

Automotive Quarterly – April 2019

Inhalt

Umsatz und Profitabilität	Seite 1
Absatz & Preise	Seite 2
Effizienz: Mitarbeiterproduktivität und F&E	Seite 3
Effizienz: Auslastung und Vorräte	Seite 4
NEU: M&A-Transaktionen – Automobilmarkt	Seite 6

Seite 7 Sonderthema

Future of automotive mobility reloaded – Der Kunde im Fokus

ADL befragt 8000 Autofahrer aus 13 Ländern zu Themen wie E-Mobilität und autonomes Fahren.



Umsatz und Profitabilität

1. Europäische Indizes unter den Vergleichswerten

Die **allgemeinwirtschaftlichen** Indizes liegen knapp über dem Wert von Ende 2016, während die **Auto-Werte** deutlich darunter liegen (Europa bei 86,6% und weltweit bei 88,1%). Gleichzeitig fallen beide europäischen Indizes unter die **STOXX Global 3000-Werte**, nachdem sie in 7 der vergangenen 8 Quartale noch darüber notiert hatten. Neben einer allgemeinen Abkühlung des weltweiten Wachstums zeigt dies vor allem zwei Effekte: Einerseits leidet Europa und insbesondere die deutsche exportorientierte Wirtschaft am Handelskonflikt sowie am Brexit, stärker als andere Weltregionen, andererseits wird die europäische Automobilwirtschaft nochmals stärker von Dieselskandal, neuen Testverfahren wie WLTP sowie Investitionen in die E-Mobilität belastet.

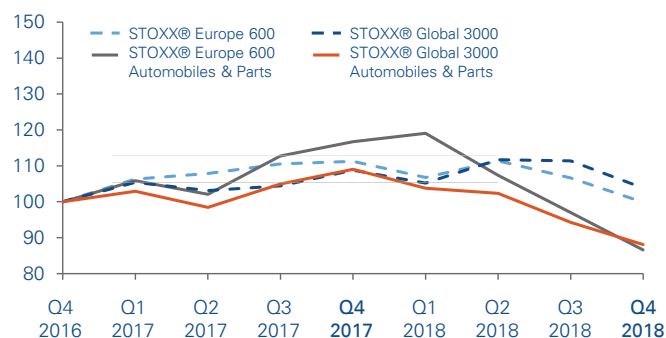
2. Quartalsumsätze steigen im Jahresvergleich

Während die Umsätze der betrachteten Hersteller insgesamt um 2,2% steigen, fallen **Audi** (-6,7%) und **BMW** (-8,2%) deutlich hinter das Vorjahresniveau zurück. Bei beiden Herstellern geht dies auf negative Volumeneffekte im Schlussquartal aufgrund der WLTP-Umstellung, sowie verstärkten Wettbewerbsdruck zurück.

An der Spitze fährt **Toyota** (+8,9%) den stärksten Quartalsumsatz seit Q1 2017 ein. Der Abstand zum Konkurrenten **Volkswagen** (-1,6%) steigt auf mehr als 14 Mrd. Euro.

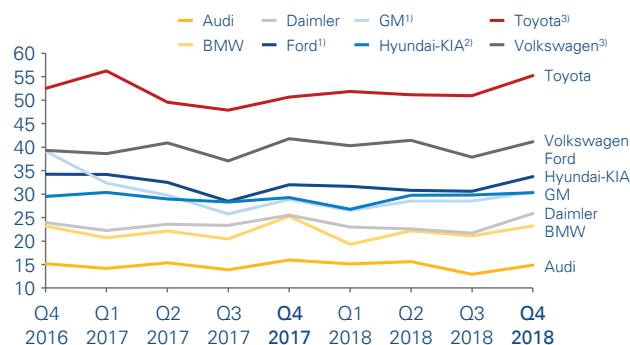
Im Mittelfeld der Hersteller können alle anderen im Vergleich zum Vorjahr deutlich zulegen. **Ford** und **General Motors** (beide +5,5%) verdienen mehr – bei Ford steigt vor allem der Umsatz im Heimatgeschäft, während die Joint Ventures in China deutlich weniger umsetzen. Beide profitieren in dieser Auswertung jedoch auch vom steigenden Dollarkurs. **Daimler** (+1,3%) kann dank Zuwächsen bei E-Klasse und den SUVs ebenfalls profitieren und setzt sich vom Konkurrenten BMW wieder leicht ab.

Abbildung 1: Aktienindex-Entwicklung
[100% = Indexstand zum Berichtsstart 31.12.2016]



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

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



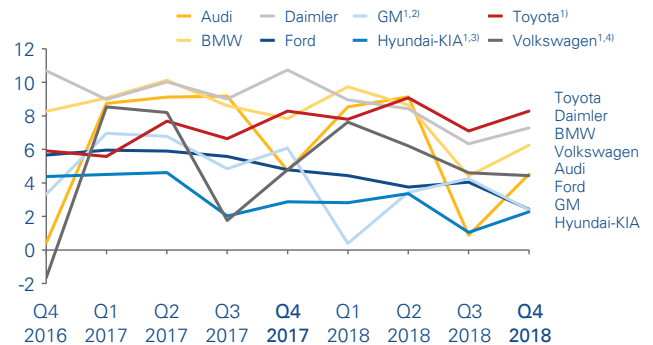
Quelle: Arthur D. Little, Unternehmensdaten; Wechselkurse zum jeweiligen Quartalsende; Equity konsolidierte Joint-Ventures in China sind in den Pkw-Umsätzen nicht enthalten;

