

24. - 26. Oktober 2017, Mercedes-Benz Kundencenter Sindelfingen



Handelsblatt  
**AUTO-GIPFEL**2017  
@Daimler

**PRESSESPIEGEL**

**EUROFORUM Deutschland GmbH**

Konzeption und Organisation für Handelsblatt Veranstaltungen

Pressekontakt:

**Carina Roßmeier**, Marketing

Telefon: +49 (0)2 11.96 86-34 19

Fax: +49 (0)2 11.96 86-44 19

E-Mail: [carina.rossmeier@euroforum.com](mailto:carina.rossmeier@euroforum.com)

Internet: [www.euroforum.de](http://www.euroforum.de)

[www.handelsblatt-automobil.de](http://www.handelsblatt-automobil.de)  
**#HBAutogipfel**

Konzeption und Organisation:

**EUROFORUM**

**Handelsblatt**  
Substanz entscheidet.

# Pressespiegel (Vorläufige Version)

## Handelsblatt „Auto-Gipfel“

24. bis 26. Oktober 2017, Sindelfingen

Bilder: <http://bit.ly/Auto-Gipfel2017Bilder>.

Die Handelsblatt-Jahrestagung „**Auto-Gipfel**“ hat sich in der Fachpresse als wichtiger Branchentermin etabliert. Auch in diesem Jahr waren wieder einige Journalisten akkreditiert, die über die Fachinhalte der Tagung berichtet haben.

**Akkreditiert waren 2017 u.a. folgende Medien:**

Handelsblatt // WirtschaftsWoche // Bloomberg // dpa // AFP // Bayerischer Rundfunk // Süddeutsche Zeitung // Springer Fachmedien // Thomson Reuters // The Wallstreet Journal // SWR // HORIZONT

## Handelsblatt Morning Briefing, 24.10.2017



Damit ist auf dem heute beginnenden **Auto-Gipfel des Handelsblatts** für Gesprächsstoff gesorgt. Mehrere Tage lang werden rund 500 Experten über die **Mobilität der Zukunft** nachdenken. Es geht um **Disruption** und Transformation, um **Automatisierung** und **Digitalisierung** der für unsere

Volkswirtschaft wichtigsten Branche. Ingenieure und Marketingprofis aus aller Welt, Spitzenpolitiker und Verbandspräsidenten und natürlich die Vorstandsvorsitzenden **Dieter Zetsche** von Daimler, **Harald Krüger** von BMW und **Matthias Müller** von Volkswagen werden vor Ort sein. Diese hochkarätige Veranstaltung - moderiert von **Aline von Drateln**, siehe oben das Bild von der Generalprobe - ist bei den Mitgliedern des **Handelsblatt Wirtschaftsclubs** sehr beliebt und daher seit Wochen ausgebucht. Aber Ihre Fragen an die drei **Top-Manager** sind uns mehr als willkommen. Los geht's:

[steingart@morningbriefing.de](mailto:steingart@morningbriefing.de)

Ich wünsche Ihnen einen ausgeruhten Start in den neuen Tag. Es grüßt Sie sehr herzlich Ihr

Gabor Steingart  
Herausgeber

## Trump als Risiko für deutsche Autobauer

Daimler-Chef Dieter Zetsche sieht die Wirtschaftspolitik des US-Präsidenten Donald Trump als Risiko für die deutsche Autoindustrie. Knapp ein Jahr nach Trumps Wahl sei die „Bekommenheit“ nicht so ganz gewichen.



Handelsblatt Auto-Gipfel 2017 Daimler-Chef Dieter Zetsche im Gespräch mit Handelsblatt-Herausgeber Gabor Steingart.  
(Foto: Marc-Steffen Unger)

**Stuttgart.** Die Wirtschafts- und Handelspolitik von US-Präsident Donald Trump ist nach Einschätzung von Daimler -Chef Dieter Zetsche ein Risiko für die deutsche Autoindustrie. „Bisher hat sich das nicht negativ auf unser Geschäft ausgewirkt“, sagte Zetsche am Dienstagabend beim Auto-Gipfel des Handelsblatts. „Aber selbstverständlich ist das auch ein Risiko.“

Trump kritisiert die Autoimporte vor allem der deutschen Hersteller als unfairen Handel. Ziel seiner Wirtschaftspolitik ist, die heimische Industrie zu bevorzugen. So stellt er auch das Freihandelsabkommen mit Mexiko in Frage – das Land ist ein wichtiger Produktionsstandort auch der deutschen Autobauer für Fahrzeuge, die in den USA verkauft werden. Knapp ein Jahr nach Trumps Wahl sei die „Bekommenheit“ in der deutschen Autoindustrie nicht so ganz gewichen, sagte Zetsche.

Zetsche sprach auch über die Kartellvorwürfe in der deutschen Autoindustrie: Ein großer Teil der kartellverdächtigen Absprachen in der Autoindustrie haben nach Worten von Daimler -Chef Dieter Zetsche den Kunden genützt und nicht geschadet. „Am Ende des Tages ist das nicht von mir zu befinden, ich bin ein Ingenieur und kein Kartellamtsspezialist. Ich weiß aber, dass es in erster Linie um Standards und ähnliche Fragen ging, die am Ende dem Kunden nutzen, weil es um Effizienzen geht“, sagte Zetsche am Dienstag auf dem Auto-Gipfel des Handelsblatts in Stuttgart. Dass Daimler die Vorgänge als Kronzeuge bei den Wettbewerbshütern gemeldet habe, sage nichts darüber aus, wie der Konzern die Rechtslage sehe. Namhafte Kartellspezialisten seien jedenfalls der Meinung, es habe sich nicht um ein Kartell gehandelt, ergänzte Zetsche.

Daimler hatte vergangene Woche erstmals bestätigt, als Kronzeuge über die Absprache-Praxis mit BMW, Volkswagen, Audi und Porsche die Kartellbehörden informiert zu haben. Beamte der EU-Kommission sichteten bei „Nachprüfungen“ nach Angaben der Unternehmen in den vergangenen Tagen Unterlagen bei BMW, Daimler und VW. Die EU-Kommission bestätigte lediglich Durchsuchungen bei mehreren Autobauern, nannte aber keine Namen. Sie verwies erneut darauf, dass Inspektionen ein erster Schritt in den Ermittlungen seien und nicht bedeuteten, dass sich ein Unternehmen etwas zu Schulden habe kommen lassen.

Die Kartellvorwürfe waren im Sommer publik geworden. Damals berichtete der „Spiegel“, dass sich die fünf führenden Automarken seit den 90er-Jahren rechtswidrig in geheimen Arbeitskreisen über

Fahrzeugtechnik, Kosten, Zulieferer, Märkte und Strategien abgestimmt hätten. Absprachen über technische Standards sind in der Automobilindustrie durchaus üblich. Die Frage ist, inwieweit dabei womöglich gegen Wettbewerbsrecht verstoßen wurde. Zetsche wies darauf hin, dass sich die Behörden etwa zwei Jahre, nachdem sie von den Vorgängen Kenntnis erhielten, noch keine Meinung gebildet hätten. Es sei deshalb eine „Diskrepanz“, wenn in den Medien vom größten Autokartellskandal seit dem Zweiten Weltkrieg die Rede wäre.



## Handelsblatt, 25.10.2017

Mittwoch, 25.10.2017

Guten Morgen liebe Leserinnen und Leser,



**Hannah Arendt** hat einst gesagt: „Wahrheit gibt es nur zu zweien.“ Den Beweis traten gestern zur Eröffnung des **Handelsblatt Auto-Gipfels** Daimler-Chef **Dieter Zetsche** und der Maler **Markus Lüpertz** an. Zetsche berichtete vom **Freiheitsgewinn** durch automatisiertes Fahren, derweil Lüpertz das traditionelle Autofahren als **Kulturleistung** würdigte und die Befürchtung äußerte, die neue Freiheit könnte der weiteren **Verdummung** der Menschen Vorschub leisten. Was

folgte? **Free Jazz** von Lüpertz und ein Daimler-Chef, der im **Vieraugengespräch** den Künstler zu beruhigen suchte: „Den **Stau** beseltigen wir durch Automatisierung, damit das Autofahren Ihnen wieder **Freude** macht.“



Beim Auto-Gipfel in Stuttgart freuen wir uns heute auf VW-Vorstandschef **Matthias Müller**, der jetzt gleich seinen Auftritt hat. Im Gespräch mit ihm werden Handelsblatt-Chefredakteur Sven Afhüppe und ich die Zukunft der **Automobilität**, die **Strategie** des Volkswagenvorstandes und den **Kartellverdacht** der Brüsseler EU-Kommission diskutieren. Die Frage ist das vornehmste **Recht** des

## „Der freie Welthandel ist der einzige Weg“

Die Automobilbranche ist im Wandel. Digitalisierung, E-Mobilität, Disruption – die deutschen Hersteller stehen Herausforderungen gegenüber. Doch sie sind besser gerüstet, als gedacht, sagt Daimler-Chef Dieter Zetsche.



Auto-Gipfel Daimler-Vorstandschef Dieter Zetsche: „Es gibt den sauberen Diesel, es ist technologisch möglich.“  
(Foto: Marc-Steffen Unger)

Stuttgart. Die deutschen Autobauer stehen gut da: Bei BMW läuft es prächtig, Daimler feiert Absatzrekorde und das erfolgreichste Jahr der Firmengeschichte. Volkswagen (VW) ist der größte Autobauer der Welt. Doch das kann nicht darüber hinwegtäuschen, dass der Dieselskandal und ein drohendes Kartellverfahren belastet. Dass die Absatzzahlen für Dieselautos sinken. Dass in einigen Ländern Fahrverbote, sogar das komplette Aus für den Verbrennungsmotor, drohen. Und das alles bei einer immer noch sehr, sehr geringen Nachfrage nach E-Modellen in Deutschland.

Mal abgesehen davon, dass das Auto von Morgen nicht nur Batterien braucht, sondern auch Software, dass junge Großstadtmenschen lieber leihen als zu kaufen. Für Autobauer kein einfaches Umfeld. Digitalisierung, E-Mobilität, Disruption und die Aufarbeitung der jüngsten Vergangenheit – das sind die Themen, die auch die Teilnehmer des Handelsblatt Automobilgipfels umtreiben.



HANDELSBLATT AUTO-GIPFEL 2017  
Interview mit Daimler-Chef Zetsche zum Nachschauen



Beim Kaminabend am Vorabend des Gipfels näherten sich Handelsblatt-Herausgeber Gabor Steingart und Daimler-Vorstandschef Dieter Zetsche dem Thema an. Mehr als 300 Gäste waren ins Mercedes Museum in Stuttgart gekommen und genossen einen unterhaltsamen Abend zwischen Oldtimern. Gegenwart trifft Vergangenheit trifft Zukunft – der Abend stand unter dem Motto „Transformation“, aber natürlich ging es auch um die Probleme der Gegenwart.

Eines davon sind die geopolitischen Risiken. „Nahost, Nordkorea, Trump – wie gehen Sie damit um“, wollte Steingart wissen. Für Zetsche ein wichtiges Thema, für das er allerdings kein Patentrezept hat. „Auf der einen Seite ist es interessant, dass unser Chefökonom alle Indikatoren in eine Richtung laufen und derzeit in der Weltwirtschaft fast keine Wolken sieht, aber geopolitisch vor Wolken nicht mehr durchblicken kann“, sagt er.

So reaktiv und flexibel wie möglich agieren

Natürlich können diese geopolitischen Krisen bei einer Zuspitzung Auswirkungen haben. „Deshalb gilt es mehr denn je, dass wir uns sehr flexibel aufstellen müssen“, so Zetsche. „Wir brauchen gute Sensoren, die uns warnen, wenn etwas in die falsche Richtung läuft.“ Es sei aber schwierig hier voraus zu planen, man müsse so reaktiv und flexibel wie möglich agieren.

Die Wirtschafts- und Handelspolitik von US-Präsident Donald Trump ist nach Einschätzung des Daimler-Chefs Zetsche ein Risiko für die deutsche Autoindustrie. „Bisher hat sich das nicht negativ auf unser Geschäft ausgewirkt“, sagte Zetsche. „Aber selbstverständlich ist das auch ein Risiko.“

Trump kritisiert die Autoimporte - vor allem die der deutschen Hersteller - als unfairen Handel. Ziel seiner Wirtschaftspolitik ist, die heimische Industrie zu bevorzugen. So stellt er auch das Freihandelsabkommen mit Mexiko in Frage - das Land ist ein wichtiger Produktionsstandort auch der deutschen Autobauer für Fahrzeuge, die in den USA verkauft werden. Knapp ein Jahr nach Trumps Wahl sei die „die Beklommenheit“, die er und viele andere nach der Wahl gefühlt hätten, nicht so ganz gewichen, sagte Zetsche.

Auf die Frage Steingarts, ob die deutsche Außenpolitik stärker, sogar maskuliner auftreten müsse, antwortet der Daimler-Boss: „Wir müssen unsere Überzeugung kontinuierlich klar machen, dass der freie Welthandel der einzige Weg nach vorne ist. Diese Position müssen wir klar vertreten.“

Apropos Blick nach vorne: „Wir können uns endlos mit Vergangenheit beschäftigen - oder der Zukunft zuwenden“, sagt der Manager angesprochen auf den Dieselskandal. Natürlich habe der Skandal der Branche geschadet, es mache aber keinen Sinn, mit dem Finger auf Einzelne zu zeigen. „Wir haben als Industrie die Verantwortung, das lückenlos aufzuklären“, so Zetsche. „Aber: „Es gibt den sauberen Diesel, es ist technologisch möglich. Der Blick nach vorne bringt uns weiter.“

zelte Zetsche. Es gehe darum, die nächste Technologie zu finden. Es gehe um den Wandel, wenn von digitaler Revolution gesprochen werde.

„Wir müssen Autos entwickeln, die so scharf sind, dass der Kunde gar nicht daran vorbei kommt, ein Elektroauto zu kaufen“, sagte er. Aber er stellte auch klar, dass es auf absehbare Zeit ein Nebeneinander von alten und neuen Technologien geben müsse: „Verbrenner und Elektro sind kein Entweder-Oder. Sonst hat man entweder kein Geld oder keine Zukunft.“

Ernste Themen, die in den kommenden Tagen noch intensiver diskutiert werden. Doch auch für einige Lacher sorgte der Daimler-Boss. Er äußerte zu Beginn seine Sorge vor dem Ende des Gesprächs mit Gabor Steingart. Der Handelsblatt-Herausgeber hatte jüngst Angela Merkel nach einem Deutschland-Dinner gefragt, ob man seine Bundeskanzlerin umarmen dürfe – und die Frage gleich in die Tat umgesetzt.

Eine Einspielung der Szene sorgte für viel Gelächter. „Ich setze darauf, dass diese Art der Wertschätzung nur der Kanzlerin vorbehalten ist“, scherzte Zetsche. Und Moderatorin Aline von Drateln versicherte ihm sofort, auf ihn aufzupassen.

Auch Zetsches Erfahrungen in den sozialen Netzwerken sorgte für großes Gelächter. Der Daimler-Boss ist seit einigen Monaten auf LinkedIn aktiv. Die Karriere-Plattform sei sehr interessant, vor allem die Jobbörse. Neulich gab es folgende Meldung: „Dieter, entdecken Sie Jobs bei BMW Group, die zu Ihren Fähigkeiten passen.“ Das habe seine Aufmerksamkeit geweckt und er habe weiter geklickt. Angeboten wurde ihm dann ein Job als Kraftfahrzeugverkäufer Motorrad. „Ich werde wohl bei meinem Job bleiben“, kommentierte er trocken – und hatte die Lacher auf seiner Seite.

Die Gäste erlebten einen Daimler-Boss, der bestens aufgelegt war und offen über die Probleme der Gegenwart und die Herausforderungen der Zukunft sprach. Oder um es mit Gabor Steingart zu sagen: „Wir haben ein Mann erlebt, der in die Zukunft schaut und alle Hände voll zu tun hat. Da kommt keine Langeweile auf.“

## Handelsblatt Morning Briefing, 26.10.2017



Die Teilnehmer des **Handelsblatt Auto-Gipfels** erlebten am gestrigen Vormittag einen aufgeräumten VW-Vorstandsvorsitzenden. **Matthias Müller** sprach von **Demut** und Selbstbewusstsein, die sein Unternehmen nach den diversen **Skandalen** prägten - und von der gebotenen Fähigkeit eines Topmanagers zur **Selbstreflexion**.

Angesichts der Herausforderungen durch den Eintritt in das **Zeitalter der Digitalisierung** erinnerte er an das japanische **Zukunftsministerium MITI**, in dem er einst als Volontär gearbeitet hatte. Ein solches Ministerium für Innovation und Infrastruktur sei besser geeignet, Industrie und Gesellschaft in die neue Zeit zu katapultieren, als die auf **fünf Ministerien** verteilten Zuständigkeiten für **Digitalisierung, Elektroantrieb** und **automatisiertes Fahren**. Vielleicht ist es keine schlechte Idee, wenn die Berliner Koalitionsunterhändler diesen Zwischenruf nicht als **Belästigung**, sondern als Anregung verstehen würden. Regieren im 21. Jahrhundert erfordert **neues Denken** - und vielleicht auch einen neuen Zuschnitt des Kabinetts. **PREMIUM JETZT LESEN**





**Im Gespräch:**  
Handelsblatt-  
Chefredakteur Sven  
Afhöppe (M.) mit  
Auto-Lobbyist  
Matthias Wissmann  
(l.) und EU-Kom-  
missar Günther  
Oettinger (r.).

**Günther Oettinger und Matthias Wissmann**

## „Flottenvorgaben sind Planwirtschaft“

Der EU-Kommissar und der VDA-Präsident warnen im Gespräch vor Quoten fürs Elektroauto und zu ehrgeizigen Abgaszielen.

”

**Das ist eine Auseinandersetzung in einer viel kritischeren Kulisse, als wir sie vor zwei Jahren hatten.**

**Matthias Wissmann**  
VDA-Präsident

**Axel Höpner** Stuttgart

**D**ie Landeshauptstadt Stuttgart ist nicht nur ein Zentrum der deutschen Automobilindustrie - sondern auch eine der Metropolen, denen ein Dieselfahrverbot in der Innenstadt droht. „Ich bin unverändert besorgt“, sagte EU-Haushaltskommissar Günther Oettinger am Mittwoch beim Auto-Gipfel des Handelsblatts. Es sei schwer abzuschätzen, wie das Bundesverwaltungsgericht im nächsten Jahr in Sachen Fahrverbote entscheiden werde, so der Schwabe. Die Teilnehmer der Tagung zumindest waren optimistisch: Im Live-Voting prognostizierten 62 Prozent, dass es 2018 nicht zu Fahrverboten kommen werde.

Für Oettinger ist die Zuspitzung ein gutes Beispiel dafür, dass Umweltrichtlinien oft zu ehrgeizig und unrealistisch festgelegt würden. Später stelle man dann fest, dass diese nur „mit Ach und Krach“ oder gar nicht erreicht werden könnten. Man müsse daraus für die Zukunft lernen. Schützenhilfe bekam er von Matthias Wissmann, Präsident des Verbands der Automobilindustrie. Es sei falsch, wenn Brüsseler Institutionen „Umweltentscheidungen

nach dem Prinzip Pi mal Daumen treffen“. Es sei zum Beispiel nicht zu verstehen, warum dem Arbeiter in einer Fabrik höhere Feinstaubbelastungen zuzumuten seien als jemandem, der kurz am Neckartor in Stuttgart vorbeifahre.

Ende Februar wird das Bundesverwaltungsgericht darüber entscheiden, ob die Stadt Düsseldorf Fahrverbote für Dieselfahrzeuge verlängern darf, um für saubere Luft zu sorgen. Gibt es grünes Licht, will die Bezirksregierung im April den neuen Luftreinhalteplan in Kraft setzen - samt Fahrverboten. Das Urteil gilt als entscheidend für die Frage, ob Dieselfahrer mit Euro-5- und älteren Fahrzeugen in Düsseldorf, Stuttgart, München, Hamburg und anderen Städten und Regionen ausgeschlossen werden dürfen.

Verbandspräsident Wissmann ist zuversichtlich, dass es nicht zu Fahrverboten kommen wird. Er setze da auch auf die neue Bundesregierung. Möglicherweise werde die kommende Koalition zusätzliche Anstrengungen für besonders belastete Städte beschließen. Wissmann denkt da zum Beispiel an intelligentes Parkmanagement mit Hilfe der Digitalisierung. „Solche Dinge würden wir sehr unterstützen.“

Matthias Müller

# „Wir brauchen Anerkennung“

Auf dem Handelsblatt Auto-Gipfel wünscht sich der VW-Chef ein besseres Verhältnis zur Berliner Politik und setzt auf einen Neustart der Beziehungen.

**V**olkswagen-Chef Matthias Müller scheut kein Lob für die Konkurrenz. Es tue gut, „Mercedes-Luft zu schnupfern“, sagt er bei seinem Auftritt auf dem Handelsblatt Auto-Gipfel im Sindelfinger Mercedes-Kundenzentrum. Doch danach dreht sich alles nur noch um VW. Müller spricht dabei nicht nur von Selbstreflexion, sondern auch wieder von Mut und Selbstbewusstsein. Im Gespräch mit Handelsblatt-Herausgeber Gabor Steingart und Chefredakteur Sven Ahtjé formuliert er Wünsche an die Politik, spricht über die Diesellaffäre, die Kartelluntersuchungen und die Herausforderungen in der Elektromobilität.

**Herr Müller, in Berlin laufen die Verhandlungen zur Jamaika-Koalition. Was sind Ihre Erwartungen?**

Zunächst wünsche ich mir, dass die Diskussion um die Autoindustrie wieder verschlicht wird. Außerdem wollen wir beim Thema Mobilitätskonzepte enger mit der Politik zusammenarbeiten. Ich würde mir wünschen, dass auch eine neue Regierung in Berlin erkennt, wie systemrelevant unsere Branche ist. Im Wahlkampf ist zu leichtfertig mit der Industrie und auch mit Volkswagen umgegangen worden. Ich würde mir mehr Anerkennung dafür wünschen, dass wir unsere Fehler erkannt haben und unser Unternehmen dramatisch verändern.

**Brauchen wir in der Regierung eine Bündelung der Kompetenzen, die mit dem Thema Auto und Mobilität zu tun haben?**

Ich habe in jungen Jahren als Volontär im japanischen Wirtschaftsministerium MITI gearbeitet, in dem die Kompetenzen exakt so gebündelt waren und das bis heute großen Einfluss in Japan und der Welt hat. Ein solches Superministerium könnte ich mir auch in Deutschland sehr gut vorstellen.

**Solch ein Ministerium würde sich um Strukturfragen der Zukunft kümmern?**

Heute sind die Kompetenzen in Deutschland über viele Ministerien verteilt. Bei der Digitalisierung und der Elektromobilität wird viel gesprochen und zu wenig gehandelt. Wir müssen zu einer Planung kommen, die auch verschiedene Industriebranchen mit einschließt. Nicht nur die Autobranche gehört dazu, sondern etwa auch die Energieindustrie, IT, Digitalwirtschaft. In einer solchen Zusammenarbeit müssen konkrete Pläne ent-

”

**Zunächst wünsche ich mir, dass die Diskussion um die Autoindustrie verschlicht wird.**

Matthias Müller  
VW-Chef



**VW-Vorstandsvorsitzender Müller:** 80 Elektromodelle in den nächsten Jahren.

stehen, die dann wirklich verbindlich sind.

**Ist die digitale Kompetenz in der Regierung überhaupt vorhanden?**

Ich würde nicht sagen, dass es eine solche Kompetenz nicht gibt. Aber es gibt auf jeden Fall die passenden Ansprechpartner in der Industrie, mit denen man darüber reden könnte.

**In den aktuellen Koalitionsverhandlungen spielt das Thema Ladenetz überhaupt keine Rolle. Ein Problem?**

Das wird sich ändern müssen. Sonst werden wir weiter an unserem Mobilitätsproblem kranken. Ich weiß nicht, wie wir die Luft sonst sauber bekommen.

**Ist das ein Politikversagen?**

Es sieht mir nicht zu, von Politikversagen zu sprechen. Allerdings hätte ich mir gewünscht, dass wir uns mit dem Thema früher beschäftigen. An der Stelle ist viel zu wenig passiert.

**Gibt es für Sie wichtige Politiker, die eine zentrale Rolle spielen sollen? Was ist mit EU-Kommissar Günther Oettinger und FDP-Chef Christian Lindner?**

Günther Oettinger kenne ich lange, ich schätze ihn sehr. Er nimmt sich des Themas Digitalisierung sehr stark an. Für Deutschland wäre ein Gewinn, wenn er nach Berlin zurückkehren würde. Christian Lindner ist ebenfalls frisch und mutig unterwegs. In Berlin gibt es jetzt eine gewisse Art von Neuausrichtung. Wir hoffen darauf, dass mit einer Jamaika-Koalition vernünftige Konzepte herauskommen. Für Gespräche und Kooperationen stehen wir bereit.

**Vor einem Jahr beim letzten Autogipfel war Donald Trump gerade zum US-Präsidenten gewählt worden. Wie fühlen Sie heute, zwölf Monate später, für die westliche Welt?**

Ich hätte mir schon gewünscht, dass wir an dieser Stelle mehr Stabilität spüren würden. Wir leiden unter einer gewissen Planungsunsicherheit. Nach einem Jahr wissen wir immer noch nicht, wie sich die amerikanische Außen- und Wirtschaftspolitik entwickeln wird. Von daher bleibt uns nichts anderes übrig, als auf Sicht zu fahren.

**Außenminister Sigmar Gabriel hat zuletzt in einem Handelsblatt-Interview angesprochen, dass das gesamte deutsche Exportmodell gefährdet sein könnte. Teilen Sie diese Einschätzung?**

Natürlich besteht da eine gewisse Gefahr. Seit Jahren haben wir uns dem Thema Globalisierung verschrieben, und solche grundsätzlichen Strategien kann man nicht jeden Tag verändern. Da hängt gip-

## Vita Matthias Müller

**Der Manager** Matthias Müller, 64, wechselte Ende September 2015 an die Spitze des VW-Konzerns in Wolfsburg. Er war zuvor Vorstandschef der Porsche AG.

**Das Unternehmen** Der VW-Konzern erreichte im vergangenen Jahr einen Umsatz von 217,3 Milliarden Euro.





**Diskussion:** VW-Chef Matthias Müller (M.) mit Handelsblatt-Herausgeber Gabor Steingart (r.) und Chefredakteur Sven Afhüppe.

fach zu viel dran. Deutschland, Europa und China sollten einen gemeinsamen Standpunkt finden und den dann auch gegenüber den Amerikanern vertreten.

**Wenn die Probleme in den USA größer werden, lohnt sich der Blick nach China. Aber ist es dort wirklich einfacher?**

Volkswagen hat in China eine über 30-jährige Geschichte, diese starke Präsenz ist ein ganz wesentlicher Teil unseres Erfolgsmodells. Die Chinesen werden zu Recht zunehmend selbstbewusster und haben technisch stark aufgeholt, was insbesondere die Digitalisierung und die Elektromobilität betrifft. Nichtsdestotrotz liegt es auch an uns, dort mit erfolgreichen Konzepten anzutreten.

**Die Forderungen der Chinesen sind anspruchsvoll, was die Einführung einer Quote für Elektrofahrzeuge zeigt. Können Sie damit klar?**

Sie sind auch kompromissbereit. Wir haben uns frühzeitig in die Diskussion eingebracht - und das hat am Ende zu einem vernünftigen Ausgleich zwischen chinesischen Behörden und vor allem den deutschen Herstellern geführt.

**Die Amerikaner leiden an der Dominanz der deutschen Autohersteller, die Chinesen arbeiten vehement an ihrem Aufstieg. Erleben wir gerade den Versuch, die Dominanz der Deutschen zu brechen?**

Der Versuch ist sicherlich da. Und es sind nicht nur die Chinesen. Denken Sie allein an die großen IT-Konzerne, die sich intensiv mit dem Thema Mobilität beschäftigen. Fakt ist: Wir haben ein Mobilitätsproblem in vielen Städten der Welt - und dieses Problem gilt es zu lösen. Am Ende werden wir sehen, wer die Nase vorne hat.

**Sie wollen 80 Elektromodelle in den kommenden Jahren entwickeln. Ist das überhaupt realistisch? Die Nachfrage ist heute doch noch gar nicht vorhanden.**

Die Nachfrage wird durch attraktive Produkte zustande kommen. Und wir sollten nicht immer nur nach Deutschland schauen. Wir Deutschen sind, was technische Neuerungen betrifft, immer etwas konservativ. Das ist in China und den USA anders. Aber Sie haben recht: Wir brauchen natürlich auch eine ausreichende Infrastruktur mit der entsprechenden Anzahl von Ladestationen. Ich denke, dass auch die neue Bundesregierung dafür sorgen wird, dass es an dieser Stelle vorangeht. Aber ein ganz wichtiger Punkt: Volkswagen wird auch weiter Verbrennungsmotoren entwickeln, Diesel und Benziner. Denn wir werden ohne diese Motoren auch künftig und auf absehbare Zeit nicht auskommen.

**Was ist denn diese „abschbare“ Zeit?**

Um das Jahr 2030 herum dürften wir den Zeitpunkt erreichen. Dann wird die Elektromobilität Oberhand gewinnen.

**Dann haben die Grünen mit ihrer Forderung für ein Ende des Verbrennungsmotors gar nicht so falsch gelegen?**

Die liegen gar nicht falsch. Ich sage nur, dass es nicht gleich morgen so weit ist. Es wird noch längere Zeit eine Koexistenz geben. Und dann gibt es noch andere alternative Antriebsarten, der Erdgasantrieb ist nur ein wichtiges Beispiel. Auch Wasserstoff bleibt eine Alternative.

**Was muss noch alles passieren, damit Elektroautos wirklich in der Masse auf den Straßen fahren können? Reicht unser Stromnetz?**

Als Erstes brauchen wir ein Schnellladernetz entlang der europäischen Autobah-

nen. Dafür haben die deutschen Hersteller ein Konsortium gegründet, das seine Arbeit jetzt aufnimmt, mit über 400 geplanten Stationen entlang der Autobahnen. Das ist natürlich nur ein erster Schritt und ein Tropfen auf den heißen Stein. In den Metropolen muss entsprechend ein flächendeckendes Ladenetz aufgebaut werden. Dazu können auch Unternehmen einen Beitrag leisten, wenn sie Ladestationen für ihre Mitarbeiter bauen lassen. Unsere deutsche Stromwirtschaft sollte kompetent genug dafür sein, die entsprechenden Kapazitäten für Ladespitzen zu schaffen.

**Jetzt gibt es noch den Kartellfall. Wussten Sie bei Ihrem Wechsel nach Wolfsburg, dass das auf Sie zukommt?**

In meiner Porsche-Zeit war ich bereits bei Gesprächen im Verband der Automobilindustrie dabei. Wir haben in Fragen der Standardisierung unter Führung des VDA sehr kooperativ zusammengearbeitet, also kannte ich diese Form der Zusammenarbeit. Was jetzt in diesem Fall im Einzelnen ermittelt wird, entzieht sich meiner Kenntnis. Wir arbeiten kooperativ mit den Kartellbehörden zusammen. Das Kartellrecht wird von uns streng respektiert, von Preisabsprachen ist mir nichts bekannt. Irgendwann werden sich die Kartellbehörden äußern. Die Zusammenarbeit, die wir pflegen, ist aus meiner Sicht kartellrechtlich nicht zu beanstanden.

**Der Wechsel in die Politik - wäre das etwas für Sie?**

(lacht) Dafür bin ich zu alt, ich werde zudem bei Volkswagen weitermachen. Da habe ich eine große Aufgabe. Mein Vertrag läuft noch drei Jahre, dann sehen wir weiter. Vielleicht sollte dann ein Jüngerer übernehmen - der mit noch mehr Mut und Verve an das Ganze herangeht.

**Herr Müller, vielen Dank für das Gespräch.**

KOEXISTENZ



**Große Bühne bei den Stuttgarter Kollegen:** VW-Chef Müller wünscht sich „mehr Planungssicherheit“.

Ford

# Fitnesskur für die Zukunft

**Der US-Autobauer will seine Gewinne in zukunftssträngige Technik investieren. Ford-Europa-Chef Steven Armstrong kündigt auf dem Handelsblatt Auto-Gipfel ein neues Denken bei Ford an.**

Thomas Jahn, Axel Höpner  
New York, Stuttgart

Steven Armstrong hatte die Lacher auf seiner Seite. Der Ford-Europa-Chef lud die Teilnehmer des Auto-Gipfels zu einem Blick in die Zukunft ein. Jeder hatte dazu eine Virtual-Reality-Brille bekommen. Die Szene: Ein Paar in einer Großstadt will eine Pizza essen - doch ihr Mercedes streikt. Nachdem sie Pizza und Bier mit modernster Technik bestellt haben, wird die Lieferung von einem - fahrbereiten - autonomen Elektro-Ford gebracht. Mit einer Drohne schwebt der Karton dann hinauf ins oberste Stockwerk.

Nach Monaten des Schwächelns tritt der US-Traditionshersteller wieder selbstbewusster auf. Anlass dazu geben auch die neuesten Quartalsergebnisse: Der Umsatz stieg um ein Prozent auf 36,5 Milliarden Dollar (31 Milliarden Euro), Analysten hatten nur knapp 33 Milliarden Dollar erwartet. Der Nettogewinn schnellte von einer auf 1,6 Milliarden Dollar hoch. Das ließ die Aktie um ein Prozent steigen. „Unser Augenmerk auf Fitness zeigt erste Früchte“.

sagte Vorstandschef Jim Hackett.

Fitness - das ist das neue Schlagwort bei Ford.

Im Frühjahr musste Vorstandschef Mark Fields gehen, weil er zukunftssträngige Gebiete wie intelligent vernetzte Fahrzeuge, Elektromobilität und autonomes Fahren vernachlässigt hatte.

Nachfolger Hackett verkündete vor wenigen Tagen vor Analysten nun das Rezept für mehr Fitness: weniger Kosten, mehr Zukunftsinvestitionen.

