

„Wir stehen zum Standort Deutschland“

Dieter Zetsche, Vorsitzender des Vorstands der Daimler AG und Leiter Mercedes-Benz Cars, zum Automarkt, zu Rabattschlachten und neuer Technik.

Wie wird die Marktentwicklung bis Ende 2009 und in 2010 sein?

Die zweite Jahreshälfte 2009 ist besser als die erste Jahreshälfte. Dennoch, der Gesamtmarkt wird ein zweistelliges Minus aufweisen. Für 2010 bin ich zuversichtlich, auch weil wir von der Abwrackprämie nicht wesentlich profitiert haben, wir somit eine echte und keine staatlich subventionierte Nachfrage verzeichnen können. Unsere Kunden kaufen und kaufen einen Mercedes, weil sie einen Mercedes mit all seinen Vorteilen und Innovationen wollen. Dies bedeutet gleichzeitig, an Preis- oder Rabattschlachten beteiligen wir uns nicht. Dies werden wir künftig ebenso nicht tun, was bei anderen Herstellern nicht selbstverständlich ist. Auf diese werden noch deutlich spürbare Probleme zukommen.

Das heißt, die Rabattschlachten werden zunehmen?

Auch wegen der Abwrackprämie werden wir allgemein ein neues Preisniveau haben. Die Käufer erwarten Geschenke, also Preisnachlässe, da wurde eine große Erwartungshaltung aufgebaut. Diese Erwartungshaltung bleibt zumindest in 2010 bestehen. Es spricht einiges dafür, dass die Hersteller, die von der staatlichen Prämie besonders profitierten, künftig nur durch wesentliche Preisnachlässe, die sie selbst schultern müssen, Geschäft generieren können. Mercedes ist hiervon nicht betroffen. Das reduzierte Preisniveau, die hohen Rabatte werden bei den betroffenen Herstellern für neue Herausforderungen sorgen.

Planen Sie, um Kosten einzusparen, eine Verlagerung der Produktion der neuen C-Klasse ins Ausland?

Vorweg, wir stehen zum Standort Deutschland, ein Standort mit vielen wichtigen und entscheidenden Vorteilen. Es ist ein ganz normaler Prozess, dass bei einem neuen Fahrzeugmodell oder einer neuen Modellgeneration die bisherigen Verhältnisse und somit auch die Produktionsstandorte hinterfragt werden. Das ist eine normale, betriebswirtschaftlich sinnvolle Vorgehensweise oder Überprüfung, die noch im vollen Gang, noch nicht abgeschlossen ist. Ich kann heute nur sagen, dass vieles für den Standort Deutschland spricht, was aber keine Vorwegnahme des Ergebnisses sein soll.

Die Modellvielfalt der Autohersteller und damit die Unübersichtlichkeit des Fahrzeugprogramms hat deutlich zugenommen. Wird aus Kostengründen das Rad zurückgedreht, wird es künftig weniger Modelle geben?

Die Vorstellungen und Anforderungen, die Kunden heute mit dem Auto verbinden, sind sehr unterschiedlich. Hierauf reagieren wir mit unserem Modellangebot. Die unterschiedlichen Modelle basieren auf einem Baukastensystem, das eine möglichst hohe Verwendungsquote von Gleichteilen vorsieht. Mit dieser Vorgehensweise werden Kosten gespart. Besonders wichtig dabei ist allerdings, dass die Eigenständigkeit der Modelle erhalten bleibt. Die Verwendung von Gleichteilen darf nicht zu einer Reduzierung von Unterscheidungsmerkmalen führen. Hierauf achten wir sehr genau. Unabhängig davon, ein wesentliches Unterscheidungsmerkmal sind Innovationen. Die einzelnen Mercedes-Modelle unterscheiden sich auch durch viele innovative Lösungen.

BMW scheint andere Ziele zu verfolgen, diese sehen auch keinen Ausbau der Zusammenarbeit mit Daimler vor.

Da wird in der Presse mehr berichtet als tatsächlich vorhanden ist. Die Zusammenarbeit mit BMW besteht auf vielen Feldern schon seit geraumer Zeit und sie funktioniert. Gute Ideen haben hier schon ihren Niederschlag gefunden. Dies passiert von der Presse unerkannt, sozusagen nicht öffentlich. Bitte verstehen Sie, dass ich hierauf nicht näher eingehen möchte. Ebenso nicht auf künftige, etwaige weitere Zusammenarbeiten mit BMW oder mit anderen Herstellern. Somit auch nicht auf die Gespräche, die derzeit zwischen Smart und Renault geführt werden.