1) inkl. Nutzfahrzeuge; 2) Konzernumsatz; 3) inkl. aller Konzernmarken (Pkw)

3. Vorsteuergewinne fallen weiter leicht

Insgesamt liegen die EBIT-Margen der betrachteten Hersteller 1,4 Prozentpunkte (PP) unter dem Vorjahresniveau. Das dritte Quartal in Folge verlieren fast alle Hersteller an Marge. Einzig **Toyota** kann die Vorjahresmarge von 8,3% EBIT halten. Unterdessen können die Hersteller die Marge nach dem sehr schwachen dritten Quartal wieder stabilisieren (+0,4 PP). Während bei Schlusslicht **Hyundai-KIA** die Marge bei 2,3% stagniert, fallen Ford (-2,4 PP) und GM (-4,2 PP) auf 2,4%. Bei **GM** spielen hier sehr schwache Gewinne aus der internationalen Geschäftseinheit eine Rolle, für Ford kamen geringe Gewinne aus den chinesischen Joint Ventures mit hohen Rohstoff- und Garantiekosten zusammen. **Audi** kann sich nach dem Diesel-Bußgeld und WLTP-belasteten Vorquartal wieder fangen und landet mit einer Marge von 4,5% knapp vor der Konzernmutter **Volkswagen** (4,4%). Den zweit-größten Rückgang erlebt **Daimler** (-3,5 PP) vornehmlich aufgrund von Diesel-Sonderkosten. Derweil haben die deutschen Hersteller Sparprogramme angekündigt – insbesondere für das erste Quartal 2020.

Abbildung 3: 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)

Absatz und Preise

4. Alle Märkte, insb. Europa und China unter dem Vorjahresabsatz

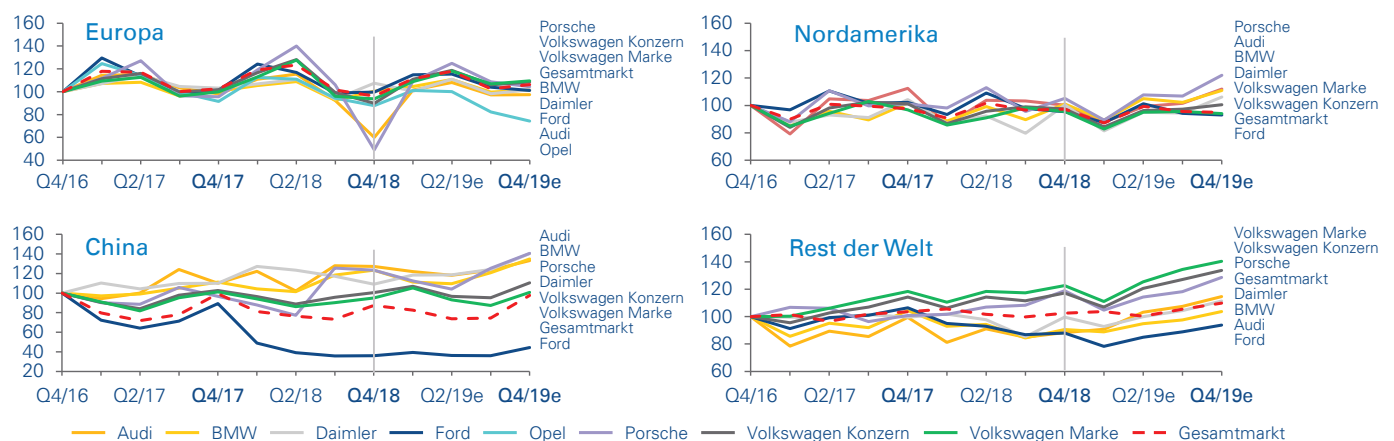
Das vierte Quartal 2018 stellt eine Trendwende im Weltmarkt und insbesondere in Europa dar. Alle Teilmärkte notieren unterhalb des Vorjahresabsatzes, die drei Hauptmärkte Europa, Nordamerika und China sogar unterhalb des Vergleichsniveaus im Q4/2016.

Während sich diese Entwicklung weltweit in den Vorquartalen bereits andeutete, war sie vor allem in Europa abrupt: In der ersten Jahreshälfte wurde noch rund ein Fünftel mehr Neuwagen verkauft als vor zwei Jahren, auch im dritten Quartal wuchs der Absatz noch um 4%. Aktuell im vierten Quartal sinkt der Gesamtabsatz um 6,2% unter das Vorjahresniveau.

Insbesondere **Audi** (-39%) und **Porsche** (-48,6%) erleben massive Rückgänge – hauptsächlich aufgrund begrenzter Prüfkapazitäten im Rahmen der WLTP-Umstellung. Die Marke **VW** (-6,2%) kommt etwas besser davon, der Absatz schrumpft aber im gleichen Niveau wie der Gesamtmarkt. **BMW** kann wieder das Vorjahresniveau erreichen, gewinnt aber so Marktanteile. Die einzig positive Entwicklung kann **Daimler** (+4,2%) verbuchen. Weltweit verbuchten die Stuttgarter gar einen neuen Absatzrekord von 2,382 Mio. verkauften Fahrzeugen im Gesamtjahr.