Die gleiche Linie vertritt auch Ford-Europa-Chef Armstrong. Er sei gern ins Stammland der deutschen Industrie gekommen, sagte er. Es gebe derzeit viel Wandel und neue Herausforderungen in der Branche, und Ford will ganz vorne mitspielen. „Smart vehicles for a smart world“ wolle man bauen, kündigte Armstrong an: „Intelligente Fahrzeuge für eine intelligente Welt.“

Um den Wandel zu beschleunigen, warf Hackett große Teile des Vorstands raus - zuletzt



**Zukunfts-visionen von Ford:** Die Branche befindet sich im Umrufen.

vor wenigen Tagen Strategieschef John Casesa. Zugleich beförderte er viele Frauen, wie die neue Mobilitätschefin Marcy Klevorn oder Qualitätschefin Linda Cash. „Eine erfreuliche Entwicklung“, sagte Analystin Michelle Krebs vom Branchendienst Autotrader, „vor sind nicht viele Frauen in die höheren Etagen von Ford aufgestiegen.“

An den früheren Ford-Chef Fields berichteten 18 Manager. Unter Hackett gibt es nur noch acht sogenannte „direct reports“. Der Leitgedanke: mehr Macht nach unten delegieren.



**Man kann versuchen, der Erste zu sein, oder man kann planen, der Beste zu sein.**

Steven Armstrong  
Ford-Europa-Chef

„Die Geschwindigkeit in der Welt und bei unserer Konkurrenz nimmt zu“, sagte Hackett beim Amtsantritt. „Wir müssen Entscheidungen schneller fällen.“ Vorbei sei die Zeit des „Befehls und Gehorchens“. „Wir müssen unseren Mitarbeitern vertrauen.“ Auch Europa-Chef Armstrong ist ein Gewinner der Umwälzung. So verantwortet der frühere Europa-Chef Jim Farley nun die globalen Geschäfte. Armstrong rückte vor wenigen Monaten nach.

Auf Zukunftsthemen setzen Konkurrenten teilweise schon seit längerer Zeit. Man müsse nicht der Erste sein, sagte Armstrong, man könne auch planen, der Beste zu sein. Doch schon 2021 könnten die ersten autonomen Autos von Ford auf den Markt kommen. Es gebe eine Reihe von Pionieren - und Ford sei mit dabei. Der US-Konzern investiere signifikante Summen. Es sei aber vor allem wichtig, klug zu investieren.

Der Blick in die Zukunft beim Auto-Gipfel zeigte, dass sich das lohnen kann.

Der Blick in die Zukunft beim Auto-Gipfel zeigte, dass sich das lohnen kann.



**Ford-Europa-Chef Armstrong:** „Intelligente Fahrzeuge für eine intelligente Welt.“





Dieter Zetsche (L) mit Gabor Steingart: „Zusammenspiel von Perfektion und Pioniergeist.“

Dieter Zetsche

## „Wir müssen Autos entwickeln, die scharf sind“

Der Daimler-Chef spricht mit Handelsblatt-Herausgeber Gabor Steingart über den Umbruch zur E-Mobilität in einer Zeit politischer Unsicherheit.

**F**ür Dieter Zetsche ist der Handelsblatt Auto-Gipfel ein Heimspiel, denn das Treffen findet in diesem Jahr bei Daimler statt. Im Kundencenter in Sindelfingen, in dem die Käufer normalerweise ihre Neuwagen abholen, spricht der Daimler-Chef vor dem Who's who der Autobranche über die Zukunft des Autos - und über die Probleme der jüngeren Vergangenheit.

Herr Zetsche, lassen Sie uns mit dem großen Bild beginnen. Der protektionistische Kurs der USA, die Konflikte in Nordkorea und im Südchinesischen Meer sind nur einige der aktuellen geopolitischen Spannungen. Ist die Zukunft für einen Konzern wie Daimler noch planbar? Wir hatten gerade unseren Chefökonom in der Vorstandssitzung. Alle seine Indikatoren zeigten in einer ganz seltenen Homogenität in eine Richtung. In der Weltkonjunktur steht er wirtschaftlich fast keine Wolken. Aber politisch können wir fast nicht mehr durch die Wolken blicken. Da schienen sich zwei Dinge tendenziell entkoppelt zu haben.

Aber doch nicht auf Dauer, oder? Es ist ganz klar, dass die Politik einen massiven Einfluss auf die Wirtschaft haben könnte. Deshalb gilt

### Vita D. Zetsche

**Der Manager** Dieter Zetsche ist seit 2006 Vorstandschef von Daimler. Der 64-jährige Ingenieur ist einer der dienstältesten Branchenchefs.

**Das Unternehmen** Der Autohersteller kam 2016 weltweit auf 153 Milliarden Euro Umsatz.

mehr denn je, dass wir uns flexibel aufstellen müssen, um extrem schnell agieren zu können. Wir müssen schnell eigene Antworten finden, wenn schon nichts mehr planbar ist.

Wie machen Sie das konkret? Arbeiten Sie für bestimmte Szenarien mit einem Plan B, beispielsweise wenn die USA Einfuhrzölle auf deutsche Autos erheben würden?

Natürlich arbeiten wir mit Szenarien, wir haben da mehr als einen Plan B. Natürlich testen wir beispielsweise, was bei einem Konjunkturbruch passiert. Aber ob und wann er kommt, wissen wir nicht.

In der Nacht vor dem letztjährigen Auto-Gipfel wurde Donald Trump zum US-Präsidenten gewählt. Sie waren damals wie andere beklommen, aber optimistisch. Die Hoffnung war, dass das Amt der Präsidenten mehr form als der Präsident das Amt. Wie ist Ihr Gefühl heute? Die Beklommenheit ist nicht gewichen. Da gibt es

ein großes Maß an Unsicherheit. Wir müssen weiter versuchen, positiven Einfluss zu nehmen. Da wir aber nicht auf alles Einfluss nehmen können, müssen wir unter den bestehenden Randbedingungen bestmöglich agieren. Bisher spüren wir zwar keine negativen Auswirkungen auf unser Geschäft. Aber obwohl ich grundsätzlich ein unverbesserlicher Optimist bin, bleibt ein Risiko.

»

**Wir sollten öffentliche Meinung von veröffentlichter Meinung unterscheiden.**

Dieter Zetsche  
Vorstandsvorsitzender Daimler

In Berlin verhandeln Union, FDP und Grüne über eine Koalition. Was haben Sie für Erwartungen an solch ein Jamaica-Bündnis? Oder begen Sie eher Befürchtungen?

Die Befürchtung wäre, dass sich da drei oder vier Spieler auf dem kleinsten gemeinsamen Nenner einigen. Das könnte zu wenig Bewegung führen. In dieser sich schnell verändernden Zeit braucht unser Unternehmen Veränderungen und Entwicklung - Stillstand ist Rückschritt. Das gilt auch für das gesamte Land. Zukunftsthemen wie Infrastruktur und Digitalisierung müssen Eingang in diese Verhandlungen finden ...



VERANTWORTUNG

... also ausgerechnet diejenigen Themen, die im Wahlkampf keine Rolle gespielt haben. Glauben Sie, dass sich jetzt eine Koalition findet, die tatsächlich Zukunftsfragen nicht nur benennen, sondern lösen will?

Bislang hat die Politik schon vieles richtig gemacht. Wir würden sonst nicht so gut dastehen, selbst wenn manche Dinge sich auf der Stelle drehen. Ich hoffe, dass wir eine Regierung bekommen, die in die Zukunft gerichtet ist und nicht in die Vergangenheit. Wir müssen die Chancen nutzen, die wir mit den gut ausgebildeten Menschen in diesem Land haben.

Was für die Politik die Flüchtlingsfrage ist, ist für die Autoindustrie die Dieselfrage. Wie sehr hat sie der Autoindustrie geschadet?

Haben Sie bei der Aufklärung neue Dinge auch über interne Abläufe in Ihrer Firma gelernt?

Losgelöst vom Dieselfrage gibt es eine Untersuchung der Brüder Wettbewerbsbehörde. Ist die Kooperation unter den deutschen Autobauern tatsächlich sehr viel enger, also kartellähnlicher als früher? Oder hat sich lediglich die öffentliche Beachtung dieses Themas verändert?

Sind denn Ihren Kunden Nachteile entstanden?

Bis dahin gilt die Unschuldsvermutung. Gleichwohl haben Sie den Kronzeugenstatus für sich in Anspruch genommen. Es kam zu einer Art Selbstauflage. Die muss ja über den Tisch des Vorstandsvorsitzenden gelaufen sein. Damit kam der Fall ins Rampenlicht, und es wurde der Eindruck erweckt: Da ist nicht nur Quatsch, da ist auch Feuer!



Über Trump: „Die Bekommenheit ist nicht gewichen.“



Über Jamaika: „Stillstand ist Rückschritt.“



Über das Auto der Zukunft: „Völlig anders denken.“

auch woanders geben kann. Das ist das absolute Grund-ABC in der Unternehmensführung. Und deshalb sind wir selbstverständlich aufgerufen gewesen, alle Felder, die auch nur im Ansatz ein Risiko enthalten könnten, dort zu nennen - und das war so.

Ist damit kein Schmeldegeldverständnis verbunden? Ich enthalte mich da der Wertung. Das kann ich in dem Verfahren sowieso nicht. Das ist auch nicht meine Aufgabe. Ich sage nur die Tatsache: Dass wir hier etwas gemeldet haben, hat nichts damit zu tun, wie wir den Fall einschätzen.

Ich habe im „Morning Briefing“ die Leser gefragt, was sie interessiert. Sie interessieren sich nicht so sehr für die Themen Diesel oder Kartelle, sondern für die Elektromobilität. Glauben Sie, dass das in den nächsten 30 bis 40 Jahren die Zukunft der Automobilität ist, trotz aller Umwältigkeiten wie Batterie, Reichweite und Infrastruktur?

Das ist zurzeit der meistversprechende Weg zu dem Ziel, das alle teilen, nämlich zur emissionsfreien Mobilität. Völlig klar ist, dass dabei Fragen offen sind, die nicht nur das Auto, sondern das gesamte System betreffen. Die Politik muss dafür die richtigen Rahmenbedingungen geben, aber nicht die

konkreten Lösungswege vorschreiben. Deshalb sind wir für Technologieoffenheit. Ich mag aber keine Aussagen über die nächsten 40 Jahre machen. Ich kann beim besten Willen nicht sagen, ob wir in zehn Jahren nicht einen Weg finden, der kostengünstiger, effizienter und schneller die Emissionsfreiheit bewirken kann. Wir wären nicht gut beraten, die batterie-spezifische Lösung gesetzlich vorzuschreiben.

Würde das Stromnetz derzeit überhaupt eine Million Elektroautos aushalten?

Das kann man nicht so einfach beantworten. Momentan ist es sicherlich so, dass vielerorts nicht drei Nachbarn nebeneinander einfach so eine schnellere Ladestationen aufbauen könnten. Zwei bekämen den Anschluss, der Dritte wohl nicht mehr. Da ist auch über die Ladestationen hinaus einiges erforderlich. Wir als Industrie müssen Autos entwickeln, die so scharf sind, dass der Kunde nicht daran vorbeikommt. Aber das Gesamtsystem beinhaltet neben der Stromversorgung, die regenerativ sein muss, auch Fragen der Infrastruktur, der Ladestationen, des Recyclings und der Materialien.

Sie haben ja den Forschungsgeist noch einmal erhöht - und wird nicht nur in die Elektromobilität investiert. Der Verbrennungsmotor bleibt also, bis Alternativen ausgereift sind. Richtig?

Auch in den optimistischsten Szenarien wird es noch über einen langen Zeitraum eine sehr große Zahl an Verbrennungsmotoren geben. Wenn wir also bei der Reduktion von Kohlendioxid weiterkommen wollen, können wir beim Verbrenner nicht stillstehen. Wir müssen ihn weiterentwickeln.

Das Auto wird künftig nicht nur anders angetrieben, sondern verändert durch die Automatisierung und Digitalisierung ganz grundsätzlich seinen Charakter?

Das ist so. An unseren Konzeptfahrzeugen sehen Sie, dass wir in der Designsprache völlig anders denken. Es geht um das Zusammenspiel von Perfektion und Pioniergeist.

Dabei brauchen Sie die Politik. Gibt es dort ausreichend Grundverständnis für die historische Herausforderung der Transformation dieser wichtigen Industrie?

Dieses Grundverständnis aber muss man im Interesse der Nation erwarten. Das ist auch gegeben. Ich setze darauf, dass jetzt nach der Wahl wieder sachlichere Diskussionen stattfinden. Wir schauen nach vorne, wie der Koalitionsvertrag ausfällt und sich auswirkt. Die Politik ist sich sehr wohl bewusst, welchen Beitrag zur Volkswirtschaft die Autoindustrie leistet. Wir haben ein gemeinsames Interesse, die unglaubliche Stärke der Branche nicht unnötig zu gefährden. Deswegen glaube ich, dass wir zu vernünftigen Weichenstellungen kommen werden.

Bereitet es Ihnen Sorge, dass Facebook mit zehn Prozent der Mannschaft genauso viel Gewinn erwirtschaftet wie Daimler? Oder der Google-Konzern Alphabet mit einem Bruchteil des Kapitaleinsatzes den doppelten Nettogewinn ausweist?

Google und Apple verwenden vielleicht nur fünf Prozent der Entwicklungskosten auf Auto-Themen. Damit relativiert sich das im Vergleich zu den Aufwendungen der großen Automobilkonzerne. Wir müssen Respekt haben vor diesen Unternehmen. Zugleich müssen wir von ihnen lernen und auch Zuversicht in unsere Stärken haben. Wenn wir offen sind und uns weiterentwickeln, dann mache ich mir überhaupt keine Sorgen.

Ihr Vertrag läuft noch bis 2019. Sie haben aber mit der Transformation von Daimler ein Thema angestoßen, das 2019 nicht beendet sein wird. Der letzteren Aussage kann ich zu 100 Prozent zustimmen.

Herr Zeise, ich bedanke mich für das Interview.



Andreas Brand

# Der kleine König vom Bodensee

Friedrichshafens Oberbürgermeister kontrolliert den Autozulieferer ZF. Jetzt könnte er seine Machtposition überreizen.

Martin-Wornor Buchonau Stuttgart

**A**ndreas Brand könnte eigentlich zufrieden sein. Im Frühjahr wurde der wirtschaftlich vielleicht mächtigste Lokalpolitiker Deutschlands von den Friedrichshafenern wiedergewählt. Der 53-jährige sitzt für die nächsten acht Jahre in seinem Oberbürgermeisterbüro - zwar nicht mit Blick auf den Bodensee, dafür mitten im Herzen der Stadt.

Friedrichshafen ist privilegiert. Der Stadt gehört historisch gewachsen die Zeppelin Stiftung. Damit ist sie unter anderem Eigentümer des drittgrößten deutschen Automobilzulieferers ZF - mit über 35 Milliarden Euro Umsatz und einer schönen Dividende von 50 Millionen Euro.

Brand sitzt als oberster Vertreter der Stiftung im ZF-Aufsichtsrat. Er hat den strammen Kurs von Vorstandschef Stefan Sommer begleitet. Der kündigte erst an, den Getriebe- und Fahrwerkshersteller fit für die automobilen Zukunft mit Elektro- und Roboternautos zu machen. Dann folgte die Milliardenübernahme des Konkurrenten TRW.

Das war schon ein gewaltiges Tempo für einen Verwaltungsfachmann. Brand beschäftigte damals sogar Experten, um sich zu vergewissern, dass er den Merger mittragen kann, ohne politisch ein zweiter Stefan Mappus zu werden. Der stolperte als Ministerpräsident darüber, sich wie ein Investmentbanker bei der Übernahme des Energiekonzerns EnBW verhalten zu haben - und nicht wie ein Landesvater.

Unterschätzen darf man Brand, den gebürtigen Esslinger, keinesfalls. Er ist ein Politmanager neuen Typs. Nach seinem Abschluss zum Diplom-Verwaltungswirt an der Fachhochschule Stuttgart folgte Posten auf Posten. Friedrichshafen ist bereits die dritte Gemeinde oder Stadt, die er führt. 1992 startete er als Bürgermeister von Weil im Schönbuch, war dann Erster Bürgermeister der Großen Kreisstadt Böblingen, seit Juni 2009 waltet er in Friedrichshafen. Seine Karriere machte er ohne Parteibuch. Den jüngsten Wahlkampf soll er aus eigener Tasche bezahlt haben. „Er vereint Bauernschläue“ sagen Leute, die ihn kennen, „mit einem Hang zu Allmachtsfantasien.“ Die scheinen ihm jetzt einen Streich zu spielen.

Sein Mut bei TRW wurde belohnt. Der Deal klappte. Die neue Größe von ZF spülte der Stiftung 50 statt bislang 30 Millionen Euro in die Kasse. Stiftungszweck ist es laut Graf Zeppel-

**Andreas Brand:** „Er vereint Bauernschläue mit einem Hang zu Allmachtsfantasien.“



lin, sinngemäß Gutes für Friedrichshafen zu tun. Das scheint Brand jetzt allzu wörtlich zu nehmen. Anfang der Woche bei der Haushaltsberatung sorgte er für eine faustdicke Über-

”

**Um den Stiftungszweck dauerhaft zu erfüllen, brauchen wir einen bedarfsgerechten Dividendenanteil.**

schung: Er will die Ausschüttung auf 18 Prozent des Gewinns nach Steuern erhöhen. Mal eben so auf 160 Millionen Euro. „Um den Stiftungszweck dauerhaft zu erfüllen, brauchen wir einen bedarfsgerechten Dividendenanteil“, sagte Brand im Gemeinderat.

Natürlich ist das für das Unternehmen verkraftbar. Was Brand dabei nicht sieht: dass so ein Schritt außerhalb von Friedrichshafen nicht nachvollziehbar ist. Denn jede andere Kommune würde sich schon über die jährlich 50 Millionen freuen, mit denen Friedrichshafen Kitaplätze und Schwimmbäder baut. Jetzt will Brand in zehn Jahren einen Kapitalstock von einer Milliarde Euro aufbauen, um die Stiftung unabhängig von ZF zu machen. Kann das gutgehen?

## Sand im Getriebe

ZF-Chef Sommer trat am Mittwoch auf dem Autogipfel des Handelsblatts auf. Wenn Brand dort gewesen wäre, hätte er merken können, was er ZF mit seinem Vorstoß antut. Eine Frage zur Dividende ließ Sommer nicht zu - und ging weiter. Im Juni hatte er in einem Interview „Freiheit, zu tun, was nötig ist“ gefordert. Das wurde ihm seitdem wohl häufiger verweigert. Hinter den Kulissen tobt ein Machtkampf, den der in der Branche hochgeschätzte Strategie aber weder austragen noch gewinnen kann. Brand sitzt als Quasi-Eigentümer am längeren Hebel.

Brand könnte das Thema noch viel Ärger bereiten. Denn wie will er erklären, dass die beiden direkten deutschen Konkurrenten Bosch und Mahle, beide ebenfalls durch Stiftungen geführt, sich mit fünf bis sechs Prozent des Gewinns zufrieden geben. Stiftungsunternehmen können sich nicht durch Kapitalmaßnahmen an der Börse Geld verschaffen. Die Stärke von Stiftungsunternehmen ist eben, dass die Gewinne im Unternehmen bleiben. ZF hat einen Kraftakt hinter sich, um zu Bosch und Conti aufzuschließen - und ist noch lange nicht am Ziel. Brand allerdings auch nicht. Nur läuft er nicht in die gleiche Richtung.

# Konzerne fordern Wechsel des Systems

Die Autoindustrie hat schon viele Herausforderungen gemeistert. **Doch die digitale Zukunft der E-Mobilität bedeutet eine ganz neue Dimension.** Ohne Mithilfe der Politik lassen sich die Probleme kaum bewältigen.

M. Fasse, S. Menzel, M. Murphy, D. Delhaes  
Stuttgart, Berlin

**D**ietter Zetsche ist ein erfahrener Unternehmensführer. Der Daimler-Chef hat auf drei Kontinenten gearbeitet, in mehr als 40 Jahren Ölkrisen und Finanzcrashes überstanden. Aber wie undurchsichtig sich Dinge derzeit in der Welt entwickeln, das hat selbst Zetsche noch nicht erlebt. Erst jüngst ließ ihn der Vortrag seines Chefökonom ein wenig ratlos zurück. „In der Weltkonjunktur sieht er wirtschaftlich fast keine Wolken. Aber politisch können wir fast nicht mehr durch die Wolken blicken“, sagte der 64-Jährige auf dem Handelsblatt-Auto-Gipfel in Sindelfingen.

Einmal mehr zeigt sich auf dem großen Branchentreffen: Wirtschaft und Politik scheinen sich auf verschiedenen Bahnen zu bewegen. Doch diese Parallelwelten werden auf Dauer keinen Bestand haben: „Es ist ganz klar, dass die Politik am Ende massiven Einfluss auf die Wirtschaft haben könnte“, warnt der Daimler-Chef. Tatsächlich hat sich das Risikoprofil der Welt in den vergangenen beiden Jahren verschoben. Anders als früher sind die USA nicht mehr der Garant für Stabilität. Der Hegemon des Westens schafft vielmehr selbst Unsicherheiten und Irritationen.

Vor einem Jahr wurde Donald Trump zum US-Präsidenten gewählt. Um die heimische Wirtschaft zu schützen, droht die US-Regierung immer wieder mit Einfuhrzöllen, die die deutsche Industrie treffen würden. Zwar sind den markigen Ankündigungen noch keine Taten gefolgt, doch allein die Drohung reicht, um die deutsche Autoindustrie zu beunruhigen. „Nach einem Jahr wissen wir immer noch nicht, wie sich die amerikanische Außen- und

Wirtschaftspolitik entwickeln wird“, sagte VW-Chef Matthias Müller. „Von daher bleibt uns nichts anderes übrig, als auf Sicht zu fahren.“

Wie schon die Drohung das Gefüge verändert, zeigt das Beispiel Mexiko: VW produziert seit mehr als 50 Jahren in Mittelamerika, Daimler, BMW und Audi bauen in Mexiko gerade große Standorte auf. Mit dem aktuellen Schwebeszenario – der Ankündigung hoher Zölle für Waren, die in Mexiko gefertigt und dann in die USA geliefert werden – kann die Industrie auf Dauer nicht leben.

Die Branche fordert deshalb von den nationalen Regierungen ein selbstbewusstes Auftreten. „Deutschland, Europa und China sollten einen gemeinsamen Standpunkt finden und den dann auch gegenüber den Amerikanern vertreten“, sagte Müller. Damit nimmt die Industrie die deutsche Politik in die Pflicht. Bislang aber, so beklagen Zetsche und Müller übereinstimmend, erhalte die Automobilindustrie zu wenig Unterstützung aus Berlin. „Ich würde mir wünschen, dass auch eine neue Regierung in Berlin erkennt, wie systemrelevant unsere Branche ist“, so der VW-Chef. Im Wahlkampf sei zu leichtfertig mit der Industrie und auch mit Volkswagen umgegangen worden.

Dabei hat die Industrie die Skepsis der Öffentlichkeit selbst zu verantworten. Vor allem Volkswagen steht massiv in der Kritik, weil der Konzern über Jahre hinweg Abgaswerte von Dieselaautos manipuliert hat. Auch andere Unternehmen stehen im Verdacht, betrogen zu haben.

Mehr noch: In den vergangenen Tagen erhielten BMW, Daimler und der VW-Konzern Besuch aus Brüssel. Die Kartellwächter vermuten, Vertreter der Autokonzerne könnten sich bei Strategien und technischen Details illegal abgesprochen haben. Auch wenn die EU-Kommission noch nicht ent-

## Mercedes-Museum in Stuttgart:

Der Kaminabend fand zwischen historischen Karossen statt.



**Markus Lüpertz:** Der Maler diskutierte über die Transformation der Autoindustrie.







**Aline von Drake:** Die Moderatorin führte charmant durch den Gipfel.

**Daimler-Vorstand Ola Källenius:** Die Gäste lauschten gespannt den Zukunftsvisionen der Automanager.



**Schöne Motive:** Unter #hbautigipfel wurde kräftig getwittert und gepostet.

ZUKUNFT



**Ich würde mir wünschen, dass auch eine neue Regierung in Berlin erkennt, wie systemrelevant unsere Branche ist.**

**Matthias Müller**  
VW-Vorstandschef

fahren wäre - Volkswagen oder Daimler, die ebenfalls sehr frühzeitig entsprechende Hinweise nach Brüssel gemeldet haben wollen. Die EU-Kommission dürfte allein mit der Prüfung des Krönzeugenstatus noch Wochen zu tun haben.

Dabei drängt die Zeit. Der Druck, sich neu zu erfinden, ist gewaltig. So ganz ohne Hilfe der Politik wird das kaum gelingen. „Ich setze darauf, dass nach der Wahl wieder sachlichere Diskussionen stattfinden“, hofft Zetsche. Politik und Autoindustrie hätten schließlich das gemeinsame Interesse, die „unvergleichliche Stärke“ der deutschen Schlüsselbranche nicht unnötig zu gefährden. „Deswegen glaube ich, dass wir zu vernünftigen Weichenstellungen kommen werden“, sagte Zetsche mit Blick auf die sich abzeichnende „Jamaika-Koalition“ in Berlin.

Etwas mehr Klarheit könnte es am heutigen Donnerstag geben. Dann verhandeln die potenziellen Koalitionspartner von CDU, CSU, FDP und Grünen die Themen Klima, Energie und Umwelt. Dabei soll es auch um die Zukunft der Automobilindustrie gehen. Zwar wollten alle Verhandlungspartner die Klimaziele erreichen, erklärte CSU-Generalsekretär Andreas Scheuer in Berlin: „Nur den Weg dorthin definieren wir anders.“ Für Scheuer steht fest: „Wir brauchen einen erfolgreichen Wirtschaftsstandort Deutschland.“ Und die deutsche Automobilindustrie lebe nun mal zuvorderst vom Verbrennungsmotor. Doch die Grünen pochen wohl weiter auf eine blaue Plakette, mit der die Städte Einfuhrverbote von Dieselfahrzeugen durchsetzen können.

**Kaum Ansprechpartner in Berlin für die Industrie**

Für die Automanager ist deshalb auch ein ganz anderes Thema wichtig: die Elektromobilität. „Wir brauchen natürlich auch eine ausreichende Infrastruktur mit der entsprechenden Anzahl von Ladestationen“, forderte Müller. „Ich denke, dass auch die neue Bundesregierung dafür sorgen wird, dass es an dieser Stelle vorangeht.“

Wie andere Unternehmenslenker beklagt Müller aber, dass man in Berlin immer schwerer Ansprechpartner für die eigenen Themen finde. Der VW-Chef bringt deshalb die Idee eines neuen Superministeriums ins Spiel, das den Aufbau neuer Energie- und Informationsnetze aus einer Hand vorantreibt. Vorbild ist Japan.

Das wäre ein Systemwechsel. Denn eine zentrale Planung, wie sie das japanische MITI seit Jahrzehnten vornimmt, widerspricht nicht nur der deutschen Vorstellung von Marktwirtschaft. Sie stünde auch im Widerspruch zum deutschen Föderalgedanken, der den Belangen von Ländern und Gemeinden in vielen Politikbereichen Vorfahrt einräumt. Doch Fakt ist: Die Digitalisierung und die Einführung neuer Stromnetze nimmt auf solche Gepflogenheiten wenig Rücksicht.



© Axel Höpner / Axel Höpner

**Ford-Europachef Steven Armstrong:**  
„Man kann planen, der Beste zu sein.“

**Ford-Manager Armstrong**

## Kooperationen sind die Zukunft

Für einen so traditionsreichen Autobauer wie Ford sind die Umbrüche in der Branche eine besondere Herausforderung. Erst vor kurzem hatte der US-Konzern einen Strategiewechsel hin zu autonomem Fahren und Elektromobilität verkündet. Man könne versuchen, der Erste zu sein, sagte Ford-Europa-Chef Steven Armstrong am Mittwoch beim Auto-Gipfel. „Oder man kann planen, der Beste zu sein.“

Ford hat sich vorgenommen, intelligente Lösungen für die Großstädte dieser Welt zu entwickeln. Bis 2050 werde sich die Zahl der Menschen, die in Städten leben, auf 3,5 Milliarden mehr als verdoppeln, sagte Armstrong. Viele Metropolen riefen um Hilfe, die Infrastruktur stoße vielerorts an ihre Grenzen. 90 Stunden verbringe jeder Autofahrer jedes Jahr im Stau, so Armstrong: „Stellen Sie sich vor, welchen Spaß Sie in dieser Zeit haben könnten.“ Mit einem neuen „City Solutions Team“ will Ford Lösungen für intelligente Autos und ihre Vernetzung entwickeln.

Um seine Zukunftsvision zu veranschaulichen, hatte Armstrong Virtual-Reality-Brillen für die Teilnehmer des Auto-Gipfels mitgebracht, mit denen er ein Video vorführte. Darin liefert ein autonomes E-Auto von Ford eine Pizza aus. Eine Drohne bringt das Essen schließlich zum Endkunden in eine schicke Wohnung hoch über der Stadt. Armstrong weiß selbst, dass diese Visionen nur Wirklichkeit werden, wenn die Autobauer Geld in die Hand nehmen.

Der neue Ford-Chef Jim Hackett hatte daher vor einigen Wochen angekündigt, ein Drittel weniger als bisher in die Entwicklung von Verbrennungsmotoren zu investieren und das Geld stattdessen in den Bereich E-Mobilität zu stecken - zusätzlich zu einem bereits angekündigten, 4,5 Milliarden Dollar schweren Förderprogramm.

Zeitgleich verschärft der Ford-Chef seinen Sparskurs: Trotz der geplanten Zukunftsinvestitionen will er 14 Milliarden Dollar Kosten einsparen, zehn Milliarden in der Produktion und vier Milliarden in der Entwicklung. So sollen bis 2022 fünf der 17 verschiedenen Motoren nicht mehr gebaut werden.

Ein weiterer Schwerpunkt der Zukunftsinvestitionen soll das autonome Fahren sein. Ford hatte dazu kürzlich unter anderem ein Bündnis mit dem US-Fahrdienstvermittler Lyft verkündet. Auf einer gemeinsamen Technologieplattform wollen die Partner eines Tages selbstfahrende Fahrzeuge von Ford einsetzen. Auch der Ford-Konkurrent General Motors oder die Google-Schwesterfirma Waymo setzten auf die Zusammenarbeit mit Lyft.

Kooperationen sind die Zukunft - davon ist auch Armstrong überzeugt. Keine Firma könne bei Themen wie dem autonomen Fahren alles allein machen. Ford hat deswegen ein neues Büro in London inmitten von Start-ups eröffnet. Zudem kooperiert der US-Konzern mit Universitäten. Armstrong kann sich vorstellen, dass bereits 2021 die ersten kommerziellen autonom fahrenden Fahrzeuge auf den Markt kommen. Mit Milliarden-Investitionen und starken Kooperationspartnern sieht er Ford bestens gerüstet.

Axel Höpner

ALLIANZEN



Autozulieferer

# ZF und Faurecia bauen gemeinsam am Cockpit des Roboterautos

Die Branche setzt auf Kooperationen, um die Technologie-Lücke zu schließen.

Martin Buchenau Sindelfingen

**G**emessen an der Tragweite der Entscheidung war es ein überschaubarer Vertrag: Auf drei Seiten haben der drittgrößte deutsche Zulieferer ZF Friedrichshafen und der französische Konkurrent Faurecia die Letztplanen ihrer Zusammenarbeit festgehalten. „Wir haben nicht die Absicht, Rechtsanwältin zu beschäftigen“, sagt Faurecia-Chef Patrick Koller auf der Bühne des Handelsblatt Auto-Cipfels. Der Franzose tritt gemeinsam mit ZF-Chef Stefan Sommer auf. Im Dialog tragen die Partner ihre Beweggründe für die neue strategische Allianz vor – ein außergewöhnliches Signal.

Auf diese Weise bekommen die Teilnehmer des Auto-Cipfels unverzüglich das Gefühl, da haben zwei Unternehmen und vor allem ihre Chefs zueinandergefunden. Koller spricht erst deutsch, dann verfällt er ins Englische. Fast wie selbstverständlich redet Sommer auch auf Englisch weiter, bis er recht schnell merkt, dass er ja vor weitgehend deutschem Publikum spricht, und wechselt wieder in seine Landessprache. „Wir wollen agil und schneller sein, und wir sind nicht nur in der Sprache flexibel“, betont Sommer.

Gemeinsam wollen die Unternehmen in ihrer strategischen Partnerschaft zukunftsweisende Innenraums- und Sicherheitstechnologien für das autonome Fahren entwickeln. Dabei sollen Systemlösungen für die Autoindustrie entstehen. Denn klar ist: Bei autonom fahrenden Autos werden die Insassen nicht mehr festgebunden in ihren Sitzen verharren. Vielmehr werden sie künftig am Bildschirm arbeiten oder sich den Insassen auf der Rückbank zuwenden. Dafür sind die Sicherheitssysteme im Auto bislang nicht ausgelegt – völlig neue Konzepte sind nötig. Faurecia liefert dabei Innenraumausstattung und Sitze, ZF, dank der Fusion mit TRW aus dem Jahr 2014, Gurtsysteme und Airbags. Damit ist die Arbeitsteilung der beiden Partner klar: Faurecia macht das, was dem Passagieren den Aufenthalt angenehmer macht, ZF liefert die Technik, die Insassen besser nie zu sehen bekommen.

Die Zusammenarbeit der Zulieferer basiert vor allem auf dem Austausch von Know-how, jedoch nicht auf finanziellen Transaktionen. „Vernetzte Ökosysteme gibt es nicht nur im Silicon Valley“, erläutert Sommer. „ZF und Faurecia sind überzeugt, dass die Philosophie eines Ökosystems auch zwischen Paris und Friedrichshafen funktioniert.“

Beide Unternehmen haben bereits unterschiedliche Ökosysteme aufgebaut. Auf der weltgrößten Elektromesse CES in Las Vegas Anfang des Jahres kündigte ZF eine Kooperation mit Nvidia an, einem Spezialisten für künstliche Intelligenz. Zusammen wollen sie ein Steuergerät für das autonome Fahren bauen – also das Gehirn des Roboterautos. Mit dem Schmelzwerkhersteller Hella kooperiert ZF seit diesem Sommer in der Sensortechnik. Seit September arbeiten die Friedrichshafener zudem mit dem chinesischen Tech-Konzern Baidu im Bereich Telematik zusammen.

