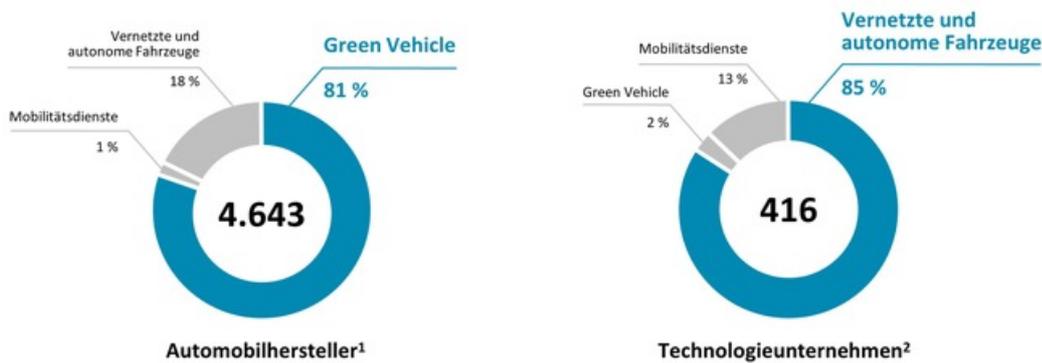


24.03.2017 - 10:01 Uhr

## Software vs. Mechanik: Autohersteller in der Klemme / Oliver Wyman-Analyse zu Patentanmeldungen im Mobilitätssektor

### Unterschiedliche Investitionsschwerpunkte

Anmeldungen von Mobilitätspatenten nach Segment, 2012-2016



1) Betrachtet wurden Daimler, BMW, Audi, VW, GM und Tesla; 2) Betrachtet wurden Google, Apple, Microsoft, Amazon, Facebook und Uber  
 Quelle: World Intellectual Property Organization WIPO, Oliver Wyman-Analyse

München (ots) -

Automobilhersteller benötigen eine neue Investitionsstrategie, um den direkten Zugang zum Kunden zu sichern. Wollen sie sich gegen neue Tech-Konkurrenten wie Google und Apple behaupten, müssen sie stärker auf Partnerschaften und Zukäufe setzen - statt in allen Bereichen der Mobilität die Technologieführerschaft durch eigene Forschung anzustreben. Zu diesem Ergebnis kommt die Strategieberatung Oliver Wyman in einer globalen Analyse von über 85.000 Patenten, die sechs Fahrzeughersteller und sechs führende Technologieunternehmen in den vergangenen fünf Jahren angemeldet haben. Die Studie zeigt: Autobauer stecken in einer Zwickmühle. Sie sind weiter zu erheblichen Investitionen in die Fahrzeugtechnik gezwungen, während Technologieunternehmen die wichtige Schnittstelle zum Kunden besetzen.

Das Auto von morgen braucht keinen Fahrer mehr. Autonom steuert es sich selbst zum Ziel. Mehrere Personen teilen sich das Fahrzeug über einen Carsharing-Pool, der Verkauf wurde über eine große E-Commerce-Plattform abgewickelt. Und unterwegs sorgt Unterhaltungselektronik bei den Fahrgästen für gute Laune. Schon heute dominieren solche softwarebasierten Technologien und Services den Automobilsektor. Eine Analyse der Patentanmeldungen von je sechs Autoherstellern und Technologiekonzernen der Managementberatung Oliver Wyman zeigt: Die Technologiekonzerne haben seit 2012 die Zahl ihrer Mobilitätspatente um durchschnittlich 70 Prozent pro Jahr gesteigert - während bei den OEMs ein Rückgang um sieben Prozent zu Buche schlägt. Gerade bei Software und Diensten sind Internet- und Digitalunternehmen dabei, den klassischen Autobauern (OEMs) davonzufahren.

