

## PRESSEINFORMATION

### AlixPartners Autostudie 2015

## **C.A.S.E. – „connected“, autonom, „shared“ und elektrifiziert: Das Auto der Zukunft fordert die Automobilindustrie**

**Weltweit lässt das Wachstum des Automarkts nach, besonders in den BRIC-Staaten. Dies führt zu weniger Umsatz und Druck auf die Gewinne – in einer Zeit, in der die Automobilindustrie vor enormen technologischen Herausforderungen steht. Denn das Auto wie auch das Geschäftsmodell der Zukunft erfordern hohe Investitionen. Die Folgen: Es kommt zu einer weiteren Konsolidierungswelle. Unternehmen gehen vermehrt Partnerschaften ein.**

**München, 23. Juni 2015** – In den nächsten fünf Jahren muss sich die globale Autoindustrie auf verlangsamtes Marktwachstum einstellen: Es sinkt von durchschnittlich 3,1 Prozent pro Jahr (2007 bis 2014) auf durchschnittlich 2,6 Prozent zwischen 2015 und 2021. In dieser Zeit muss die Industrie zusätzliche Investitionen in zweistelliger Milliardenhöhe aufbringen. Denn die großen Zukunftsthemen im Auto heißen „connected“, autonom, „shared“ und elektrifiziert (im Englischen mit C.A.S.E. abgekürzt). Um diese Aufgaben zu bewältigen, reicht die Ertragskraft einiger Unternehmen der Automobilindustrie nicht aus; dies gilt vor allem für einige Volumenhersteller. Daher wird es in den nächsten Jahren zu einer Reihe von Allianzen und Zusammenschlüssen in der Automobilindustrie kommen, um die nötigen Investitionen in C.A.S.E.-Technologien und -Kompetenzen zu stemmen. Darauf hat jetzt die internationale Unternehmensberatung AlixPartners mit ihrer aktuellen Studie „C.A.S.E. – Car of the future: The AlixPartners Global Automotive Outlook 2015“ hingewiesen.

„Wir erwarten eine deutliche Konsolidierungswelle und neue Partnerschaften in der Autoindustrie“, sagt der Autoindustrie-Experte Stefano Aversa, Vice-Chairman bei AlixPartners. „Wahrscheinlich beginnt es mit einem Zusammenschluss zweier Automobilhersteller. Aber der Trend wird auch die Zulieferer-Landschaft erfassen, und es wird zu Markteintritten von Technologie-Unternehmen kommen.“

## **Das Wachstum des globalen Automobilmarkts geht zurück**

Das jährliche Wachstum des weltweiten Automobilmarkts wird sich in den nächsten sieben Jahren voraussichtlich auf durchschnittlich 2,6 Prozent pro Jahr reduzieren. Zum Vergleich: Zwischen 2007 und 2014 betrug das jährliche Wachstum noch 3,1 Prozent. Die BRIC-Staaten, der automobiler Wachstumsmotor in den vergangenen zehn Jahren, entwickeln sich derzeit sehr unterschiedlich: Die brasilianische Wirtschaft ist auf das Niveau von 2009 zurückgefallen, gleichzeitig steigen Steuern und Zinsen. Der brasilianische Real verliert an Wert, und die Verbraucherausgaben bleiben niedrig. Russland erlebt eine Rezession ohne absehbares Ende. Der niedrige Ölpreis und die internationalen Sanktionen haben die russische Wirtschaft hart getroffen. Währungsentwertung und steigende Zinsraten belasten den Konsum und den Verkauf neuer Autos. Indien hingegen könnte nun auf einen schon seit Jahren prognostizierten Wachstumspfad einschwenken. Das durchschnittliche jährliche Wachstum über die kommenden fünf Jahre soll bei rund 7 Prozent liegen – wenn auch von einem vergleichsweise geringen Startniveau aus und angesichts eher niedrig preisiger Fahrzeuge. China bleibt der Haupttreiber des Wachstums: zwar langsamer, aber immer noch stabil. In den letzten sieben Jahren ist der Automobilabsatz um 16 Millionen Einheiten gewachsen; davon wurden 15 Millionen in China verkauft. In den nächsten sieben Jahren werden es 9 von 19 Millionen sein. Während die chinesische Wirtschaft um 6,8 Prozent pro Jahr wächst, erwarten die AlixPartners-Experten bei den Autoverkäufen ein jährliches Wachstum von nur 4,1 Prozent. Das reduzierte Wachstum erhöht den Preisdruck im chinesischen Automobilmarkt und drückt auf die Margen.