Mit der Übernahme des US-Konkurrenten TRW hat das Unternehmen vom Bodensee zudem zu den heimischen Rivalen Bosch und Continental aufgeschlossen. Zehn Milliarden Euro hat der Deal gekostet – drei Jahre später hat ZF einen großen

Teil der aufgenommenen Schulden schon wieder abgetragen. Die Integration geht ruhig voran, und spätestens ab 2018 will Sommer richtig Gas geben. Schließlich geht es um die Vorherrschaft beim selbstfahrenden Auto. Die Kooperation mit Faurecia ist dabei ein weiterer wichtiger Baustein.

Faurecia führt eine ähnliche Strategie wie ZF: Die Franzosen kooperieren unter anderem mit IBM bei der Datenanalyse. Und ZF ist nicht der einzige deutsche Partner. Bei ThermoSystemen machen die Franzosen gemeinsame Sache mit Mahle. „Wir werden in Zukunft noch viele dieser Ökosysteme sehen“, sagt Autoexperte Stefan Bratzel, Leiter des Center of Automotive Management (CAM). Die Kooperationen bieten den Zulieferern die Möglichkeit, Technologielücken relativ schnell und kapitalchonend zu schließen.

Kein Wunder also, dass auch die Branchenführer auf Kooperationen setzen: So arbeitet Bosch inzwischen ebenfalls mit Nvidia am Gehirn des vernetzten Autos. Mit dem Navi-Hersteller Tomtom entwickeln die Schwaben dynamische Kartensysteme. Conti wiederum setzt auf die Kooperation mit dem israelischen Spezialisten für Fahrerassistenzsysteme, Mobileye.

Ein bisschen mehr als das übliche Vertrauen unter Geschäftspartnern ist da schon notwendig: „Wir“, sagen die beiden Unternehmenschefs Sommer und Koller unisono auf die Frage, wer darüber entscheidet, welche gemeinsamen Projekte angegangen werden. Sie liegen allesamt in Bereichen, in denen die beiden Partner sich ergänzen. Das widerspricht nicht der Tatsache, dass die Partner an anderer Stelle auch Wettbewerber seien, betonte

**Kirsten Ludwig:** Die Handelsblatt-Journalistin moderierte den Dialog.



**ZF-Chef Stefan Sommer:** „Vernetzte Ökosysteme nicht nur im Silicon Valley.“



**„Gemeinsam können wir komplette Sicherheitskonzepte für den Innenraum anbieten.“**

**Patrick Koller**  
Faurecia-Chef



Sommer. Kartellprobleme sieht er nicht. Die beiden Unternehmen haben sich dagegen auch dadurch geschützt, dass sie keine Exklusivität vereinbart haben. Die Nutzung der Patente werde zwar klar abgesprochen. Aber wenn ein Kunde eben ein anderes Gurtsystem bei einem neuen Innenraumsystem wünsche, dann kann Faurecia das System auch mit einem anderen Gurt-Partner ausliefern. Nachteil für den Kunden: Er muss dann die Systemintegration übernehmen.

Dass Zulieferer so zusammenarbeiten, ohne Joint Venture, Kapitalbeteiligung oder Hunderte Seiten Vereinbarungen, wäre vor wenigen Jahren noch undenkbar gewesen. Aber das Kalkül von ZF und Faurecia ist klar: Die Autohersteller haben genug mit der Transformation zum Elektroauto und zum autonomen Fahren zu tun. Sie spekulieren darauf, dass Daimler, VW und BMW es gerne sehen, wenn sie nicht noch neue Sitzsysteme in die Sicherheitssysteme integrieren müssen. „Unsere Kunden werden von dieser Partnerschaft erheblich profitieren“, sagt Sommer. „Gemeinsam können wir komplette Sicherheitskonzepte für den Innenraum anbieten, um den zukünftigen Herausforderungen gerecht zu werden und den Innenraum der Zu-

### Bosch liegt vorn

Die größten Automobilzulieferer nach weltweitem Umsatz 2016 in Mrd. Euro

1	Bosch	43,94
2	Continental	40,55
3	Denso	36,30
4	Magna	34,59
5	ZF Friedrichshafen	32,35
6	Hyundai Mobis	30,23
7	Alsin	27,98
8	Bridgestone/Firestone	22,49
9	Michellin	20,91
10	Faurecia	18,71

HANDELSBLATT

Quelle: Berylls Strategy Advisors



kunft sicher, vernetzt, anpassungsfähig und vorausschauend zu gestalten“, ergänzt Koller.

Einen Haken hat die Strategie jedoch: Wenn das autonome Fahren vollständig umgesetzt ist, dann soll es ja keine Unfälle mehr geben, weil sie von vornherein vermieden werden. Das würde bedeuten, dass man eines Tages die aufwendigen Sicherheitssysteme wie Airbags und Gurte gar nicht mehr braucht. Damit wäre auch die strategische Kooperation von ZF und Faurecia hinfällig.

Allerdings sind sich Experten sicher, dass auch in 30 Jahren noch nicht vernetzte Autos unterwegs sein werden. ZF-Chef Sommer jedenfalls ist überzeugt, dass die neuen Innenraumkonzepte noch lange benötigt werden. Cockpits, die ein Höchstmaß an aktiver und passiver Sicherheit bieten, seien ein entscheidender Faktor, damit Kunden ein Roboterauto überhaupt akzeptieren.

### Faurecia-Chef

**Patrick Koller:**

„Wir wollen agiler und schneller werden.“

> **Porträt** Andreas Brand, Seite 54



© Bildagentur / Marc Schöffel / Ugeir

# Zukunftsminister für Berlin?

Elektromobilität und Digitalisierung gelten als Schlüssel zur Zukunft. Während Daimler-Chef Zetsche vor einer Politik „des kleinsten gemeinsamen Nenners“ warnt, bringt VW-Boss Müller ein Superministerium für Technologie und Infrastruktur ins Spiel.

Markus Fasse Stuttgart

**D**ie deutsche Automobilindustrie verfolgt ambitionierte Pläne. Bis 2022 will Daimler-Chef Dieter Zetsche zehn Elektromobile auf den Markt bringen. Konkurrent VW plant konzernweit sogar 80 neue Modelle. „Wir sind entschlossen zu führen, nicht zu folgen“, zeigte sich VW-Chef Matthias Müller auf dem Handelsblatt Auto-Gipfel in Stuttgart in bester Angriffslaune.

Der Elan ist groß, stößt aber an Grenzen. Die Politik, so ist in Stuttgart immer wieder zu hören, behindere den Wandel der Branche, die sich mit überhöhten Abgasemissionen und Kartellvorwürfen indes selbst in Verruf gebracht hat. Gleichwohl hätten sich die Parteien im Wahlkampf zu viel mit der Vergangenheit be-

„  
**Ein neues  
Super-  
ministerium  
könnte ich  
mir sehr gut  
vorstellen.**

Matthias Müller  
VW-Vorstandschef

schäftigt, klagen die Manager. Zetsche fürchtet, dass sich eine Jamaika-Koalition nur „auf den kleinsten gemeinsamen Nenner“ einigt. Es sei zu wenig geschehen, um die Ladeinfrastruktur für E-Autos auszubauen und die Digitalisierung nach vorn zu bringen.

Ein Problem aus Sicht der Autobosse: die zersplitterten Zuständigkeiten zwischen Bund, Ländern und Gemeinden und dem Wirtschafts- und Verkehrsministerium. Müller fordert ein Infrastrukturministerium, das den Aufbau neuer Netze für Energie und Information koordiniert. Als Vorbild könnte Japans Superministerium MITI dienen. Müller sagt: „Ich habe als Volontär im MITI gearbeitet. Ein solches Superministerium könnte ich mir auch in Deutschland sehr gut vorstellen.“

> **Schwerpunkt** Seiten 4 bis 13



# Auto-Bosse beteuern Unschuld

- ▶ Chefs von VW und Daimler streiten Preisabsprachen ab.
- ▶ Auf Handelsblatt-Kongress wird Kritik an Trump laut.

**D**ie deutschen Autobauer haben sich bei ihrer von den Kartellbehörden untersuchten Zusammenarbeit nach den Worten von VW-Chef Matthias Müller nicht über Preise abgesprochen. „Das Kartellrecht wird von uns sehr respektiert“, sagte Müller heute auf dem Auto-Gipfel des Handelsblatts. „Von Preisabsprachen beispielsweise, die ein Kartellvergehen darstellen würden, ist mir nichts bekannt“, erklärte der VW-Chef. Auf die Frage, ob er mit einer Strafrechne, sagte er am Rande der Veranstaltung: „Wir rechnen erst einmal mit gar nichts, wir warten erst einmal ab.“

In den Arbeitsgruppen von VW, BMW, Daimler, Porsche und Audi sei es vor allem um Standardisierungen gegangen. „Die Zusammenarbeit, die wir pflegen, ist

kartellrechtlich nicht anstößig“, erklärte Müller. VW und Daimler hätten die Kooperation selbst bei der EU-Kommission gemeldet, um sie auf mögliche Rechtsverstöße untersuchen zu lassen. VW habe sich dazu entschlossen, nachdem wegen des Dieselskandals jeder Stein umgedreht worden sei, erklärte Müller.

In Fragen der Standardisierung habe man schon zu seiner Zeit als Porsche-Chef unter dem Dach des Verbandes der Automobilindustrie sehr kooperativ zusammengearbeitet – das sei ihm natürlich bekannt gewesen. „Was jetzt hier im Kartellverfahren recherchiert wird, das entzieht sich meiner Kenntnis.“ Auch Daimler-Chef Dieter Zetsche hatte am Vortag gesagt, dass sich die Gespräche, bei denen die Behörden einen Kartellverdacht untersu-

chen, um Standards und ähnliches gedreht hätten.

Beide Konzernchefs kritisierten auf dem Auto-Gipfel die Unberechenbarkeit der amerikanischen Wirtschafts- und Außenpolitik unter Präsident Donald Trump. „Wir leiden unter einer gewissen Planungslosigkeit“, sagte VW-Chef Müller. Auch knapp ein Jahr nach Trumps Wahl zum Präsidenten sei die Autoindustrie „immer noch“ beklommen über die US-Wirtschaftspolitik. Ähnlich hatte sich zuvor Zetsche geäußert.

„Wir müssen unsere Überzeugung kontinuierlich klarmachen, dass der freie Welthandel der einzige Weg nach vorne ist. Diese Position müssen wir klar vertreten“, sagte der Daimler-Boss im Gespräch mit Handelsblatt-Herausgeber Gabor Steingart. Trumps Politik sei ein Risiko für das Geschäft. **HB**

**„Von Preisabsprachen, die ein Kartellvergehen darstellen würden, ist mir nichts bekannt.“**

**Matthias Müller**  
VW-Chef

## „Der Panda fällt nicht vom Baum“

Daimlers China-Vorstand Hubertus Troska rechnet beim Handelsblatt-Auto-Gipfel weiter mit hohem Wachstum in China. Doch das Land definiert die Spielregeln für die gesamte Autobranche neu.



**Hubertus Troska** Seit fünf Jahren pendelt der Manager zwischen Peking und Stuttgart.  
(Foto: Marc-Steffen Unger für Handelsblatt)

**Stuttgart** Wenn Hubertus Troska über seine Wahlheimat erzählt, dann weiß er, wie er seine Zuhörer packt. Noch vor 15 Jahren sei der damalige Exotenmarkt so groß wie der italienische gewesen. Heute werden in China fast doppelt so viele Autos verkauft wie in ganz Westeuropa.

55 Jahre ist der deutsche Mercedes Kunde im Schnitt alt, in China ist er zwanzig Jahre jünger. Und während die Eurozone sich schon über ein bis zwei Prozent Wachstum freut, dann sind es in China sechs bis sieben – konstant. „Ich habe keinen Zweifel, dass wir in China dauerhaft von wirtschaftlicher und politischer Stabilität ausgehen können“, sagt Troska, der auch gerne ein einfaches Bild verwendet. „Der Panda fällt nicht vom Baum“

Gleich vom Flughafen ist Daimlers China-Vorstand auf die Bühne des Handelsblatt-Auto-Gipfels geeilt. Seit fünf Jahren pendelt Troska zwischen Peking und Stuttgart. Es ist für ihn und für Daimler eine Erfolgsgeschichte. Verkaufte Audi 2013 noch doppelt so viele Autos wie Mercedes in Fernost, so hat Troska den Rivalen mittlerweile überholt. Mit 460.000 verkauften Autos liegt Mercedes nach neuen Monaten in China mittlerweile vor dem einstigen Premium-Marktführer, der allerdings aufgrund von Vertriebsrivalitäten seiner chinesischen Partner monatelang blockiert war.

Troska, der die Widrigkeiten des Boommarktes mittlerweile zur Genüge kennt, ist demütig genug, „nicht die Sektkorken knallen zu lassen“. Mercedes hat selbst eine lange Leidensgeschichte in China hinter sich, bevor man zum großen Sprung nach vorne ansetzte.

Dabei lief bis 2012 bei Mercedes in China wenig zusammen. Wie BMW und Audi fertigen die Schwaben mit chinesischen Joint Venture-Partnern vor Ort, aber man fand lange keine gemeinsame Sprache. „Man muss mit dem Partner auskommen, aber wenn er keinen Spaß hat, hat man auch keinen“, sagt Troska vieldeutig. So blieb bei Daimler der Vertrieb von lokal produzierten und importierten Autos beispielsweise zu lange in getrennten Händen, die Rivalitäten lähmten das Geschäft. Zudem fehlte das rechte Verständnis des chinesischen Marktes, wo Autos lange Radstände und einen schnellen Zugang zum Internet haben müssen.

Das hat sich geändert. Daimler hat die Fertigung vor Ort massiv ausgebaut, betreibt ein eigenes Technologiezentrum und hat in den vergangenen drei Jahren jede Woche einen neuen Händler aufgebaut - „keine Kaschemmen“, wie Troska betont. Mittlerweile wird jeder vierte Mercedes in China verkauft.



Doch die rasante Entwicklung in Fernost verändere nun auch zunehmend die Autoindustrie selbst, sagt der 57-Jährige. China ist der Treiber für die Vernetzung mit dem Internet, immerhin gebe es landesweit 700 Millionen Nutzer. „Wir müssen sicherstellen, dass in unseren Autos die Konnektivität zu den chinesischen Internetkonzernen funktioniert“, sagt Troska.

Noch rasanter entwickelt sich der Hochlauf der Elektromobilität. In diesem Jahr könnten schon 700.000 Stromaautos in China verkauft werden, doch das ist erst der Anfang. Ab 2019 müssen alle Autohersteller Quoten erfüllen, nach denen im Schnitt zehn Prozent des Absatzes elektrifiziert sein müssen. „China setzt alle Hebel in Bewegung“, sagt Troska mit Blick auf die Ambitionen des Landes, bei Stromaautos die Nummer Eins zu werden. Daimler investiert 655 Millionen in den Aufbau einer Batteriefertigung in Peking und will ab 2019 vor Ort den EQ-C produzieren, ein E-SUV mit hoher Reichweite.

Das ist auch dringend nötig, denn mit der Elektromobilität entstehen „völlig neue Wettbewerber“ vor Ort sagt Troska. Mit den relativ einfachen Stromantrieben und der hohen Kompetenz der Chinesen in der Batterietechnik ist die Eintrittshürde gesunken. Im September präsentierte Great-Wall seine Luxusmarke Way auf der IAA in Frankfurt und sorgte damit für großes Aufsehen.

Das gilt auch für die „Future Mobility Corporation“, die vom ehemaligen BMW -Manager Carsten Breitfeld geführt wird. Der Entwickler des „i8“ soll mit „Byton“ ebenfalls eine völlig neue Edelmarke für Elektroautos aufbauen – zunächst für China, dann für die USA und Europa. Im Verständnis um die Vernetzung, einem Schlüsselbedürfnis für chinesische Kunden, seien die Angreifer aus Fernost den etablierten Herstellern sogar voraus, stöhnte jüngst der Vorstand eines deutschen Autokonzerns. Keine Frage: Nicht nur für Daimler beginnt in China ein neues Zeitalter.

## „Flottenvorgaben sind Planwirtschaft“

Der EU-Kommissar und der VDA-Präsident warnen im Gespräch vor Quoten fürs Elektroauto und zu ehrgeizigen Abgaszielen. Es sei noch nie eine gute Idee gewesen, Politiker und Technokraten Technologien diktieren zu lassen.



Im Gespräch Handelsblatt-Chefredakteur Sven Althöppe (M.) mit VDA-Präsident Matthias Wissmann (L.) und EU-Kommissar Günther Oettinger.  
(Foto: Andy Ridder für Handelsblatt)

**Stuttgart** Die Landeshauptstadt Stuttgart ist nicht nur ein Zentrum der deutschen Automobilindustrie - sondern auch eine der Metropolen, denen ein Dieselfahrverbot in der Innenstadt droht. „Ich bin unverändert besorgt“, sagte EU-Haushaltskommissar Günther Oettinger am Mittwoch beim Auto-Gipfel des Handelsblatts. Es sei schwer abzuschätzen, wie das Bundesverwaltungsgericht im nächsten Jahr in Sachen Fahrverbote entscheiden werde, so der Schwabe. Die Teilnehmer der Tagung zumindest waren optimistisch: Im Live-Voting prognostizierten 62 Prozent, dass es 2018 nicht zu Fahrverboten kommen werde.

Für Oettinger ist die Zuspitzung ein gutes Beispiel dafür, dass Umweltrichtlinien oft zu ehrgeizig und unrealistisch festgelegt würden. Später stelle man dann fest, dass diese nur „mit Ach und Krach“ oder gar nicht erreicht werden könnten. Man müsse daraus für die Zukunft lernen. Schützenhilfe bekam er von Matthias Wissmann, Präsident des Verbands der Automobilindustrie. Es sei falsch, wenn Brüsseler Institutionen „Umweltentscheidungen nach dem Prinzip Pi mal Daumen treffen“. Es sei zum Beispiel nicht zu verstehen, warum dem Arbeiter in einer Fabrik höhere Feinstaubbelastungen zuzumuten seien als jemandem, der kurz am Neckartor in Stuttgart vorbeifahre.

Ende Februar wird das Bundesverwaltungsgericht darüber entscheiden, ob die Stadt Düsseldorf Fahrverbote für Dieselfahrzeuge verhängen darf, um für saubere Luft zu sorgen. Gibt es grünes Licht, will die Bezirksregierung im April den neuen Luftreinhalteplan in Kraft setzen - samt Fahrverboten. Das Urteil gilt als entscheidend für die Frage, ob Dieselfahrer mit Euro-5- und älteren Fahrzeugen in Düsseldorf, Stuttgart, München, Hamburg und anderen Städten und Regionen ausgeschlossen werden dürfen.

Verbandspräsident Wissmann ist zuversichtlich, dass es nicht zu Fahrverboten kommen wird. Er setze da auch auf die neue Bundesregierung. Möglicherweise werde die kommende Koalition zusätzliche Anstrengungen für besonders belastete Städte beschließen. Wissmann denkt da zum Beispiel an intelligentes Parkmanagement mit Hilfe der Digitalisierung. „Solche Dinge würden wir sehr unterstützen.“

Doch noch bevor juristisch über das Thema Fahrverbote entschieden wird, steht eine weitere wichtige Weichenstellung an. In Brüssel wird ab November beraten, wie es mit den Emissionszielen



nach 2021 weitergeht. Diese müssten „ambitioniert, aber erreichbar sein“, forderte EU-Kommissar Oettinger. Erneut bestehe die Gefahr, dass sich Europa zu hohe Ziele setze und sich damit vom Weltmarkt entferne. Daimler -Chef Dieter Zetsche hat in seiner Eigenschaft als Präsident des europäischen Herstellerverbandes ACEA eine Reduktion um weitere 20 Prozent angeboten.

Bislang gilt die Flottenregelung: Jeder Hersteller muss 2021 im Schnitt auf einen Ausstoß von 95 Gramm Kohlendioxid pro Kilometer kommen. Die Frage sei, so Oettinger, ob man diese Methodik fortsetze und die Ziele weiter senke. „60 Gramm halte ich für nicht vorstellbar.“ Wenn der Dieselanteil bei den Herstellern sinke, werde man die Ziele noch schwerer erreichen können. Er sieht das aktuelle Verfahren ohnehin kritisch. „Flottenvorgaben sind eigentlich Planwirtschaft.“

Auch Wissmann sieht die aktuellen Diskussionen mit Sorge. Oettinger sei einer der wenigen in Brüssel, die auf eine Balance zwischen den Klimazielen und den Möglichkeiten der Industrie achteten. „Man kann besorgt sein.“ Erschwert würden die Diskussionen, weil das „Vertrauenkapital der Autoindustrie“ in den vergangenen beiden Jahren wegen der Dieselproblematik nicht gerade gewachsen sei. „Das ist eine Auseinandersetzung in einer viel kritischeren Kulisse, als wir sie vor zwei Jahren hatten.“

#### Handelsblatt Auto-Gipfel

##### Visionen für die Zukunft

Der Handelsblatt Auto-Gipfel ist in diesem Jahr zu Gast bei Mercedes. Handelsblatt-Herausgeber Gabor Steingart kündigte einen intensiven Austausch über entscheidende Zukunftsthemen wie Elektromobilität, autonomes Fahren und neue Konzernstrukturen an. Daimler-Chef Dieter Zetsche begrüßte die 650 Gäste des Auto-Gipfels am Mittwoch nur kurz. Er hatte bereits am Vorabend seinen großen Auftritt beim Kaminabend im Mercedes-Museum in Stuttgart.

Der Autogipfel ist in diesem Jahr im Mercedes Kundencenter in Sindelfingen zu Gast, in dem Kunden normalerweise ihre Neuwagen in Empfang nehmen. Auch hier wird Fortschritt groß geschrieben. „Unsere Autos fahren bald autonom vom Band“, verriet Zetsche. Einen detaillierteren Einblick lieferte Markus Schäfer. „Sindelfingen ist unsere Traumfabrik für Traumautos“, sagte der Mercedes-Benz Produktionschef. Schäfers Rede war untermalt mit Hollywood-Bildern, schließlich sind die neuesten Modelle derzeit und in naher Zukunft gleich in mehreren Spielfilmen zu sehen. Aber: „Unsere Mitarbeiter machen auch ohne Superkräfte einen heldenhaften Job.“

VW-Chef Matthias Müller freute sich, auch mal „Mercedes-Luft zu schnuppen“, die rieche ziemlich sauber – seine Art, Dankeschön für die Einladung zu sagen.

Der Volkswagen-Chef gab sich zu Beginn seiner Rede demütig: „Bei Volkswagen wurden schwere Fehler gemacht. Dafür tragen wir die Konsequenzen und räumen das jetzt aus.“ Doch Müller blickt auch nach vorne: „Gleichzeitig – und auch das gehört zur Wahrheit – war die Krise der Startpunkt für eine grundlegende Neuausrichtung unseres Unternehmens.“

Es ärgere ihn, wenn der Eindruck erweckt werde, es fehle der Branche an Weitblick und Pragmatismus. „Und noch mehr ärgert es mich, wenn wir selbst dazu beigetragen haben“, so Müller. Auch eine Spitze gegen Tesla konnte Müller sich nicht verkneifen. „Der Durchbruch neuer Technologien kommt nicht von den Ankündigungsweltmeistern“, sagte er. „Ich mag Wettbewerb, aber teile romantische Verklärung von Tesla nicht.“

Über den Umbau der urbanen Mobilität sprach am Mittwoch Steven Armstrong, Europa-Präsident von Ford. Und er zeichnete ein spannendes, mitunter aber auch verstörendes Bild. Highlight seines Vortrags war eine Demonstration mit VR-Brillen, die den Gästen des Auto-Gipfels einen Eindruck davon lieferte, wie wir in einigen Jahren wohl leben werden. Die Pizza wird dann autonom geliefert.

Der Handelsblatt Auto-Gipfel im Herbst gehört zu den Highlights der Branche. In diesem Jahr ist der Gipfel zu Gast bei Mercedes-Benz in Stuttgart.

Mehr als 300 Gäste strömten zum „Kaminabend“ ins Mercedes-Benz Museum in Stuttgart. Einen Kamin gab es zwar nicht, aber viele schöne Autos – ganz neue und ganz alte.

Inmitten alter Raritäten auf vier Rädern und moderner Architektur trafen sich die Gäste zu einem Abend unter dem Motto „Transformation“.

Gewohnt charmant führte Aline von Dratein durch den Abend.

Einen bedenklichen Fall von Planwirtschaft sieht Oettinger auch in der Diskussion um eine Quote für Elektroautos. „Schreibt keine Technologien vor“, fordert der EU-Kommissar. Es sei noch nie eine gute Idee gewesen, wenn Politiker und Technokraten Technologien diktieren. Oettinger und Wissmann sind überzeugt, dass sich der Elektromotor über die Jahre seinen Anteil an der Mobilität erobern werde. Ein hocheffizienter Verbrennungsmotor werde in weiten Teilen der Welt aber noch länger gefragt sein. Das gelte selbst dann, wenn die Ölvorräte auf der Welt zur Neige gingen, meint Wissmann – schließlich gebe es ja noch Biosprit.

Bei dem Thema Quote appellieren beide Experten an die neue Bundesregierung. Antriebstechnologien und Quoten sollten nicht festgeschrieben werden, forderte Oettinger. Was würde denn passieren, wenn man eine feste Quote für den Anteil von Elektroautos beschließe: „Muss dann jeder Achte im Showroom einen Elektrowagen nehmen? Ich setze auf Freiheit.“ Das Elektroauto werde kom-

men, wenn die Infrastruktur ausgebaut, die Reichweite der Fahrzeuge größer und die vielen neuen Modelle bezahlbar würden.

Ob nicht eine Gesamtstrategie fehle, um der Elektromobilität zum Durchbruch zu verhelfen, wollte Handelsblatt-Chefredakteur Sven Afhüppe wissen. Wissmann wollte das so nicht gelten lassen. Es gebe in Deutschland schließlich die Plattform Elektromobilität. „Wir haben einen abgestimmten strategischen Prozess, den wir mit Wucht vorantreiben.“ Bei der Technologie seien deutsche Unternehmen weit vorn mit dabei. Nur beim Absatz sei Deutschland noch kein Leitmarkt mit zuletzt - einschließlich Hybriden - knapp zwei Prozent Anteil am Gesamtmarkt. Allerdings hätten die Zahlen in den letzten Monaten deutlich nach oben gezeigt. Man werde bis 2020 einen weiteren deutlichen Anstieg erleben.

Um technologisch weiter zu dominieren, müssen nach Einschätzung Oettingers Forschung und Ausbildung vorangetrieben werden. Mit der Kreativität des Silicon Valley könne man nur mithalten, wenn man die entsprechenden Fachleute habe, etwa durch den Ausbau der technischen Universitäten. Zudem müssten die Ausgaben für Forschung und Entwicklung weiter aufgestockt werden. Mit drei Prozent vom Bruttoinlandsprodukt sei Deutschland da im Vergleich zu vielen anderen Ländern schon gut dabei. Man müsse in den nächsten Jahren aber in Richtung 3,5 bis vier Prozent kommen.

Bei Zukunftsthemen wie dem autonomen Fahren und der Elektromobilität spielen deutsche Unternehmen in der Tat zum Beispiel bei der Anmeldung von Patenten weltweit eine starke Rolle. Anders sieht es allerdings bei der Batterie aus, die für einen großen Teil der Wertschöpfung im Zeitalter der Elektromobilität steht. Ob man da den Anschluss verpasst habe, fragte Handelsblatt-Chefredakteur Afhüppe.

EU-Kommissar Oettinger räumte ein: „Das Batteriethema ist unsere Achillesferse.“ Gerade erst in den vergangenen Tagen habe sich die Plattform Elektromobilität mit dem Thema beschäftigt, berichtete Wissmann. Bei Themen rund um die Zelle, zum Beispiel bei Batteriesystemen, sei Deutschland in der Spitzengruppe dabei. Bei den Zellen selbst allerdings gebe es einen harten Preiskampf. Keine Fabrik könne ohne massive staatliche Subvention aufgebaut werden. Es sei die Frage, ob man in diesen Verdrängungswettbewerb einsteigen solle. „Da überwiegt bei uns die Skepsis.“ Womöglich sei es besser, die nächste Zellgeneration abzuwarten.

Allerdings ist der Energiebedarf bei der Produktion von Batteriezellen enorm. Deutschland mit seinen hohen Strompreisen ist da nicht der ideale Standort. Brüssel sei grundsätzlich bereit, Fördermittel für das Thema zu geben, sagte Oettinger. Infrage kämen wohl aber am ehesten Standorte mit sicheren und bezahlbaren Strompreisen - zum Beispiel entlang der Donau.

Viele wichtige Weichenstellungen wird die neue Bundesregierung treffen müssen. VW -Chef Matthias Müller hatte zuvor gesagt, er hoffe, dass sich die Diskussion um die Autoindustrie wieder versachliche. Er wünsche sich, dass die neue Regierung erkenne, wie systemrelevant die Autoindustrie sei. VDA-Präsident Wissmann wünscht sich von der wahrscheinlichen Jamaika-Koalition ein innovationsfreundliches, technologiefreundliches Herangehen an die Themen. Wichtig ist ihm und Oettinger vor allem ein Ausbau der Infrastruktur - vor allem auch bei der Digitalisierung. So plädierte Oettinger für kräftige Investitionen in Glasfaser und die neue Mobilfunkgeneration. Aber auch bei den Straßen müsse sich etwas tun. Man merke in Stuttgart jeden Tag, dass es ein Mobilitätsproblem gebe, klagte VW -Chef Müller. Die Staus in und um Stuttgart sind ebenso so berüchtigt wie der Feinstaub.



## Kooperationen sind die Zukunft

Ford hat sich vorgenommen, intelligente Lösungen für Großstädte zu entwickeln. Man könne versuchen, der Erste zu sein, sagte Ford-Europa-Chef Steven Armstrong beim Auto-Gipfel. „Oder man kann planen, der Beste zu sein.“



**Steven Armstrong** Armstrong kann sich vorstellen, dass bereits 2021 die ersten kommerziellen autonom fahrenden Fahrzeuge auf den Markt kommen.  
(Foto: Andy Ridder für Handelsblatt)

**Stuttgart** Für einen so traditionsreichen Autobauer wie Ford sind die Umbrüche in der Branche eine besondere Herausforderung. Erst vor kurzem hatte der US-Konzern einen Strategiewendepunkt hin zu autonomem Fahren und Elektromobilität verkündet. Man könne versuchen, der Erste zu sein, sagte Ford-Europa-Chef Steven Armstrong am Mittwoch beim Auto-Gipfel. „Oder man kann planen, der Beste zu sein.“

Ford hat sich vorgenommen, intelligente Lösungen für die Großstädte dieser Welt zu entwickeln. Bis 2050 werde sich die Zahl der Menschen, die in Städten leben, auf 3,5 Milliarden mehr als verdoppeln, sagte Armstrong. Viele Metropolen riefen um Hilfe, die Infrastruktur stoße vielerorts an ihre Grenzen. 90 Stunden verbringe jeder Autofahrer jedes Jahr im Stau, so Armstrong: „Stellen Sie sich vor, welchen Spaß Sie in dieser Zeit haben könnten.“ Mit einem neuen „City Solutions Team“ will Ford Lösungen für intelligente Autos und ihre Vernetzung entwickeln.

Um seine Zukunftsvision zu veranschaulichen, hatte Armstrong Virtual-Reality-Brillen für die Teilnehmer des Auto-Gipfels mitgebracht, mit denen er ein Video vorführte. Darin liefert ein autonomes E-Auto von Ford eine Pizza aus. Eine Drohne bringt das Essen schließlich zum Endkunden in eine schicke Wohnung hoch über der Stadt. Armstrong weiß selbst, dass diese Visionen nur Wirklichkeit werden, wenn die Autobauer Geld in die Hand nehmen.

Der neue Ford-Chef Jim Hackett hatte daher vor einigen Wochen angekündigt, ein Drittel weniger als bisher in die Entwicklung von Verbrennungsmotoren zu investieren und das Geld stattdessen in den Bereich E-Mobilität zu stecken - zusätzlich zu einem bereits angekündigten, 4,5 Milliarden Dollar schweren Förderprogramm.

Zeitgleich verschärft der Ford-Chef seinen Sparkurs: Trotz der geplanten Zukunftsinvestitionen will er 14 Milliarden Dollar Kosten einsparen, zehn Milliarden in der Produktion und vier Milliarden in der Entwicklung. So sollen bis 2022 fünf der 17 verschiedenen Motoren nicht mehr gebaut werden.

Ein weiterer Schwerpunkt der Zukunftsinvestitionen soll das autonome Fahren sein. Ford hatte dazu kürzlich unter anderem ein Bündnis mit dem US-Fahrdienstvermittler Lyft verkündet. Auf einer gemeinsamen Technologieplattform wollen die Partner eines Tages selbstfahrende Fahrzeuge von

Ford einsetzen. Auch der Ford-Konkurrent General Motors oder die Google-Schwesterfirma Waymo setzen auf die Zusammenarbeit mit Lyft.

Kooperationen sind die Zukunft - davon ist auch Armstrong überzeugt. Keine Firma könne bei Themen wie dem autonomen Fahren alles allein machen. Ford hat deswegen ein neues Büro in London inmitten von Start-ups eröffnet. Zudem kooperiert der US-Konzern mit Universitäten. Armstrong kann sich vorstellen, dass bereits 2021 die ersten kommerziellen autonom fahrenden Fahrzeuge auf den Markt kommen. Mit Milliarden-Investitionen und starken Kooperationspartnern sieht er Ford bestens gerüstet.

Ebenfalls erschienen in: WirtschaftsWoche Online

## Schöne neue Welt

Autonom fahrende Autos machen das Leben einfacher. Staus verlieren ihren Schrecken, weil der Autofahrer währenddessen arbeiten kann und die Wartezeit sinnvoll nutzt. Die Branche erwartet viele positive Veränderungen.



Johann Jungwirth Der VW-CIO glaubt an das autonome Fahren.  
(Foto: Andy Ridder für Handelsblatt)

**Sindelfingen** Es klingt wie die schöne neue Welt von Auto und Mobilität. „Wir können Ihnen 38.000 Stunden Lebenszeit zurückgeben“, verspricht Johann Jungwirth auf dem Handelsblatt-Autogipfel in Sindelfingen. Das ist vielleicht nicht ganz so ernst gemeint, beschreibt aber die Richtung, in die der Volkswagen-Konzern gehen will. Jungwirth ist der Chief Digital Officer (CIO) der Wolfsburger. Er trägt bei VW einen wesentlichen Anteil daran, dass sich das Unternehmen den großen Themen der Automobilbranche wie Digitalisierung, Elektromobilität und Autonomes Fahren geöffnet hat.