"Führende Tech-Firmen zielen darauf ab, die wichtige Schnittstelle zwischen dem Fahrzeug, den Diensten und ihren Kunden zu besetzen und zu kontrollieren", sagt Juergen Reiner, Partner bei Oliver Wyman. Die Autobauer sähen sich im Wettbewerb um diese Schnittstellen in dem gegnerischen Feld der Digitalspieler. Gleichzeitig dürften sie das profitable Kerngeschäft des Fahrzeugbaus nicht vernachlässigen. Das werfe große Fragen um Prioritäten auf, so Reiner: "In welche Felder gilt es zu investieren, um in der künftigen Mobilitätswelt erfolgreich zu sein?"

#### Neue Investitionsstrategie benötigt

Automobilhersteller stehen vor einem Dilemma: Um wettbewerbsfähig zu bleiben, müssen sie beträchtliche Ausgaben für die Weiterentwicklung ihrer Fahrzeugtechnik stemmen. Zugleich versuchen sie, aus eigener Kraft auch Innovationen bei Mobilitätsservices voranzutreiben. Die Technologiekonzerne zeigen sich der Analyse zufolge überlegen. Sie konzentrieren sich auf die Wertschöpfung der Dienste und setzen diese agil in Software um - die erforderlichen Fahrzeuge gibt es bereits am Markt. "Technologieführerschaft in allen Bereichen der Mobilität durch eigene Forschungsaktivitäten anzustreben, im Fahrzeug wie in Diensten, wird die meisten Hersteller überfordern", sagt Reiner. "Daher werden Autohersteller verstärkt auf Partnerschaften und Zukäufe setzen müssen."

Im Detail zeigt sich das hohe Tempo, mit dem Technologiekonzerne in Sachen Mobilität forschen. So kommt allein Google in den vergangenen fünf Jahren auf 30 Patente im Segment Mobilitätsdienste - bei den betrachteten Autoherstellern sind es zusammen 44. Den größten Anteil dran trägt BMW mit 20 Patenten. Bei Schutzrechten für vernetzte und autonome Fahrzeuge hat Audi als Nummer eins unter den Autobauern mit 223 Patenten nur einen knappen Vorsprung vor Google, das 221 Patente vorzuweisen hat. Auch Amazon mit 50 sowie Apple und Microsoft mit je 28 Patenten bringen sich in Position.

OEMs liegen bei Green-Vehicle-Innovationen vorne

Einen deutlichen Vorsprung haben die OEMs dagegen bei Patenten im Zusammenhang mit Green Vehicles - etwa umweltfreundlicher Antriebstechnik. Daimler hält mit 1.630 Anmeldungen die Pole Position vor Audi (771) und BMW (702). Die Technologiekonzerne kommen zusammen auf ganze sieben Patente. Die strategische Bedeutung für die direkte Kundenansprache ist hier freilich geringer: "Technologiegetriebene Hardware-Themen adressieren in der Regel den Kunden nicht direkt", sagt Andreas Nienhaus, Principal bei Oliver Wyman. "Gerade deshalb müssen die Autohersteller neue Wege gehen, um ihre Service- und Kundenorientierung zu stärken."

Den direkten Kontakt zum Kunden können Fahrzeughersteller beispielsweise sichern, indem sie Allianzen über Branchengrenzen hinweg bilden. Nienhaus verweist auf die jüngst vereinbarte Partnerschaft zwischen Daimler und Uber in Sachen autonomes Fahren. Während Uber in den letzten fünf Jahren lediglich 13 Mobilitätspatente anmeldete und sich stattdessen vor allem auf seinen Mobilitätsservice konzentrierte, hat Daimler mit 160 Patenten allein zum autonomen Fahren massiv investiert. "Solche Kooperationen können das Beste aus zwei Welten zusammenführen", sagt Nienhaus. "Durch Partnerschaften mit Tech-Unternehmen können sich Autohersteller den Kundenzugang und damit auch ihre Wettbewerbs-fähigkeit im Mobilitätsfeld sichern." Einen alternativen Weg schlägt Tesla ein. Das Unternehmen hat in den vergangenen fünf Jahren keine Patente für Mobilitätsdienste angemeldet und liegt auch bei den Patentanmeldungen für vernetzte und autonome Fahrzeuge weit hinter den klassischen Herstellern zurück. Stattdessen setzte Tesla auf eine Open-Source-Strategie zur Fahrzeug- und Mobilitäts-technologieentwicklung. "Der Erfolg des Unternehmens zeigt, dass eine ausgeprägte Aktivität in der Forschung und Entwicklung auch mit einer überschaubaren Zahl an eigenen Patenten, dafür jedoch mit einem Schwerpunkt auf Partnerschaften und Kollaborationen funktionieren kann", so Nienhaus.