Die Fahrzeugnachfrage in der sogenannten Triade aus Europa, Nordamerika und Japan ist mit einem prognostizierten jährlichen Wachstum von knapp 1 Prozent bis 2021 gesättigt. In Nordamerika erreicht der US-Auto-Boom der vergangenen Jahre seinen Höhepunkt voraussichtlich im Jahr 2016 und geht danach zurück. In Japan und Korea schrumpft der Markt weiter um durchschnittlich zwei Prozent im Jahr. Der europäische Markt hingegen erholt sich laut AlixPartners-Studie von seiner Krise und erreicht in den Jahren bis 2020 jährliche Wachstumsraten von 2,2 Prozent – vorausgesetzt die politische und ökonomische Situation in Russland stabilisiert sich.

## **C.A.S.E.-Investitionen in das Auto der Zukunft steigen**

Das Akronym C.A.S.E. beschreibt die vier wesentlichen Zukunftsthemen, die die Automobilindustrie in den nächsten zehn Jahren bewältigen muss: Connectivity, autonomes Fahren, Car-Sharing und Elektrifizierung. Sie erfordern enorme Investitionen, und zwar neben der regulären Entwicklungsarbeit für neue Autos und Antriebsstränge. Bei C.A.S.E. geht es um signifikante Veränderungen für die gesamte Branche. Dies wirkt sich auch auf etablierte Geschäftsmodelle und Ertragsfelder aus, die sich in den Bereich der Software sowie der Echtzeitdatengewinnung und -anwendung verschieben. In Software-Lösungen und Online-Diensten liegt die Zukunft des Nutzungserlebnisses im Automobil. Die Autoindustrie muss deshalb sicherstellen, dass sie diesen wichtigen Geschäftsbereich nicht komplett an Technologieanbieter verliert. Die vier C.A.S.E.-Bereiche sind eng miteinander verknüpft. Vor allem das Thema Konnektivität ist die Grundlage für fast alle Aspekte des Autos der Zukunft.

**Connected:** Im April 2015 hat das Europäische Parlament ein Gesetz zur Typenzulassung mit Anforderungen an den sogenannten eCall verabschiedet. Es schreibt vor, dass alle neuen Automodelle ab 31. März 2018 mit eCall-Technologie ausgestattet sein müssen. Alle Fahrzeuge, die nach diesem Stichtag in Europa verkauft werden, müssen daher standardmäßig mit der Basis-Technologie für Konnektivität ausgerüstet sein. Das weltweite Marktvolumen für Connectivity-Dienste wird sich innerhalb der nächsten vier Jahre von bisher 20 Milliarden US-Dollar auf 40 Milliarden US-Dollar verdoppeln. Mehr als die Hälfte davon werden Dienste und Apps sein. Nach Angaben des Connected Car Forums (CCF) haben 2015 mehr als 20 Prozent der weltweit verkauften Autos eingebettete Connectivity-Lösungen. Mehr als 50 Prozent sind netzfähig, entweder durch eingebettete Systeme oder die Integration externer Geräte (zum Beispiel Smartphones). Bis 2025, erwarten Experten, wird jedes neue Auto vernetzt sein.

**Autonom:** Das selbstfahrende Auto kommt nicht von heute auf morgen. Seine kontinuierliche Entwicklung hat allerdings bereits begonnen. Die Vorboten sind Selbstparkassistent, Abstandsradar und Spurhalteassistent. In fünf bis zehn Jahren werden vollständig autonom fahrende Autos mit „Hands-off-Erlebnis“ technisch möglich sein – zumindest auf Autobahnen. Noch nicht gelöst sind derzeit

Haftungsfragen. Und auch die Infrastruktur muss weiter verbessert werden, bevor Fahrzeuge flächendeckend vollautonom fahren können. Es wird wohl bis weit über 2025 hinaus dauern, bis eine bundesweite Infrastruktur für autonomes Fahren steht. Auf Zuliefererseite konzentriert sich die Technologiekompetenz weltweit auf nur wenige Systemlieferanten.