Nicht nur bei Volkswagen, sondern auch bei allen anderen Autoherstellern haben die Megatrends der Branche Einzug gehalten. Die Automobilindustrie steht vor den größten Veränderungen der vergangenen 50 Jahre. Ging es bislang darum, einfach nur die besten Autos zu produzieren, muss sich die Branche jetzt viel breiter aufstellen. Es geht um Mobilität in all ihren Varianten. Die Autohersteller müssen sich zum Dienstleister für mobile Fragen wandeln.

Der Wechsel auf den Elektroantrieb ist dabei vielleicht noch die kleinere Herausforderung für die Automobilindustrie. „Das ist nicht das Problem für uns“, sagt auch VW-CIO Jungwirth auf dem Autogipfel. Motor ist Motor, damit können Hersteller wie Volkswagen, BMW und Daimler umgehen. Von Diesel- und Ottomotoren auf ein Elektroaggregat umzusteigen, das sollte die Branche also eigentlich schaffen.

Der oberste digitale Denker aus dem Volkswagen-Konzern verbreitet auch Optimismus, was Konnektivität, Digitalisierung und Autonomes Fahren betrifft. Auch diese Themen sollten die Autohersteller in den Griff bekommen. Einzige wichtige Voraussetzung: „Der Mensch muss an erster Stelle stehen, darum geht es.“ Viel direkten Umgang mit Kunden muss die Branche allerdings noch lernen, das sind die meisten Hersteller bislang nur ansatzweise gewohnt.

Johann Jungwirth ist ein glühender Verfechter des Autonomen Fahrens. Selbstständig fahrende Autos werden aus seiner Sicht in den kommenden Jahrzehnten dafür sorgen, dass ein Autofahrer zehntausende Stunden an Lebenszeit zurückbekommen wird. Weil das Auto selbst fährt und die Menschen völlig andere Dinge erledigen können, wenn sie mit dem Wagen unterwegs sind. Arbeiten im Stau etwa wird durchgängig möglich, weil niemand mehr die Hände ans Steuer legen muss.

Damit autonom fahrende Autos zum Erfolg werden, muss die Branche allerdings einige Grundvoraussetzungen erfüllen, so sieht es zumindest Johann Jungwirth. Solche Fahrzeuge müssten Emo-

tionen wecken und auch optisch auffallen, wie der Sedric, das erste vollständig autonom fahrende Auto aus dem Volkswagen-Konzern. Die neuen Fahrzeuge sollten zudem echte Innovationen enthalten – nur mit zusätzlichem Nutzen würden sie die Kunden akzeptieren. Jungwirth spricht von der „Mobilität für alle“, weil künftig auch Blinde, Kranke und ältere Menschen im Auto unterwegs sein könnten.

Die regulatorischen Probleme hält Jungwirth für lösbar. Es sei nur eine Frage der Zeit, bis die autonom fahrenden Autos von den Behörden eine Straßenzulassung bekommen würden. Zweifel an der Sicherheit hat Jungwirth nicht. Künftig werde die Zahl der Unfälle sogar zurückgehen, weil Maschinen zuverlässiger als Menschen seien. Vor allem aus diesem Grund würden die Autos die Straßenzulassung bekommen.

Ein Unternehmen wie Volkswagen müsse sein Rollenverständnis ändern und sich vom reinen Autohersteller zum Anbieter von Mobilitätsdiensten wandeln. „Wir wollen damit überall vertreten sein“, betont Jungwirth.

Innerhalb des Volkswagen -Konzerns wird noch über ganz andere Formen der Mobilität nachgedacht. Jörg Aсталosch leitet die VW-Tochter Italdesign, eine Design- und Ideenschmiede in Italien. Der eine oder andere mag darüber noch schmunzeln, doch die Volkswagen-Tochter hält sie für ein ernsthaftes Geschäft: Flugautos. Im März auf dem Genfer Automobilsalon hatte Italdesign bereits den Pop-up präsentiert, das erste Flugauto des Hauses.

Fliegende Fahrzeuge sind eine Antwort auf die weiter wachsende Zahl von Staus in den großen Ballungsräumen. „Deshalb lohnt es sich, auch den Himmel für den Transport zu öffnen“, glaubt Jörg Aсталosch. Volkswagen ist im Übrigen nicht der einzige Autohersteller, der über ein solches Konzept nachdenkt. Der Daimler -Konzern arbeitet am „Volocopter“, der im September auf der Internationalen Automobil-Ausstellung in Frankfurt zu sehen war.

Jörg Aсталosch glaubt, dass die Flugautos Mitte des nächsten Jahrzehnts kommerziell einsatzfähig sein werden. „Die Automobilindustrie kann sich damit neu erfinden“, sagt er. Flugautos seien ein weiteres Beispiel dafür, wie sich die Branche zum Anbieter neuer Dienstleistungen wandeln könnte.

Das Autonome Fahren ist nicht nur ein Aktionsfeld für die Autohersteller, sondern auch für die IT-Branche. Microsoft bietet bereits Büroassistenten für Autos an, Volvo und BMW arbeiten damit. Dazu gehört eine neue Variante der Internet-Telefonie, „Skype for Business“. Microsoft sieht sich als Partner der Automobilbranche, der keine eigenen Fahrzeuge baut und verkauft. Der US-Konzern will vor allem dafür sorgen, dass autonom fahrende Autos sicher unterwegs sind. „Das wäre der größte anzunehmende Unfall für die Branche – wenn die Autos gehackt werden“, so Sabine Bendiek, Microsoft-Deutschland-Chefin, auf dem Handelsblatt-Autogipfel.

Auch Google arbeitet intensiv am Thema Mobilität. Spracherkennung bekommt wachsende Bedeutung, besonders beim Fahren. „Auch im Auto wird mit dem Smartphone gesprochen“, sagt Philipp Justus, Google-Vizepräsident für Zentraleuropa. Spracherkennung (und damit Sprachbefehle) versprechen mehr Sicherheit beim Fahren, weil niemand mehr umständlich Schalter und andere Bedienelemente drücken muss. Das IT-Unternehmen verkauft zudem seine Software Android als Betriebssystem für das Infotainment in Fahrzeugen, zu den Kunden zählen Audi und Volvo .



# Die große Ethik-Debatte

**Technik, Recht, Akzeptanz – autonomes Fahren wirft viele Fragen auf.** Zwar gibt es erste gesetzliche Rahmen, aber auch neue Bedenken bei der Datensicherheit.

**Axel Höpner, Kevin Knitterscheidt**  
Stuttgart

**B**eim Thema autonomes Fahren spalten sich die Meinungen in zwei Lager: Die einen sind froh, wenn das Fahrzeug eines Tages übernimmt, und sie die Zeit besser nutzen können. Die anderen sehen sich eher als passionierte Autofahrer – und wollen auch in Zukunft selbst Gas geben. Udo Di Fabio zählte sich eigentlich eher zu Letzteren – bis er einmal auf der Autobahn in einem Roboterauto saß und Starkregen einsetzte. Spaß machte da das Fahren nicht mehr. „Da habe ich es als Entlastung empfunden, dass das System übernommen hat.“

Das autonome Fahren wird die Automobilbranche und ihre Geschäftsmodelle, aber auch die Gesellschaft verändern wie kaum eine andere Innovation. Laut einer Studie von Boston Consulting Group (BCG) im Jahr 2030 in den USA bereits ein Viertel der gefahrenen Kilometer von autonomen Elektroautos geleistet werden.

Von den Vorteilen sind die meisten überzeugt. Allerdings sind in Deutschland noch viele technologische, ethische und rechtliche Fragen zu klären. Das zeigte sich in den vielen Diskussionen auf dem Handelsblatt Auto-Gipfel in Stuttgart. Derzeit werden Schritte für die rechtlichen Grundlagen für das automatisierte Fahren erarbeitet, ein erstes Gesetz ist auf dem Weg gebracht. Der frühere Bundesverfassungsrichter und Professor Di Fabio leistet als Vorsitzender der Ethik-Kommission für automatisiertes Fahren seinen Beitrag.

Die Technologien sind bereits weit entwickelt. „Die Maschine ist sicher zuverlässiger, sie kommt keine Emotionen“, sagte Renata Jungo Brüngger, Vorstandsmitglied für Integrität und Recht bei Daimler und ebenfalls Mitglied der Ethik-Kommission. Ziel sei „360-Grad-Sicherheit“, die Unfälle komplett vermeidet. Doch noch glauben viele Autofahrer, dass sie es besser können. Je autonomer die Systeme seien, desto mehr zweifeln die Menschen an der Sicherheit, berichtete Matthias Schubert, der das weltweite Mobilitätsgeschäft beim TÜV Rheinland verantwortet, unter Berufung auf eine umfassende Befragung von Verbrauchern.

Droht doch ein Crash, kann es heikel werden. Soll ein autonomes Fahrzeug, wenn ein Zusammenpuff unvermeidlich ist, auf das kleine Kind zusehen oder auf den 96-jährigen Rentner mit seinem Rollator, beschrieb Di Fabio ein klassisches Szenario. Die Ethik-Kommission habe sich intensiv mit solchen Fragen beschäftigt. Zwar näherten sich die Systeme inzwischen einer Zuverlässigkeit an, die Unfälle ausschließt. „Doch hundertprozentige Sicherheit gibt es nicht.“ Wenn Menschen verletzt werden müssen durch einen nicht vermeidbaren Unfall, komme man in ein Dilemma.

Dabei gibt es in Deutschland auf Grundlage der

Arbeit der Ethik-Kommission eine klare Regelung: Es ist keine Programmierung zulässig, die anhand irgendwelcher Qualitätsmerkmale Menschen unterscheidet. Die Steuerung des Fahrzeugs darf also keinen Unterschied zwischen Kind und Hochbetagten machen. Allerdings, ergänzte Di Fabio, sei eine Programmierung erlaubt, die auf eine „Minderung von Personenschäden“ abzielt. Wenn ein Lenkimpuls möglich ist, weniger oder leichter zu verlieren, ist eine solche Programmierung zulässig.“ Das autonome Auto kann also auf die kleinere Gruppe zusehen, wenn ein Zusammenstoß nicht verhindert werden kann.

Spannend wird auch das Thema Haftung werden – und vor allem die Frage, wer bei einem Unfall im Zweifel verantwortlich ist, solange der Mensch noch eingreifen kann oder muss. Vom Fahrer werde im Gesetz erwartet, dass er reagiere, wenn das System erkennbar an Grenzen stoße, sagte Juristin Jungo Brüngger. Es sei aber keine Zeit festgelegt worden, innerhalb derer dies geschehen muss. Der Fahrer könne nur mit einigen Sekunden Verzögerung übernehmen, fügte Di Fabio hinzu. Solange er dies nicht tut, bleibe die Verantwortung beim Auto- und Softwarehersteller.

Die aktuellen Fahrerassistenzsysteme vermitteln einen guten Eindruck, was noch möglich ist. So arbeiten viele Hersteller und Zulieferer an eigenen Entwicklungen. Bosch etwa hat seit 2010 mehr als 950 Patente rund um das autonome Fahren angemeldet und liegt damit im weltweiten Innovationswettbewerb vorn. Es folgen mit Audi und Continental zwei weitere deutsche Unternehmen. Der Schwedischmaschinenbetreiber Volvo, über dessen Pläne viel diskutiert wurde, lag auf dem zehnten Platz. Die Technik für ein vollautomatisiertes Fahrzeug ist allerdings noch teuer. Daimler-Entwicklungsleiter Cla Källkrantz sagte beim Auto-Gipfel, er rechne damit, dass sich kommerzielle Anwendungen als Erstes bei Robotaxis durchsetzen werden, da der Taxifahrer ein hoher Kostenfaktor ist.

Bis sich die Technik auf breiter Front etabliert, ist es aber noch ein gutes Stück Weg. „Wir müssen eine gesellschaftliche Akzeptanz schaffen“, sagte Daimler-Vorständin Jungo Brüngger. Allein könnten das die Autohersteller nicht bewerkstelligen.

Laut Studie des TÜV Rheinland können sich zwar drei von vier Verbrauchern in Deutschland grundsätzlich vorstellen, einmal ein autonomes Auto zu fahren. Sorg bereitet vielen Menschen aber neben der Rechtlage noch die Datensicherheit. So fürchten 60 Prozent die Übernahme der Kontrolle über das Fahrzeug durch Cyberkriminelle. „Die Verbraucher haben Angst davor, dass ein Virus oder ein externer Angriff ingewiss mit ihrem Auto macht“, so TÜV-Bereichsvorstand Schubert. Auch an dieser Herausforderung arbeitet die Branche mit Hochdruck. Schließlich fördert Datenschutz die Akzeptanz des autonomen Fahrens.



**Mercedes-Stern in Sindelfingen:** Der Auto-Gipfel 2017 fand bei Daimler statt.

**Daimler-Vorständin Renata Jungo Brüngger:** „Die Maschine kennt keine Emotionen.“



**Eine Teilnehmerin verfolgt die Diskussion:** Akzeptanz für das autonome Fahren schaffen.



**Teilnehmer halten ihre Eindrücke fest:** Vielen bereitet beim autonomen Fahren der Datenschutz Sorge.



**Ex-Bundesverfassungsrichter Udo Di Fabio:** Blick auf die ethischen Aspekte.



**Fahren vor dem Auto-Gipfel:** Das Who's who der Autobranche traf sich zum Austausch.

**VDA-Präsident Wissmann über Elektromobilität:** „Wir haben einen abgestimmten strategischen Prozess, den wir mit Wucht vorantreiben.“



**Vitae**

**Der Lobbyist** Seit 2007 führt Matthias Wissmann den Verband der Automobilindustrie (VDA). Bis 1998 war er Bundesverkehrsminister im Kabinett von Helmut Kohl.

**Der Kommissar** Günther Oettinger verantwortet in der EU-Kommission das Haushaltsressort. Zuvor war der CDU-Politiker Energiekommissar und Ministerpräsident in Baden-Württemberg.



**EU-Kommissar Oettinger:** „Schreibt keine Technologien vor.“

Doch noch bevor juristisch über das Thema Fahrverbote entschieden wird, sieht eine weitere wichtige Weichenstellung an. In Brüssel wird ab November beraten, wie es mit den Emissionszielen nach 2021 weitergeht. Diese müssten „ambitioniert, aber erreichbar sein“, forderte EU-Kommissar Oettinger. Erneut bestehe die Gefahr, dass sich Europa zu hohe Ziele setze und sich damit vom Weltmarkt entferne. Daimler-Chef Dieter Zetsche hat in seiner Eigenschaft als Präsident des europäischen Herstellerverbandes ACEA eine Reduktion um weitere 20 Prozent angeboten.

**Fehlendes Vertrauen erschwert die Diskussionen**

Bislang gilt die Flottenregelung: Jeder Hersteller muss 2021 im Schnitt auf einen Ausstoß von 95 Gramm Kohlendioxid pro Kilometer kommen. Die Frage sei, so Oettinger, ob man diese Methodik fortsetze und die Ziele weiter senke. „60 Gramm halte ich für nicht vorstellbar.“ Wenn der Dieseleinzelteil bei den Herstellern sinke, werde man die Ziele noch schwerer erreichen können. Er sieht das aktuelle Verfahren ohnehin kritisch. „Flottenvorgaben sind eigentlich Planwirtschaft.“ Auch Wiss-

mann sieht die aktuellen Diskussionen mit Sorge. Oettinger sei einer der wenigen in Brüssel, die auf eine Balance zwischen den Klimazielen und den Möglichkeiten der Industrie achteten. „Man kann besorgt sein.“ Erschwert würden die Diskussionen, weil das „Vertrauenkapital der Autoindustrie“ in den vergangenen beiden Jahren wegen der Dieselproblematik nicht gerade gewachsen sei. „Das ist eine Auseinandersetzung in einer viel kritischeren Kulisse, als wir sie vor zwei Jahren hatten.“

Einen bedenklichen Fall von Planwirtschaft sieht Oettinger auch in der Diskussion um eine Quote für Elektroautos. „Schreibt keine Technologien vor“, fordert der EU-Kommissar. Es sei noch nie eine gute Idee gewesen, wenn Politiker und Technokraten Technologien diktieren. Oettinger und Wissmann sind überzeugt, dass sich der Elektromotor über die Jahre seinen Anteil an der Mobilität erobern werde. Ein hocheffizienter Verbrennungsmotor werde in weiten Teilen der Welt aber noch länger gefragt sein. Das gelte selbst dann, wenn die Övorräte auf der Welt zur Neige gingen, meint Wissmann – schließlich gebe es ja noch Biosprit.

Bei dem Thema Quote appellieren beide Experten an die neue Bundesregierung. Antriebstechno-

logien und Quoten sollten nicht festgeschrieben werden, forderte Oettinger. Was würde denn passieren, wenn man eine feste Quote für den Anteil von Elektroautos beschließe: „Muss dann jeder Achte im Showroom einen Elektrowagen nehmen? Ich setze auf Freiheit.“ Das Elektroauto werde kommen, wenn die Infrastruktur ausgebaut, die Reichweite der Fahrzeuge größer und die vielen neuen Modelle bezahlbar würden.

Ob nicht eine Gesamtstrategie fehle, um der Elektromobilität zum Durchbruch zu verhelfen, wollte Handelsblatt-Chefredakteur Sven Ahlhöppe wissen. Wissmann wollte das so nicht gelten lassen. Es gebe in Deutschland schließlich die Plattform Elektromobilität. „Wir haben einen abgestimmten strategischen Prozess, den wir mit Wucht vorantreiben.“ Bei der Technologie seien deutsche Unternehmen weit vorn mit dabei. Nur beim Absatz sei Deutschland noch kein Leitmarkt mit zuletzt – einschließlich Hybriden – knapp zwei Prozent Anteil am Gesamtmarkt. Allerdings hätten die Zahlen in den letzten Monaten deutlich nach oben gezeigt. Man werde bis 2020 einen weiteren deutlichen Anstieg erleben.

Um technologisch weiter zu dominieren, müssen nach Einschätzung Oettingers Forschung und Ausbildung vorangetrieben werden. Mit der Kreativität des Silicon Valley könne man nur mithalten, wenn man die entsprechenden Fachleute habe, etwa durch den Ausbau der technischen Universitäten. Zudem müssten die Ausgaben für Forschung und Entwicklung weiter aufgestockt werden. Mit drei Prozent vom Bruttoinlandsprodukt sei Deutschland da im Vergleich zu vielen anderen Ländern schon gut dabei. Man müsse in den nächsten Jahren aber in Richtung 3,5 bis vier Prozent kommen.

Bei Zukunftsthemen wie dem autonomen Fahren und der Elektromobilität spielen deutsche Unternehmen in der Tat zum Beispiel bei der Anmeldung von Patenten weltweit eine starke Rolle. Anders sieht es allerdings bei der Batterie aus, die für einen großen Teil der Wertschöpfung im Zeitalter der Elektromobilität steht. Ob man da den Anschluss verpasst habe, fragte Handelsblatt-Chefredakteur Ahlhöppe.

EU-Kommissar Oettinger räumte ein: „Das Batteriethema ist unsere Achillesferse.“ Gerade erst in den vergangenen Tagen habe sich die Plattform Elektromobilität mit dem Thema beschäftigt, berichtete Wissmann. Bei Themen rund um die Zelle, zum Beispiel bei Batteriesystemen, sei Deutschland in der Spitzengruppe dabei. Bei den Zellen selbst allerdings gebe es einen harten Preiskampf. Keine Fabrik könne ohne massive staatliche Subvention aufgebaut werden. Es sei die Frage, ob man in diesen Verdrängungswettbewerb einsteigen solle. „Da überwiegt bei uns die Skepsis.“ Womöglich sei es besser, die nächste Zellgeneration abzuwarten.

Allerdings ist der Energiebedarf bei der Produktion von Batteriezellen enorm. Deutschland mit seinen hohen Strompreisen ist da nicht der ideale Standort. Brüssel sei grundsätzlich bereit, Fördermittel für das Thema zu geben, sagte Oettinger. Infrage kämen wohl aber am ehesten Standorte mit sicheren und bezahlbaren Strompreisen – zum Beispiel entlang der Donau.

Viele wichtige Weichenstellungen wird die neue Bundesregierung treffen müssen. VW-Chef Matthias Müller hatte zuvor gesagt, er hoffe, dass sich die Diskussion um die Autoindustrie wieder versachliche. Er wünsche sich, dass die neue Regierung erkenne, wie systemrelevant die Autoindustrie sei.

VDA-Präsident Wissmann wünscht sich von der wahrscheinlichen Jamaika-Koalition ein innovationsfreundliches, technologiefreundliches Herangehen an die Themen. Wichtig ist ihm und Oettinger vor allem ein Ausbau der Infrastruktur – vor allem auch bei der Digitalisierung. So plädierte Oettinger für kräftige Investitionen in Glasfaser und die neue Mobilfunkgeneration. Aber auch bei den Straßen müsse sich etwas tun. Man merke in Stuttgart jeden Tag, dass es ein Mobilitätsproblem gebe, klagte VW-Chef Müller. Die Staus in und um Stuttgart sind ebenso so berüchtigt wie der Feinstaub.

TECHNOLOGIE





Im Gespräch: BMW-Markenexpertin Stefanie Wurst, Mercedes-Kommunikator Natanael Sijanta (r.) und Handelsblatt-Geschäftsführer Frank Doppeide.

# Handelsblatt

Vertrieb

## Influencer als hippe Autoverkäufer

Neue Kommunikationskanäle schaffen nicht nur gläserne Kunden. Auch die Leistung der Werber und ihrer Kampagnen wird immer präziser messbar.

Martin Buchenau Sindelfingen

**N**ie zuvor wussten Marketingstrategen mehr über ihre Kunden. Nie zuvor waren selbst potenzielle Kunden leichter erreichbar für Autohersteller als über soziale Netze. Nie zuvor waren die Marketingbudgets größer, aber nie zuvor war die Kundschaft auch diffuser als heute. „Beim effizienten Einsatz der Budgets hilft die Digitalisierung und die Auswertung der Daten“, erzählt Natanael Sijanta, Leiter Marketing Kommunikation Mercedes-Benz Pkw, auf dem Handelsblatt Auto-Gipfel.

„Die Budgets brauchen intelligenter Manager, die die Komplexität beherrschen“, sagt Stefanie Wurst, Leiterin Marketing BMW Deutschland. Das fordert von den Managern, vernetzt zu denken. Das fällt vielen in den Traditionskonzernen noch schwer. Es gehe schlicht darum, welchen Menschen kann man wann und wie mit dem Auto in Berührung bringen - von der ersten Ansprache in sozialen Netzwerken bis hin zum Händler.

Trotz charmanter Nachfrage von Moderator und Handelsblatt-Geschäftsführer Frank Doppeide woll-

ten die Vertreter der beiden größten deutschen Anbieter von Luxusautos nicht verraten, wie hoch die Budgets sind, mit denen Mercedes und BMW auf dem Markt gegeneinander antreten. „Budgets sind immer zu klein“, sagt BMW-Managerin Wurst.

Die Zeiten, einfach den teuersten Werbeblock vor den Tagesthemen zu buchen, scheinen vorbei zu sein. „Wir brauchen ständige Berührungspunkte über das gesamte Jahr“, sagt Wurst. Auch sogenannte Influencer spielen dabei eine wachsende Rolle vor allem im Netz. Allerdings funktioniert es nicht automatisch, einfach eine Internetgröße zu verpflichten.

Mercedes hatte einen unerwartet großen Erfolg mit einem US-Rapper auf der diesjährigen Automesse IAA in Frankfurt. Der Rapper machte spontan einen Rundgang über die Messe. Das kam gut an. Er wurde von Hunderten Fans fotografiert. Die Selbies überfluteten das Netz. „Die Resonanz in den sozialen Medien war riesig“, erklärt Sijanta.

„Wir müssen einfach viele Dinge ausprobieren“, sagt Wurst. In der digitalen Welt sehe man schnell, ob ein Influencer funktioniert. Wenn nicht, müssten Aktionen eben schnell geändert werden. Auch die eigenen Leis-



**Budgets sind immer zu klein.**

Stefanie Wurst  
Leiterin Marketing  
BMW Deutschland

tungen der Werbe- und Marketingabteilungen sind im Digitalzeitalter leichter mess- und überprüfbar.

Schwärmen sich die etablierten Autokonzerne mit dem Publicity-Erfolg von Tesla und seinem Gründer Elon Musk, der quasi als Chief-Influencer agiert, wie Handelsblatt-Geschäftsführer Doppeide es locker formuliert. „Elon Musk hat die Position der Apple-Ikone Steve Jobs eingenommen“, räumt Wurst ein.

Den CEO als obersten Werbebotschafter einzusetzen, wollen beide Werbeexperten nicht kopieren. „Ein Zetsche tritt anders auf als ein Krüger“, sagt Wurst, das müsse auch zum Unternehmen passen. BMW wurmt, dass in der Öffentlichkeit Tesla als größter Verkäufer von Elektroautos wahrgenommen wird. Dabei verkauft BMW mindestens genauso viele.

Das zeigt, wie die Stärke einer Marke sich auch vom wirtschaftlichen Erfolg abkoppeln kann. Teslas Markenwert stieg im vergangenen Jahr um 32 Prozent auf knapp sechs Milliarden US-Dollar. Mit rund 24 Milliarden US-Dollar liegen die beiden Marken BMW und Mercedes-Benz beim Markenwert fast gleichauf in der Markenwert-Studie Brand Z.

Aber sowohl das Modell als wie

auch die Mobilitätsdienstleistungen DriveNow, RideNow, und ParkNow zählen nach Wursts Einschätzung wesentlich in die Marke BMW ein.

Der Daimler-Konzern regiert unterdessen mit einer Verjüngungskur im gesamten Erscheinungsbild. Mit der Elektromarke EQ verbreitert Mercedes sein Spektrum. Der Stuttgarter Konzern sieht das Thema Mobilität ganzheitlich. Dazu gehören auch die Mietwagenflotte Car2go und Apps wie Moovel oder MyTaxi.

Wie wichtig eine hohe Akzeptanz der Marke besonders bei jungen Menschen auch für die Personalsuche ist, weiß Daimler Personal-Chef Wilfried Portle. „Wir spüren, dass unsere Marke mit Zukunftsthemen wie autonomes Fahren, Elektromobilität oder Connectivity auch für Digitalexperten immer attraktiver wird.“

In ein paar Jahren werden viele junge Menschen keinen Führerschein mehr machen. Mercedes will deshalb versuchen, Kunden früh von der Marke zu überzeugen. „Wir werden als Marke den Kunden auch künftig das beste Luxusserlebnis bieten“, sagt Mercedes-Werber Sijanta. BMW-Expertin Wurst entgegnet keck: „Ich habe es da vielleicht einfacher: Freude am Fahren - egal wie.“ 17



Jamaika-Sondierungen

## Neuer Schwung für die Zukunftsdebatte

**Die Wirtschaft hofft, dass die künftige Regierung wichtige Zukunftsthemen anpackt. Ein Vorstoß von VW-Chef Matthias Müller bringt neuen Schwung in die Debatte.**

Dietmar Neuerer Berlin

Für einen Moment wehte ein Hauch von Zukunft durch das Fernsehstudio. „Durch den digitalen Fortschritt wird sich vieles verändern“, sagte Kanzlerin Angela Merkel (CDU) am 3. September, am Ende des TV-Duells mit ihrem Herausforderer Martin Schulz (SPD). In den anderthalb Stunden zuvor ist das Thema nicht einmal zur Sprache gekommen. Auch andere Zukunftsthemen wie Bildung wurden ausgespart. Ähnlich zukunftsarm gestaltete sich fast der gesamte Wahlkampf. Unterm Strich: eine Enttäuschung für die Wirtschaft.

Umso größer ist nun die Hoffnung, dass die Partner einer möglichen Jamaika-Koalition die zentrale Frage klären, wie Deutschland für die Zukunft fit gemacht werden soll. Dazu regte VW-Chef Matthias Müller beim „Auto-Gipfel“ des Handelsblatts eine Fokussierung auf bestimmte Themen an. Etwa in Form eines Infrastrukturministeriums, das den Aufbau neuer Netze für Energie und Information koordinieren soll.

Er habe in jungen Jahren als Volontär im japanischen Wirtschaftsministerium mitgearbeitet. „Ein solches Superministerium könnte ich mir auch in Deutschland sehr gut vorstellen“, sagte Müller. Heute seien die Kompetenzen in Deutschland über viele Ministerien verteilt. Bei der Digitalisierung und der Elektromobilität werde viel gesprochen und zu wenig gehandelt. „Wir müssen zu einer Planung kommen, die auch verschiedene Industriebranchen mit einschließt“, so Müller. „Nicht nur die Autobranche gehört dazu, sondern etwa auch die Energieindustrie, IT, Digitalwirtschaft.“

Mit seinem Vorstoß hat Müller offenbar den richtigen Nerv getroffen. Der CDU-Wirtschaftsrat sprach von einem „sehr interessanten Vorschlag“, die CSU-Digitalexpertin Dorothee Bär von einer „nicht abwegigen Idee“. Und auch die Grünen reagierten zustimmend. Der Ansatz Müllers, die Kompetenzen von Wirtschaft und Infrastruktur zu bündeln, sei grundsätzlich begrüßenswert, sagte der Sprecher des Realo-Flügels der Grünen-Bundestagfraktion, Dieter Janecek, dem Handelsblatt. „Wir brauchen deutlich mehr Tempo und Koordinierung bei Breitbandausbau, leistungsfähigen Energienetzen und -speichern oder der Ladesäuleninfrastruktur für die Elektromobilität.“ Das bisherige „Kompetenzwirrwarr“ habe „dem Standort Deutschland geschadet“.

Die Problematik klang auch schon in den Wahlprogrammen der Parteien an. Deutschland brauche daher jetzt einen „Modernisierungsschub“, sagte FDP-Fraktionsvize Michael Theurer. „Die Herausforderung der Digitalisierung steht dabei im Vordergrund.“ Mit einer Bündelung von Kompetenzen, die auch die Union will. Ein flächendeckendes Glasfasernetz ist ohnehin unstrittig. Bekannt-

lich steckt aber der Teufel im Detail - mit der Folge, dass die Jamaika-Gespräche womöglich nur mit einer Einigung auf den kleinsten gemeinsamen Nenner enden, wie Daimler-Chef Dieter Zetsche befürchtet. „Das könnte zu wenig Bewegung führen“, warnte Zetsche beim „Auto-Gipfel“. „In dieser sich schnell verändernden Zeit braucht unser Unternehmen Ver-

änderungen und Entwicklung - Stillstand ist Rückschritt.“ Das gelte auch für das gesamte Land. Zukunftsthemen wie Infrastruktur und Digitalisierung müssten daher „Eingang in diese Verhandlungen finden“.

Die CSU-Politikerin Bär ist guten Mutes, dass dies gelingt - auch im Sinne des Müller-Vorschlags. Der Generalsekretär des CDU-Wirtschafts-

rats, Wolfgang Steiger, schätzt indes, dass die von Müller genannten „schönen, profilbildenden Aufgaben“ nicht in die Hand eines der vier Koalitionspartner gegeben werden. „Es wäre schon viel gewonnen, wenn alle digitalen Themen rund um den Datenschutz, Wirtschaftsschutz und die digitale Infrastruktur zentralisiert werden.“



**VW-Chef Müller:** Auf dem Handelsblatt Auto-Gipfel forderte er ein neues Ministerium.

# Zukunft neu denken



Ein Superministerium für Digitalisierung und Infrastruktur ist verlockend, sagt  
**Klaus Stratmann.**



**Die Frage ist:**  
Ist die nächste Bundesregierung entschlossen, das Land innovationsfreundlicher zu machen?

**D**ie Debatte über den Zuschnitt von Ministerien gehört zu den Ritualen jeder Regierungsbildung. Regelmäßig orientiert sie sich nicht an Inhalten. Sie entscheidet sich vielmehr an der Frage, welcher Koalitionspartner wie viel Einfluss erhalten soll und wie viele Ministerposten benötigt werden. Die potenziellen Partner einer Jamaika-Koalition haben in diesen Wochen die Chance, die Frage nach dem Zuschnitt der Ressorts anhand eines ganz anderen Kriteriums zu entscheiden: Was würde Deutschland nutzen?

Für die Wirtschaft hat VW-Chef Matthias Müller jetzt beim Handelsblatt Auto-Gipfel eine Antwort gefunden: Er fordert ein Superministerium, das Themen wie die Digitalisierung und den Ausbau von Energie- und Informationsnetzen vorantreibt. Die Jamaika-Partner sollten diesen Vorschlag prüfen.

Zugegeben: Mit den Zukunfts- und Superministerien ist es nicht so ganz einfach. Erinnern Sie sich noch an Jürgen Rüttgers, von 1994 bis 1998 Bundesminister für Bildung, Wissenschaft, Forschung und Technologie im letzten Kabinett Kohl? Gerne ließ sich Rüttgers als „Zukunftsminister“ titulieren. Von seinem Wirken indes blieb nicht viel in Erinnerung. Die Kunst besteht eben nicht darin, möglichst viele Zukunftsthemen unter einem Dach zu bündeln.

Der Vorschlag Müllers ist dagegen auch inhaltlich stringent. Die Zukunft einer Industrienation wie Deutschland entwickelt sich entlang der Digitalisierung, zu deren unabdingbaren Voraussetzungen die passende Infrastruktur zum Transport von Daten und Energie zählt. Dass Müller natürlich auch pro domo spricht, weil gerade sein Unternehmen für das autonome Fahren und die Elektrifizierung der Mobilität auf exzellente Infrastruktur angewiesen ist - Schwamm drüber. Der Kollateralschaden einer klugen Digitalstrategie samt der perfekt ausgebauten Infrastruktur ist für die gesamte Wirtschaft unübersehbar. Das gilt für den Mittelständler im Sauerland wie für den Chemiekonzern in Ludwigshafen.

Die Palette, die Müller auffächert, ließe sich gut um die Aspekte Bildung und Forschung ergänzen. Denn diese beiden Bereiche sind untrennbar verbunden mit einer erfolgreichen Digitalstrategie.

Ob nun allerdings gerade das japanische MITI als Vorbild dienen sollte, erscheint fraglich. Dieses Superministerium ist von seiner DNA her eher als „Planungsbehörde“ zu verstehen und - wenn auch über weite Strecken erfolgreich - eher das Gegenteil eines offenen Ministeriums. Als Planer, Regulierer und Schlichter in Personalunion wirkt es aus heutiger Sicht überkommen.