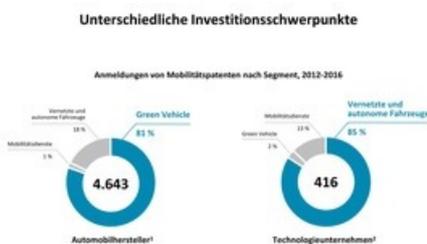
Über die Analyse

Oliver Wyman hat 85.000 Patente aus den Jahren 2012 bis 2016 untersucht. Betrachtet wurden dabei die fünf klassischen Automobilhersteller Daimler, BMW, Audi, VW, General Motors und der E-Auto-Produzent Tesla sowie die fünf führenden Technologiefirmen Facebook, Google, Apple, Microsoft, Amazon und der Online-Vermittlungsdienstleister Uber. Die Oliver Wyman-Experten haben mehr als 5.000 Patente identifiziert in den vier Mobilitätssegmenten Mobilitätsdienste, Green Vehicle, vernetzte und autonome Fahrzeuge sowie Sales und Aftersales. Basis dafür war der "Patentscope" der Weltorganisation für geistiges Eigentum.

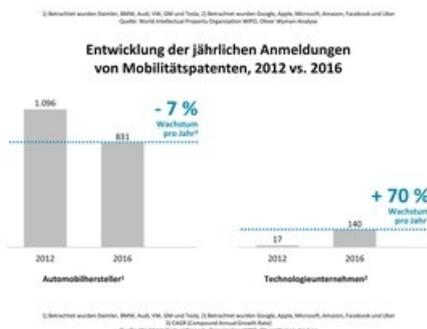
Kontakt:

Davina Zenz-Spitzweg  
 Communications Manager DACH  
 Oliver Wyman  
 Tel. +49 89 939 49 243  
 davina.zenz-spitzweg@oliverwyman.com

## Medieninhalte



Software vs. Mechanik: Autohersteller in der Klemme / Oliver Wyman-Analyse zu Patentanmeldungen im Mobilitätssektor / Oliver Wyman-Analyse Patentanmeldungen im Mobilitätssektor - Investitionsschwerpunkte. Weiterer Text über ots und [www.presseportal.de/nr/66435](http://www.presseportal.de/nr/66435) / Die Verwendung dieses Bildes ist für redaktionelle Zwecke honorarfrei. Veröffentlichung bitte unter Quellenangabe: "obs/Oliver Wyman"



Software vs. Mechanik: Autohersteller in der Klemme / Oliver Wyman-Analyse zu Patentanmeldungen im Mobilitätssektor / Oliver Wyman-Analyse Patentanmeldungen im Mobilitätssektor - Anmeldungen von Mobilitätspatenten. Weiterer Text über ots und [www.presseportal.de/nr/66435](http://www.presseportal.de/nr/66435) / Die Verwendung dieses Bildes ist für redaktionelle Zwecke honorarfrei. Veröffentlichung bitte unter Quellenangabe: "obs/Oliver Wyman"

Diese Meldung kann unter <https://www.presseportal.ch/de/pm/100012607/100800582> abgerufen werden.