

CAMA-Kommentar

3/2009

Bauer, Grundig who is next?

- Mögliche Veränderungen in der automobilen Wertschöpfungskette mit dem Durchbruch des Elektrofahrzeuges

Seit 120 Jahren beruht das Antriebskonzept der individuellen Personenbeförderung auf der Verbrennung von fossilen Brennstoffen – ein Wechsel zum Elektroantrieb kommt dem Sprung von der Pferdekutsche auf den Verbrennungsmotor und somit einer Revolution gleich. Ob dieser Quantensprung im Antriebsstrang nun in 10 oder 15 Jahren stattfindet, ist im Moment sicherlich Spekulation – dass er stattfindet hingegen unstrittig.

Es stellt sich die Frage, ob deutsche Automobilunternehmen darauf ausreichend vorbereitet sind?

Schöpferische Zerstörung ist die Grundvoraussetzung für die dynamische Stabilität einer Wirtschaftsentwicklung. Radikaler Wandel hilft, eingefahrene Strukturen aufzubrechen und die wirtschaftliche Entwicklung voran zu treiben. Dramatisch wird diese Entwicklung aus volkswirtschaftlicher Sicht dann, wenn die Zerstörung in einem Land auftritt, die Substitutionsprodukte aber in einem anderen Land entstehen. Wenn Deutschland seine führende Stellung in der Automobilindustrie dauerhaft behalten will, muss deshalb hier der Ort sein, wo die neuen Technologien entstehen und die Produktion durchgeführt wird.

Die **Automobilhersteller** müssen sich auf Veränderungen vorbereiten, die über den technologischen Wandel hinausgehen: Sie müssen der Gefahr vorbeugen, dass die neue Technologie selbst etablierte Hersteller mit starken Marken und Vertriebskanälen innerhalb kürzester Zeit vom Markt verdrängt, wie es beispielsweise die Videokamera mit der Super-8-Kamera von Bauer oder dem VHS System von Grundig gemacht hat.

Deutsche Automobilhersteller brauchen deshalb ein systematisches Risikomanagement und werden sich damit angesichts der Vielzahl möglicher Konzepte (z.B. Parallel-Hybrid, serieller Hybrid oder reines Elektrofahrzeug) bald für eines oder wenige dieser Konzepte entscheiden und für diese dann aktiv eine entsprechende Serviceinfrastruktur aufbauen müssen.

Dies stellt die beteiligten **Servicepartner** vor eine nicht zu unterschätzende Herausforderung – sowohl in ausbildungs- als auch ausstattungstechnischer Hinsicht. Selbst bei den Pannendiensten oder bei der Feuerwehr sind Anpassungen notwendig – die umgehend eingeleitet werden müssen, weil die ersten Elektrofahrzeuge bereits auf unseren Straßen un-

terwegs sind. Da der Anteil der Autoteile und -varianten und somit auch die Komplexität erheblich sinken wird, ist zu erwarten, dass sich Elektrofahrzeuge aus der Serienfertigung als weitaus robuster und wartungsärmer präsentieren werden als die heutigen Fahrzeuge. Deshalb ist mit einer sinkenden Auslastung der Werkstätten und einer Ausdünnung des Servicenetzes zu rechnen.

Auch die Existenz der gegenwärtig 15.000 **Tankstellen** in Deutschland ist mit dem Durchbruch der Elektrofahrzeuge bedroht, weil es vom Besitzer des E-Fahrzeugs nicht akzeptiert werden wird, dass es dort mit erheblichem Zeitaufwand geladen werden muss. Deshalb wird er es entweder zuhause laden, z.B. während der Nacht, oder an Orten, an denen sich der Fahrer sowieso aufhält (Parkhäuser, Firmenparkplätze, vielleicht auch die ganz normale Parkuhr). Das Konzept der austauschbaren Batterien – wie sie z.B. die Firma Better Place anbietet, das dem aktuellen Modell der Tankstellen gerecht würde – wird von Experten wegen der Größe der Batterien und Gefahr durch Hochspannung als wenig zukunftssträftig angesehen. Hierbei könnte man sich nur an Fernstraßen lokalisierte Servicecenter vorstellen, die auch längere Fahrten mit einem E-Mobil ermöglichen – für die Kurzstrecke ist dieses Modell eher ungeeignet.

Tankstellereigentümer sind deshalb gefordert, sich strategische Gedanken über die Elektrotechnologie zu machen und mögliche alternative Geschäftsfelder, z.B. durch Kooperationen mit Stromherstellern oder den Ausbau des Non-Fuel-Business, voranzutreiben.

Automobilzulieferer müssen sich ebenfalls darauf einstellen, dass ein Elektrofahrzeug kein Getriebe hat und dass teilweise auch Achsen, Anlasser und Lichtmaschine fehlen. Auch Motorzusatzkomponenten wie Kraftstofftank oder Abgasanlage werden nicht mehr gebraucht. Dafür werden zusätzlich Komponenten wie Elektromotor, Lithium-Ionen-Batterien und Fahrregler notwendig. Nun werden aber gerade die Teile an Bedeutung verlieren, von deren Produktion viele deutsche Automobilzulieferer abhängen, z.B. die Kolbenschmidt-Pierburg AG, die ZF Friedrichshafen AG, die ThyssenKrupp Technologies AG oder Mahle. Die zusätzlich benötigten Komponenten werden dagegen bislang vor allem von ausländischen, insbesondere asiatischen Herstellern gefertigt.

Deutsche Automobilzulieferer stehen deshalb vor der Herausforderung, innerhalb der nächsten zehn Jahre ihr Produktionsspektrum massiv zu verändern und entsprechende Kompetenzen aufzubauen, um sich neue Geschäftsfelder – nicht nur unbedingt nur im Automobilsektor – zu erschließen. Bosch hat solche Veränderungen bereits angekündigt; andere sind deutlich zurückhaltender.

Jetzt ist der Zeitpunkt, die Wende hin zu Elektrofahrzeugen vorzubereiten und nicht nur rückwärtsgerichtet Wirkungsgrade und Energieeffizienz der Verbrennungsmotoren zu verbessern. Insbesondere die deutschen Automobilzulieferer haben bereits früher gezeigt, dass sie solche Technologiesprünge erfolgreich meistern können – so hat z.B. ZF sehr erfolgreich mechanische, elektronische und informationstechnische Elemente in ihren Produkten zusammengeführt (Mechatronik). Die Automobilhersteller müssen den Umgang mit Technologiesprüngen nun ebenfalls lernen, was angesichts der Substanz, die in diesen Unternehmen steckt, auch durchaus möglich ist. Man muss nur die Vielen die wollen, auch wollen lassen.

Haben Sie Anmerkungen zu diesem Kommentar?

info@cama-automotive.de – wir antworten umgehend!