Zusammenschluss Entwicklungskosten zu senken.

Abbildung 9. Anzahl der M&A-Transaktionen im europäischen Automobilmarkt nach Subsektoren, sowie Gesamtsumme der veröffentlichten Transaktionswerte in Mrd. Euro je Quartal



Quelle: Arthur D. Little, Mergermarket

## Sonderthema: Vormarsch der Robo-Taxis und deren Einfluss auf Autoabsätze

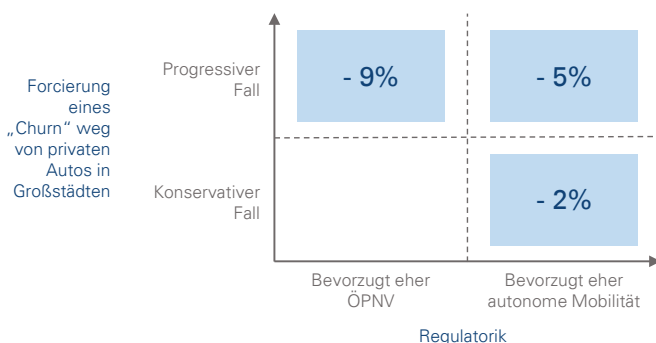
*Neue Mobilitätsformen werden für einige Veränderungen im Automobilmarkt sorgen. Vor Kurzem haben wir bereits untersucht, wie die Einführung von Robo-Taxis zukünftig den Verkehr in Städten beeinflussen könnte. Dieses Mal betrachten wir die Auswirkungen der Robo-Taxis auf die Absätze der Automobilhersteller.*



Werden Konsumenten überhaupt auf Robo-Taxis umsteigen und autonome Transportmittel den konventionellen Methoden vorziehen? Diese Frage stellte eine Studie von Arthur D. Little Konsumenten in 13 Ländern. In Kürze war die Antwort: Sobald Robo-Taxis als insgesamt bequemer und einfacher als reguläre Autos empfunden werden, wird sich ein Großteil der Mobilität zugunsten des autobasierten Transports und Robo-Taxis verschieben. Dies wird einhergehen mit einer zunehmenden Nachfrage nach Carsharing-Diensten, sodass individuelle Verbraucher zukünftig immer weniger eigene Autos besitzen.

Was bedeutet dies für die Autohersteller und Absätze? Dazu muss auch betrachtet werden, wie die Regulatoren auf neue Mobilitätslösungen reagieren und ob sie eher den konventionellen öffentlichen (Nah-)verkehr oder den Ausbau von Robo-Taxi Flotten bevorzugen. Außerdem ist offen, wie progressiv Großstädte weltweit den Wechsel weg von privaten Autos forcieren. Basierend auf Daten zu diesen beiden Aspekten wurden die Auswirkungen auf die Fahrzeugabsätze in 2030, bezogen auf die aktuell zu erwartende Baseline 2030, simuliert.

### Auswirkung auf Fahrzeugabsätze in 2030



Betrachten wir zum Beispiel den progressiven Fall mit sehr starker Forcierung eines „Churn“ weg von privaten Autos, ergibt sich folgendes Bild: Bei einer Regulatorik mit Bevorzugung autonomer Mobilität (Robo-Taxis) sind die Absätze fünf Prozent geringer, als in der aktuellen Prognose für 2030. Bei weniger autofreundlicher Regulatorik wären es den Berechnungen nach allerdings deutliche neun Prozent Verlust gegenüber der aktuellen Prognose.

### Der Gesamtmarkt wird weiter steigen

Die größte Herausforderung für Automobilhersteller wird sein, Investitionen zwischen den drei großen Zukunftstrends zu emissionslosen Fahrzeugen, autonomen Fahren und neuen Mobilitätsmodellen auszubalancieren, denn jeder dieser Bereiche erfordert enorme Ressourcen in der Entwicklung. Können Hersteller sich nur auf eine dieser Richtungen fokussieren und dennoch von den Veränderungen im Markt profitieren?