**Shared:** Fast alle Autohersteller haben mit Carsharing-Experimenten begonnen, meist in Kooperation mit großen Autovermietern. Trotz jährlicher Wachstumsraten von rund 30 Prozent sind momentan noch hohe Vorab-Investitionen notwendig, um das Geschäftsmodell zu etablieren. Das Beispiel Zipcar zeigt, dass ein erfolgreich etablierter Anbieter auch in diesem Geschäft nachhaltig Gewinne erzielen kann. Mittelfristig erwartet AlixPartners auch bei Carsharing eine Konzentration auf ein paar wenige Anbieter pro Ballungsraum.

**Elektrisch:** Trotz einer Verkaufssteigerung von 60 Prozent im Jahr 2014 bleiben Elektrofahrzeuge ein Nischengeschäft mit einem Gesamtanteil von 0,4 Prozent an den Verkäufen. Dennoch bleibt die Antriebselektrifizierung ein wichtiger Faktor. Elektrische Antriebsstränge kommen auch in Hybridfahrzeugen, in Range-Extendern sowie in Brennstoffzellenautos zum Einsatz. Es gibt derzeit weltweit mehr als 50 Elektromodelle. Prognosen gehen davon aus, dass sich die jährlichen Wachstumsraten bis 2025 zwischen 24 und 31 Prozent bewegen. Herkömmliche Antriebsstrang-Komponenten werden stufenweise ausgetauscht werden, Zulieferer werden für bestimmte Komponenten neue Präferenzen entwickeln. Die Batteriekosten können bis zur Hälfte der Gesamtkosten eines Elektrofahrzeugs ausmachen; dafür fällt das komplexe Getriebe weg. Hinzu kommt, dass elektrische Antriebe weniger Serviceleistungen erfordern, weil sie 50 Prozent weniger bewegliche Teile enthalten als ein herkömmlicher Antrieb.

Mit Blick auf Fortschritte bei der Implementierung von C.A.S.E. gibt es noch immer viele ungeklärte Themen. Technologieentwicklung und Kundenakzeptanz sind Gesetzgebung und Infrastruktur voraus. Haftungsregeln für das autonome Fahren fehlen bisher gänzlich, V2X-Connectivity-Standards und -Protokolle müssen erst noch definiert werden, und der Aufbau einer Infrastruktur für Elektrofahrzeuge steckt noch in den Kinderschuhen. Bis jetzt gibt es weltweit etwa 100.000

Ladestationen (die nicht alle einsatzfähig sind) für 700.000 Elektrofahrzeuge. Um sich wirklich zu etablieren, benötigen Elektroautos Unterstützung aus der Politik. Aber bis jetzt haben nur wenige Länder effektive (Investitions-)Programme eingeführt, die die Elektromobilität wettbewerbsfähig machen. Gleichzeitig zwingt die Umweltverschmutzung vor allem viele Großstädte auf der Welt dazu, über Umweltzonen mit Privilegien für Elektroautos nachzudenken. Allein in Europa gibt es mehr als 200 Städte, die Umweltzonen planen oder eingerichtet haben.

„C.A.S.E. ist die Zukunft der Automobilindustrie. Keiner kann es sich leisten zurückzubleiben. Aber der Aufbau wird die Autoindustrie einen zweistelligen Milliardenbetrag kosten“, sagt der Industrieexperte Jens Wiese, Director bei AlixPartners. „Und diese Kosten addieren sich mit denen der bereits laufenden Entwicklungsprojekte, die etwa Sicherheit, Verbrauch, Schadstoffausstoß und Komfort verbessern. Es bleibt dennoch unwahrscheinlich, dass die Marktneulinge aus der IT-Branche einen Autohersteller kaufen werden, denn die Margen sind vergleichsweise niedrig und die Investments hoch. IT-Unternehmen sind eher an den höheren Margen im Geschäft mit den Daten interessiert.“

### **Konsolidierung der Autoindustrie erwartet**

Im vergangenen Jahrzehnt hat die Autoindustrie weltweit einen Großteil ihrer Gewinne meist direkt reinvestiert, vor allem in Forschung und Entwicklung. Die Situation hat sich in den letzten Jahren merklich verbessert, allerdings nicht für den Durchschnitt der Volumenhersteller wie FCA, Ford, PSA oder Renault-Nissan. Diese Hersteller sind auch absatzseitig unter Druck gekommen, weil viele Premium-Hersteller mit kleineren Modellen in ihr Segment eingedrungen sind. Außerdem bieten die sogenannten Value Brands wie Dacia und Hyundai/Kia vergleichbare Fahrzeuge zu einem günstigeren Preis an.