Wegen Opel wollen BMW und VW die Zusammenarbeit mit Magna überprüfen.

Wir sehen keine neu entstehende Konkurrenzsituation. Unsere Zusammenarbeit mit Magna, das derzeit bestehende Geschäftsmodell, steht nicht auf dem Prüfstand. Einerlei wie die Verbindungen

zwischen Magna und Opel sein werden. Wir sehen unsere Interessen unabhängig von einer Konstellation zwischen diesen Parteien. Wir erkennen keine Wettbewerbssituation für Mercedes.

Elektro-Autos scheinen die Antwort auf Reduzierung der Ölabhängigkeit und Schadstoffemissionen zu sein.

Unsere Elektromobilität basiert auf den drei Elektrofahrzeugen E-Cell mit reinem Batterieantrieb, F-Cell mit Brennstoffzelle und E-Cell Plus, der batterie-elektrische Antrieb ist mit einem Verbrennungsmotor kombiniert. Der im Heck eingebaute Dreizylinder dient als Stromgenerator. Er lädt die Batterie während der Fahrt und ermöglicht so eine Reichweite von 600 Kilometer. Wir starten noch in 2009 mit der Serienproduktion von zwei Elektrofahrzeugen. Darunter ist eine Elektro B Klasse mit Brennstoffzelle, 400 Kilometer Reichweite. Wir verfolgen den ganzheitlichen Ansatz, die Entwicklung von Strom-Ladestationen und Wasserstoff-Tankstellen. Zum Aufbau einer Wasserstoff-Infrastruktur haben wir am 10. September 2009 in Berlin gemeinsam mit Energieversorgern und Mineralölindustrie die Initiative „H2-Mobility“ gestartet. Der flächendeckende Ausbau für den Leitmarkt Deutschland ist ab 2012 geplant. Zu den Lösungen gehören auch erzielte Verbesserungen bei Verbrennungsmotoren und Gewichtsreduzierung. Unsere Kunden können seit diesem Jahr aus einer breiten Palette von 58 besonders sparsamen Blue Efficiency-Modellen wählen, von der A- bis zur S-Klasse. Neu dazugekommen ist das E-Klasse T-Modell, der größte Luxuskombi im Segment und trotzdem ein Fünf-Liter Auto. Im nächsten Jahre wird die Flotte auf 76 Fahrzeuge anwachsen.

Was ist mit der Hybrid-Technik?

Den S 400 Hybrid, den wir seit diesem Juni anbieten, hat aus dem Stand heraus 19 Prozent Anteil an den S-Klasse-Bestellungen erzielt. Derzeit testen wir ein Dreiliter-Auto, den S 500 Plug-in Hybrid mit Normverbrauch 3,2 Liter auf 100 Kilometer. Das entspricht einem CO₂-Ausstoß von 74 Gramm. Die vorgesehene Lithium-Ionen-Batterie kann an jeder Steckdose aufgeladen werden. Das Fahrzeug kommt mit der nächsten S-Klasse Generation auf den Markt. Die Entwicklung wird weiter gehen. Die Schlüsselkomponente für nachhaltige Mobilität ist der Energiespeicher. Deshalb treiben wir die Großserienfertigung der Lithium-Ionen-Batterie für Autos mit voller Kraft weiter an. Ab 2012 werden wir in unserer Fabrik in Kamenz modernste High-Tech-Lithium-Ionen-Akkus produzieren, für den breiten Einsatz in Hybrid-, Brennstoffzellen- und Batteriefahrzeugen.

Wird man eines Tages die leere Batterie gegen eine volle an einer Tankstelle tauschen können?

Aus heutiger Sicht eher nicht. Dagegen sprechen nicht nur das Gewicht und das nicht so einfache Durchführen eines Tausches, sondern auch die Investitionen sowie die laufenden Kosten. Im Vergleich zur Kraftstoffvorratshaltung einer Tankstelle für 1.000 Autos dürften die Kosten für die Batterievorhaltung bis um den Faktor 500 höher sein. Dazu kommt, dass es die eine, einheitliche Batterielösung, die für alle Hersteller und Fahrzeugmodelle gilt, wohl nicht geben wird. Wir verfolgen die Lösung, dass der Akku im Fahrzeug verbleibt, er während der Fahrt und an Ladestationen immer wieder geladen wird, die Ladezyklen und somit die Akkulebensdauer mit der Lebensdauer des Fahrzeugs korrespondieren.

Das Gespräch führte Gerd Zimmermann