In **Nordamerika** stagnieren die Absätze 0,4% unter dem Niveau des Q4 2017. Dabei sind die betrachteten Hersteller durchweg stärker vom Rückgang betroffen, einzig Premiumhersteller **Porsche** kann 4% mehr absetzen. Den stärksten Einbruch erleidet wiederum **Audi** (-10,9%), aber auch **Ford** (-6,7%) muss im

Abbildung 4: Absatz Pkw deutscher OEMs und Ford nach Regionen, indiziert [100% = Stückzahl aus Q4/2016]; ab Q1/2019 durchgehend Prognosezahlen



Quelle: Arthur D. Little, IHS Automotive

Heimatmarkt Federn lassen. Auch **Volkswagen** verliert deutlich in der **Marke** (-1,2%) und im **Konzern** (-3,8%). In der Prognose für die kommenden 12 Monate entwickeln sich aber alle deutschen Hersteller wieder deutlich über dem Gesamtmarkt – im Gegensatz zu einheimischen Herstellern.

Der **chinesische** Markt liegt aktuell knapp 12% unter seinem Vorjahresniveau – zum ersten Mal seit Jahrzehnten verzeichnete das gesamte Jahr rückläufige Volumenzahlen. Der Wegfall steuerlicher Anreize aus den Vorjahren sowie der Handelsstreit mit den USA sorgen für Unsicherheit bei den Verbrauchern. Vor allem der Massenmarkt ist betroffen, während sich ausländische Premium-Marken weiter behaupten und wachsen können. Große Zuwächse erwirtschaften **Porsche** (+27,9%), **Audi** (+15,5%) sowie **BMW** (+11%). **Ford** (-59,5%) erlebt das zweite schwarze Quartal in Folge – ein Mangel an neuen Modellen verstärkt die Anspannung durch den Handelsstreit nochmals.

Der **Rest der Welt** stagniert knapp unter dem Vorjahr (-1,1%). Der **Volkswagen Konzern** erzielt Verkaufsrekorde in Russland, der Türkei und Brasilien, insgesamt mit +2,6% - durch die Schlüsselmärkte steigt hier auch die Prognose deutlich. Großes Absatzwachstum verzeichnet aktuell **Porsche** (+17,9%).

5. BMW erzielt wieder am meisten Umsatz pro Auto

Die Durchschnittsumsätze liegen mit 27.917€ fast genau auf dem Vorjahresniveau. **Ford** (+19,6%) sowie **GM** (+3,4%) haben die größten Zuwächse, bei fallenden Absatzzahlen (-15,7% und -2,5%). **Audi** (-7,3%) verdient im Q4 weniger pro Auto nachdem der Durchschnittsumsatz im Q3 noch deutlich erhöht war. Grund hierfür waren im Rahmen der WLTP-Umstellung stark gesunkene Absätze während der Umsatz noch vergleichsweise konstant blieb.

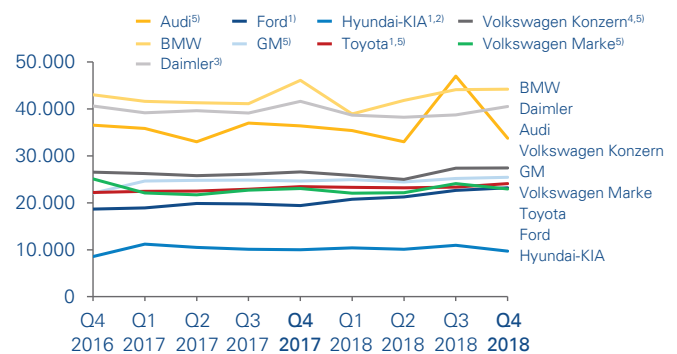
Effizienz: Mitarbeiterproduktivität und F&E

6. BMW hat die höchste Mitarbeiterproduktivität

Die relative Produktivitätsentwicklung errechnet sich aus der Anzahl der Mitarbeiter – direkte wie indirekte, jedoch ohne Zeit-arbeiter bzw. Mitarbeiter von Fremdfirmen – im Vergleich zu den Fahrzeugauslieferungen.

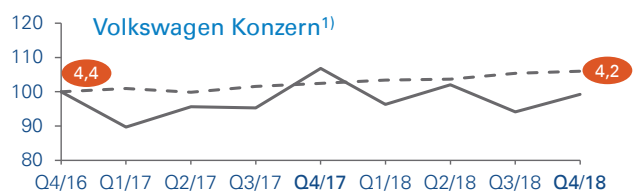
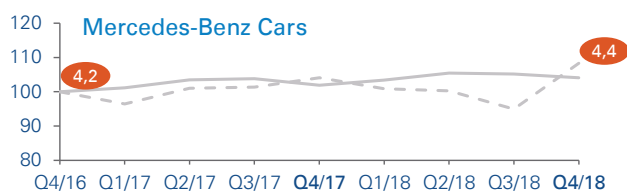
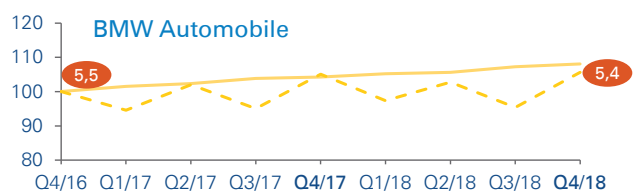
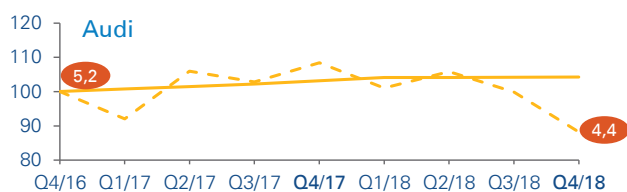
In der dargestellten Zweijahreswertung wirken sich bei **Audi** die WLTP-bedingten Auslieferungen massiv aus. Im Jahresvergleich fallen die Auslieferungen um 18,7%, die Belegschaft wächst derweil weiter konstant bei einem halben Prozent. Über den betrachteten Zweijahreszeitraum stürzt damit die Produktivitätswertung von 5,2 auf 4,4 ausgelieferte Fahrzeuge je Mitarbeiter. Damit fällt Audi aus dem Wettkampf mit BMW um die Spitze der Produktivitätswertung heraus auf das Produktivitätsniveau von Mercedes-Benz und Volkswagen. Auch wenn die WLTP-

