

Ein gutes Jahr für die meisten Autokonzerne

Von Hans-Robert Richarz

Die 1886 von Arthur D. Little in Cambridge, US-Bundesstaat Massachusetts, unter seinem Namen gegründete Unternehmens-Beratungsgesellschaft war die erste ihrer Art auf dem Globus überhaupt und gilt inzwischen als weltweit führend. Heute arbeiten über 1000, auf jeweils wichtige Branchen spezialisierte Experten in 30 Niederlassungen auf allen Kontinenten, während sich der Hauptsitz der Gesellschaft inzwischen in Brüssel befindet. Die Analyse der Automobilindustrie in Amerika, Europa und Asien in Bezug auf Strategie, Technologie und Innovation gehört zu ihren regelmäßigen Aufgaben. Für 2015 konnten sie überwiegend gute Nachrichten vermelden.

Nur Wolfsburg hat die Bilanz verhagelt. Hätten sich VW-Ingenieure nicht hinreißen lassen, mit zweifelhaften Methoden Abgaswerte zu beschönigen, hätten die Ergebnisse zusammengenommen noch besser ausgesehen. Hätte, hätte, hätte... Doch trotz dieser Krise sind die Umsatzzahlen der Autobranche nach wie vor sehr positiv. Im Vergleich zum Vorjahresquartal wiesen mit Ausnahme von Volkswagen (+5,1 Prozent) alle Konzerne zweistellige Umsatzzuwächse auf. Herausragend ist das Wachstum beim US-Hersteller Ford, der um 23,5 Prozent zulegen konnte.

Noch aussagekräftiger für die Produktivität eines Unternehmens sind die Angaben darüber, wie viele Autos in einem Zweijahreszeitraum umgerechnet auf einen Beschäftigten vom Band liefen. Dabei verbuchten Daimler (von 3,1 auf 3,9 Fahrzeuge pro Mitarbeiter) und BMW (von 4,8 auf 4,9) jeweils ein Wachstum. Primus Audi erlebte einen leichten Rückgang von 5,5 auf 5,3. Beim VW-Konzern war der Rückgang noch etwas stärker - von 4,2 Fahrzeugen auf 3,9.

Im weltweiten Vergleich haben die Absatzmärkte Nordamerika und Europa leicht zugenommen. Insbesondere die steigende Nachfrage in den südlichen Ländern Europas war ein wichtiger Wachstumstreiber. Gerade die deutschen Premiummarken Porsche, Mercedes-Benz und Audi profitierten von der Erholung der Märkte. Weniger Optimismus

ist beim Blick auf die Zahlen aus China angebracht, wo lediglich Porsche und Daimler kräftiges Wachstum erlebten. Insgesamt schrumpfte dieser Markt um 1,9 Prozent. Schwächelnde Staaten wie Brasilien, Indien, Russland oder Südafrika, sind in naher Zukunft ein gewichtiger Unsicherheitsfaktor für die Branche.

Neben der Analyse betriebs- und volkswirtschaftlicher Zahlen warfen die Experten von Arthur D. Little auch einen Blick auf weitere Megatrends. Im Rahmen einer Studie wurde die Käuferakzeptanz der Zukunftsthemen Carsharing, E-Mobilität und autonomes Fahrzeug erhoben.

Den derzeit größten Trend der Branche, das autonome Fahren, betrachten die meisten Endkunden mit gemischten Gefühlen. In Deutschland würde nur etwa ein Viertel ein vollautonomes Fahrzeug nutzen. Hauptgrund für die Skepsis sind vor allem massive Bedenken hinsichtlich der Sicherheit von privaten Daten. Und auch die sonst in diesem Punkt weniger empfindlichen US-Bürger teilen die Datenschutzbedenken der Europäer. Chinesen sind diesbezüglich weniger sensibel, knapp 60 Prozent unterstützen die Technologie der selbstfahrenden Fahrzeuge. Was den Ausbau der Elektromobilität, angeht, wird es eng. Das Ziel von einer Million Elektrofahrzeuge in Deutschland bis zum Jahr 2020 ist nicht mehr erreichbar.

Eine der häufigen Vermutungen für die Nutzung alternativer Konzepte lautet, dass die Rolle des Autos als Prestigeobjekt abnehmen würde. Überraschenderweise ist für 53 Prozent der unter 30-Jährigen in Deutschland der Besitz eines Fahrzeugs aus Prestige Gründen laut Arthur D. Little wichtig. Selbst wenn es aus Sicht der Kunden passendere Car Sharing- und Mobility-Geschäftsmodelle gäbe, würde es nur für eine Minderheit in Frage kommen, komplett auf das eigene Fahrzeug zu verzichten.
(ampnet/hrr)

Bilder zum Artikel



Produktion des Ford Mustang.



Produktion der C-Klasse im südafrikanischen Mercedes-Benz-Werk East London.



Produktion bei Audi: Ein A3 Sportback in der Lackiererei.



Produktion des Porsche Cayenne in Leipzig.



Produktion im VW-Werk Puebla.

Arthur D Little

Arthur D. Little.