Am Ende ist ohnehin nicht wichtig, wie genau die Zuständigkeitsgrenzen verlaufen. Es geht auch nicht in erster Linie darum, der Wirtschaft lange Wege zu ersparen und Zuständigkeiten klarer zuzuordnen. Der fortschrittlichste Ministeriumszuschnitt nutzt niemandem, wenn er nicht getragen wird vom richtigen Spirit. Der wiederum muss von der ganzen Regierung ausgehen.

Die entscheidende Frage ist: Ist die nächste Bundesregierung fest entschlossen, das Land innovationsfreundlicher und zukunftsfähiger zu machen? Gibt es über die Grenzen der künftigen Koalitionsparteien hinweg den ernststen Willen zur Erneuerung?

Eine Jamaika-Koalition hätte die Chance, diesen Kurs einzuschlagen. Gerade mit dem Thema Digitalisierung haben alle potenziellen Jamaika-Koalitionäre ein Zukunftsfeld definiert, auf das sie sich gemeinsam fokussieren wollen. Sie haben verstanden, dass es dabei nicht nur darum geht, Bürgern und Unternehmen möglichst hohe Datenübertragungsraten zugänglich zu machen, sondern vielmehr um die Digitalisierung und Vernetzung aller Lebensbereiche. Um kluge Regulierung und um offene Standards, die möglichst weltweit attraktiv sind.

Großes Einvernehmen besteht auch beim Thema Bildung. Ein rohstoffarmes Land wie Deutschland verfügt eben nur über eine einzige besonders wertvolle Ressource: kluge Köpfe. Aber schon beim Thema Bildung stößt der gute Wille an Grenzen. Beim Bildungsföderalismus scheiden sich unter den potenziellen Jamaika-Koalitionären die Geister. Eine weitere Einschränkung oder gar Abschaffung des Kooperationsverbots, das es dem Bund verbietet, Bildungsmaßnahmen der Länder zu finanzieren, wird von den Jamaika-Partnern unterschiedlich bewertet.

Leider gibt es auch Belege dafür, dass der Wille zu neuem Denken, zu vorbehaltlosem Prüfen von Chancen und Möglichkeiten bei den Jamaika-Partnern schnell ins Stocken gerät. Das beginnt bei der Gentechnik und endet in der Energiepolitik. Leidenschaftlich und leider erfolgreich haben die Grünen in den vergangenen Jahren dafür gekämpft, die Abscheidung und unterirdische Speicherung von Kohlendioxid („carbon capture and storage“, kurz: CCS) in Deutschland zu verhindern. Nun steht Deutschland diese Möglichkeit, seine CO<sub>2</sub>-Bilanz zu verbessern, nicht mehr zur Verfügung. Ein abschreckendes Beispiel. Wer sich von diffusen Ängsten leiten lässt, kann selbst keine Aufbruchstimmung erzeugen.

**Der Autor ist stellvertretender Büroleiter in Berlin.**

Sie erreichen ihn unter:  
[stratmann@handelsblatt.com](mailto:stratmann@handelsblatt.com)

Reuters, 24.10.2017

DEUTSCHLAND/DAIMLER/USA

## Daimler-Chef - Trumps Wirtschaftspolitik für Autobauer ein "Risiko"

Stuttgart, 24. Okt (Reuters) - Die Wirtschafts- und Handelspolitik von US-Präsident Donald Trump ist nach Einschätzung von Daimler-Chef Dieter Zetsche ein Risiko für die deutsche Autoindustrie. "Bisher hat sich das nicht negativ auf unser Geschäft ausgewirkt", sagte Zetsche am Dienstagabend beim "Auto-Gipfel" des "Handelsblatts". "Aber selbstverständlich ist das auch ein Risiko." Trump kritisiert die Autoimporte vor allem der deutschen Hersteller als unfairen Handel. Ziel seiner Wirtschaftspolitik ist, die heimische Industrie zu bevorzugen. So stellt er auch das Freihandelsabkommen mit Mexiko in Frage - das Land ist ein wichtiger Produktionsstandort auch der deutschen Autobauer für Fahrzeuge, die in den USA verkauft werden. Knapp ein Jahr nach Trumps Wahl sei die "die Beklommenheit" in der deutschen Autoindustrie nicht so ganz gewichen, sagte Zetsche.

(Reporterin: Ilona Wissenbach; Redigiert von: Boris Berner.; Bei Rückfragen wenden Sie sich bitte an die Redaktionsleitung unter den Telefonnummern 069-7565 1236 oder 030-2888 5168.)

DEUTSCHLAND/AUTOS/KARTELL

## Daimler - Kartellverdacht vor allem zu nützlichen Standards

Stuttgart, 24. Okt (Reuters) - Ein großer Teil der kartellverdächtigen Absprachen in der Autoindustrie haben nach Worten von Daimler-Chef Dieter Zetsche den Kunden genützt und nicht geschadet. "Am Ende des Tages ist das nicht von mir zu befinden, ich bin ein Ingenieur und kein Kartellamtsspezialist. Ich weiß aber, dass es in erster Linie um Standards und ähnliche Fragen ging, die am Ende dem Kunden nutzen, weil es um Effizienzen geht", sagte Zetsche am Dienstag auf dem "Auto-Gipfel" des Handelsblatts in Stuttgart. Dass Daimler die Vorgänge als Kronzeuge bei den Wettbewerbsbehörden gemeldet habe, sage nichts darüber aus, wie der Konzern die Rechtslage sehe. Namhafte Kartellspezialisten seien jedenfalls der Meinung, es habe sich nicht um ein Kartell gehandelt, ergänzte Zetsche.

Daimler hatte vergangene Woche erstmals bestätigt, als Kronzeuge über die Absprache-Praxis mit BMW, Volkswagen, Audi und Porsche die Kartellbehörden informiert zu haben. Beamte der EU-Kommission sichteten bei "Nachprüfungen" nach Angaben der Unternehmen in den vergangenen Tagen Unterlagen bei BMW, Daimler und VW. Die EU-Kommission bestätigte lediglich Durchsuchungen bei mehreren Autobauern, nannte aber keine Namen. Sie verwies erneut darauf, dass Inspektionen ein erster Schritt in den Ermittlungen seien und nicht bedeuteten, dass sich ein Unternehmen etwas zu Schulden habe kommen lassen.

Die Kartellvorwürfe waren im Sommer publik geworden. Damals berichtete der "Spiegel", dass sich die fünf führenden Automarken seit den 90er Jahren rechtswidrig in geheimen Arbeitskreisen über Fahrzeugtechnik, Kosten, Zulieferer, Märkte und Strategien abgestimmt hätten. Absprachen über technische Standards sind in der Automobilindustrie durchaus üblich. Die Frage ist, inwieweit dabei womöglich gegen Wettbewerbsrecht verstoßen wurde. Zetsche wies darauf hin, dass sich die Behörden etwa zwei Jahre, nachdem sie von den Vorgängen Kenntnis erhielten, noch keine Meinung gebildet hätten. Es sei deshalb eine "Diskrepanz", wenn in den Medien vom größten Autokartellskandal seit dem Zweiten Weltkrieg die Rede wäre. (Reporterin: Ilona Wissenbach; Redigiert von: Birgit Mittwollen; Bei Rückfragen wenden Sie sich bitte an die Redaktionsleitung unter den Telefonnummern 069-7565 1236 oder 030-2888 5168.)



Gegen Änderungen an Nafta

## US-Autolobby macht gegen Trump mobil

Für US-Präsident Trump ist das Freihandelsabkommen mit Mexiko und Kanada ein schlechter Deal. Er will neu verhandeln. Die Industrie sieht das nicht gern. Die Autobauer bündeln nun ihre Kräfte, darunter auch deutsche Konzerne.



Trump will Nafta neu verhandeln. (Foto: AP)

Die Autoindustrie in den USA macht gegen Pläne von Präsident Donald Trump mobil, das Nordamerikanische Freihandelsabkommen Nafta infrage zu stellen. Herstellerverbände, denen etwa Volkswagen, General Motors und Toyota angehören, schlossen sich mit Allianzen von Händlern und Zulieferern zu einem Aktionsbündnis zusammen.

Mit einer Werbekampagne und weiterer Lobbyarbeit sollen Regierung und Bürger von den Vorteilen des Freihandels überzeugt werden: "Wir gewinnen mit Nafta", heißt es auf der Internetseite des Bündnisses namens "Driving American Jobs" (auf Deutsch etwa: "Amerikanische Arbeitsplätze voranbringen").

Nach Einschätzung von Daimler-Chef Dieter Zetsche ist die Wirtschafts- und Handelspolitik von US-Präsident Donald Trump ein Risiko für die deutsche Autoindustrie. "Bisher hat sich das nicht negativ auf unser Geschäft ausgewirkt", sagte er beim "Auto-Gipfel" des "Handelsblatts". "Aber selbstverständlich ist das auch ein Risiko." Knapp ein Jahr nach Trumps Wahl sei die "die Beklommenheit" in der deutschen Autoindustrie nicht so ganz gewichen, sagte Zetsche.

Das Nordamerikanische Freihandelsabkommen mit Kanada und Mexiko wird auf Betreiben der USA neu verhandelt. US-Präsident Trump hat Nafta als ein Desaster bezeichnet, das den Arbeitern in den USA geschadet und viele Jobs gekostet habe. Befürworter halten dem entgegen, dass durch das 1994 in Kraft getretene Freihandelsabkommen in den USA Jobs geschaffen worden und die Probleme in der Industrie eher auf Konkurrenz aus China zurückzuführen seien. Zudem ist etwa Mexiko ein wichtiger Produktionsstandort auch der deutschen Autobauer für Fahrzeuge, die in den USA verkauft werden.

Quelle: n-tv.de, mli/rt

## Wissmann: Deutsche Automobilindustrie bei Elektromobilität und Digitalisierung vorn

**VDA-Präsident auf dem Handelsblatt Auto-Gipfel – Hohe FuE-Investitionen – Weltweit führend bei Patenten – Marktanteile auf wichtigen Elektro-Pkw-Märkten gesteigert**

„Die deutsche Automobilindustrie ist führend bei den Zukunftsthemen Digitalisierung und Elektromobilität. Und sie verfolgt konsequent ihren Innovationskurs: Keine andere Branche investiert mehr in Forschung und Entwicklung. Unsere Unternehmen geben dafür jährlich weltweit über 39 Mrd. Euro aus, sie sind damit Spitzenreiter vor ihren japanischen und US-amerikanischen Wettbewerbern. Deutsche Hersteller und Zulieferer leisten 35 Prozent der gesamten deutschen FuE-Investitionen“, betonte Matthias Wissmann, Präsident des Verbandes der Automobilindustrie (VDA), auf dem Handelsblatt Auto-Gipfel 2017 in Sindelfingen im Gespräch mit Günther Oettinger, EU-Kommissar für Finanzplanung und Haushalt, und Sven Afhüppe, Chefredakteur des Handelsblatts.

Der Schwerpunkt der FuE-Investitionen liege auf der Elektromobilität, so Wissmann: „Hierfür wenden deutsche Hersteller und Zulieferer bis 2020 rund 40 Mrd. Euro auf. Die Zahl der Elektromodelle wird sich bis dahin von 30 auf über 100 verdreifachen. Im gleichen Zeitraum investiert die deutsche Automobilindustrie 16 bis 18 Mrd. Euro in die Digitalisierung, also das vernetzte und automatisierte Fahren. Die Digitalisierung wird zu einem deutlichen Rückgang der Unfallzahlen führen – also: mehr Sicherheit, mehr Komfort, weniger Staus oder Stopp-and-Go, weniger Emissionen, bei Schadstoffen ebenso wie bei CO<sub>2</sub>.“

„Selbstfahrende Autos werden häufig mit amerikanischen Tech-Riesen in Verbindung gebracht. Doch die meisten Patente halten deutsche Unternehmen“, sagte Wissmann. Nach einer Studie des Instituts der deutschen Wirtschaft Köln (IW) seien deutsche Unternehmen besonders innovativ: „52 Prozent der weltweit angemeldeten Patente zum autonomen Fahren entfallen auf deutsche Hersteller.“ Unter den Top 10 seien sechs Unternehmen aus Deutschland – davon vier Hersteller und zwei Zulieferer. Dagegen spielten US-Herausforderer wie Tesla und Apple bei den Patenten bislang keine Rolle, sehr wohl aber Google. Spitzenreiter war der Studie zufolge Bosch mit 958 Patenten vor Audi (516) und Continental (439). Auch BMW, Volkswagen und Daimler zählen zu den Top 10 der Patentanmeldungen zum autonomen Fahren. Mit 338 Patenten seit 2010 landete Google auf dem zehnten Platz. Wissmann: „Allerdings nimmt niemand in unserer Industrie diese gute Ausgangslage zum Anlass, sich auf dem Erreichten auszuruhen.“

„Auch im Bereich der Elektromobilität lässt sich die herausragende Position unserer Industrie anhand der Patentstatistik belegen“, erläuterte Wissmann. Rund ein Drittel aller Patente weltweit im Bereich der Elektromobilität komme aus Deutschland, jedes dritte Patent im Bereich reine Elektromobilität (34 Prozent) und Hybridantrieb (32 Prozent). Die Angaben beziehen sich auf den Zeitraum 2010 bis 2015.

„Wie erfolgreich diese Innovationsstrategie ist, zeigt ein Blick auf die Marktanteile: In Westeuropa konnten die deutschen Hersteller ihren Marktanteil bei Elektro-Pkw in den ersten acht Monaten 2017 von 47 Prozent auf 52 Prozent ausbauen“, so Wissmann. So erhöhten sie ihren Marktanteil in den beiden größten Märkten: in Norwegen von 56 auf 60 Prozent, in Deutschland von 59 auf 63 Prozent. In Belgien stieg der deutsche Marktanteil von gut 50 auf 76 Prozent. Der Marktanteil der deutschen Hersteller ist – bis auf China, das von heimischen Herstellern dominiert wird – in allen großen Märkten wie Westeuropa, USA und Japan größer als ihr Marktanteil bei Pkw insgesamt. Wissmann: „Das ist Beleg dafür, dass die deutschen Hersteller bei Elektroautos noch erfolgreicher sind als bei konventionellen Antrieben.“

„Auch in Deutschland nimmt die Elektromobilität erfreulich Fahrt auf“, betonte Wissmann. So stiegen im September die Neuzulassungen von Elektro-Pkw (BEV, PHEV und Fuel Cell) um 76 Prozent auf den neuen Rekord von 5.393 Einheiten. Im Jahresverlauf haben sich die Elektroneuzulassungen mit 36.923 Pkw mehr als verdoppelt (+116 Prozent). Eine positive Nachfragerwirkung entfalte der Umweltbonus.

„Die Automobilindustrie ist ein Grundpfeiler für den Erfolg Deutschlands – national wie international“, unterstrich Wissmann. „Die deutschen Automobilhersteller und Zulieferer sind global aktiv und erfolgreich. Und wir sind diesem Land besonders verpflichtet. Unsere hohe Wertschöpfung trägt entscheidend zu Wohlstand und sozialer Sicherheit in Deutschland bei. Das Beschäftigungsniveau

in unserer Branche befindet sich mit über 817.000 Stammbeschäftigten (Januar – August 2017) im Inland auf einem 25-Jahres-Hoch. Gegenüber dem Vorjahreszeitraum sind damit 11.400 Stellen zusätzlich geschaffen worden“, sagte der VDA-Präsident.

„Allerdings sind wir auf offene Märkte angewiesen, wenn wir auch künftig erfolgreich sein wollen. Drei von vier Autos, die wir in Deutschland produzieren, gehen ins Ausland. Der automobiler Handelsbilanzüberschuss umfasst 133 Mrd. Euro und damit mehr als 50 Prozent des Gesamtüberschusses des deutschen Außenhandels, der 252 Mrd. Euro beträgt. Exportweltmeister ist Deutschland durch seine Automobilindustrie“, betonte Wissmann.

Im vergangenen Jahr haben die deutschen Hersteller mehr Pkw produziert als jemals zuvor: Weltweit liefen insgesamt 15,8 Mio. Neuwagen von den Bändern, davon 5,7 Mio. in Deutschland. „Unsere Industrie hat in den vergangenen 20 Jahren ihre weltweite Präsenz, Produktion und Innovationsstärke strategisch ausgebaut. Ihr Weltmarktanteil beträgt heute knapp ein Fünftel, ähnlich hoch ist der Anteil der deutschen Hersteller auf dem weltgrößten Pkw-Markt China. In Europa zählt jedes zweite neu zugelassene Auto zu einer deutschen Konzernmarke. Und unser Marktanteil am Welt-Premiummarkt beträgt sogar mehr als 70 Prozent“, sagte Wissmann. Die deutsche Automobilindustrie setze alles daran, diese gute Marktposition weiter zu stärken und auszubauen. Dies gelte auch für die Elektromobilität und die Digitalisierung, unterstrich der VDA-Präsident.



## MOTOR TALK, 25.10.2017

### Volkswagens Seitenhieb gegen Tesla

Der Technologie-Durchbruch komme nicht mit den Ankündigungsweltmeistern: VW-Boss Müller holt zum Seitenhieb gegen Tesla aus, lobt aber auch den Mut der Elektro-Pioniere.



Der VW-Vorstandsvorsitzende Matthias Müller sieht Volkswagen gut gerüstet für die Mobilität der Zukunft. Der autonome Transporter Cedric ist Teil der Strategie  
Quelle: Picture Alliance

Sindelfingen - Volkswagen-Konzernchef Matthias Müller sieht die deutsche Automobilindustrie im Wettbewerb um die zukünftige Mobilität gegenüber der ausländischen Konkurrenz im Vorteil. Ihm imponiere der Mut und die Konsequenz, mit der Unternehmen wie der kalifornische E-Auto-Pionier Tesla agierten. VW sei aber dennoch in einer guten Ausgangslage. "Der Durchbruch neuer Technologien kommt nicht mit den Ankündigungsweltmeistern", sagte der VW-Chef am Mittwoch auf der Branchenkonferenz "Handelsblatt Auto-Gipfel" in Sindelfingen. "Er kommt mit denen, die eine neue Technologie in die Großserienfertigung und in relevanten Stückzahlen auf die Straße bringen können."

Wer glaube, die deutschen Autobauer hätten die besten Zeiten hinter sich, den würde die Industrie eines Besseren belehren. "Wir werden es sein, die die Mobilität von morgen maßgeblich prägen." Die Automobilindustrie stehe vor einem nie da gewesenen Innovationsschub.

#### FEHLENDER WEITBLICK UND PRAGMATISMUS

Große Ankündigungen, doch Müller übte auch Selbstkritik. Es ärgere ihn, wenn die Autoindustrie selbst dazu beitrage, dass ihr Weitblick und Pragmatismus abgesprochen werde. "Zum Beispiel, wenn wir alle miteinander es nicht schaffen, ein tragfähiges Konzept für den Streetscooter der Deutschen Post anzubieten. Und das Unternehmen als einer der größten Flottenbetreiber des Landes dann sein eigenes Fahrzeug entwickeln lässt und in Serie bringt."

Vor wenigen Wochen erst hatte die Post angekündigt, ein zweites Produktionswerk mit einer Jahreskapazität von bis zu 15.000 Einheiten des Elektro-Kleinlasters für den städtischen Verteilerverkehr bauen zu wollen. Die Fertigung soll im zweiten Quartal 2018 starten. Zuvor war der Logis-

tikkonzern auf der Suche nach einem passenden E-Kleintransporter für das wachsende Paketgeschäft bei den Platzhirschen der Autobranche abgeblitzt.

Quelle : dpa

## MOTOR TALK, 25.10.2017

### Weitere Unklarheiten in der Kartell-Frage

Verdacht auf illegale Preisabsprachen, eine Unter- und zwei Durchsuchungen und plötzlich ein Antrag auf Kronzeugenregelung. Es könnten die ersten Seiten eines Wirtschafts-Krimis sein.



Was dran an den Kartell-Vorwürfen um deutsche Automobilhersteller? Jüngst beim getätigte Aussagen der Führungsspitzen werfen neue Fragen auf  
Quelle: Picture Alliance

Stuttgart/Sindelfingen - Eine Aussage von Daimler-Boss Dieter Zetsche liefert ein neues Teil im Autokartell-Puzzle. Beabsichtigt oder ein Versehen? Man weiß es nicht genau - wie so oft in den vergangenen Tagen, in denen beiläufig und überraschend fallengelassene Bemerkungen weit mehr Licht in den Verdachtsfall brachten als die vielen dürren Stellungnahmen der vergangenen Monate. Auch wenn die entscheidende Frage nach wie vor offen ist: **Was ist dran an den Vorwürfen** um unzulässige Absprachen zwischen deutschen Automobilherstellern ?

#### HERSTELLER WUSSTEN VOM VERDACHT

Daimler-Boss Dieter Zetsche meinte dazu beim "Auto-Gipfel" des "Handelsblatts" in Stuttgart: "Wenn (...) auf der einen Seite der größte Skandal seit dem Zweiten Weltkrieg ausgerufen wird und auf der anderen Seite zwei Jahre, seit dieses Thema auf dem Tisch liegt ,



Die EU hat eine Voruntersuchung wegen des Verdachts auf illegale Preisabsprachen eingeleitet  
Quelle: Picture Alliance

gen sie nun Stück um Stück weitere Details ans Licht. Er wisse, sagt Zetsche bei dem Branchentreff, dass sich die unter Verdacht geratenen Gespräche unter den Herstellern in erster Linie um Absprachen zu Standards und ähnlichem gedreht hätten.

Die EU hat eine Voruntersuchung wegen des Verdachts auf illegale Preisabsprachen eingeleitet Quelle: Picture Alliance noch keine Meinungsbildung entstehen konnte, ob es sich lohnt, ein Verfahren zu diesem Thema zu eröffnen, dann ist ja eine gewisse Diskrepanz vorhanden."

Das lässt einerseits den Schluss zu, dass Daimler die Vorwürfe als nicht so gravierend einschätzt . Die EU-Behörden haben Voruntersuchungen eingeleitet, jedoch noch kein offizielles Verfahren . Es heißt andererseits aber auch: Seit zwei Jahren wissen die Beteiligten davon . So zugeknöpft sich die Stuttgarter in den vergangenen Monaten auch gegeben haben, so zahlreich bringen

#### KEINE ABSPRACHE - NUR "SEHR KOOPERATIV" ZUSAMMENGearBEITET

Volkswagen, bislang auch eher schweigsam, legt am Tag darauf nach: "Von Preisabsprachen (...) die ein Kartellvergehen darstellen würden, ist mir nichts bekannt", sagt Vorstandschef Matthias Müller. Und: Natürlich habe man unter dem Dach des Branchenverbandes VDA in Fragen der Standardisierung "sehr kooperativ" zusammengearbeitet.

Das wäre nicht unüblich und auch nicht grundsätzlich illegal, die Frage ist aber nach wie vor, ob in bestimmten Fällen Grenzen überschritten worden sind - zum Nachteil der Kunden. Das wollen weder Zetsche noch Müller beurteilen. "Ob es dort irgendwelche Bereiche gab, in denen die Situation nicht so glasklar ist, wird zurzeit überprüft", erklärt der Daimler-Vorstandschef. "Was jetzt hier im Kartellverfahren recherchiert wird, das entzieht sich meiner Kenntnis", zieht der VW-Boss nach.

#### DAIMLER TRITT DIE FLUCHT NACH VORN AN



Daimlers Antrag auf Kronzeugenregelung kam für alle Beteiligten überraschend  
Quelle: Picture Alliance

Daimlers Antrag auf Kronzeugenregelung kam für alle Beteiligten überraschend  
Quelle: Picture Alliance Daimler hatte vergangene Woche überraschend bekannt gemacht, dass der Konzern einen Antrag auf Kronzeugenregelung bei den EU-Behörden eingereicht hat. Als Schuldeingeständnis will Zetsche das freilich nicht verstanden wissen. Man habe den gesamten Konzern in Folge der mittlerweile abgeschlossenen Kartelluntersuchungen im Lkw-Bereich auf ähnliche Risiken durchleuchtet. "Die Tatsache, dass wir hier gemeldet haben, hat überhaupt nichts damit zu tun, wie wir den Fall einschätzen", betont er.

Immerhin scheint Daimler aber zuversichtlich zu sein, mit dem Antrag Erfolg zu haben und als Kronzeuge etwaigen

**Strafen zu entgehen**. Laut Finanzchef Bodo Uebber hat der Konzern keine Rückstellungen für mögliche Bußgelder gebildet und hält das auch nicht für notwendig.

#### GUTE MIENE ZUM (NOCH) NEUTRALEN SPIEL

Die Kartell-Vorwürfe haben den Vorstandschefs die Laune zwischenzeitlich garantiert verhagelt. Beim "Auto-Gipfel" ist ihnen hiervon aber nichts anzumerken. Zetsche scherzt bei seinem Auftritt über ein Job-Angebot als Motorradverkäufer bei BMW, das er im Online-Karrierenetzwerk LinkedIn bekommen habe. Müller bedankt sich für die Möglichkeit "Mercedes-Luft" zu schnuppern - fühle

sich sauber an. Daimler ist dieses Jahr Gastgeber des Treffens in Stuttgart und dem nahen Sindelfingen.

**BMW fand dagegen wenig unterhaltsames an Daimlers Kronzeugen-Vorstoß** der vergangenen Woche. Das ist bekannt, obwohl Vorstandschef Harald Krüger aus gesundheitlichen Gründen nicht beim Autogipfel auftrat. Man sei "irritiert" gewesen, hatte es Einkaufsvorstand Markus Duesmann am Wochenende in einem Interview in der "Frankfurter Allgemeinen Sonntagszeitung" formuliert. Es sei rückblickend ein komisches Gefühl, dass man mit Wettbewerbern über Zusammenarbeit rede, während deren Juristen die Zusammenkünfte schon angezeigt hätten.

Quelle : dpa



## Daimler-Chef Zetsche beim Handelsblatt Auto-Gipfel 2017 Trump als Risiko für deutsche Autobauer

Daimler-Chef Dieter Zetsche sieht die Wirtschaftspolitik des US-Präsidenten Donald Trump als Risiko für die deutsche Autoindustrie. Knapp ein Jahr nach Trumps Wahl sei die „Bekommenheit“ nicht so ganz gewichen.



Daimler-Chef Dieter Zetsche im Gespräch mit Handelsblatt-Herausgeber Gabor Steingart.  
Bild: Marc-Steffen Unger

Stuttgart Die Wirtschafts- und Handelspolitik von US-Präsident Donald Trump ist nach Einschätzung von Daimler-Chef Dieter Zetsche ein Risiko für die deutsche Autoindustrie. „Bisher hat sich das nicht negativ auf unser Geschäft ausgewirkt“, sagte Zetsche am Dienstagabend beim Auto-Gipfel des Handelsblatts. „Aber selbstverständlich ist das auch ein Risiko.“

Trump kritisiert die Autoimporte vor allem der deutschen Hersteller als unfairen Handel. Ziel seiner Wirtschaftspolitik ist, die heimische Industrie zu bevorzugen. So stellt er auch das Freihandelsabkommen mit Mexiko in Frage – das Land ist ein wichtiger Produktionsstandort auch der deutschen Autobauer für Fahrzeuge, die in den USA verkauft werden. Knapp ein Jahr nach Trumps Wahl sei die „Bekommenheit“ in der deutschen Autoindustrie nicht so ganz gewichen, sagte Zetsche.

Zetsche sprach auch über die Kartellvorwürfe in der deutschen Autoindustrie: Ein großer Teil der kartellverdächtigen Absprachen in der Autoindustrie haben nach Worten von Daimler -Chef Dieter Zetsche den Kunden genützt und nicht geschadet. „Am Ende des Tages ist das nicht von mir zu befinden, ich bin ein Ingenieur und kein Kartellamtsspezialist. Ich weiß aber, dass es in erster Linie um Standards und ähnliche Fragen ging, die am Ende dem Kunden nutzen, weil es um Effizienzen geht“, sagte Zetsche am Dienstag auf dem Auto-Gipfel des Handelsblatts in Stuttgart. Dass Daimler die Vorgänge als Kronzeuge bei den Wettbewerbshütern gemeldet habe, sage nichts darüber aus, wie der Konzern die Rechtslage sehe. Namhafte Kartellspezialisten seien jedenfalls der Meinung, es habe sich nicht um ein Kartell gehandelt, ergänzte Zetsche.

Daimler hatte vergangene Woche erstmals bestätigt, als Kronzeuge über die Absprache-Praxis mit BMW, Volkswagen, Audi und Porsche die Kartellbehörden informiert zu haben. Beamte der EU-Kommission sichteten bei „Nachprüfungen“ nach Angaben der Unternehmen in den vergangenen Tagen Unterlagen bei BMW, Daimler und VW. Die EU-Kommission bestätigte lediglich Durchsuchungen bei mehreren Autobauern, nannte aber keine Namen. Sie verwies erneut darauf, dass Inspektionen ein erster Schritt in den Ermittlungen seien und nicht bedeuteten, dass sich ein Unternehmen etwas zu Schulden habe kommen lassen.

Die Kartellvorwürfe waren im Sommer publik geworden. Damals berichtete der „Spiegel“, dass sich die fünf führenden Automarken seit den 90er-Jahren rechtswidrig in geheimen Arbeitskreisen über Fahrzeugtechnik, Kosten, Zulieferer, Märkte und Strategien abgestimmt hätten. Absprachen über technische Standards sind in der Automobilindustrie durchaus üblich. Die Frage ist, inwieweit dabei womöglich gegen Wettbewerbsrecht verstoßen wurde. Zetsche wies darauf hin, dass sich die Behörden etwa zwei Jahre, nachdem sie von den Vorgängen Kenntnis erhielten, noch keine Meinung gebildet hätten. Es sei deshalb eine „Diskrepanz“, wenn in den Medien vom größten Autokartellskandal seit dem Zweiten Weltkrieg die Rede wäre.

rtr

VW-Chef Matthias Müller

## „Wir brauchen Anerkennung“

Volkswagen-Chef Matthias Müller hat auf dem Handelsblatt Auto-Gipfel 2017 für ein besseres Verhältnis zur Berliner Politik plädiert. Der Manager setzt auf einen Neustart der Beziehungen mit der Jamaika-Koalition.



80 Elektromodelle in den nächsten Jahren.  
Bild: Andy Ridder für Handelsblatt

*Stuttgart Volkswagen -Chef Matthias Müller scheut das Lob für die Konkurrenz nicht. Es tue gut, „Mercedes-Luft zu schnuppem“, sagt er bei seinem Auftritt auf dem Handelsblatt-Auto-Gipfel im Sindelfinger Mercedes-Kundenzentrum. Doch danach dreht sich alles nur noch um den Wolfsburger Autohersteller. Im Gespräch mit Handelsblatt-Herausgeber Gabor Steingart und Chefredakteur Sven Aftüppe spricht Müller über seine Wünsche an die Berliner Politik, US-Präsident Donald Trump, die Diesellaffäre, die Kartelluntersuchungen und die Herausforderungen in der Elektromobilität.*

**Herr Müller, in Berlin laufen die Verhandlungen zur Jamaika-Koalition. Was sind Ihre Erwartungen?**

Zunächst wünsche ich mir, dass die Diskussion um die Autoindustrie wieder versachlicht wird. Außerdem wollen wir beim Thema Mobilitätskonzepte enger mit der Politik zusammenarbeiten. Ich würde mir wünschen, dass auch eine neue Regierung in Berlin erkennt, wie systemrelevant unsere Branche ist. Im Wahlkampf ist zu leichtfertig mit der Industrie und auch mit Volkswagen umgegangen worden. Ich würde mir mehr Anerkennung dafür wünschen, dass wir unsere Fehler erkannt haben und unser Unternehmen dramatisch verändern.

**Brauchen wir in der Regierung eine Bündelung der Kompetenzen, die mit dem Thema Auto und Mobilität zu tun haben?**

Ich habe in jungen Jahren als Volontär im japanischen Wirtschaftsministerium Miti gearbeitet, in dem die Kompetenzen exakt so gebündelt waren und das bis heute großen Einfluss in Japan und der Welt hat. Ein solches Superministerium könnte ich mir auch in Deutschland sehr gut vorstellen.

**Solch ein Ministerium würde sich um Strukturfragen der Zukunft kümmern?**

Heute sind die Kompetenzen in Deutschland über viele Ministerien verteilt. Bei der Digitalisierung und der Elektromobilität wird viel gesprochen und zu wenig gehandelt. Wir müssen zu einer Planung kommen, die auch verschiedene Industriebranchen mit einschließt. Nicht nur die Autobranche gehört dazu, sondern etwa auch die Energieindustrie, IT, Digitalwirtschaft. In einer solchen Zusammenarbeit müssen konkrete Pläne entstehen, die dann wirklich verbindlich sind.

**Ist die digitale Kompetenz in der Regierung überhaupt vorhanden?**

Ich würde nicht sagen, dass es eine solche Kompetenz nicht gibt. Aber es gibt auf jeden Fall die passenden Ansprechpartner in der Industrie, mit denen man darüber reden könnte.

**In den aktuellen Koalitionsverhandlungen spielt das Thema Ladenetz überhaupt keine Rolle. Ein Problem?**

Das wird sich ändern müssen. Sonst werden wir weiter an unserem Mobilitätsproblem kranken. Ich weiß nicht, wie wir die Luft sonst sauber bekommen.

**Ist das ein Politikversagen?**

Es steht mir nicht zu, von Politikversagen zu sprechen. Allerdings hätte ich mir gewünscht, dass wir uns mit dem Thema früher beschäftigen. An der Stelle ist viel zu wenig passiert.

**Gibt es für Sie wichtige Politiker, die eine zentrale Rolle spielen sollen. Was ist mit EU-Kommissar Günther Oettinger und FDP -Chef Christian Lindner?**

Günther Oettinger kenne ich lange, ich schätze ihn sehr. Er nimmt sich dem Thema Digitalisierung sehr stark an. Für Deutschland wäre es ein Gewinn, wenn er nach Berlin zurückkehren würde. Christian Lindner ist ebenfalls frisch und mutig unterwegs. In Berlin gibt es jetzt eine gewisse Art von Neuausrichtung. Wir hoffen darauf, dass mit einer Jamaika-Koalition vernünftige Konzepte herauskommen. Für Gespräche und Kooperationen stehen wir bereit.