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



Quelle: Arthur D. Little, Unternehmensdaten; 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

Abbildung 6: Fahrzeug-Auslieferungen deutscher OEMs im Verhältnis zur Belegschaft pro Quartal; Belegschaftsdaten zum Quartalsende, indiziert [100% = Werte zum 31.12.2016]



--- Auslieferungen — Belegschaft ● Ausgelieferte Fahrzeuge je MA (dargestellt für Q3/16 und Q3/18)

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

Einbußen teilweise aufgeholt werden dürften, will der Hersteller wieder produktiver werden.

Sparmaßnahmen und Personalabbau ähnlich wie bei der Mutter VW wurden schon angekündigt, erste Schritte wie die Streichung einer Dauer-Nachtschicht im Stammwerk wurden bereits angegangen.

BMW kann auf Zweijahressicht die Produktivität fast konstant halten und liefert 5,4 Fahrzeuge je Mitarbeiter aus. Doch auch bei BMW wächst die Belegschaft mit 3,7% in den letzten 12 Monaten deutlich stärker als die Auslieferungen (+0,5%). Trotzdem kann damit der negative Trend der Vorquartale überwunden und die Spitzenposition wieder von Audi übernommen werden.

Nach einer deutlichen Delle in den Auslieferungen des Vorquartals kann **Mercedes-Benz** im Q4 wieder den Trend umkehren und die Auslieferungen (+4,1%) stärker steigern als die Belegschaft (+2,1%). MBC ist das einzige betrachtete Unternehmen, dem dies im Betrachtungszeitraum gelingt. Auch wenn das Q4 einmalig von Nachholeffekten profitiert, dürfte der Negativtrend der vergangenen Quartale gestoppt sein.

Volkswagens Produktivität fällt leicht auf 4,2 Fahrzeuge je Mitarbeiter. Nach einem Rekord-Vorjahresquartal liegen die Auslieferungen jedoch deutlich darunter (-7%), während die Belegschaft mit 3,5% überdurchschnittlich wächst.

7. BMW forscht am meisten

Die Kennzahl „F&E-Quote“ gibt das Verhältnis der von den Herstellern berichteten Forschungs- und Entwicklungsausgaben zum Umsatz an. F&E-Investitionen werden immer wichtiger: Die absoluten F&E-Ausgaben liegen 12,1% über dem Vorjahresniveau, während die Umsätze nur um 4,6% steigen; die F&E-Quote steigt auf 5,3% des Gesamtumsatzes nach 5,0 im Vorjahr.

An der Spitze liegt weiterhin **BMW** (1,7 Prozentpunkte (PP) über dem Vorjahr, und 2,9 PP über dem Vorquartal). Die Münchener investieren großflächig in neue Modelle und Zukunftstechnologien, auch an einem neuen Campus für autonomes Fahren in Unterschleißheim sowie in drei Entwicklungszentren in China.

Audi legt ähnlich stark zu (+1,8 PP) und belegt den klaren zweiten Platz vor der Konzernmutter Volkswagen (+0,7 PP). Einzig bei **Daimler** (-0,4 PP) fällt die Quote, da zwar fast das absolute Niveau des Vorjahres erreicht wird, die Umsätze parallel aber stärker wuchsen (+6,4%) als die F&E-Ausgaben.

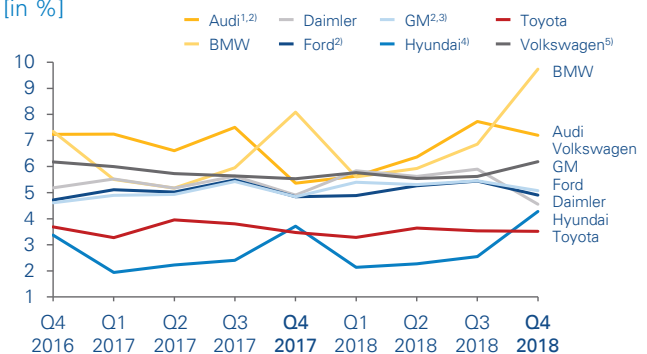
Effizienz: Auslastung und Vorräte

8. Auslastung steigt auf niedrigem Niveau

Die angenommene maximale Produktionsmenge errechnet sich aus der maximalen Produktion je Werk und Modellreihe. Das vierte Quartal steht nach wie vor unter den Auswirkungen der WLTP-Umstellung und schwacher Absätze, dennoch steigt die Auslastung der deutschen Werke wieder leicht von 59,3% auf 64,6%; die Talsohle scheint durchschritten zu sein und die Verzögerungen dürften im neuen Jahr langsam auslaufen.

