

Interview mit Matthias Meyer, Meyer Industry Research

"Zulieferer richten sich massiv auf Umwälzungen ein"

25.01.2018

Was passiert bei den Automobilzulieferern, die immerhin über 300.000 Menschen Arbeit bieten, wenn künftig immer häufiger E-Autos gekauft werden und diese dann irgendwann auch das Fahren übernehmen? Wir sprachen darüber mit Matthias Meyer, sein Unternehmen Meyer Industry Research hat die nach eigenen Angaben erste Top-100-Liste deutscher Automobilzulieferer nach Umsatz erstellt.



Matthias Meyer, Meyer Industry Research

CONSULTING.de: Herr Meyer, Sie behaupten, erstmals eine Liste der Top-100-Firmen aus der Autozuliefererindustrie anzubieten, warum eine solche Aufstellung?

Meyer: Internationale Rankings, in denen die 100 weltweit größten Automobilzulieferer gelistet werden, gibt es seit einigen Jahren. Im aktuellen weltweiten Ranking von PWC beispielsweise finden sich 17 deutsche Unternehmen. Wir wollten hier eine Stufe tiefer gehen und die Zulieferlandschaft speziell in Deutschland beleuchten: Wer sind neben diesen allgemein bekannten, sehr großen Spielern wie Bosch, ZF, Conti und Mahle, hinaus die führenden Zulieferer in Deutschland?

CONSULTING.de: Und dazu gab es bislang keine Untersuchungen?

Meyer: Nach unserem Wissen nicht. Man sieht an den Ergebnissen recht schön, dass in den Top 100 Zulieferern in Deutschland sehr viele in der Öffentlichkeit weitestgehend unbekannte "Hidden Champions" zu finden sind. Da sind Firmen mit Umsätzen im dreistelligen Millionenbereich, mehreren tausend Mitarbeitern und technologisch führenden Produkten – häufig noch in

Familienbesitz. Wir glauben, dass eine solches Ranking eine Hilfe dabei sein kann, die deutsche Automobilzulieferlandschaft besser zu verstehen. Umsätze und Profitabilität vieler Unternehmen wuchsen in den vergangenen Jahren zweistellig, die Firmen schufen tausende neuer Arbeitsplätze. Die Bedeutung der Branche in Deutschland ist enorm. Unsere Klienten nutzen solche Rankings auch für die Identifikation von Kunden, Lieferanten oder Marktpartnern, in M&A-Situationen oder für eigene Benchmarkings.

CONSULTING.de: Sie schreiben ja auch schon im Begleittext der Studie, dass Ihre Automotive-Marktforschung den eigenen Kunden als "belastbare Entscheidungsgrundlage für die Markteinführung von Innovationen" dient. Haben die großen Player und auch die Beratungsfirmen mit Schwerpunkt Automobilwirtschaft nicht längst solche Listen?

Meyer: Wir arbeiten in unseren Kundenprojekten sehr intensiv mit OEMs, Zulieferern und anderen Beteiligten der automobilen Wertschöpfungskette. Natürlich sind in den einzelnen Abteilungen dieser Unternehmen immer sehr viele Einzelinformationen vorhanden, z.B. im Einkauf zu Lieferanten einer speziellen Komponente, in der Strategieabteilung eine Analyse der größten direkten Wettbewerber in einem Marktsegment etc. Gleichzeitig findet man nur ganz selten verdichtete, ganzheitliche Analysen. Wir glauben daher, dass das Top 100 Ranking für die deutschen Automobilzulieferer von vielen unserer Kunden und anderen Marktteilnehmern gerne gelesen wird.

CONSULTING.de: Sie erfassen Daten, beobachten Märkte. Was passiert Ihrer Einschätzung nach in der deutschen Zuliefererindustrie, wenn sich das Produkt Auto nachhaltig ändert? Wenn statt Vergasern und Katalysatoren Batterien in riesigen Mengen gebaut werden müssen oder der gute alte Otto-Motor irgendwann nur noch im Technikmuseum eine Rolle spielt? Kann man das schon absehen?

Meyer: Große Zulieferer richten sich aktuell massiv auf die von Ihnen angesprochenen Umwälzungen der Automobilbranche ein, strukturieren sich neu und entwickeln gezielt Produkte für die neuen Formen der Mobilität. Sie haben die Tragweite der anstehenden Entwicklung erkannt und verlagern ihre Investitionen schon jetzt massiv.

CONSULTING.de: Haben Sie Beispiele?

Meyer: Klar, man sieht das z.B. bei Bosch, Continental, ZF oder auch Rheinmetall Automotive. Dort werden die Organisationen transformiert, die Strategie wird auf die Mobilitätsformen von morgen angepasst. So hat Bosch sein vormals als "Automotive" bezeichnetes Geschäftsfeld schon vor einiger Zeit in einen übergreifenden Bereich "Mobility" umgewandelt und verschiebt Investitionsmittel massiv von Komponenten für konventionelle Verbrennungsmotoren hin zu elektrischen Antrieben. Der Zulieferer Continental entwickelt im Rahmen des Programms "Mobility redefined" die Produkte und Komponenten für die Elektromobilität gezielt voran. Auch das Zulieferunternehmen ZF formierte vor Kurzem eine eigene Einheit für E-Mobility und

konzentriert sich darin zunehmend auf zukunftsfähige Produkte im Bereich Niederspannungssysteme, Plug-In Systeme und elektrische Achsen.

CONSULTING.de: Die Frage ist ja, wie schnell sich der Wandel zum E-Auto überhaupt vollzieht und wie stark die Auswirkungen sein werden, womit rechnet die Branche?

Meyer: Darüber wird gestritten. Die in der Branche oft herangezogenen Marktprognosen der Analysten von IHS sehen im Jahr 2025 einen Marktanteil hybrider und vollelektrifizierter Neufahrzeuge von ca. 25 Prozent weltweit. Das konkurrierende Analysehaus LMC Automotive ist skeptischer und sieht den Marktanteil dieser Fahrzeuge im Jahr 2025 erst bei 11-12 Prozent. Da heute niemand wirklich weiß, wie die Landschaft in zehn Jahren aussehen wird, denken die meisten Zulieferer in Szenarien und bereiten sich auf verschiedene Marktentwicklungen vor.

CONSULTING.de: Sie haben die Top 100 erfasst. Was passiert dahinter? Wie hoch sind ungefähr die Umsatz- und Beschäftigtenzahlen ab der 101. Firma, die Autohersteller beliefern?

Meyer: Auch außerhalb der Top 100-Firmen befinden sich noch Unternehmen mit Jahresumsätzen von 300 Mio. Euro und mehr als tausend Beschäftigten. Hier kommt dann der oft zitierte deutsche "Mittelstand" besonders zur Geltung. Das Statistische Bundesamt erfasst insgesamt ca. 1.300 deutsche Firmen mit 20 Mitarbeitern oder mehr, die Kraftwagenteile produzieren, die Gesamtzahl dürfte aber um ein Vielfaches höher sein, da die Klassifikation nur einen Teil der Unternehmen erfasst. Man könnte also, bei der Bedeutung der Branche in Deutschland, auch ein Top 500 Ranking machen und würde am Ende der Liste immer noch auf größere mittelständische Unternehmen treffen. In dieser Hinsicht ist die Automobil-Zulieferindustrie in Deutschland wohl einmalig.

CONSULTING.de: Vielen Dank!

Mehr Infos gibt es [hier](#).



Zur Startseite