**Vor einem Jahr beim letzten Autogipfel war Donald Trump gerade zum US-Präsidenten gewählt worden. Wie fühlen Sie heute, zwölf Monate später, für die westliche Welt?**

Ich hätte mir schon gewünscht, dass wir an dieser Stelle mehr Stabilität spüren würden. Wir leiden unter einer gewissen Planungsunsicherheit. Nach einem Jahr wissen wir immer noch nicht, wie sich die amerikanische Außen- und Wirtschaftspolitik entwickeln wird. Von daher bleibt uns nichts anderes übrig, als auf Sicht zu fahren.

**Außenminister Sigmar Gabriel hat zuletzt in einem Handelsblatt-Interview angesprochen, dass das gesamte deutsche Exportmodell gefährdet sein könnte. Teilen Sie diese Einschätzung?**

Natürlich besteht da eine gewisse Gefahr. Seit Jahren haben wir uns dem Thema Globalisierung verschrieben, und solche grundsätzlichen Strategien kann man nicht jeden Tag verändern. Da hängt einfach zu viel dran. Deutschland, Europa und China sollten einen gemeinsamen Standpunkt finden und den dann auch gegenüber den Amerikanern vertreten.

**Wenn die Probleme in den USA größer werden, lohnt sich der Blick nach China. Aber ist es dort wirklich einfacher?**

Volkswagen hat in China eine über 30-jährige Geschichte, diese starke Präsenz ist ein ganz wesentlicher Teil unseres Erfolgsmodells. Die Chinesen werden zurecht zunehmend selbstbewusster und haben technisch stark aufgeholt, was insbesondere die Digitalisierung und die Elektromobilität betrifft. Nichtsdestotrotz liegt es auch an uns, dort mit erfolgreichen Konzepten anzutreten.

„Wir Deutschen sind, was technische Neuerungen betrifft, immer etwas konservativ“

**Die Forderungen der Chinesen sind anspruchsvoll, was die Einführung einer Quote für Elektrofahrzeuge zeigt. Kommen Sie damit klar?**

Sie sind auch kompromissbereit. Wir haben uns frühzeitig in die Diskussion eingebracht – und das hat am Ende zu einem vernünftigen Ausgleich zwischen chinesischen Behörden und vor allem den deutschen Herstellern geführt.

**Die Amerikaner leiden an der Dominanz der deutschen Autohersteller, die Chinesen arbeiten vehement an ihrem Aufstieg: Erleben wir gerade den Versuch, die Dominanz der Deutschen zu brechen?**

Der Versuch ist sicherlich da. Und es sind nicht nur die Chinesen. Denken Sie allein an die großen IT-Konzerne, die sich intensiv mit dem Thema Mobilität beschäftigen. Fakt ist: Wir haben ein Mobilitätsproblem in vielen Städten der Welt – und dieses Problem gilt es zu lösen. Am Ende werden wir sehen, wer die Nase vorne hat.

**Sie wollen 80 Elektromodelle in den kommenden Jahren entwickeln. Ist das überhaupt realistisch? Die Nachfrage ist heute doch noch gar nicht vorhanden.**

Die Nachfrage wird durch attraktive Produkte zustande kommen. Und wir sollten nicht immer nur nach Deutschland schauen. Wir Deutschen sind, was technische Neuerungen betrifft, immer etwas konservativ. Das ist in China und den USA anders. Aber Sie haben Recht: Wir brauchen natürlich auch eine ausreichende Infrastruktur mit der entsprechenden Anzahl von Ladestationen. Ich denke, dass auch die neue Bundesregierung dafür sorgen wird, dass es an dieser Stelle vorangeht. Aber ein ganz wichtiger Punkt: Volkswagen wird auch weiter Verbrennungsmotoren entwickeln, Diesel und Benziner. Denn wir werden ohne diese Motoren auch künftig und auf absehbare Zeit nicht auskommen.



**Was ist denn diese „absehbare“ Zeit?**

Um das Jahr 2030 herum dürften wir den Zeitpunkt erreichen. Dann wird die Elektromobilität Oberhand gewinnen.

**Dann haben die Grünen mit ihrer Forderung für ein Ende des Verbrennungsmotors gar nicht so falsch gelegen?**

Die liegen gar nicht falsch. Ich sage nur, dass es nicht gleich morgen soweit ist. Es wird noch längere Zeit eine Koexistenz geben. Und dann gibt es noch andere alternative Antriebsarten, der Erdgasantrieb ist nur ein wichtiges Beispiel. Auch Wasserstoff bleibt eine Alternative.

**Was muss noch alles passieren, damit Elektroautos wirklich in der Masse auf den Straßen fahren können? Reicht unser Stromnetz?**

Als erstes brauchen wir ein Schnelllade-netz entlang der europäischen Autobahnen. Dafür haben die deutschen Hersteller ein Konsortium gegründet, das seine Arbeit jetzt aufnimmt, mit über 400 geplanten Stationen entlang der Autobahnen. Das ist natürlich nur ein erster Schritt und ein Tropfen auf den heißen Stein. In den Metropolen muss entsprechend ein flächendeckendes Ladenetz aufgebaut werden. Dazu können auch Unternehmen einen Beitrag leisten, wenn sie Ladestationen für ihre Mitarbeiter bauen lassen. Unsere deutsche Stromwirtschaft sollte kompetent genug dafür sein, die entsprechenden Kapazitäten für Ladespitzen zu schaffen.

**Jetzt gibt es noch den Kartellfall. Wussten Sie bei Ihrem Wechsel nach Wolfsburg, dass das auf Sie zukommt?**

In meiner Porsche-Zeit war ich bereits bei Gesprächen im Verband der Automobilindustrie dabei. Wir haben in Fragen der Standardisierung unter Führung des VDA sehr kooperativ zusammengearbeitet, also kannte ich diese Form der Zusammenarbeit. Was jetzt in diesem Fall im Einzelnen ermittelt wird, entzieht sich meiner Kenntnis. Wir arbeiten kooperativ mit den Kartellbehörden zusammen. Das Kartellrecht wird von uns streng respektiert, von Preisabsprachen ist mir nichts bekannt. Irgendwann werden sich die Kartellbehörden äußern. Die Zusammenarbeit, die wir pflegen, ist aus meiner Sicht kartellrechtlich nicht zu beanstanden.

**Der Wechsel in die Politik – wäre das etwas für Sie?**

(lacht) Dafür bin ich zu alt, ich werde zudem bei Volkswagen weitermachen. Da habe ich eine große Aufgabe. Mein Vertrag läuft noch drei Jahre, dann sehen wir weiter. Vielleicht sollte dann ein Jüngerer übernehmen – der mit noch mehr Mut und Verve an das Ganze herangeht.

Herr Müller, vielen Dank für das Gespräch.

Dieter Zetsche

## „Wir müssen Autos entwickeln, die scharf sind“

Daimler-Chef Dieter Zetsche hat auf dem Auto-Gipfel 2017 mit Handelsblatt-Herausgeber Gabor Steingart über den Umbruch zur E-Mobilität in einer Zeit politischer Unsicherheit gesprochen.



„Zusammenspiel von Perfektion und Pioniergeist.“

Bild: Marc-Steffen Unger

*Für Dieter Zetsche ist der Handelsblatt Auto-Gipfel ein Heimspiel, denn das Treffen findet in diesem Jahr bei Daimler statt. Im Kundencenter in Sindelfingen, in dem die Käufer normalerweise ihre Neuwagen abholen, spricht der Daimler-Chef vor dem Who's who der Autobranche über die Zukunft des Autos – und über die Probleme der jüngeren Vergangenheit.*

**Herr Zetsche, lassen Sie uns mit dem großen Bild beginnen. Der protektionistische Kurs der USA, die Konflikte in Nordkorea und im Südchinesisches Meer sind nur einige der aktuellen geopolitischen Spannungen. Ist die Zukunft für einen Konzern wie Daimler noch planbar?**

Wir hatten gerade unseren Chefökonom in der Vorstandssitzung. Alle seine Indikatoren zeigten in einer ganz seltenen Homogenität in eine Richtung. In der Weltkonjunktur sieht er wirtschaftlich fast keine Wolken. Aber politisch können wir fast nicht mehr durch die Wolken blicken. Da scheinen sich zwei Dinge tendenziell entkoppelt zu haben.

**Aber doch nicht auf Dauer, oder?**

Es ist ganz klar, dass die Politik einen massiven Einfluss auf die Wirtschaft haben könnte. Deshalb gilt mehr denn je, dass wir uns flexibel aufstellen müssen, um extrem schnell agieren zu können. Wir müssen schnell eigene Antworten finden, wenn schon nichts mehr planbar ist.

**Wie machen Sie das konkret? Arbeiten Sie für bestimmte Szenarien mit einem Plan B, beispielsweise wenn die USA Einfuhrzölle auf deutsche Autos erheben würden?**

Natürlich arbeiten wir mit Szenarien, wir haben da mehr als einen Plan B. Natürlich testen wir beispielsweise, was bei einem Konjunkturreinbruch passiert. Aber ob und wann er kommt, wissen wir nicht.

**In der Nacht vor dem letztjährigen Auto-Gipfel wurde Donald Trump zum US-Präsidenten gewählt. Sie waren damals wie andere beklommen, aber optimistisch. Die Hoffnung war, dass das Amt den Präsidenten mehr formt als der Präsident das Amt. Wie ist Ihr Gefühl heute?**

Die Beklommenheit ist nicht gewichen. Da gibt es ein großes Maß an Unsicherheit. Wir müssen weiter versuchen, positiven Einfluss zu nehmen. Da wir aber nicht auf alles Einfluss nehmen können, müssen wir unter den bestehenden Randbedingungen bestmöglich agieren. Bisher spüren wir

zwar keine negativen Auswirkungen auf unser Geschäft. Aber obwohl ich grundsätzlich ein unverbesserlicher Optimist bin, bleibt ein Risiko.

**In Berlin verhandeln Union, FDP und Grüne über eine Koalition. Was haben Sie für Erwartungen an solch ein Jamaika-Bündnis? Oder hegen Sie eher Befürchtungen?**

Die Befürchtung wäre, dass sich da drei oder vier Spieler auf den kleinsten gemeinsamen Nenner einigen. Das könnte zu wenig Bewegung führen. In dieser sich schnell verändernden Zeit braucht unser Unternehmen Veränderungen und Entwicklung – Stillstand ist Rückschritt. Das gilt auch für das gesamte Land. Zukunftsthemen wie Infrastruktur und Digitalisierung müssen Eingang in diese Verhandlungen finden ...

**... also ausgerechnet diejenigen Themen, die im Wahlkampf keine Rolle gespielt haben. Glauben Sie, dass sich jetzt eine Koalition findet, die tatsächlich Zukunftsfragen nicht nur benennen, sondern lösen will?**

Bislang hat die Politik schon vieles richtig gemacht. Wir würden sonst nicht so gut dastehen, selbst wenn manche Dinge sich auf der Stelle drehen. Ich hoffe, dass wir eine Regierung bekommen, die in die Zukunft gerichtet ist und nicht in die Vergangenheit. Wir müssen die Chancen nutzen, die wir mit den gut ausgebildeten Menschen in diesem Land haben.

**Was für die Politik die Flüchtlingsfrage ist, ist für die Autoindustrie die Dieselfrage. Wie sehr hat sie der Autoindustrie geschadet?**

Es steht außer Zweifel, dass die vergangenen beiden Jahre der Autoindustrie geschadet haben. Natürlich haben wir als Industrie die Verantwortung für die Dinge, die nicht gut gelaufen sind. Wir haben auch schon einige Dinge getan, und es werden auch alle Dinge lückenlos aufgeklärt. Wir können uns aber nicht nur mit der Vergangenheit beschäftigen. Wir müssen an der Zukunft arbeiten. Sie hat ausreichend viele Herausforderungen, aber auch Chancen. Konkret: Es gibt den sauberen Diesel und die Zukunft des Diesels. Die könnten Sie heute schon in unserem Showroom kaufen – und auch bei anderen.

**Haben Sie bei der Aufklärung neue Dinge auch über interne Abläufe in Ihrer Firma gelernt?**

Wenn Sie sich eineinhalb Jahre intensiv mit so einem Thema beschäftigen, dann lernen Sie natürlich Neues. Wir haben daher vieles verändert. Das Thema technische Compliance ist bei Daimler noch viel stärker verankert, als das allemal schon der Fall war. In allen Verästelungen des Konzerns können wir daher mit hoher Sicherheit davon ausgehen, dass die Dinge im Interesse des Unternehmens gemacht werden.

**Losgelöst vom Dieselfeld gibt es eine Untersuchung der Brüsseler Wettbewerbsbehörden. Ist die Kooperation unter den deutschen Autobauern tatsächlich sehr viel enger, also kartellähnlicher als früher? Oder hat sich lediglich die öffentliche Beleuchtung dieses Themas verändert?**

Wir sollten öffentliche Meinung von veröffentlichter Meinung unterscheiden. Auch wenn eine Publikation den größten Skandal seit dem Zweiten Weltkrieg ausgerufen hat, hat es noch keine Meinungsbildung gegeben, ob es sich lohnt, ein Verfahren zu diesem Thema zu eröffnen. Es ist also eine gewisse Diskrepanz vorhanden. Unabhängig davon ist klar, dass sich die Betrachtungsweisen ändern: Heute sind ganz namhafte Kartellspezialisten der Auffassung, dass in diesem Feld ein Kartell überhaupt nicht infrage kommt.

„Wir müssen von Google und Apple lernen“

**Sind denn Ihren Kunden Nachteile entstanden?**

Am Ende des Tages ist das nicht von mir zu befehlen. Ich bin ein Ingenieur und kein Kartellspezialist. Ich weiß aber, es ging in erster Linie um Standards und Fragen, die dem Kunden nutzen. Ob es dort irgendwelche Bereiche gab, in denen die Situation nicht so glasklar war, wird derzeit überprüft. Das Ergebnis werden wir zu einem späteren Zeitpunkt erfahren.

**Bis dahin gilt die Unschuldsvermutung. Gleichwohl haben Sie den Kronzeugenstatus für sich in Anspruch genommen. Es kam zu einer Art Selbstanzeige. Die muss ja über den Tisch des Vorstandsvorsitzenden gelaufen sein. Damit kam der Fall ins Rampenlicht, und es wurde der Eindruck erweckt: Da ist nicht nur Qualm, da ist auch Feuer!**

Wir hatten eine Untersuchung zu möglichen Absprachen bei Lastwagen im eigenen Haus. Die ist inzwischen abgeschlossen. Es ist natürlich unsere Gesamtverantwortung, das Unternehmen in allen Feldern zu überprüfen, ob es ähnliche Risiken auch woanders geben kann. Das ist das absolute Grund-ABC in der Unternehmensführung. Und deshalb sind wir selbstverständlich aufgefordert gewesen, alle Felder, die auch nur im Ansatz ein Risiko enthalten könnten, dort zu nennen – und das war so.

**Ist damit kein Schuldeingeständnis verbunden?**



Ich enthalte mich da der Wertung. Das kann ich in dem Verfahren sowieso nicht. Das ist auch nicht meine Aufgabe. Ich sage nur die Tatsache: Dass wir hier etwas gemeldet haben, hat nichts damit zu tun, wie wir den Fall einschätzen.

**Ich habe im „Morning Briefing“ die Leser gefragt, was sie interessiert. Sie interessieren sich nicht so sehr für die Themen Diesel oder Kartelle, sondern für die Elektromobilität. Glauben Sie, dass das in den nächsten 30 bis 40 Jahren die Zukunft der Automobilität ist, trotz all der Unwägbarkeiten wie Batterie, Reichweite und Infrastruktur?**

Das ist zurzeit der meistversprechende Weg zu dem Ziel, das alle teilen, nämlich zur emissionsfreien Mobilität. Völlig klar ist, dass dabei Fragen offen sind, die nicht nur das Auto, sondern das gesamte System betreffen. Die Politik muss dafür die richtigen Rahmenbedingungen geben, aber nicht die konkreten Lösungswege vorschreiben. Deshalb sind wir für Technologieoffenheit. Ich mag aber keine Aussagen über die nächsten 40 Jahre machen. Ich kann beim besten Willen nicht sagen, ob wir in zehn Jahren nicht einen Weg finden, der kostengünstiger, effizienter und schneller die Emissionsfreiheit bewirken kann. Wir wären nicht gut beraten, die batteriespezifische Lösung gesetzlich vorzuschreiben.

**Würde das Stromnetz derzeit überhaupt eine Million Elektroautos aushalten?**

Das kann man nicht so einfach beantworten. Momentan ist es sicherlich so, dass vielerorts nicht drei Nachbarn nebeneinander einfach so eine schnellere Ladestationen aufbauen könnten. Zwei bekämen den Anschluss, der Dritte wohl nicht mehr. Da ist auch über die Ladestationen hinaus einiges erforderlich. Wir als Industrie müssen Autos entwickeln, die so scharf sind, dass der Kunde nicht daran vorbeikommt. Aber das Gesamtsystem beinhaltet neben der Stromversorgung, die regenerativ sein muss, auch Fragen der Infrastruktur, der Ladestationen, des Recyclings und der Materialien.

**Sie haben ja den Forschungsetat noch einmal erhöht– und der wird nicht nur in die Elektromobilität investiert. Der Verbrennungsmotor bleibt also, bis Alternativen ausgereift sind. Richtig?**

Auch in den optimistischsten Szenarien wird es noch über einen langen Zeitraum eine sehr große Zahl an Verbrennungsmotoren geben. Wenn wir also bei der Reduktion von Kohlendioxid weiterkommen wollen, können wir beim Verbrenner nicht stillstehen. Wir müssen ihn weiterentwickeln.

**Das Auto wird künftig nicht nur anders angetrieben, sondern verändert durch die Automatisierung und Digitalisierung ganz grundsätzlich seinen Charakter?**

Das ist so. An unseren Konzeptfahrzeugen sehen Sie, dass wir in der Designsprache völlig anders denken. Es geht um das Zusammenspiel von Perfektion und Pioniergeist.

**Dabei brauchen Sie die Politik. Gibt es dort ausreichend Grundverständnis für die historische Herausforderung der Transformation dieser wichtigen Industrie?**

Dieses Grundverständnis aber muss man im Interesse der Nation erwarten. Das ist auch gegeben. Ich setze darauf, dass jetzt nach der Wahl wieder sachlichere Diskussionen stattfinden. Wir schauen nach vorne, wie der Koalitionsvertrag ausfällt und sich auswirkt. Die Politik ist sich sehr wohl bewusst, welchen Beitrag zur Volkswirtschaft die Autoindustrie leistet. Wir haben ein gemeinsames Interesse, die unglaubliche Stärke der Branche nicht unnötig zu gefährden. Deswegen glaube ich, dass wir zu vernünftigen Weichenstellungen kommen werden.

**Bereitet es Ihnen Sorge, dass Facebook mit zehn Prozent der Mannschaft genauso viel Gewinn erwirtschaftet wie Daimler? Oder der Google-Konzern Alphabet mit einem Bruchteil des Kapitaleinsatzes den doppelten Nettogewinn ausweist?**

Google und Apple verwenden vielleicht nur fünf Prozent der Entwicklungskosten auf Auto-Themen. Damit relativiert sich das im Vergleich zu den Aufwendungen der großen Automobilkonzerne. Wir müssen Respekt haben vor diesen Unternehmen. Zugleich müssen wir von ihnen lernen und auch Zuversicht in unsere Stärken haben. Wenn wir offen sind und uns weiterentwickeln, dann mache ich mir überhaupt keine Sorgen.

**Ihr Vertrag läuft noch bis 2019. Sie haben aber mit der Transformation von Daimler ein Thema angestoßen, das 2019 nicht beendet sein wird.**

Der letzteren Aussage kann ich zu 100 Prozent zustimmen.

Herr Zetache, ich bedanke mich für das Interview.

## WirtschaftsWoche Online, 25.10.2017

Zetsche beim Handelsblatt Auto-Gipfel

### „Der freie Welthandel ist der einzige Weg“

Die Automobilbranche ist im Wandel. Digitalisierung, E-Mobilität, Disruption – die deutschen Hersteller stehen Herausforderungen gegenüber. Doch sie sind besser gerüstet, als oft gedacht, meint Daimler-Chef Zetsche.



Daimler-Vorstandschef Dieter Zetsche: „Es gibt den sauberen Diesel, es ist technologisch möglich.“  
Bild: Marc-Steffen Unger

Stuttgart. Die deutschen Autobauer stehen gut da: Bei BMW läuft es prächtig, Daimler feiert Absatzrekorde und das erfolgreichste Jahr der Firmengeschichte. Volkswagen (VW) ist der größte Autobauer der Welt. Doch das kann nicht darüber hinwegtäuschen, dass der Dieselskandal und ein drohendes Kartellverfahren belastet. Dass die Absatzzahlen für Dieselaautos sinken. Dass in einigen Ländern Fahrverbote, sogar das komplette Aus für den Verbrennungsmotor, drohen. Und das alles bei einer immer noch sehr, sehr geringen Nachfrage nach E-Modellen in Deutschland.

Mal abgesehen davon, dass das Auto von Morgen nicht nur Batterien braucht, sondern auch Software, dass junge Großstadtmenschen lieber leihen als zu kaufen. Für Autobauer kein einfaches Umfeld. Digitalisierung, E-Mobilität, Disruption und die Aufarbeitung der jüngsten Vergangenheit – das sind die Themen, die auch die Teilnehmer des Handelsblatt Automobilgipfels umtreiben.

Beim Kaminabend am Vorabend des Gipfels näherten sich Handelsblatt-Herausgeber Gabor Steingart und Daimler -Vorstandschef Dieter Zetsche dem Thema an. Mehr als 300 Gäste waren ins Mercedes Museum in Stuttgart gekommen und genossen einen unterhaltsamen Abend zwischen Oldtimern. Gegenwart trifft Vergangenheit trifft Zukunft – der Abend stand unter dem Motto „Transformation“, aber natürlich ging es auch um die Probleme der Gegenwart.

Eines davon sind die geopolitischen Risiken. „Nahost, Nordkorea, Trump – wie gehen Sie damit um“, wollte Steingart wissen. Für Zetsche ein wichtiges Thema, für das er allerdings kein Patentrezept hat. „Auf der einen Seite ist es interessant, dass unser Chefökonom alle Indikatoren in eine Richtung laufen und derzeit in der Weltwirtschaft fast keine Wolken sieht, aber geopolitisch vor Wolken nicht mehr durchblicken kann“, sagt er.

#### So reaktiv und flexibel wie möglich agieren

Natürlich können diese geopolitischen Krisen bei einer Zuspitzung Auswirkungen haben. „Deshalb gilt es mehr denn je, dass wir uns sehr flexibel aufstellen müssen“, so Zetsche. „Wir brauchen gute



Sensoren, die uns warnen, wenn etwas in die falsche Richtung läuft.“ Es sei aber schwierig hier voraus zu planen, man müsse so reaktiv und flexibel wie möglich agieren.

Die Wirtschafts- und Handelspolitik von US-Präsident Donald Trump ist nach Einschätzung des Daimler-Chefs Zetsche ein Risiko für die deutsche Autoindustrie. „Bisher hat sich das nicht negativ auf unser Geschäft ausgewirkt“, sagte Zetsche. „Aber selbstverständlich ist das auch ein Risiko.“

Trump kritisiert die Autoimporte - vor allem die der deutschen Hersteller - als unfairen Handel. Ziel seiner Wirtschaftspolitik ist, die heimische Industrie zu bevorzugen. So stellt er auch das Freihandelsabkommen mit Mexiko in Frage - das Land ist ein wichtiger Produktionsstandort auch der deutschen Autobauer für Fahrzeuge, die in den USA verkauft werden. Knapp ein Jahr nach Trumps Wahl sei die „die Beklommenheit“, die er und viele andere nach der Wahl gefühlt hätten, nicht so ganz gewichen, sagte Zetsche.

Auf die Frage Steingarts, ob die deutsche Außenpolitik stärker, sogar maskuliner auftreten müsse, antwortet der Daimler-Boss: „Wir müssen unsere Überzeugung kontinuierlich klar machen, dass der freie Welthandel der einzige Weg nach vorne ist. Diese Position müssen wir klar vertreten.“

Apropos Blick nach vorne: „Wir können uns endlos mit Vergangenheit beschäftigen - oder der Zukunft zuwenden“, sagt der Manager angesprochen auf den Dieselskandal. Natürlich habe der Skandal der Branche geschadet, es mache aber keinen Sinn, mit dem Finger auf Einzelne zu zeigen. „Wir haben als Industrie die Verantwortung, das lückenlos aufzuklären“, so Zetsche. „Aber: „Es gibt den sauberen Diesel, es ist technologisch möglich. Der Blick nach vorne bringt uns weiter.“

Durchsuchungen bei mehreren Autobauern

Zetsche sprach auch über die Kartellvorwürfe in der deutschen Autoindustrie: Ein großer Teil der kartellverdächtigen Absprachen in der Autoindustrie haben den Kunden genützt und nicht geschadet. „Am Ende des Tages ist das nicht von mir zu befinden, ich bin ein Ingenieur und kein Kartellamtsspezialist. Ich weiß aber, dass es in erster Linie um Standards und ähnliche Fragen ging, die am Ende dem Kunden nutzen, weil es um Effizienzen geht“, sagte Zetsche.

Dass Daimler die Vorgänge als Kronzeuge bei den Wettbewerbshütern gemeldet habe, sage nichts darüber aus, wie der Konzern die Rechtslage sehe. Namhafte Kartellspezialisten seien jedenfalls der Meinung, es habe sich nicht um ein Kartell gehandelt, ergänzte Zetsche.

Daimler hatte vergangene Woche erstmals bestätigt, als Kronzeuge über die Absprache-Praxis mit BMW, Volkswagen, Audi und Porsche die Kartellbehörden informiert zu haben. Beamte der EU-Kommission sichteten bei „Nachprüfungen“ nach Angaben der Unternehmen in den vergangenen Tagen Unterlagen bei BMW, Daimler und VW.

Die EU-Kommission bestätigte lediglich Durchsuchungen bei mehreren Autobauern, nannte aber keine Namen. Sie verwies erneut darauf, dass Inspektionen ein erster Schritt in den Ermittlungen seien und nicht bedeuteten, dass sich ein Unternehmen etwas zu Schulden habe kommen lassen.

Aber eigentlich geht es bei diesem Autogipfel um die Zukunft, um Elektromobilität, alternative Antriebe, autonomes Fahren. Und dazu hatte Zetsche einiges zu sagen, dafür schlägt sein Herz: „Ich habe vor 45 Jahren Elektrotechnik studiert, weil ich mich einstellen wollte für die heutige Zeit“, witzelte Zetsche. Es gehe darum, die nächste Technologie zu finden. Es gehe um den Wandel, wenn von digitaler Revolution gesprochen werde.

„Wir müssen Autos entwickeln, die so scharf sind, dass der Kunde gar nicht daran vorbei kommt, ein Elektroauto zu kaufen“, sagte er. Aber er stellte auch klar, dass es auf absehbare Zeit ein Nebeneinander von alten und neuen Technologien geben müsse: „Verbrenner und Elektro sind kein Entweder-Oder. Sonst hat man entweder kein Geld oder keine Zukunft.“

Ernste Themen, die in den kommenden Tagen noch intensiver diskutiert werden. Doch auch für einige Lacher sorgte der Daimler-Boss. Er äußerte zu Beginn seine Sorge vor dem Ende des Gesprächs mit Gabor Steingart. Der Handelsblatt-Herausgeber hatte jüngst Angela Merkel nach einem Deutschland-Dinner gefragt, ob man seine Bundeskanzlerin umarmen dürfe – und die Frage gleich in die Tat umgesetzt.

Eine Einspielung der Szene sorgte für viel Gelächter. „Ich setze darauf, dass diese Art der Wertschätzung nur der Kanzlerin vorbehalten ist“, scherzte Zetsche. Und Moderatorin Aline von Drateln versicherte ihm sofort, auf ihn aufzupassen.

Auch Zetsches Erfahrungen in den sozialen Netzwerken sorgte für großes Gelächter. Der Daimler-Boss ist seit einigen Monaten auf LinkedIn aktiv. Die Karriere-Plattform sei sehr interessant, vor allem die Jobbörse. Neulich gab es folgende Meldung: „Dieter, entdecken Sie Jobs bei BMW Group, die zu Ihren Fähigkeiten passen.“ Das habe seine Aufmerksamkeit geweckt und er habe weiter ge-

klickt. Angeboten wurde ihm dann ein Job als Kraftfahrzeugverkäufer Motorrad. „Ich werde wohl bei meinem Job bleiben“, kommentierte er trocken – und hatte die Lacher auf seiner Seite.

Die Gäste erlebten einen Daimler-Boss, der bestens aufgelegt war und offen über die Probleme der Gegenwart und die Herausforderungen der Zukunft sprach. Oder um es mit Gabor Steingart zu sagen: „Wir haben ein Mann erlebt, der in die Zukunft schaut und alle Hände voll zu tun hat. Da kommt keine Langeweile auf.“



**Stuttgarter Nachrichten, 25.10.2017**

### **Zetsche warnt vor US-Politik**

Die Wirtschafts- und Handelspolitik von US-Präsident Donald Trump ist nach Einschätzung von Daimler-Chef Dieter Zetsche ein Risiko für die deutsche Autoindustrie. „Bisher hat sich das nicht negativ auf unser Geschäft ausgewirkt“, sagte Zetsche am Dienstagabend beim „Auto-Gipfel“ des „Handelsblatts“. „Aber selbstverständlich ist das auch ein Risiko.“ Trump kritisiert die Autoimporte der deutschen Hersteller als unfairen Handel. Knapp ein Jahr nach Trumps Wahl sei die „die Beklommenheit“ in der deutschen Autoindustrie nicht so ganz gewichen, sagte Zetsche. (rtr)

**Stuttgarter Zeitung, 25.10.2017**

### **Zetsche warnt vor US-Politik**

Die Wirtschafts- und Handelspolitik von US-Präsident Donald Trump ist nach Einschätzung von Daimler-Chef Dieter Zetsche ein Risiko für die deutsche Autoindustrie. „Bisher hat sich das nicht negativ auf unser Geschäft ausgewirkt“, sagte Zetsche am Dienstagabend beim „Auto-Gipfel“ des „Handelsblatts“. „Aber selbstverständlich ist das auch ein Risiko.“ Trump kritisiert die Autoimporte der deutschen Hersteller als unfairen Handel. Knapp ein Jahr nach Trumps Wahl sei die „die Beklommenheit“ in der deutschen Autoindustrie nicht so ganz gewichen, sagte Zetsche. (rtr)

ad-hoc-news, 24.10.2017

STUTTGART - Die Gespräche unter deutschen Autobauern, bei denen die Behörden einen Kartellverdacht untersuchen, haben sich nach Darstellung von Daimler -Chef Dieter Zetsche in erster Linie um Standards und ähnliches gedreht.

**Zetsche: Kartellverdacht dreht sich um Gespräche zu Standards. "Um Fragen, die am Ende des Tages den Kunden nützen, weil sie Effizienzen erzeugen, die letztlich dann auch Produkte für alle effizienter und erschwinglicher machen", sagte Zetsche am Dienstagabend beim "Auto-Gipfel" des "Handelsblatts" in Stuttgart.**

Die Tatsache, dass der Konzern den Antrag gestellt habe, sei nicht als Eingeständnis einer Schuld zu sehen, betonte er. Man habe als Folge der mittlerweile abgeschlossenen Kartelluntersuchungen im Lastwagen-Bereich den gesamten Konzern auf ähnliche Risiken durchleuchtet. "Die Tatsache, dass wir hier gemeldet haben, hat überhaupt nichts damit zu tun, wie wir den Fall einschätzen."

arcor.de, 24.10.2017

## Zetsche: Kartellverdacht um Gespräche zu Standards

Stuttgart (dpa) - Die Gespräche unter deutschen Autobauern, bei denen die Behörden einen Kartellverdacht untersuchen, haben sich nach Darstellung von Daimler-Chef Dieter Zetsche in erster Linie um Standards und ähnliches gedreht. «Um Fragen, die am Ende des Tages den Kunden nützen, weil sie Effizienzen erzeugen, die letztlich dann auch Produkte für alle effizienter und erschwinglicher machen», sagte Zetsche am Dienstagabend beim «Auto-Gipfel» des «Handelsblatts» in Stuttgart. «Ob es dort irgendwelche Bereiche gab, in denen die Situation nicht so glasklar ist, wird zurzeit überprüft.»



Daimler-Chef Dieter Zetsche. Foto: Arne Dedert/Archiv  
© dpa - Deutsche Presse-Agentur GmbH

Zetsche sagte, der Fall liege seit zwei Jahren auf dem Tisch. Mit Blick auf die Medienberichterstattung der vergangenen Monate sagte er: «Wenn dort auf der einen Seite der größte Skandal seit dem Zweiten Weltkrieg ausgerufen wird und auf der anderen Seite zwei Jahre, seit dieses Thema auf dem Tisch liegt, noch keine Meinungsbildung entstehen konnte, ob es sich lohnt, ein Verfahren zu diesem Thema zu eröffnen, dann ist ja eine gewisse Diskrepanz vorhanden.» Bei der EU laufen derzeit Voruntersuchungen.