Symbol dieses Umschwungs ist **Volkswagen** – dort wird nach einem nur knapp zur Hälfte ausgelasteten Vorquartal wieder mit 76,9% Auslastung produziert. Das reine Elektro-Werk in Dresden belegt mit 93,4% Auslastung den Spitzenplatz unter allen Herstellern. Neben Dresden werden aktuell auch Hannover (85,8%), Emden (73,5%) und Mosel (78%) zu Elektro-Werken umgebaut. Alle Werke können gegenüber dem dritten Quartal deutlich zulegen. Die **Audi**-Werke schaffen einen ähnlichen Aufschwung in der Auslastung von 51,1% auf 67,7%. Neckarsulm produziert mit 72,5%, Ingolstadt #1 mit 69,5% und Ingolstadt #2 mit 62,2%. An beiden Standorten wird aktuell umgerüstet: Neue Karosseriebau-Einheiten sollen die Flexibilität zwischen einzelnen Fertigungslinien erhöhen. Im belgischen Werk in Brüssel wird unterdessen der Audi e-tron als erstes vollelektrisches Modell CO2-neutral gefertigt.

Abbildung 7: 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) für 2016 Hochrechnung aus Unternehmensinformationen; 3) jährliche Berichterstattung; 4) Hyundai ohne KIA, Audit Zahlen 92 noch nicht verfügbar; 5) inkl. aller Konzernmarken

Nachdem **BMW** im Vorquartal noch kaum von der WLTP-Umstellung betroffen war, fällt nun auch dort die Auslastung deutlich auf 56%. München (43,2%) und Regensburg (43,3%) produzieren deutlich unterdurchschnittlich, was dort insbesondere für die 1er, 3er und 4er-Modelle gilt.

Auch **Daimler** fährt die Produktion von 72,9% im Vorquartal auf 63,6% herunter. Vor allem das Sprinter-Werk in Düsseldorf (51,8%) und das Rastatter Werk (59,9%) produzierten weniger als im Vorquartal. Unterdessen produzieren Ludwigsfelde (74,8%) und Sindelfingen (67,7%) weiter über dem Durchschnitt.

Ford fährt die Produktion bei schwachen Absätzen weiter herunter, Köln wird mit 55,2% wieder mehr ausgelastet, doch in Saarlouis geht die Produktion auf 62% zurück.

Opel (46%) kann beide Werke wieder mehr auslasten, **Porsche** produziert knapp über dem Gesamtdurchschnitt (66,6%).

9. Volkswagen und Daimler mit vollen Vorräten

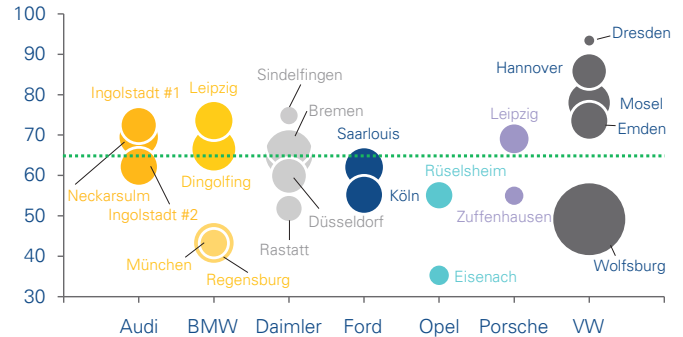
Läger (6,6%) und Bestände (+2,6%) wachsen weiterhin im Vergleich zu den Vorjahreswerten. Trotzdem wird der hohe Wert des Vorquartals bei Lägern (-7,3%) und Beständen (-13,8%) deutlich unterschritten.

An der Spitze beider Wertungen findet ein Wechsel zwischen **Daimler** und **Volkswagen** statt: Daimler überholt VW mit den vollsten Lägern (25,9 Produktionstage, +26,2%), während VW an Daimler mit den vollsten Lägern vorbeizieht (37,4 Produktionstage, + 11,9%). Aufgrund der WLTP-Umstellung dürfte es jedoch auch hier viele kurzfristige Effekte und Quartals-Verschiebungen geben.

Doch auch **BMW** legt bei Lägern (+14,6%) sowie bei Beständen (+2,8%) deutlich zu. Die amerikanischen Hersteller hingegen werden bei den Vorräten noch effizienter: **GM** kann den Fahrzeugbestand um 15,7% reduzieren, die Läger um 2,4%. Auch **Ford** spart 0,6% der Lagervorräte sowie 2,5% der fertigen Fahrzeuge ein.

Hyundai hingegen verpasst den Anschluss an die Hersteller mit niedrigen Lägern und Beständen und bei den Lägern mit Vorräten von 22,4 Produktionstagen (-2%) nur knapp hinter dem deutschen Spitzenduo. Als einziger Hersteller steigern die Koreaner auch am Jahresende nochmals ihre Bestände (+3,3%) im Vergleich zum Q3.