„Zusammengefasst zeigen unsere Zahlen: Die Massenhersteller müssen neue Wege finden, um die für das Auto der Zukunft nötigen Investitionen und Forschungsausgaben bezahlen zu können“, erklärt Jens Wiese, Automobilexperte und Director bei AlixPartners.

Weiterer Druck auf die Hersteller droht durch Überkapazitäten in den Schwellenländern, vor allem in Brasilien und Russland. AlixPartners rechnet damit, dass der schrumpfende Markt die Auslastung der Werke in Brasilien auf 50 Prozent senken könnte, in Russland sogar auf 35 Prozent. In Europa wird das erwartete Marktwachstum die bereits seit Jahren bestehenden Überkapazitäten nicht beseitigen.

„Skalierung war ein entscheidender Faktor für die Profite in den vergangenen Jahren. Dieser Faktor könnte noch wichtiger werden, da Megaplattformen nun vermehrt Realität werden und die meisten Investitionen in C.A.S.E.-Technologien nur einmal fällig sind. Die Kosten lassen sich über sämtliche Plattformen hinweg auf alle verkauften Modelle umlegen“, erläutert Elmar Kades, Managing Director bei AlixPartners.

In den vergangenen Jahrzehnten kam es in mehreren Wellen zu Zusammenschlüssen in der Automobilindustrie. Geographische Expansion war der Grund für die Übernahme von Mazda durch Ford oder die Fusion zwischen Daimler und Chrysler. Liquiditätsgetrieben waren die Allianz von Renault und Nissan sowie die schrittweise Übernahme von Chrysler durch Fiat. Die jüngste Welle wurde vom Interesse aufstrebender chinesischer und indischer Hersteller an westlichen Technologien und Marken getrieben: Tata stieg bei JLR ein und Geely bei Volvo.

Solche Zusammenschlüsse, die durch Skaleneffekte und Kapitalrentabilität getrieben werden, brächten allerdings keine schnelle Entspannung. Synergien können die Profitabilität um 1,5 bis 2 Prozentpunkte erhöhen, brauchen aber nach Erfahrung von AlixPartners in der Regel mindestens fünf bis sechs Jahre, um ihre volle Wirkung zu entfalten. Anfangs entstehen zunächst Einmalkosten und Restrukturierungsaufwendungen. Der Schlüssel, um solche Zusammenschlüsse erfolgreich zu bewältigen: ein starkes und bewährtes Management und eine vorsichtige Herangehensweise an die großen Integrationsthemen wie Produkt- und Technologieportfolio, Organisationsstruktur und Unternehmenskultur. Erst eine erfolgreiche Integration schafft die notwendige Basis, um die Synergiepotenziale ausschöpfen zu können.

## **Über die Studie**

„C.A.S.E. – Car of the Future: The AlixPartners Global Automotive Outlook 2015“  
basiert auf Experteninterviews und der Auswertung der Finanzkennzahlen von  
mehr als 300 weltweit tätigen Automobilzulieferern und globalen  
Automobilherstellern.

## **Über AlixPartners**

*AlixPartners steht als global tätiges Beratungsunternehmen für die ergebnisorientierte Unterstützung namhafter Unternehmen in komplexen Restrukturierungs- und Turnaroundsituationen und für die Umsetzung anspruchsvoller Ertragssteigerungsprogramme. Branchenexpertise und weitreichende Erfahrung in Geschäftsprozessen in Verbindung mit tiefgreifendem Know-how der finanziellen und operativen Restrukturierung ermöglichen es AlixPartners, auf Herausforderungen in Konzernen, Großunternehmen sowie bei mittelständischen Unternehmen einzugehen. In zahlreichen Fällen haben erfahrene Manager von AlixPartners bei herausfordernden Unternehmenssanierungen interimistisch Führungsfunktionen übernommen.*

*AlixPartners hat 1.400 Mitarbeiter in weltweit 27 Büros und ist seit dem Jahr 2003 mit eigenen Büros in Deutschland vertreten. AlixPartners ist im Web zu finden unter [www.alixpartners.de](http://www.alixpartners.de)*

## **Weitere Informationen:**

IRA WÜLFING KOMMUNIKATION  
Dr. Reinhard Saller  
T +49.(0)89. 2000 30-38  
F +49.(0)89. 2000 30-40  
[reinhard.saller@wuefling-kommunikation.de](mailto:reinhard.saller@wuefling-kommunikation.de)