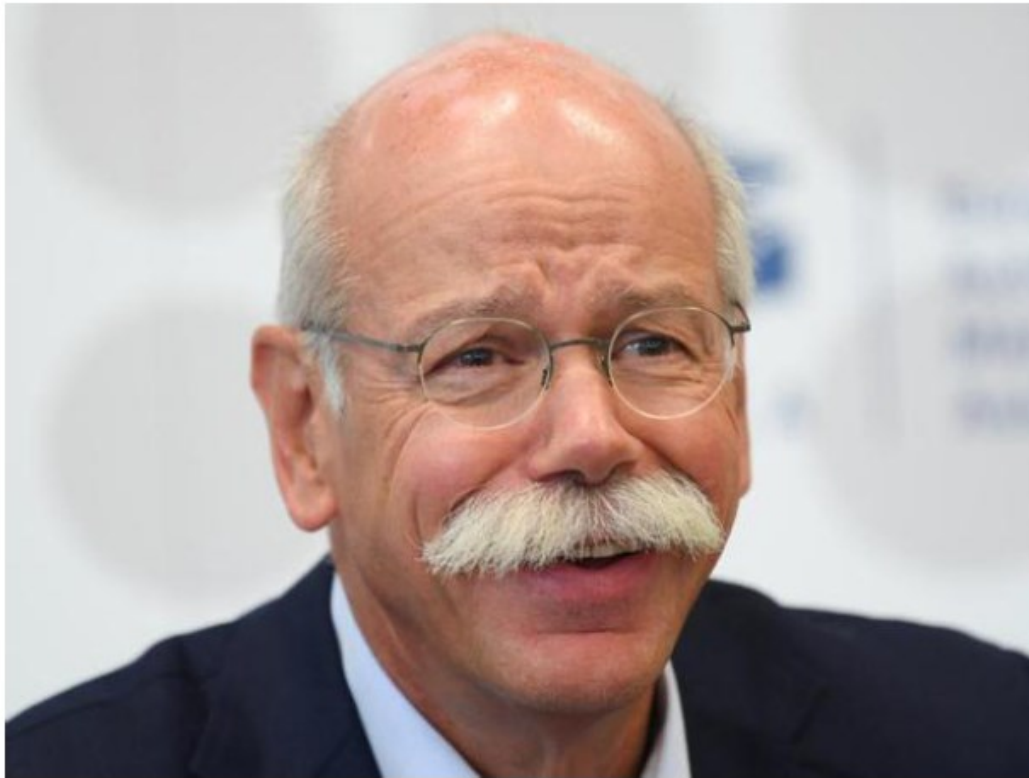
Seit geraumer Zeit ist fraglich, wer als erster bei den Behörden um die sogenannte Bußgelderleichterung ersucht hat. Daimler hat den Antrag auf Kronzeugenregelung am Freitag öffentlich gemacht, auf Details zum Zeitpunkt aber verzichtet. Volkswagen hat sich bisher öffentlich nicht dazu geäußert, die Stuttgarter sollen nach Berichten der «Süddeutschen Zeitung» aber die Ersten gewesen sein.

Die Tatsache, dass der Konzern den Antrag gestellt habe, sei nicht als Eingeständnis einer Schuld zu sehen, betonte er. Man habe als Folge der mittlerweile abgeschlossenen Kartelluntersuchungen im Lastwagen-Bereich den gesamten Konzern auf ähnliche Risiken durchleuchtet. «Die Tatsache, dass wir hier gemeldet haben, hat überhaupt nichts damit zu tun, wie wir den Fall einschätzen.»



Badische Zeitung, 24.10.2017

## Zetsche: Kartellverdacht um Gespräche zu Standards



Daimler-Chef Dieter Zetsche. Foto: Arne Dedert/Archiv

Stuttgart (dpa) - Die Gespräche unter deutschen Autobauern, bei denen die Behörden einen Kartellverdacht untersuchen, haben sich nach Darstellung von Daimler-Chef Dieter Zetsche in erster Linie um Standards und ähnliches gedreht. «Um Fragen, die am Ende des Tages den Kunden nützen, weil sie Effizienzen erzeugen, die letztlich dann auch Produkte für alle effizienter und erschwinglicher machen», sagte Zetsche am Dienstagabend beim «Auto-Gipfel» des «Handelsblatts» in Stuttgart. «Ob es dort irgendwelche Bereiche gab, in denen die Situation nicht so glasklar ist, wird zurzeit überprüft.»

Zetsche sagte, der Fall liege seit zwei Jahren auf dem Tisch. Mit Blick auf die Medienberichterstattung der vergangenen Monate sagte er: «Wenn dort auf der einen Seite der größte Skandal seit dem Zweiten Weltkrieg ausgerufen wird und auf der anderen Seite zwei Jahre, seit dieses Thema auf dem Tisch liegt, noch keine Meinungsbildung entstehen konnte, ob es sich lohnt, ein Verfahren zu diesem Thema zu eröffnen, dann ist ja eine gewisse Diskrepanz vorhanden.» Bei der EU laufen derzeit Voruntersuchungen.

Seit geraumer Zeit ist fraglich, wer als erster bei den Behörden um die sogenannte Bußgelderleichterung ersucht hat. Daimler hat den Antrag auf Kronzeugenregelung am Freitag öffentlich gemacht, auf Details zum Zeitpunkt aber verzichtet. Volkswagen hat sich bisher öffentlich nicht dazu geäußert, die Stuttgarter sollen nach Berichten der «Süddeutschen Zeitung» aber die Ersten gewesen sein.

Die Tatsache, dass der Konzern den Antrag gestellt habe, sei nicht als Eingeständnis einer Schuld zu sehen, betonte er. Man habe als Folge der mittlerweile abgeschlossenen Kartelluntersuchungen im Lastwagen-Bereich den gesamten Konzern auf ähnliche Risiken durchleuchtet. «Die Tatsache, dass wir hier gemeldet haben, hat überhaupt nichts damit zu tun, wie wir den Fall einschätzen.»

## Daimler-Aktie: Konzernchef Zetsche - Kartellverdacht dreht sich um Gespräche zu Standards

Ein großer Teil der kartellverdächtigen Absprachen in der Autoindustrie haben nach Worten von Daimler-Chef Dieter Zetsche den Kunden genützt und nicht geschadet. "Am Ende des Tages ist das nicht von mir zu befinden, ich bin ein Ingenieur und kein Kartellamtsspezialist. Ich weiß aber, dass es in erster Linie um Standards und ähnliche Fragen ging, die am Ende dem Kunden nutzen, weil es um Effizienzen geht", sagte Zetsche am Dienstag auf dem Auto-Gipfel des Handelsblatts in Stuttgart.



Bildquelle: Michaela Rehle/Reuters

Dass Daimler die Vorgänge als Kronzeuge bei den Wettbewerbshütern gemeldet habe, sage nichts darüber aus, wie der Konzern die Rechtslage sehe. Namhafte Kartellspezialisten seien jedenfalls der Meinung, es habe sich nicht um ein Kartell gehandelt, ergänzte Zetsche.

Daimler hatte vergangene Woche erstmals bestätigt, als Kronzeuge über die Absprache-Praxis mit BMW, Volkswagen, Audi und Porsche die Kartellbehörden informiert zu haben. Beamte der EU-Kommission sichteten bei "Nachprüfungen" nach Angaben der Unternehmen in den vergangenen Tagen Unterlagen bei BMW, Daimler und VW. Die EU-Kommission bestätigte lediglich Durchsuchungen bei mehreren Autobauern, nannte aber keine Namen. Sie verwies erneut darauf, dass Inspektionen ein erster Schritt in den Ermittlungen seien und nicht bedeuteten, dass sich ein Unternehmen etwas zu Schulden habe kommen lassen.

Die Kartellvorwürfe waren im Sommer publik geworden. Damals berichtete der "Spiegel", dass sich die fünf führenden Automarken seit den 90er Jahren rechtswidrig in geheimen Arbeitskreisen über Fahrzeugtechnik, Kosten, Zulieferer, Märkte und Strategien abgestimmt hätten. Absprachen über technische Standards sind in der Automobilindustrie durchaus üblich. Die Frage ist, inwieweit dabei womöglich gegen Wettbewerbsrecht verstoßen wurde. Zetsche wies darauf hin, dass sich die Behörden etwa zwei Jahre, nachdem sie von den Vorgängen Kenntnis erhielten, noch keine Meinung gebildet hätten. Es sei deshalb eine "Diskrepanz", wenn in den Medien vom größten Autokartellskandal seit dem Zweiten Weltkrieg die Rede wäre.

rtr



S-Investor, 24.10.2017

## Daimler-Chef - Trumps Wirtschaftspolitik für Autobauer ein "Risiko"

Stuttgart, 24. Okt (Reuters) - Die Wirtschafts- und Handelspolitik von US-Präsident Donald Trump ist nach Einschätzung von Daimler-Chef Dieter Zetsche ein Risiko für die deutsche Autoindustrie. "Bisher hat sich das nicht negativ auf unser Geschäft ausgewirkt", sagte Zetsche am Dienstagabend beim "Auto-Gipfel" des "Handelsblatts". "Aber selbstverständlich ist das auch ein Risiko." Trump kritisiert die Autoimporte vor allem der deutschen Hersteller als unfairen Handel. Ziel seiner Wirtschaftspolitik ist, die heimische Industrie zu bevorzugen. So stellt er auch das Freihandelsabkommen mit Mexiko in Frage - das Land ist ein wichtiger Produktionsstandort auch der deutschen Autobauer für Fahrzeuge, die in den USA verkauft werden. Knapp ein Jahr nach Trumps Wahl sei die "die Beklommenheit" in der deutschen Autoindustrie nicht so ganz gewichen, sagte Zetsche.

(Reporterin: Ilona Wissenbach; Redigiert von: Boris Berner.; Bei Rückfragen wenden Sie sich bitte an die Redaktionsleitung unter den Telefonnummern 069-7565 1236 oder 030-2888 5168.)

## Daimler-Chef - Trumps Wirtschaftspolitik für Autobauer ein "Risiko"

Stuttgart, 24. Okt (Reuters) - Die Wirtschafts- und Handelspolitik von US-Präsident Donald Trump ist nach Einschätzung von Daimler-Chef Dieter Zetsche ein Risiko für die deutsche Autoindustrie. "Bisher hat sich das nicht negativ auf unser Geschäft ausgewirkt", sagte Zetsche am Dienstagabend beim "Auto-Gipfel" des "Handelsblatts". "Aber selbstverständlich ist das auch ein Risiko." Trump kritisiert die Autoimporte vor allem der deutschen Hersteller als unfairen Handel. Ziel seiner Wirtschaftspolitik ist, die heimische Industrie zu bevorzugen. So stellt er auch das Freihandelsabkommen mit Mexiko in Frage - das Land ist ein wichtiger Produktionsstandort auch der deutschen Autobauer für Fahrzeuge, die in den USA verkauft werden. Knapp ein Jahr nach Trumps Wahl sei die "die Beklommenheit" in der deutschen Autoindustrie nicht so ganz gewichen, sagte Zetsche.

(Reporterin: Ilona Wissenbach; Redigiert von: Boris Berner.; Bei Rückfragen wenden Sie sich bitte an die Redaktionsleitung unter den Telefonnummern 069-7565 1236 oder 030-2888 5168.)



Stuttgarter Zeitung Online, 24.10.2017

## Kartellverdacht seit zwei Jahren bekannt

Daimler-Chef Dieter Zetsche hat sich zu den Untersuchungen bei deutschen Autobauern wegen Kartellverdachts geäußert. Demnach geht es darin vor allem um Produktionsstandards, die den Kunden nützen.



Dieter Zetsche Foto: AFP

Stuttgart - Die Gespräche unter deutschen Autobauern, bei denen die Behörden einen Kartellverdacht untersuchen, haben sich nach Darstellung von Daimler-Chef Dieter Zetsche in erster Linie um Standards und ähnliches gedreht. „Um Fragen, die am Ende des Tages den Kunden nützen, weil sie Effizienzen erzeugen, die letztlich dann auch Produkte für alle effizienter und erschwinglicher machen“, sagte Zetsche am Dienstagabend beim „Auto-Gipfel“ des „Handelsblatts“ in Stuttgart. „Ob es dort irgendwelche Bereiche gab, in denen die Situation nicht so glasklar ist, wird zurzeit überprüft.“

### Zetsche kritisiert Skandalisierung in den Medien

Zetsche sagte, der Fall liege seit zwei Jahren auf dem Tisch. Mit Blick auf die Medienberichterstattung der vergangenen Monate sagte er: „Wenn dort auf der einen Seite der größte Skandal seit dem Zweiten Weltkrieg ausgerufen wird und auf der anderen Seite zwei Jahre, seit dieses Thema auf dem Tisch liegt, noch keine Meinungsbildung entstehen konnte, ob es sich lohnt, ein Verfahren zu diesem Thema zu eröffnen, dann ist ja eine gewisse Diskrepanz vorhanden.“ Bei der EU laufen derzeit Voruntersuchungen.

### Kein Schuldeingeständnis

Die Tatsache, dass der Konzern den Antrag gestellt habe, sei nicht als Eingeständnis einer Schuld zu sehen, betonte er. Man habe als Folge der mittlerweile abgeschlossenen Kartelluntersuchungen im Lastwagen-Bereich den gesamten Konzern auf ähnliche Risiken durchleuchtet. „Die Tatsache, dass wir hier gemeldet haben, hat überhaupt nichts damit zu tun, wie wir den Fall einschätzen.“

**dpa AFX Online, 24.10.2017**

**Ebenfalls erschienen in:** Focus Online, FinanzNachrichten, finanzen.ch, finanztreff.de, european-magazine.eu, finanzen.at, easybank, Deutsche Bank, cash.ch, Börse Frankfurt, börsenNEWS.de, boerse.de, BAWAG PSK Chartmix, Boerse Stuttgart, awp Finanznachrichten Online, Baader Bondboard, ariva.de, Aktiencheck.de, .comdirect, adblue

## Zetsche: Kartellverdacht dreht sich um Gespräche zu Standards

STUTTGART (dpa-AFX) - Die Gespräche unter deutschen Autobauern, bei denen die Behörden einen Kartellverdacht untersuchen, haben sich nach Darstellung von Daimler -Chef Dieter Zetsche in erster Linie um Standards und ähnliches gedreht. "Um Fragen, die am Ende des Tages den Kunden nützen, weil sie Effizienzen erzeugen, die letztlich dann auch Produkte für alle effizienter und erschwinglicher machen", sagte Zetsche am Dienstagabend beim "Auto-Gipfel" des "Handelsblatts" in Stuttgart. "Ob es dort irgendwelche Bereiche gab, in denen die Situation nicht so glasklar ist, wird zurzeit überprüft."

Zetsche sagte, der Fall liege seit zwei Jahren auf dem Tisch. Mit Blick auf die Medienberichterstattung der vergangenen Monate sagte er: "Wenn dort auf der einen Seite der größte Skandal seit dem Zweiten Weltkrieg ausgerufen wird und auf der anderen Seite zwei Jahre, seit dieses Thema auf dem Tisch liegt, noch keine Meinungsbildung entstehen konnte, ob es sich lohnt, ein Verfahren zu diesem Thema zu eröffnen, dann ist ja eine gewisse Diskrepanz vorhanden." Bei der EU laufen derzeit Voruntersuchungen.

Seit geraumer Zeit ist fraglich, wer als erster bei den Behörden um die sogenannte Bußgelderleichterung ersucht hat. Daimler hat den Antrag auf Kronzeugenregelung am Freitag öffentlich gemacht, auf Details zum Zeitpunkt aber verzichtet. Volkswagen hat sich bisher öffentlich nicht dazu geäußert, die Stuttgarter sollen nach Berichten der "Süddeutschen Zeitung" aber die Ersten gewesen sein.

Die Tatsache, dass der Konzern den Antrag gestellt habe, sei nicht als Eingeständnis einer Schuld zu sehen, betonte er. Man habe als Folge der mittlerweile abgeschlossenen Kartelluntersuchungen im Lastwagen-Bereich den gesamten Konzern auf ähnliche Risiken durchleuchtet. "Die Tatsache, dass wir hier gemeldet haben, hat überhaupt nichts damit zu tun, wie wir den Fall einschätzen."/eni/men/DP/zb

ARD Online, 25.10.2017

## Daimler-Chef Zetsche: "Absprachen nutzen am Ende den Kunden"

Deutschlands Autobauer stehen unter Kartellverdacht. Seit den 90er Jahren sollen sie sich rechtswidrig in geheimen Arbeitskreisen abgestimmt haben. Doch geht es nach Daimler-Chef Dieter Zetsche, habe ein großer Teil der Absprachen den Kunden genützt und nicht geschadet.



Kartellvergehen werden von den Beschuldigten oftmals zum Kavaliersdelikt herab gespielt, verarmlos im Sinne von "alles nicht so schlimm". In diesem Stil argumentiert nun auch der Daimler-Chef. "Ich weiß, dass es in erster Linie um Standards und ähnliche Fragen ging, die am Ende dem Kunden nutzen, weil es um Effizienzen geht", sagte Dieter Zetsche auf dem "Auto-Gipfel" des "Handelsblatts" in Stuttgart. Am Ende des Tages sei das nicht von ihm zu befinden, er sei "ein Ingenieur und kein Kartellamtsspezialist".

### **Absprache zum Wohle der Kunden?**

Aha. Die Absprachen über Fahrzeugtechnik, Kosten, Zulieferer, Märkte und Marktstrategien nützen also den Kunden, weil eine effizientere Produktion die Fahrzeuge letztlich erschwinglicher machen. Ohne die geheimen Gespräche zwischen Volkswagen, BMW, Daimler, Audi und Porsche wären die Fahrzeuge demnach teurer?

Absprachen über technische Standards sind in der Automobil-Industrie tatsächlich durchaus üblich. Die Frage ist, inwieweit dabei womöglich gegen Wettbewerbsrecht verstoßen wurde. "Ob es dort irgendwelche Bereiche gab, in denen die Situation nicht so glasklar ist, wird zurzeit überprüft", so der Daimler-Chef.

### **Streit um Kronzeugen**

Auch die EU-Kommission sei noch unentschieden. Zetsche wies darauf hin, dass sich die Behörden etwa zwei Jahre, nachdem sie von den Vorgängen Kenntnis erhalten hatten, noch keine Meinung gebildet hätten. Es sei deshalb eine "Diskrepanz", wenn in den Medien vom größten Autokartellskandal seit dem Zweiten Weltkrieg die Rede wäre.





Aber Daimler beeilte sich, um von der Kronzeugenregelung zu profitieren. Ein entsprechender Antrag wurde von den Stuttgartern am Freitag öffentlich gemacht, ohne Details zu nennen. Auch Volkswagen hatte einen Antrag in der Pipeline. Seit geraumer Zeit ist fraglich, wer als erster bei den Behörden um die sogenannte Bußgelderleichterung ersucht hat.

#### Zweifel an Kartellvorwürfen

Dass Daimler die Vorgänge als Kronzeuge bei den Wettbewerbshütern gemeldet habe, sage im Übrigen nichts darüber aus, wie der Konzern die Rechtslage sehe. Namhafte Kartellspezialisten seien jedenfalls der Meinung, es habe sich nicht um ein Kartell gehandelt, ergänzte Zetsche.

Zetsche äußerte sich auf dem "Auto-Gipfel" auch zur Wirtschafts- und Handelspolitik von US-Präsident Donald Trump. Sie sei ein Risiko für die deutsche Autoindustrie, habe sich aber "bisher nicht negativ auf unser Geschäft ausgewirkt", so der Daimler-Chef. Trump kritisiert die Autoimporte vor allem der deutschen Hersteller als unfairen Handel. Ziel seiner Wirtschaftspolitik ist, die heimische Industrie zu bevorzugen.

So stellt Trump auch das Freihandelsabkommen mit Mexiko in Frage - das Land ist ein wichtiger Produktionsstandort auch der deutschen Autobauer für Fahrzeuge, die in den USA verkauft werden.

SWR, 25.10.2017

Auto-Gipfel 2017 in Sindelfingen

## Autobauer wollen zusammenarbeiten



Autobauer wollen zusammenarbeiten

🕒 2:37 min

2:37 min | 25.10. | 19.30 Uhr | SWR Fernsehen BW

Video herunterladen (6,66 MB | mp4)

Die deutsche Autobranche ist zum "Handelsblatt Auto-Gipfel" in Sindelfingen (Kreis Böblingen) zusammengekommen. Die Kartell-Vorwürfe weisen die Autobauer zurück – und betonen die Wichtigkeit einer guten Kooperation.

## Bloomberg, 25.10.2017

VW, Daimler CEOs Play Down Concerns About Auto-Cartel Fines  
2017-10-25 10:57:38.713 GMT

By Christoph Rauwald and Elisabeth Behrmann  
(Bloomberg) -- Daimler AG and Volkswagen AG sought to defuse fears of hefty fines from an alleged German auto cartel as the manufacturers struggle to rebuild credibility following VW's emissions-cheating scandal. European Union antitrust investigators have searched offices of BMW AG, Daimler and Volkswagen in recent days as the watchdog stepped up a probe into allegations of decades-long collusion that surfaced in July. Daimler's and Volkswagen's chief executive officers separately said the talks were about setting standards, rather than rigging prices. Both companies, which have tangled with regulators recently, blew the whistle on the talks as a precautionary measure. Volkswagen is "not aware" the concerns would include price-fixing allegations, VW's Matthias Mueller told reporters Wednesday on the sidelines of an industry gathering in Sindelfingen, Germany. "We're fully cooperating with the authorities and are waiting calmly for their decision." His comments echoed Daimler CEO Dieter Zetsche's remarks late Wednesday, who said talks between the manufacturers centered around technical standards that were discussed in joint working groups.

### 'Degree of Discrepancy'

The comment of Germany's two largest auto manufacturers contrast with a report by Der Spiegel magazine in July that claimed the possible collusion comprised more than 1,000 meetings and dating back more than two decades. Both Daimler and VW separately took their concerns to authorities, hoping to dodge fines as part of the EU's leniency program. Their actions

Authorities have known about a possible cartel for two years, without taking action, Zetsche said late Tuesday, adding media reports about the matter might be overblown. "If on the one hand there's apparently the biggest scandal since World War II, and on the other hand the topic's been on the table for years and no opinion has been formed and no decision taken on whether it's worthwhile to start formal proceedings, then there's a degree of discrepancy," he told attendees at an event hosted by German daily Handelsblatt.



## 'Mandatory' Scrutiny

Aside from fines, Daimler and VW's move to take their concerns to authorities risks undermining cooperation between the manufacturers in an industry where scale is vital and pressures are intensifying amid a disruptive shift to self-driving, electric cars.

Reporting the concerns to cartel authorities "has nothing to do with how we assess the situation," Zetsche said. Last year, Daimler was fined more than 1 billion euros (\$1.2 billion) for its role in a truck price fixing cartel, making it "mandatory" for the company to scrutinize its Mercedes-Benz cars unit as well.

As a result of the probe, BMW has put on ice talks for new joint projects on purchasing and development, it said earlier, while it's still meeting obligations for existing ones.

Carmakers have been stepping up cooperation on new technology, especially for self-driving cars.

"It would be stupid" for German automakers and their customers to torpedo joint efforts like building 400 fast-charging stations along highways, Mueller said.

## Ein bisschen frech

Bei Daimler ermitteln Staatsanwälte und Kartellbehörden. Konzernchef Dieter Zetsche aber präsentiert sich entspannt - und macht Späße.

Es ist eine unterhaltsame Anekdote, die Dieter Zetsche zur Einführung dieses sogenannten "Auto-Gipfels" am Dienstagabend im Daimler-Museum in Stuttgart erzählt. Er sei seit einiger Zeit Mitglied eines sozialen Mediums und letzthin sei ihm dort etwas Kurioses präsentiert worden; der Daimler-Chef schmunzelt unter seinem Schnauzbart und lässt einen Screenshot an die Wand projizieren: "Dieter, entdecken Sie Jobs bei BMW Group, die zu ihren Fähigkeiten passen", ist da zu lesen. Der Computer dieses Vernetzungsportals hat augenscheinlich den studierten Elektroingenieur Dieter Zetsche als potenziellen BMW-Mitarbeiter ausgemacht. Ein Späßle - wobei es fast ein wenig Chuzpe zeigt, das gerade jetzt auszupacken.

Denn es ist eine schwierige Zeit für BMW und Daimler. Das Verhältnis der beiden ist angespannt. Im Sommer wurde bekannt, dass Daimler vor zwei Jahren bei den Kartellbehörden eine Art Selbstanzeige gestellt hatte, wegen womöglich illegaler Absprachen mit den Konkurrenten. Heimlich meldeten sie das - und schwiegen danach. Das hat die Kollegen bei BMW tief getroffen.

Die Zusammenarbeit der beiden Hersteller war bis dahin weit tiefer, als vielen bewusst ist. Lange Zeit kauften sie gemeinsam Teile ein, sorgsam ausgearbeitet in "Baukastenverträgen": Gurtstraffer, Sitzgestelle, Schalter und allerlei anderes, weil beide zwar weltbekannt sind, aber nur mittelgroß im Branchenmaßstab. Da ist Kostensparen über Mengenrabatte wichtig. Und außerdem trafen sie sich im sogenannten "Fünferkreis" mit allen deutschen Herstellern, um über Branchenstandards, Treibstoffbehälter, das Tankstellennetz oder Abgasregularien zu debattieren.

Seit die Nachricht von der Selbstanzeige durchsickerte, sind viele neue Projekte auf Eis gelegt - vonseiten der verstörten Münchner. In der vergangenen Woche bekamen die auch noch Besuch von Kartellwächtern. Man hätte insofern gerne eine Replik gehört auf das Vorgehen der Stuttgarter. Aber der andere Gast des Abends - BMW-Chef Harald Krüger - meldete sich kurzfristig krank.

Auch die Frage, wie es sich anfühlt, einem Partner in den Rücken zu fallen, wurde nicht gestellt an diesem Abend, zu dem das *Handelsblatt* geladen hatte. Doch nicht nur wegen der Job-Anekdote bekam man den Eindruck: Zetsche sieht das alles nicht so tragisch. Obwohl just an diesem Konferenztag auch bei Daimler Wettbewerbshüter wegen der möglichen Kartellabsprachen vorstellig wurden. Und obwohl, nicht zu vergessen, die Staatsanwaltschaft wegen des Verdachts auf Dieselmotorenbetrug gegen Daimler ermittelt.

Vielleicht ist Zetsche so entspannt, weil sich der Konzern aufgrund der frühen Anzeige voraussichtlich einen strafmildernden Kronzeugenstatus sicherte. Vielleicht hat es damit zu tun, dass er den möglichen Regelverstoß als nicht so gravierend einschätzt: "Am Ende des Tages ist das nicht von mir zu befinden, ich bin ein Ingenieur und kein Kartellamtsspezialist", sagte der 64-Jährige. "Ich weiß aber, dass es in erster Linie um Standards und ähnliche Fragen ging, die am Ende dem Kunden nutzen." Daimler habe so gehandelt, weil dies nach den Erfahrungen aus dem Lastwagen-Kartell geboten war. Dabei mussten die Stuttgarter eine Milliarde Euro als Strafe nach Brüssel überweisen. Solche Risiken in Zukunft auszuschließen, gehöre zum "absoluten Grund-ABC" verantwortungsbewusster Manager.

Dem wiederum wird man bei BMW schwerlich widersprechen können. Zetsche klickte übrigens auf deren Jobofferte: "Ich muss gestehen, es hat mich interessiert", erzählt er an diesem Abend. Und spielt das Angebot ein: Motorradverkäufer in Kassel.

dpa, 25.10.2017

**Ebenfalls erschienen in:** Emdener Zeitung, Ludwigsburger Kreiszeitung, Eßlinger Zeitung, Freies Wort, Fuldaer Zeitung, Südthüringer Zeitung, Automobilwoche Online, CIO Online, greenpeace Magazin, Pforzheimer Zeitung Online, Stuttgarter Nachrichten Online, Stuttgarter Zeitung Online, wetter.com, Ludwigsburger Kreiszeitung

## (KORR-Bericht) Autobosse liefern weitere Puzzleteile im Kartellverdachtsfall

**Erst großer Aufruhr, dann wochenlang Stille - und dann prescht Daimler mit neuen Details zum Kartellverdachtsfall in der deutschen Autoindustrie vor. Ein Branchentreffen liefert nun noch einige weitere Antworten auf seit langem gestellte Fragen.**

Von Nico Esch, dpa, und Marco Engemann

Stuttgart/Sindelfingen (dpa) - Ein neues Teil im Autokartell-Puzzle findet sich in einem ziemlich langen Satz von Daimler-Chef Dieter Zetsche. Absicht oder Versehen? Man weiß es nicht genau - wie so oft in den vergangenen Tagen, in denen beiläufig und überraschend fallengelassene Bemerkungen weit mehr Licht in den Verdachtsfall gegen die deutsche Autobranche brachten als die vielen dürren Stellungnahmen der vergangenen Monate. Auch wenn die entscheidende Frage, was nun dran ist an den Vorwürfen, nach wie vor offen ist.

Gefragt nach dem medialen Aufruhr, den der Verdacht illegaler Absprachen der deutschen Hersteller bei Bekanntwerden im Sommer ausgelöst hat, antwortet Zetsche am Dienstagabend beim "Auto-Gipfel" des "Handelsblatts" in Stuttgart: "Wenn dort auf der einen Seite der größte Skandal seit dem Zweiten Weltkrieg ausgerufen wird und auf der anderen Seite zwei Jahre, seit dieses Thema auf dem Tisch liegt, noch keine Meinungsbildung entstehen konnte, ob es sich lohnt, ein Verfahren zu diesem Thema zu eröffnen, dann ist ja eine gewisse Diskrepanz vorhanden."

Das lässt einerseits den Schluss zu, dass Daimler die Vorwürfe eher als nicht so gravierend einschätzt. Die EU-Behörden haben Voruntersuchungen eingeleitet, noch kein offizielles Verfahren. Es heißt andererseits aber auch: Seit zwei Jahren wissen die Beteiligten davon. So zugeknöpft sich die Stuttgarter in den vergangenen Monaten unter Verweis auf ein laufendes Verfahren gegeben haben, so zahlreich bringen sie nun Stück um Stück weitere Details ans Licht. Er wisse, sagt Zetsche bei dem Branchentreff, dass sich die unter Verdacht geratenen Gespräche unter den Herstellern in erster Linie um Absprachen zu Standards und ähnlichem gedreht hätten.

Volkswagen, bislang auch eher schweigsam, legt am Tag darauf nach: "Von Preisabsprachen beispielsweise, die ein Kartellvergehen darstellen würden, ist mir nichts bekannt", sagt Vorstandschef Matthias Müller. Und: Natürlich habe man unter dem Dach des Branchenverbandes VDA zum Beispiel in Fragen der Standardisierung "sehr kooperativ" zusammengearbeitet.

Das wäre auch nicht unüblich und auch nicht grundsätzlich illegal, die Frage ist aber nach wie vor, ob in bestimmten Fällen Grenzen überschritten worden sind - zum Nachteil der Kunden. Das wollen weder Zetsche noch Müller beurteilen. "Ob es dort irgendwelche Bereiche gab, in denen die Situation nicht so glasklar ist, wird zurzeit überprüft", legt der Daimler-Vorstandschef vor. "Was jetzt hier im Kartellverfahren recherchiert wird, das entzieht sich meiner Kenntnis", zieht der VW-Boss nach.

Daimler hatte überraschend vergangene Woche bekannt gemacht, dass der Konzern einen Antrag auf Kronzeugenregelung bei den EU-Behörden eingereicht hat. Als Schuldeingeständnis will Zetsche das freilich nicht verstanden wissen. Man habe den gesamten Konzern in Folge der mittlerweile abgeschlossenen Kartelluntersuchungen im Lkw-Bereich auf ähnliche Risiken durchleuchtet. "Die Tatsache, dass wir hier gemeldet haben, hat überhaupt nichts damit zu tun, wie wir den Fall einschätzen", betont er.

Immerhin scheint Daimler aber suversichtlich zu sein, mit dem Antrag Erfolg zu haben und als Kronzeuge Strafen womöglich zu entgehen - sofern es überhaupt welche gibt. Laut Finanzchef Bodo Uebber hat der Konzern keine



Rückstellungen in er Bilanz für mögliche Strafen gebildet und hält das auch nicht für notwendig.

Dass der Fall den beiden Vorstandschefs die Laune nicht wenigstens zweiseitlich mal verdorben hat, ist kaum anzunehmen. Beim "Auto-Gipfel" ist es ihnen aber nicht anzumerken. Zetsche scherzt bei seinem Auftritt über ein Job-Angebot als Motorradverkäufer bei BMW, das er im Online-Karrierenetzwerk LinkedIn bekommen habe. Müller bedankt sich für die Möglichkeit "Mercedes-Luft" zu schnuppern - fühle sich sauber an. Daimler ist dieses Jahr Gastgeber des Treffens in Stuttgart und dem nahen Sindelfingen. Im Kessel der Landeshauptstadt herrscht gerade wieder Feinstaubalarm.

BMW konnte zumindest über den Daimler-Vorstoß vergangene Woche nicht lachen. Das ist bekannt, obwohl Vorstandschef Harald Krüger seinen Auftritt beim "Auto-Gipfel" kurzfristig aus gesundheitlichen Gründen abgesagt hatte. Man sei "irritiert" gewesen, hatte es Einkaufsvorstand Markus Duesmann am Wochenende in einem Interview in der "Frankfurter Allgemeinen Sonntagszeitung" formuliert. Es sei rückblickend ein komisches Gefühl gewesen, dass man mit Wettbewerbern über Zusammenarbeit rede, während deren Juristen die Zusammenkünfte schon angesiegt hätten.

**dpa, 25.10.2017**

**Ebenfalls erschienen in:** adblue, ariva.de, Schleswig-Holsteinische Landeszeitung, Flensburger Tageblatt, Baader Bondboard, Neue Presse, General-Anzeiger, Nordwest-Zeitung Online, Neue OZ Osnabrücker Zeitung, Ostfriesische Nachrichten

## **VW-Chef Müller zu Kartellvorwurf: Von Preisabsprachen nichts bekannt**

Sindelfingen (dpa) - Bei den unter Kartellverdacht geratenen Gesprächen unter deutschen Autoherstellern ist es laut Volkswagen-Vorstandschef Matthias Müller nicht um Preise gegangen. Man respektiere das Kartellrecht. "Von Preisabsprachen beispielsweise, die ein Kartellvergehen darstellen würden, ist mir nichts bekannt", sagte Müller am Mittwoch beim "Auto-Gipfel" des "Handelsblatts" in Sindelfingen. Auf die Frage, ob er mit einer Strafe rechne, sagte er am Rande der Veranstaltung: "Wir rechnen erstmal mit gar nichts, wir warten erstmal ab."

In Fragen der Standardisierung habe man schon zu seiner Zeit als Porsche-Chef unter dem Dach des Verbandes der Automobilindustrie sehr kooperativ zusammengearbeitet - das sei ihm natürlich bekannt gewesen. "Was jetzt hier im Kartellverfahren recherchiert wird, das entzieht sich meiner Kenntnis." Auch Daimler-Chef Dieter Zetsche hatte am Vortag gesagt, dass sich die Gespräche, bei denen die Behörden einen Kartellverdacht untersuchen, um Standards und ähnliches gedreht hätten.

## VW-Chef Müller Für künftige Mobilitätswelt gut gerüstet - Aber Selbstkritik

SINDELFINGEN (dpa-AFX) - Volkswagen-Konzernchef Matthias Müller sieht die deutsche Automobilindustrie im Wettbewerb um die zukünftige Mobilität im Vorteil gegenüber Herausforderern. Ihm imponiere der Mut und die Konsequenz, mit der Unternehmen wie der kalifornische E-Auto-Pionier Tesla agierten. Er sieht VW aber dennoch in guter Ausgangslage. "Der Durchbruch neuer Technologien kommt nicht mit den Ankündigungsweltmeistern", sagte der VW-Boss am Mittwoch auf der Branchenkonferenz "Handelsblatt Auto-Gipfel" in Sindelfingen. "Er kommt mit denen, die eine neue Technologie in die Großserienfertigung und in relevanten Stückzahlen auf die Straße bringen können."