Abbildung 8: Produktionsauslastung der Werke in Deutschland im letzten Quartal [in %] sowie relative Produktionsmenge



Quelle: Arthur D. Little, eigene Berechnungen, IHS, teilweise Forecast-Zahlen; Fläche der Kreise entspricht der relativen Produktionsmenge; die grüne Linie entspricht der gewichteten Durchschnittsauslastung aller Werke

Abbildung 9a: Lagervorräte, d.h. Material und unfertige Produkte der Konzerne [in Produktionstagen]

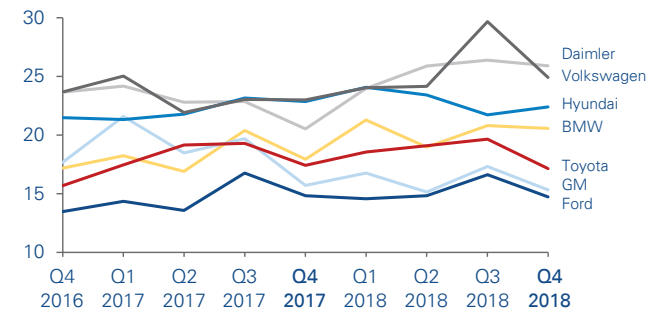
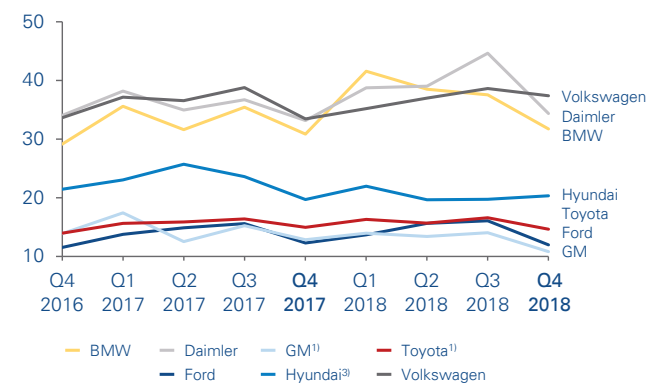


Abbildung 9b: Bestand produzierter Fahrzeuge [in Produktionstagen]



Quelle: Arthur D. Little, eigene Berechnungen, Unternehmensdaten; 1) jährliche Berichterstattung; 2) Hochrechnung aus Unternehmensinformationen; 3) Hyundai ohne KIA, Audit Zahlen Q2 noch nicht verfügbar

M&A-Transaktionen

10. M&A-Aktivität im europäischen Automobilmarkt wieder stärker in Q4

In der Darstellung (vgl. Abbildung 10) haben wir die M&A-Aktivität im europäischen Automobilsektor im zeitlichen Verlauf über die letzten 24 Monate analysiert.

Die Analyse zeigt für das Quartal Q4/2018 eine wieder **steigende Deal-Aktivität im Automobilmarkt**. Mit insgesamt 55 Transaktionen (+44%) und rund **9 Mrd. EUR Transaktionsvolumen** (+97%) wurden deutlich höhere Werte erreicht als im Vorquartal, wobei die starken Vorjahreswerte aus Q4/2017 nur leicht unterschritten wurden.

Die **durchschnittliche Deal-Größe** lag in Q4/2018 mit rund **0,6 Mrd. EUR** ebenfalls deutlich über den Werten aus den beiden vorigen Quartalen. Der hohe Durchschnittswert wurde dabei wesentlich durch die **6,2 Mrd. EUR Akquisition von Magneti Marelli** durch den zum US-amerikanischen Investor KKR gehörigen Zulieferer Calsonic Kansei aus Japan beeinflusst.

Wie auch in den beiden vorangegangenen Quartalen war die **größte M&A-Aktivität im Segment „Vertrieb“** (16 Deals in Q4/2018) zu verzeichnen, gefolgt von „Antrieb & Getriebe“.

Der mengenmäßige Anteil lokaler (europäischer) Investoren an der Gesamtzahl der Transaktionen lag dabei im letzten Quartal bei 67,2%, was den Höchstwert der vergangenen 2 Jahre darstellt.

11. Continental übernimmt Antennen-Spezialisten Kathrein Automotive

Der Automobilzulieferer **Continental** übernimmt mit der **Kathrein Automotive GmbH** einen führenden Spezialisten und Hersteller von Fahrzeugantennen.

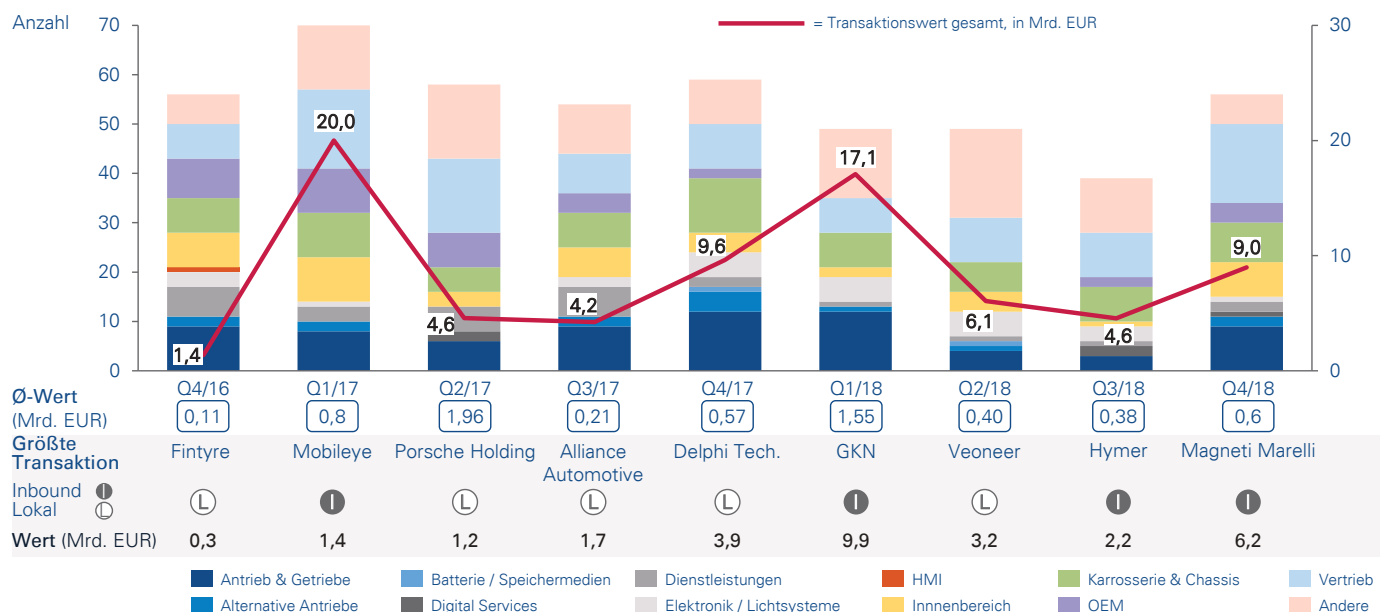
Antennenhersteller **Kathrein SE** war schon länger auf der Suche nach einem Käufer für die Automobil-Sparte und konnte diese nun aus der laufenden Restrukturierung heraus an Continental verkaufen. Das Automobilgeschäft von Kathrein verzeichnete zuletzt **Umsätze von 93 Mio. EUR** und war im Vergleich zur restlichen Gruppe sehr profitabel. Der Kaufpreis wurde nicht mitgeteilt.

