

FOCUS



18. Mai 2019

E-BIKES
Deutschlands
größter Test

Teil 3
Mountainbikes

Gewinnen Sie Preise
im Wert von über
30 000 Euro

Betr.: 70 Jahre Grundgesetz

DIE GRÖSSTEN GEHEIMNISSE DER BUNDESREPUBLIK

Intrigen, Korruption, Mord, Verschwörung



Diesel-Skandals beteiligt war, lobte den neuen Daimler-Boss nach einer Diskussion über Steueranreize für E-Autos: „Källenius analysiert schnell, ist offen und ehrlich.“

Aber mit dem Wohlwollen ist es vorbei, wenn die Zahlen nicht stimmen. Beispielsweise beim Smart. Ex-Mercedes-Chef Jürgen Schrepp sah über die dauerroten Zahlen bei der Kleinwagenmarke hinweg. Auch Dieter Zetsche schaffte es nicht, den Verlustbringer zu sanieren oder dichtzumachen. Auf Källenius' Betreiben hin wird der Kleinflitzer in ein Gemeinschaftsunternehmen mit Großaktionär Geely, einem chinesischen Auto- und Motorradhersteller, eingebracht. Künftig kommt der Smart eben aus China.

„Wir haben nicht den Luxus, sorglos mit Budgets umzugehen“, sagt Källenius. So emotionslos, wie er Smart entsorgte, könnte er auch künftig vorgehen, wenn der Profit zu gering ist.

Die geplante neue Holding-Struktur von Daimler verleiht ihm große Macht. Er leitet die Holding, außerdem Mercedes-Benz und ist Aufsichtsratschef der Nutzfahrzeugsparte. So lassen sich im Zweifel schwierige Entscheidungen, beispielsweise ein Börsengang der Nutzfahrzeugdivision, einfach und schnell durchsetzen.

Reibungslos werden die kommenden Jahre garantiert nicht verlaufen. Vor allem die CO₂-Vorgaben der EU sind gnadenlos. Ab 2020 gilt eine Obergrenze von 95 Gramm pro Kilometer, bis 2030 müssen die Emissionen noch einmal um gut ein Drittel runter. Das entspräche einem 2,5-Liter-Auto. Doch aktuell verkaufen die Stuttgarter immer noch Fahrzeuge mit hohem CO₂-Ausstoß. 2018 waren es im Schnitt 134 Gramm pro Kilometer. Legt Källenius bei der Elektromobilität nicht schnell nach, wird er seinem Arbeitgeber empfindliche Strafzahlungen aus Brüssel zumuten.

Zwar ließen sich die Schwaben für ihre Ankündigung, 2039 den letzten Verbrenner vom Band laufen zu lassen, feiern. Doch erst jetzt bringt der Hersteller den ersten rei-



Chinesischer Partner Geely-Chef Li Shufu (l.) mit Volvo-Chef Samuelsson. Die Chinesen sicherten sich die Hälfte von Smart. Was kommt als Nächstes?

nen Elektro-Mercedes, den EQC, auf den Markt. Konkurrenten sind da schon weiter.

Um den Profit zu steigern, wird Källenius bei der Modellpalette und den Ausstattungen reduzieren müssen. „Wir haben Hunderte Lenkradvarianten“, sagt ein Daimler-Experte. „Das kostet zu viel Geld und hält die Produktion auf.“ Dass die Eröffnung des zweiten Werks im ungarischen Kecskemet verschoben wird, ist angeblich schon beschlossen.

Unterschiedliche Strategien bei der Fertigung von Batteriezellen

Der Betriebsrat fordert Investitionen im eigenen Betrieb. Diese Woche kündigte VW den milliardenschweren Aufbau einer eigenen Batteriezellenfertigung an. Daimler gab ähnliche Pläne 2015 auf.

„Wir werden intern sicher noch einmal über einen Einstieg in die Technologie diskutieren“, gibt sich Betriebsratschef Michael Brecht optimistisch. „Ich bin ein absoluter Verfechter einer Zellfertigung in Deutschland. Sobald die Elektromobilität hochfährt, werden wir sonst merken, dass nicht genügend Zellen für unsere Autos zur Verfügung stehen.“

Unklar ist die Zukunft des Werkes in Untertürkheim. Dort fertigt Daimler Motoren, Achsen und Getriebe. Je weiter die Umstellung auf Elektroautos voranschreitet, desto mehr Stellen in Untertürkheim werden überflüssig.

Den Betriebsräten wäre es am liebsten, wenn das Unternehmen künftig Teile, die es heute für Elektroantriebe zukaufte, selbst herstellt, um Jobs zu sichern. Das dürfte aber das genaue Gegenteil dessen sein, was Källenius plant. „Die Auseinandersetzung darüber ist nicht abgeschlossen“, räumt ein Gewerkschafter ein.

Eine Herausforderung für den neuen Chef dürften auch die Partnerschaften mit einstigen Konkurrenten werden. Vollzogen ist die Fusion

der Mobilitätsdienstleister von Daimler und BMW. Auch beim autonomen Fahren werden die Münchner und Stuttgarter kooperieren. Denkbar ist mehr: etwa die Entwicklung einer gemeinsamen Plattform von BMW und Mercedes für kleine Elektromobile. Oder eine Zusammenarbeit mit der Geely-Tochter Volvo. Geely-Gründer Li Shufu denkt in industriellen Großverbänden. Kaum vorstellbar, dass er sich mit Smart zufriedengibt.

In Zeiten schrumpfender Margen und niedriger Aktienkurse gibt es für Daimler keine Tabus. An der Börse ist der Autobauer 55 Milliarden Euro wert. Zum Vergleich: Apple kostet rund 800 Milliarden Euro, SAP fast 150 Milliarden. Aktivistische Investoren, die einen Konzern in der Hoffnung auf schnelle Kursgewinne aufmischen wollen, könnten Daimler-Aktien kaufen, ähnlich, wie dies Geely gelang – und Källenius jede Menge Ärger bereiten.

Außerdem ermittelt die Staatsanwaltschaft. 2018 sollten die Stuttgarter 700 000 Dieselfahrzeuge in Europa wegen illegaler Abschaltvorrichtungen in die Werkstätten zurückerufen. Der Hersteller wehrte sich juristisch dagegen. Allerdings bot er ein freiwilliges Software-Update an. Die ungewohnte Freiwilligkeit machte die Ermittler stutzig. Sie haben den Verdacht, dass im Zuge des Eingriffs weitere Schummel-Codes entfernt werden sollten.

Zuständig für das Update: die Entwicklungsabteilung. Also Ola Källenius, der umgängliche, scharfsinnige Vorstand. Und bald der Chef von Daimler. ■



Bodenständig Källenius mit Gattin Sabine