Ein weiterer disruptiver Effekt der Wende hin zu Robo-Taxis wird die Verschiebung der Nachfragemacht bei Fahrzeugen weg vom individuellen Verbraucher hin zu Flottenbetreibern sein. Hersteller verkaufen ihre Fahrzeuge heutzutage oft noch direkt an Konsumenten. Dies wird sich mit der Wende hin zu Robo-Taxi Flotten ändern, die dann die Schnittstelle zu den Endkonsumenten, den Passagieren, bilden. Investitionen in neue Mobilitätsmodelle sind daher notwendig für Autohersteller, damit sie ein relevanter Bestandteil der Wertschöpfungskette bleiben. Nichtsdestotrotz sind die drei Trends stark miteinander verknüpft und Investitionen in Mobilitätslösungen alleine werden nicht ausreichen. Wer einen Teil dieser Trilogie auslässt, riskiert, zukünftige Wertschöpfungsströme und die Schnittstelle zum Endkunden zu verlieren.

### Implikationen für Hersteller

Aus der Absatzsimulation und den beschriebenen Trends lassen sich folgende Implikationen für die Autohersteller ableiten, um sinkenden Absätzen und dem Verlust von Wettbewerbsfähigkeit vorzubeugen. Sie müssen:

1. Eine bewusste Entscheidung zur Balance von Investitionen in die drei verknüpften Megatrends (saubere Antriebe, autonomes Fahren und Mobilitätsmodelle) treffen.
2. Aktiv die Integration von automobilen Mobilitätslösungen mit öffentlichen Verkehrsmitteln treiben, um in jedem Szenario Akzeptanz zu erzielen.
3. Regulatoren von den Vorteilen sauberer, autonomer und geteilter Autos als Mobilitätsmodell für die Städte der Zukunft überzeugen, um so eine autofreundliche Regulatorik voranzutreiben.

Weitere Implikationen der Einführung von Robo-Taxis für Hersteller, Regulatoren und den ÖPNV betrachten wir im gesamten Artikel [The March of the Robo-Taxis](#).

### Kontakt

#### Dr. Andreas Schlosser

Partner Arthur D. Little GmbH  
Nymphenburger Str.4  
80335 München  
M: +49 175 5806 323  
E: schlosser.andreas@adlittle.com

#### Dr. Klaus Schmitz

Partner Arthur D. Little GmbH  
Nymphenburger Str.4  
80335 München  
M: +49 175 5806 269  
E: schmitz.klaus@adlittle.com

#### Wolf-Dieter Hoppe

Partner Arthur D. Little GmbH  
Nymphenburger Str.4  
80335 München  
M: +49 175 5806 131  
E: hoppe.wolf-dieter@adlittle.com

### Autoren:

#### Gesamtredaktion:

Wolf-Dieter Hoppe, Markus Hübner, Sabine Kaiser

#### M&A-Transaktionen:

Maximilian Schauer, Florian Säftel, Thomas Knoblinger

**Sonderthema:** Dr. Klaus Schmitz, Wolf-Dieter Hoppe, Alexios Seibt, Dietrich von Trotha

### Arthur D. Little

Arthur D. Little zählt seit 1886 zu den Innovationsführern in der Consultingbranche. Wir sind ein anerkannter Experte für Unternehmen, die Strategie, Innovation und Transformation in technologieintensiven und konvergierenden Branchen verbinden wollen.

Arthur D. Little navigiert Kunden durch sich verändernde Märkte und Ökosysteme und unterstützt sie dabei, in diesem Wandel die führende und gestaltende Rolle einzunehmen. Unsere Mitarbeiter verfügen über tiefgreifende Industrieerfahrung und kennen die Trends von morgen und ihre Auswirkungen auf einzelne Branchen. ADL unterhält Büros in den wichtigsten Wirtschaftszentren der Welt. Wir sind stolz darauf, für viele der Fortune 1000 Unternehmen weltweit sowie andere Marktführer und Organisationen des öffentlichen Sektors tätig zu sein.

Für weitere Informationen besuchen Sie bitte **[www.adlittle.com](http://www.adlittle.com)**.

Copyright © Arthur D. Little Luxembourg S.A. 2020.  
Alle Rechte vorbehalten.