Continental übernimmt mit Kathrein einen alten Bekannten. Schon vor der Übernahme haben **beide Unternehmen eng kooperiert und zwei gemeinsame Produkte in den Markt gebracht**.

Continental erwirbt damit nach eigenen Aussagen **wichtiges Knowhow** für die zunehmende **Digitalisierung und Vernetzung in und von Fahrzeugen**. Die Antennen des Spezialisten kommen neben klassischen Einsatzgebieten wie der Mobilfunkanbindung und Navigation beispielsweise auch bei drahtlosen Zugangssystemen, telemetrischen Bauteilen und der Fahrzeugkommunikation zum Einsatz. Continental erhofft sich durch den Zukauf einen Vorsprung bei wichtigen Zukunftstechnologien wie **autonomen Fahrzeugen** und der **5G-Anbindung von Fahrzeugen**.

Ende Februar 2019 wurde zudem bekannt, dass Kathrein die Kernsparte „Products“, das Kerngeschäft mit Mobilfunkantennen und Filtern, an den **schwedischen Ericsson-Konzern** verkauft. Die Zustimmung der Kartellbehörden steht noch aus.

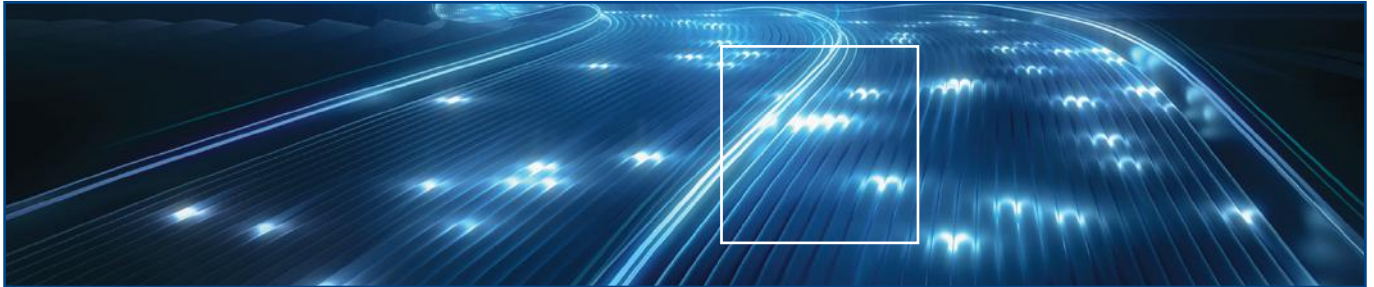
Abbildung 10: Anzahl der M&A-Transaktionen im europäischen Automobilmarkt nach Subsektoren, sowie Gesamtsumme der veröffentlichten Transaktionswerte in Mrd. Euro je Quartal



Quelle: Arthur D. Little, Mergermarket

Sonderthema: Future of automotive mobility reloaded – Der Kunde im Fokus

2018 hat Arthur D. Little zum zweiten Mal nach 2015 mehr als 8000 Autofahrer aus 13 Ländern zu den Themen E-Autos, autonomes Fahren, Carsharing und Diesel befragt. In unserer „Future of automotive mobility – reloaded“-Studie haben wir die Ergebnisse vorgestellt.



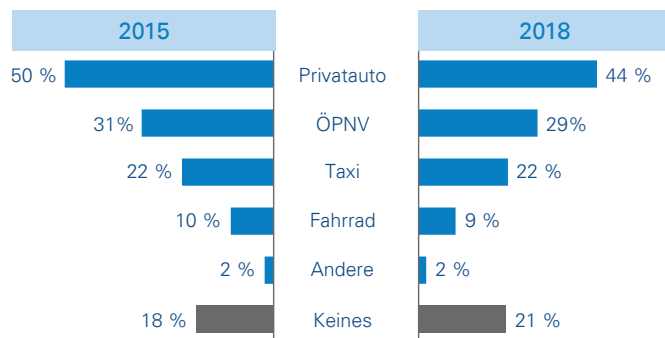
Besitzmotivation für Neuwagen bleiben unverändert

Unabhängigkeit, Komfort und Schnelligkeit sind nach wie vor die wichtigsten Gründe für die Anschaffung eines Autos - mehr als 60% der Befragten sehen sie als „sehr wichtig“ oder „wichtig“ an. Während Status von der Mehrheit nicht mehr als wichtiger Kaufgrund angesehen wird, gibt es nach wie vor Zielgruppen mit anderen Vorstellungen: Für mehr als die Hälfte der jüngeren Fahrer unter 45 Jahren bleibt Status ein wichtiger Kaufgrund. Insgesamt wird der Anschaffung eines eigenen Automobils nach wie vor ein ähnlicher Wert wie vor drei Jahren zugemessen. Für die Automobilhersteller ist dies ein wichtiger Hinweis, dass Kunden weiterhin private PKWs nachfragen werden.

Vertrauensverlust beim autonomen Fahren

Die durchschnittliche Akzeptanz für autonomes Fahren hingegen fiel zwischen 2015 und 2018 von 64% auf 57%. In sämtlichen Industrieländern zeigt sich, dass viele Kunden die Technologie im Lichte der Unfälle mit autonomen Fahrzeugen deutlich kritischer sehen. China und die Türkei haben mit 78% und 73% bei weitem die höchsten Zustimmungsraten.

„Wenn Sie ein autonomes Fahrzeug nutzen würden, welches Verkehrsmittel würde es für Fahrten im urbanen Nahverkehr ersetzen?“



30% würden öffentlichen Nahverkehr durch autonome Fahrzeuge ersetzen

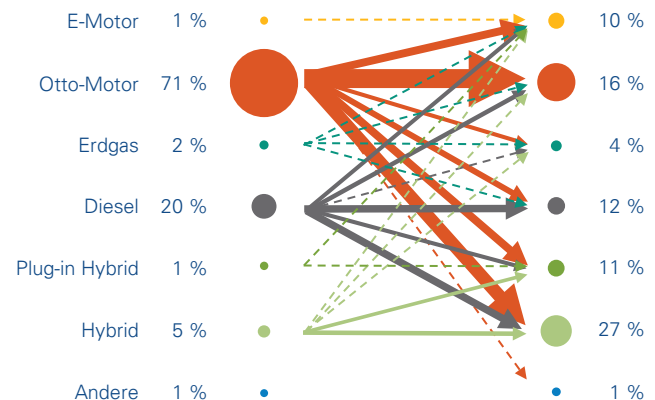
Der Vertrauensverlust in autonome Fahrzeuge zeigt sich auch bei der Bereitschaft, das private Fahrzeug durch ein autonomes zu

ersetzen: Hier fällt die Zustimmung von 50% auf 44%. Als Ersatz für öffentlichen Nahverkehr bleibt die Zustimmung relativ konstant bei knapp 30%. Die Wirkung wäre signifikant: Bei Verfügbarkeit von autonomen Fahrzeugen ist ein dramatischer Wandel im Nutzungsverhalten vom ÖPNV hin zu autonomen Fahrzeugen mit entsprechender Wirkung auf die Städteplanung zu erwarten.

Deutliche Veränderung im Kaufverhalten der Antriebstechnologie im Kurzfristhorizont

Die Dominanz reiner Verbrennungsmotoren, von Benzinern im Besonderen, wird bereits in absehbarer Zeit wesentlich abnehmen. Nur noch 36% der Neuwagenkäufer im nächsten Jahr wollen Benziner kaufen. Stattdessen kann ein deutlicher Anstieg bei den Verkäufen von Elektroautos und Fahrzeugen mit Hybridantrieb erwartet werden. Insbesondere der Hybridantrieb kann sich in den nächsten Jahren als Schlüssel zur Transformation zwischen heutiger Flotte hin zum Elektroauto herausstellen. In Summe erwägen aktuell mehr Käufer Hybridautos als reine Benziner. Das Gegenteil ist beim Erdgasantrieb der Fall: Nur ein kleiner Anteil erwägt einen Wechsel hin zu Erdgas oder anderen Antrieben wie Brennstoffzellen.

„Welchen Antrieb hat Ihr Auto? Welchen Antrieb werden Sie wahrscheinlich bei Neuwagenkäufen im kommenden Jahr wählen?“



Fazit

1. Die Attraktivität des eigenen KFZs bleibt – auch aus einer Status-Perspektive – ungebrochen.
2. Die Vorbehalte bezüglich der Vollautomatisierung von Autos steigen. Ereignisse wie Unfälle, differenziertes Auseinandersetzen mit dem Thema und Datenschutz spielen eine Rolle.
3. Ein dramatischer Wandel vollzieht sich bei der Nachfrage der Antriebsstränge: Vom Verbrenner hin zu Hybrid- und Elektroautos. Das wird massiven Einfluss auf die Volumenplanung der OEMs haben.

Mehr zum Thema sowie zur Zusammensetzung der Stichprobe finden Sie auf unserer Webseite adlittle.com sowie in unserer aktuellen [Studie "Future of automotive mobility – reloaded"](#)

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: Manuel Feldmann, Wolf-Dieter Hoppe, Markus Hübner
M&A-Transaktionen: Maximilian Schauer, Florian Säftel

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.

Copyright © Arthur D. Little Luxembourg S.A. 2019.
Alle Rechte vorbehalten.