Wer glaube, die deutschen Autobauer hätten die besten Zeiten hinter sich, den würde die Industrie eines Besseren belehren. "Wir werden es sein, die die Mobilität von morgen maßgeblich prägen." Die Automobilindustrie stehe vor einem nie dagewesenen Innovationsschub.

Müller übte aber auch Selbstkritik. Es ärgere ihn, wenn die Autoindustrie selbst dazu beitrage, dass ihr Weitblick und Pragmatismus abgesprochen werde. "Zum Beispiel, wenn wir alle miteinander es nicht schaffen, ein tragfähiges Konzept für den Streetscooter der Deutschen Post anzubieten. Und das Unternehmen, als einer der größten Flottenbetreiber des Landes dann sein eigenes Fahrzeug entwickeln lässt und in Serie bringt."

Vor wenigen Wochen erst hatte die Post angekündigt, ein zweites Produktionswerk mit einer Jahreskapazität von bis zu 10 000 Einheiten des Elektro-Kleinlasters für den städtischen Verteilerverkehr bauen zu wollen. Die Fertigung soll im zweiten Quartal 2018 starten. Zuvor war der Logistikkonzern auf der Suche nach einem passenden E-Kleintransporter für das wachsende Paketgeschäft bei den Platzhirschen der Autobranche abgeblitzt./men/zb/oca

Wolfsburger Allgemeine Online, 25.10.2017

VW-Chef Müller beim Auto-Gipfel

[Alle Galerien >](#)

< 1/10 >



VW-Konzernchef Matthias Müller: Er sprach am Mittwoch auf der Branchenkonferenz „Handelsblatt Auto-Gipfel“ in Sindelfingen.

Quelle: dpa

## VW-Chef Müller: Für künftige Mobilitätswelt gut gerüstet

VW-Konzernchef Matthias Müller sieht die deutsche Autoindustrie gut gerüstet für den Wettbewerb mit neuen Konkurrenten wie Tesla. Bei einer Konferenz in Sindelfingen am Mittwoch kritisierte Müller aber auch Defizite der Autobranche. Zum Kartellverdacht sagte der VW-Chef, dass ihm von Preisabsprachen nichts bekannt sei.



Gut gelaunt: VW-Konzernchef Matthias Müller auf der Branchenkonferenz „Handelsblatt Auto-Gipfel“ in Sindelfingen.

Quelle: dpa

Artikel veröffentlicht: Mittwoch, 25.10.2017 11:57 Uhr



**Sindelfingen.** Volkswagen-Konzernchef Matthias Müller sieht die deutsche Automobilindustrie im Wettbewerb um die zukünftige Mobilität im Vorteil gegenüber Herausforderern. Ihm imponiere der Mut und die Konsequenz, mit der Unternehmen wie der kalifornische E-Auto-Pionier Tesla agierten. VW sei aber dennoch in einer guten Ausgangslage. „Der Durchbruch neuer Technologien kommt nicht mit den Ankündigungsweltmeistern“, sagte der VW-Chef am Mittwoch auf der Branchenkonferenz „Handelsblatt Auto-Gipfel“ in Sindelfingen. „Er kommt mit denen, die eine neue Technologie in die Großserienfertigung und in relevanten Stückzahlen auf die Straße bringen können.“



VW-Konzernchef Matthias Müller sprach am Mittwoch bei der Branchenkonferenz „Handelsblatt Auto-Gipfel“ in Sindelfingen. Nach seinem Auftritt ließ er sich mit dem Konzeptfahrzeug „Sedric“ des Volkswagen-Konzerns fotografieren.

[Zur Bildergalerie >](#)

Wer glaube, die deutschen Autobauer hätten die besten Zeiten hinter sich, den würde die Industrie eines Besseren belehren. „Wir werden es sein, die die Mobilität von morgen maßgeblich prägen.“ Die Automobilindustrie stehe vor einem nie da gewesenen Innovationsschub.

#### Selbstkritik an der Autoindustrie

Müller übte aber auch Selbstkritik. Es ärgere ihn, wenn die Autoindustrie selbst dazu beitrage, dass ihr Weitblick und Pragmatismus abgesprochen werde. „Zum Beispiel, wenn wir alle miteinander es nicht schaffen, ein tragfähiges Konzept für den Streetscooter der Deutschen Post anzubieten. Und das Unternehmen als einer der größten Flottenbetreiber des Landes dann sein eigenes Fahrzeug entwickeln lässt und in Serie bringt.“

#### Müller zu Kartellvorwurf: Von Preisabsprachen nichts bekannt

Bei den unter Kartellverdacht geratenen Gesprächen unter deutschen Autoherstellern ist es laut VW-Chef Müller nicht um Preise gegangen. Man respektiere das Kartellrecht. „Von Preisabsprachen beispielsweise, die ein Kartellvergehen darstellen würden, ist mir nichts bekannt“, sagte er. Auf die Frage, ob er mit einer Strafe rechne, sagte er am Rande der Veranstaltung: „Wir rechnen erstmal mit gar nichts, wir warten erstmal ab.“

In Fragen der Standardisierung habe man schon zu seiner Zeit als Porsche-Chef unter dem Dach des Verbandes der Automobilindustrie sehr kooperativ zusammengearbeitet – das sei ihm natürlich bekannt gewesen. „Was jetzt hier im Kartellverfahren recherchiert wird, das entzieht sich meiner Kenntnis.“ Auch Daimler-Chef Dieter Zetsche hatte am Vortag gesagt, dass sich die Gespräche, bei denen die Behörden einen Kartellverdacht untersuchen, um Standards und ähnliches gedreht hätten.

Von dpa

ad-hoc-news.cm, 25.10.2017

## SINDELFINGEN - Volkswagen-Konzernchef agierten.

VW-Chef Müller: Für künftige Mobilitätswelt gut gerüstet - Aber Selbstkritik. Er sieht VW aber dennoch in guter Ausgangslage. "Der Durchbruch neuer Technologien kommt nicht mit den Ankündigungsweltmeistem", sagte der VW-Boss am Mittwoch auf der Branchenkonferenz "Handelsblatt Auto-Gipfel" in Sindelfingen.

Vor wenigen Wochen erst hatte die Post angekündigt, ein zweites Produktionswerk mit einer Jahreskapazität von bis zu 10 000 Einheiten des Elektro-Kleinlasters für den städtischen Verteilerverkehr bauen zu wollen. Die Fertigung soll im zweiten Quartal 2018 starten. Zuvor war der Logistikonzern auf der Suche nach einem passenden E-Kleintransporter für das wachsende Paketgeschäft bei den Platzhirschen der Autobranche abgeblitzt.

## Daimler und VW wehren sich gegen Kartellvorwürfe

Während die Kartell-Ermittler in Wolfsburg und Stuttgart noch Berge von Unterlagen sichten, gehen die Autobosse in Verteidigungsstellung. Daimler und Volkswagen hatten sich bei den Kartellwächtern zwar vorsorglich selbst angezeigt, betonen aber unisono, dass es bei den nun untersuchten Absprachen unter den großen deutschen Herstellern vor allem um technische Standardisierungen gegangen sei.



Daimler und VW dementieren Preisabsprachen  
- © APA (AFP)

"Das Kartellrecht wird von uns sehr respektiert", sagte VW-Chef Matthias Müller am Mittwoch auf dem "Auto-Gipfel" des Handelsblatts im Daimler-Werk Sindelfingen. "Von Preisabsprachen ist mir nichts bekannt." Daimler-Chef Dieter Zetsche betonte, die Kooperation habe den Kunden genützt – und kritisierte die aus seiner Sicht überzogen kritische Berichterstattung in den Medien.

Der Kartellverdacht war im Sommer durch einen Bericht im "Spiegel" bekannt geworden. Nach Volkswagen gab auch Daimler kürzlich zu, selbst die Kartellbehörden über die Absprachepraxis informiert zu haben – nach Zetsches Worten schon vor zwei Jahren. Müller erklärte, im Zuge der internen Prüfungen zum Dieselskandal sei die neu gegründete VW-Rechtsabteilung auf die Vorgänge gestoßen. Da der Konzern nach dem Schock durch Dieselgate in Sachen Rechtstreue die Zügel angezogen habe und die Juristen Ermittlungsbedarf gesehen hätten, sei zunächst das Bundeskartellamt informiert worden. Die EU-Kommission habe die Ermittlungen dann an sich gezogen.

Daimler hatte Insidern zufolge noch vor VW den Behörden gegenüber ausgepackt. Wer den Kronzeugen-Status anerkannt bekommt, kann darauf hoffen, straffrei auszugehen. Zetsche will die Selbstanzeige aber nicht als Schuldeingeständnis verstanden wissen. "Die Tatsache, dass wir uns gemeldet haben, hat überhaupt nichts damit zu tun, wie wir den Fall einschätzen."

Müller sagte weiter, VW kooperiere mit den Behörden und sehe dem Ergebnis der Ermittlungen "gelassen" entgegen. Wie lange das dauert, ist nicht absehbar. Vergangene Woche statteten die Beamten bereits BMW einen Besuch ab. Derzeit wühlen sie sich in der Wolfsburger Konzernzentrale durch riesige Mengen Daten, wie Müller erklärte. Sie sichteten Protokolle, wahrscheinlich hundert Millionen Dokumente. "Dann werden wir ja sehen, ob da noch irgendwas anderes gesprochen wurde."



Auch die EU-Kommission wies darauf hin, dass Inspektionen ein erster Schritt in den Ermittlungen seien und nicht bedeuteten, dass sich ein Unternehmen etwas zu Schulden habe kommen lassen. Der "Spiegel" hatte berichtet, die fünf führenden Automarken hätten sich seit den 90er Jahren rechtswidrig in rund 60 geheimen Arbeitskreisen über Fahrzeugtechnik, Kosten, Zulieferer, Märkte und Strategien abgestimmt. Das sei auch der Ausgangspunkt von Dieselgate gewesen, weil hier auch die Größe der Tanks des Abgasreinigungsmittels Adblue Thema gewesen sei.

Abreden über technische Standards sind in der Automobilindustrie durchaus üblich. Die Frage ist, inwieweit dabei womöglich gegen Wettbewerbsrecht verstoßen wurde. Zetsche wies darauf hin, dass sich die Behörden etwa zwei Jahre, nachdem sie von den Vorgängen Kenntnis erhielten, noch keine Meinung gebildet hätten. Es sei deshalb eine "Diskrepanz", wenn in den Medien schon vom größten Autokartellskandal seit dem Zweiten Weltkrieg die Rede sei.

VW-Chef Müller ärgert vor allem der Vorwurf, die deutschen Autobauer hätten den Trend zur Elektromobilität – anders als etwa der US-Newcomer Tesla – verschlafen. Die Industrie habe zwar Fehler gemacht. "Bisweilen geht mir die Kritik an den deutschen Autobauern aber eindeutig ein Stück zu weit", sagte er. "Wir sollten unsere Industrie nicht schlecht reden lassen." Politik und Autoindustrie müssten die gewachsene Distanz zueinander jetzt überwinden, um gemeinsam wichtige Aufgaben wie den Aufbau von Ladeinfrastruktur für Elektroautos anzugehen. Er forderte dazu einen runden Tisch von Politik und allen beteiligten Branchen.

Zudem sprach sich Müller für ein Superministerium nach dem Vorbild des japanischen Ministeriums für Handel und Industrie aus – um sich besser gegen protektionistische Bestrebungen der USA unter Präsident Donald Trump wehren zu können. Hier seien Importbeschränkungen der USA gegen ausländische Autobauer nicht vom Tisch. "Es gärt immer noch", sagte Müller. "Wir leiden unter einer gewissen Planungslosigkeit." Auch Zetsche hatte Trumps Wirtschaftspolitik als "Risiko" bezeichnet.

(APA/ag.)

Autoflotte Online, 25.10.2017

Ebenfalls erschienen in: Autohaus Online

"Wir werden die Mobilität von morgen maßgeblich prägen"



Nach Meinung von Volkswagen-Konzernchef Matthias Müller steht die Automobilindustrie vor einem nie da gewesenen Innovationsschub.  
© VW

**Laut VW-Chef Müller ist die deutsche Automobilindustrie für die zukünftige Mobilität gut aufgestellt. Angesichts eines gescheiterten Konzepts der Autobauer für den Streetscooter der Deutschen Post übt er aber auch Selbstkritik.**

Volkswagen-Konzernchef Matthias Müller sieht die deutsche Automobilindustrie im Wettbewerb um die zukünftige Mobilität im Vorteil gegenüber Herausforderern. Ihm imponiere der Mut und die Konsequenz, mit der Unternehmen wie der kalifornische E-Auto-Pionier Tesla agierten. VW sei aber dennoch in einer guten Ausgangslage. "Der Durchbruch neuer Technologien kommt nicht mit den Ankündigungsweltmeistern", sagte der VW-Chef am Mittwoch auf der Branchenkonferenz "Handelsblatt Auto-Gipfel" in Sindelfingen. "Er kommt mit denen, die eine neue Technologie in die Großserienfertigung und in relevanten Stückzahlen auf die Straße bringen können."

Wer glaube, die deutschen Autobauer hätten die besten Zeiten hinter sich, den würde die Industrie eines Besseren belehren. "Wir werden es sein, die die Mobilität von morgen maßgeblich prägen." Die Automobilindustrie stehe vor einem nie da gewesenen Innovationsschub.

#### **Selbstkritik bei Streetscooter**

Müller übe aber auch Selbstkritik. Es ärgere ihn, wenn die Autoindustrie selbst dazu beitrage, dass ihr Weitblick und Pragmatismus abgesprochen werde. "Zum Beispiel, wenn wir alle miteinander es nicht schaffen, ein tragfähiges Konzept für den Streetscooter der Deutschen Post anzubieten. Und das Unternehmen als einer der größten Flottenbetreiber des Landes dann sein eigenes Fahrzeug entwickeln lässt und in Serie bringt."

Vor wenigen Wochen erst hatte die Post angekündigt, ein zweites Produktionswerk mit einer Jahreskapazität von bis zu 10.000 Einheiten des Elektro-Kleinlasters für den städtischen Verteilerverkehr bauen zu wollen. Die Fertigung soll im zweiten Quartal 2018 starten. Zuvor war der Logistikkonzern auf der Suche nach einem passenden E-Kleintransporter für das wachsende Paketgeschäft bei den Platzhirschen der Autobranche abgeblitzt. (dpa)

## In erster Linie geht es um Standards

Laut Daimler-Boss Zetsche geht um "Fragen, die am Ende des Tages den Kunden nützen, weil sie Effizienzen erzeugen". Dass die Schwaben als erste den Antrag auf Kronzeugenregelung öffentlich gemacht hat, sei kein Schuldeingeständnis.



© Foto: Auto-Medienportal.Net/Martfied Zimmerrnann  
Laut Daimler-Chef Dieter Zetsche geht es bei den Gesprächen der deutschen Autobauer um Standards.

Die Gespräche unter deutschen Autobauern, bei denen die Behörden einen Kartellverdacht untersuchen, haben sich nach Darstellung von Daimler-Chef Dieter Zetsche in erster Linie um Standards und ähnliches gedreht. "Um Fragen, die am Ende des Tages den Kunden nützen, weil sie Effizienzen erzeugen, die letztlich dann auch Produkte für alle effizienter und erschwinglicher machen", sagte Zetsche am Dienstagabend beim "Auto-Gipfel" des "Handelsblatts" in Stuttgart. "Ob es dort irgendwelche Bereiche gab, in denen die Situation nicht so glasklar ist, wird zurzeit überprüft."

Zetsche sagte, der Fall liege seit zwei Jahren auf dem Tisch. Mit Blick auf die Medienberichterstattung der vergangenen Monate sagte er: "Wenn dort auf der einen Seite der größte Skandal seit dem Zweiten Weltkrieg ausgerufen wird und auf der anderen Seite zwei Jahre, seit dieses Thema auf dem Tisch liegt, noch keine Meinungsbildung entstehen konnte, ob es sich lohnt, ein Verfahren zu diesem Thema zu eröffnen, dann ist ja eine gewisse Diskrepanz vorhanden." Bei der EU laufen derzeit Voruntersuchungen.

Seit geraumer Zeit ist fraglich, wer als erster bei den Behörden um die sogenannte Bußgelderleichterung ersucht hat. Daimler hat den Antrag auf Kronzeugenregelung am Freitag öffentlich gemacht, auf Details zum Zeitpunkt aber verzichtet. Volkswagen hat sich bisher öffentlich nicht dazu geäußert, die Stuttgarter sollen nach Berichten der "Süddeutschen Zeitung" aber die Ersten gewesen sein.

Die Tatsache, dass der Konzern den Antrag gestellt habe, sei nicht als Eingeständnis einer Schuld zu sehen, betonte er. Man habe als Folge der mittlerweile abgeschlossenen Kartelluntersuchungen im Lastwagen-Bereich den gesamten Konzern auf ähnliche Risiken durchleuchtet. "Die Tatsache, dass wir hier gemeldet haben, hat überhaupt nichts damit zu tun, wie wir den Fall einschätzen." (dpa)



## Daimler-Chef: Selbstanzeige kein Schuldeingeständnis

Bei einer Veranstaltung in Stuttgart hat sich Daimler-Chef Dieter Zetsche erstmals etwas genauer zum Kartellverdacht geäußert. Dabei betonte er: die Selbstanzeige sei nicht als Schuldeingeständnis zu sehen.



Daimler-Chef Dieter Zetsche: Selbstanzeige im Zusammenhang mit Kartellverdacht gegen deutsche Autobauer ist kein Schuldeingeständnis. Bild: Daimler

Die Gespräche unter deutschen Autobauern, bei denen die Behörden einen Kartellverdacht untersuchen, haben sich nach Darstellung von Dieter Zetsche in erster Linie um Standards und ähnliches gedreht. "Um Fragen, die am Ende des Tages den Kunden nützen, weil sie Effizienzen erzeugen, die letztlich dann auch Produkte für alle effizienter und erschwinglicher machen", sagte der Daimler-Chef am Dienstagabend (24. Oktober) beim *Handelsblatt*-Auto-Gipfel in Stuttgart. "Ob es dort irgendwelche Bereiche gab, in denen die Situation nicht so glasklar ist, wird zurzeit überprüft."

Zetsche sagte, der Fall liege seit zwei Jahren auf dem Tisch. Mit Blick auf die Medienberichterstattung der vergangenen Monate sagte er: "Wenn dort auf der einen Seite der größte Skandal seit dem Zweiten Weltkrieg ausgerufen wird und auf der anderen Seite zwei Jahre, seit dieses Thema auf dem Tisch liegt, noch keine Meinungsbildung entstehen konnte, ob es sich lohnt, ein Verfahren zu diesem Thema zu eröffnen, dann ist ja eine gewisse Diskrepanz vorhanden." Bei der EU laufen derzeit Voruntersuchungen.

Seit geraumer Zeit ist fraglich, wer als erster bei den Behörden um die sogenannte Bußgelderleichterung ersucht hat. Daimler hat den Antrag auf Kronzeugenregelung am Freitag öffentlich gemacht, auf Details zum Zeitpunkt aber verzichtet. Volkswagen hat sich bisher öffentlich nicht dazu geäußert, die Stuttgarter sollen aber die Ersten gewesen sein.

Dass Daimler den Antrag gestellt habe, sei nicht als Eingeständnis einer Schuld zu sehen, betonte er. Man habe als Folge der mittlerweile abgeschlossenen Kartelluntersuchungen im Lastwagen-Bereich den gesamten Konzern auf ähnliche Risiken durchleuchtet. "Die Tatsache, dass wir hier gemeldet haben, hat überhaupt nichts damit zu tun, wie wir den Fall einschätzen."

Spannend wäre hierzu die Position von BMW gewesen. Ein ursprünglich von BMW-Chef Harald Krüger geplanter Auftritt beim Auto-Gipfel wurde wegen Krankheit kurzfristig abgesagt. Die Münchner hatten sich wiederholt verärgert und irritiert über das Vorgehen insbesondere von Daimler gezeigt und deshalb sogar gemeinsame Projekte auf Eis gelegt.

## "Da ist eine gewisse Diskrepanz vorhanden"

Nach Meinung des Daimler-Chefs wird das Thema Autokartell in den Medien unnötig gehypt. Dort würde "der größte Skandal seit dem Zweiten Weltkrieg ausgerufen", doch bei der EU seit knapp zwei Jahren überlegt, ob es sich lohne ein Verfahren zu eröffnen.



Daimler-Chef Dieter Zetsche "Die Tatsache, dass wir hier gemeldet haben, hat überhaupt nichts damit zu tun, wie wir den Fall einschätzen", zum Thema Autokartell und der Meldung von Daimler als Kronzeuge. (Foto: dpa)

Die Gespräche unter deutschen Autobauern, bei denen die Behörden einen Kartellverdacht untersucht, haben sich nach Darstellung von Daimler-Chef Dieter Zetsche in erster Linie um Standards und ähnliches gedreht. "Um Fragen, die am Ende des Tages den Kunden nützen, weil sie Effizienzen erzeugen, die letztlich dann auch Produkte für alle effizienter und erschwinglicher machen", sagte Zetsche beim "Auto-Gipfel" des "Handelsblatts" in Stuttgart. "Ob es dort irgendwelche Bereiche gab, in denen die Situation nicht so

glasklar ist, wird zurzeit überprüft."

Zetsche sagte, der Fall liege seit zwei Jahren auf dem Tisch. Mit Blick auf die Medienberichterstattung der vergangenen Monate sagte er: "Wenn dort auf der einen Seite der größte Skandal seit dem Zweiten Weltkrieg ausgerufen wird und auf der anderen Seite zwei Jahre, seit dieses Thema auf dem Tisch liegt, noch keine Meinungsbildung entstehen konnte, ob es sich lohnt, ein Verfahren zu diesem Thema zu eröffnen, dann ist ja eine gewisse Diskrepanz vorhanden." Bei der EU laufen derzeit Voruntersuchungen.

Seit geraumer Zeit ist fraglich, wer als erster bei den Behörden um die sogenannte Bußgelderleichterung ersucht hat. Daimler hat den Antrag auf Kronzeugenregelung am Freitag öffentlich gemacht, auf Details zum Zeitpunkt aber verzichtet. Volkswagen hat sich bisher öffentlich nicht dazu geäußert, die Stuttgarter sollen nach Berichten der "Süddeutschen Zeitung" aber die Ersten gewesen sein.

Die Tatsache, dass der Konzern den Antrag gestellt habe, sei nicht als Eingeständnis einer Schuld zu sehen, betonte er. Man habe als Folge der mittlerweile abgeschlossenen Kartelluntersuchungen im Lastwagen-Bereich den gesamten Konzern auf ähnliche Risiken durchleuchtet. "Die Tatsache, dass wir hier gemeldet haben, hat überhaupt nichts damit zu tun, wie wir den Fall einschätzen." (dpa)

## "Durchbruch kommt nicht mit den Ankündigungsweltmeistern"

Volkswagen-Chef Matthias Müller sieht die deutsche Autoindustrie gut gerüstet für den Angriff neuer Konkurrenten wie Tesla. Er ist überzeugt, dass Deutschlands Autobranche "die Mobilität von morgen maßgeblich prägen" wird.



Volkswagen-Chef Matthias Müller sieht die deutsche Automobilindustrie im Wettbewerb um die Mobilität der Zukunft im Vorteil gegenüber vielen Konkurrenten. Müller sagte auf der Branchenkonferenz "Handelsblatt Auto-Gipfel", ihm imponiere der Mut und die Konsequenz, mit der Unternehmen wie der kalifornische E-Auto-Pionier Tesla agierten. Er sieht VW aber dennoch in einer guten Ausgangslage. "Der Durchbruch neuer Technologien kommt nicht mit den Ankündigungsweltmeistern. Er kommt

mit denen, die eine neue Technologie in die Großserienfertigung und in relevanten Stückzahlen auf die Straße bringen können."

Müller ist überzeugt: Wer glaube, die deutschen Autobauer hätten die besten Zeiten hinter sich, den würde die Industrie eines Besseren belehren. "Wir werden es sein, die die Mobilität von morgen maßgeblich prägen", sagte Müller. Die Automobilindustrie stehe vor einem nie dagewesenen Innovationsschub.

### Müller zeigt sich selbstkritisch

Der Volkswagen-Chef übte aber auch Selbstkritik. Es ärgere ihn, wenn die Autoindustrie selbst dazu beitrage, dass ihr Weitblick und Pragmatismus abgesprochen werde. "Zum Beispiel, wenn wir alle miteinander es nicht schaffen, ein tragfähiges Konzept für den Streetscooter der Deutschen Post anzubieten. Und das Unternehmen, als einer der größten Flottenbetreiber des Landes dann sein eigenes Fahrzeug entwickeln lässt und in Serie bringt."

### Branche ließ Post abblitzen

Vor wenigen Wochen erst hatte die Post angekündigt, ein zweites Produktionswerk mit einer Jahreskapazität von bis zu 10.000 Einheiten des Elektro-Kleinlasters für den städtischen Verteilerverkehr zu bauen. Die Fertigung soll im zweiten Quartal 2018 starten. Zuvor war der Logistikkonzern auf der Suche nach einem passenden E-Transporter für das wachsende Paketgeschäft bei den Platzhirschen der Autobranche abgeblitzt. (dpa-AFX/gem)



## VW-Chef Müller kritisiert zu viel "Aber" und zu wenig "Ja"

Der VW-Chef hat Verständnis: Für die Kritik an seinem Konzern - zumindest in Teilen - und für jene, die der Autoindustrie insgesamt mangelnde Transparenz vorwerfen, vor allem beim Diesel. Bisweilen gehe ihm die Kritik aber "eindeutig zu weit", so der Konzernchef.

Von Rebecca Eisert



"Es ärgert mich, wenn der Eindruck erweckt wird, uns fehle Weitblick und Pragmatismus", schimpfte Müller. (Foto: dpa)

"Es wird oft der Eindruck erweckt, als hätten wir die letzten Jahre im kollektiven Tiefschlaf verbracht. Vor allem, was die großen Zukunftsthemen betrifft", ärgert sich Volkswagen-Chef Matthias Müller auf Autogipfel des Handelsblatts in Stuttgart. Die Rede liegt der *Automobilwoche* im Volltext vor.

"Es ärgert mich, wenn der Eindruck erweckt wird, uns fehle Weitblick und Pragmatismus", schimpfte Müller. Aber noch mehr ärgere es ihn, "wenn wir selbst dazu beigetragen haben

den", gab er zu und nannte das Beispiel Streetscooter. Einen elektrischen Transporter, den die Deutsche Post selbst in Serie gebracht hat, weil keiner in der Industrie ein "tragfähiges Konzept" angeboten habe.

So viel Selbstreflexion ist man vom VW-Chef nicht gewohnt. Zumindest hält er sich damit bei öffentlichen Auftritten bekanntlich zurück. Kern seiner Rede ist jedoch: Bei allen berechtigten Kritik - lasst uns die deutsche Autoindustrie nicht schlecht reden!

"Ich höre hierzulande sehr viel "Aber" und ziemlich wenig "Ja", schimpfte Müller. In seiner Wahrnehmung liefen Debatten über die Industrie in Italien, Frankreich oder den USA anders ab.

Müller plädierte dafür - "nach einem bewegten Wahlkampf" - wieder zu den Fakten zurück zu kehren. Die Zukunft werde nicht nur im Silicon Valley gemacht, "sondern in Sindelfingen, Wolfsburg, Ingolstadt, in Zuffenhausen und München".

Er kündigte an, VW werde im Dezember auf der TechCrunch in Berlin den Prototypen eines Minibusses für "Pooling"-Fahrdienste der Mobilitätstochter MOIA vorstellen. "Pluto", so der Projektname, ist ein vollelektrisches Shuttlefahrzeug. MOIA und VW Osnabrück hätten den Prototypen in nur fünf Monaten auf die Beine gestellt. "Eine Arbeit die normalerweise drei Jahre dauert", betonte Müller um die Innovationskraft seines Unternehmens zu verdeutlichen.

### Müller ärgert "romantische Verklärung" von Teslas Erfolgen

Ihm imponiere zwar der Mut und die Konsequenz, mit denen etwa Tesla agiere. "Was ich allerdings nicht teile, ist die gerne praktizierte romantische Verklärung", betont der VW-Lenker und setzte mit Blick auf Tesla und anderer Herausforderer nach: "Es macht eben doch einen Unterschied, ob man 100.000 Einheiten oder 11 Millionen pro Jahr entwickelt, baut und absetzt. Und bei allem ehrlich empfundenen Respekt: Der Durchbruch neuer Technologien kommt nicht mit den Ankündigungsweltmeistern."

Müller ging aber auch durchaus kritisch mit dem eigenen Konzern und der deutschen Art, die Dinge anzupacken ins Gericht. Man sei zu lange davon überzeugt gewesen, dass VW-Fahrzeuge "aufgrund ihrer herausragenden Qualität (...) ihre Abnehmer auf der Welt finden. Aber: Die Welt verändert sich. Mobilität verändert sich. Und Wolfsburg ist nicht Mittelpunkt der Welt - Stuttgart übrigens auch nicht."

### Was bisher war, "nur eine Fingerübung"

Nicht der Kunde müsse zum Produkt passen, sondern andersherum. Müller gestand ein, dass man diesen Perspektivenwechsel brauche und ebenso wie Selbstreflexion und Selbstbewusstsein. "Das heißt, aus den Fehlern der Vergangenheit lernen. Das heißt aber auch, dass wir uns unserer Stärken bewusst sind. Dass wir diese weiterentwickeln. Und neue Stärken aufbauen", fasste Müller zusammen.

Dem grundlegenden Wandel der Branche zollte Müller Respekt. Umbruchphasen wie Öl- und Finanzkrise seien gegen das, was vor der Branche liege "eine Fingerübung" gewesen, so Müller.

Volkswagen sei dabei entschlossen zu führen, nicht zu folgen. Müller: "Wir sind längst nicht am Ziel. Aber auf dem richtigen Weg".

## Oettinger warnt vor zu strengen CO2-Grenzwerten für Autos

Der deutsche EU-Haushaltskommissar Günther Oettinger will sich in Brüssel für "realistische" CO2-Grenzwerte für Autos einsetzen. "Einige Politiker sind bei diesem Thema einfach zu blauäugig und glauben, die Autoindustrie schafft jede Vorgabe", wandte sich Oettinger am Mittwoch auf dem Auto-Gipfel in Sindelfingen bei Stuttgart gegen zu strenge Vorgaben. In zwei Wochen will die EU-Kommission ihren Vorschlag für neue Grenzwerte bis 2030 vorlegen.

Eine Verringerung des Grenzwerts auf 60 Gramm CO2 pro Kilometer, wie ihn einige Umweltschützer forderten, sei "nicht vorstellbar", sagte Oettinger. Der CDU-Politiker wandte sich auch gegen eine Elektroautoquote und forderte die künftige Bundesregierung auf, ebenfalls auf Quoten zu verzichten.

Oettinger solidarisierte sich auf der vom Düsseldorfer "Handelsblatt" organisierten Tagung damit weitgehend mit auch von der deutschen Autoindustrie erhobenen Forderungen. Volkswagen-Chef Matthias Müller sagte auf dem Kongress: "Herr Oettinger nimmt sich unserer Themen intensiv an." Müller forderte auch, dass Politiker und Autoindustrie wieder enger zusammenarbeiten müssten.

Oettinger war bei der Vorlage des letzten Vorschlags für CO2-Grenzwerte 2012 von Umweltschützern scharf kritisiert worden, als ein Brief an den damaligen VW-Chef Martin Winterkorn publik wurde. Darin hatte Oettinger geschildert, wie er sich in der Kommission für die Forderungen der deutschen Autobauer eingesetzt habe.

Schließlich war damals ein Grenzwert von 95 Gramm ab dem Jahr 2021 beschlossen worden. Die Grenzwerte sind für die Autoindustrie von existenzieller Bedeutung, denn sie bestimmen, wie viel Kraftstoff ein Auto im Durchschnitt offiziell verbrauchen darf. 2021 sind das im Schnitt 4,1 Liter Bensen pro 100 Kilometer.

fml/bk

Epoch Times Online, 25.10.2017

Ebenfalls erschienen in : Welt Online, Zeit Online

## Oettinger warnt vor zu strengen CO2-Grenzwerten für Autos: „Einige Politiker sind zu blauäugig“

„Einige Politiker sind bei diesem Thema einfach zu blauäugig und glauben, die Autoindustrie schafft jede Vorgabe“, meinte der deutsche EU-Haushaltskommissar Günther Oettinger.



Der EU-Haushaltskommissar Günther Oettinger.  
Foto: Sean Gallup/Getty Images

Der deutsche EU-Haushaltskommissar Günther Oettinger will sich in Brüssel für „realistische“ CO<sub>2</sub>-Grenzwerte für Autos einsetzen. „Einige Politiker sind bei diesem Thema einfach zu blauäugig und glauben, die Autoindustrie schafft jede Vorgabe“, wandte sich Oettinger am Mittwoch auf dem Auto-Gipfel in Sindelfingen bei Stuttgart gegen zu strenge Vorgaben. In zwei Wochen will die EU-Kommission ihren Vorschlag für neue Grenzwerte bis 2030 vorlegen.

Eine Verringerung des Grenzwerts auf 60 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer, wie ihn einige Umweltschützer forderten, sei „nicht vorstellbar“, sagte Oettinger. Der CDU-Politiker wandte sich auch gegen eine Elektroautoquote und forderte die künftige Bundesregierung auf, ebenfalls auf Quoten zu verzichten.

Oettinger unterstütze auf der vom Düsseldorfer „Handelsblatt“ organisierten Tagung auch weitgehend die von der deutschen Autoindustrie erhobenen Forderungen. Volkswagen-Chef Matthias Müller sagte auf dem Kongress: „Herr Oettinger nimmt sich unserer Themen intensiv an.“ Müller forderte auch, dass Politiker und Autoindustrie wieder enger zusammenarbeiten müssten.

Oettinger war bei der Vorlage des letzten Vorschlags für CO<sub>2</sub>-Grenzwerte 2012 von Umweltschützern scharf kritisiert worden, als ein Brief an den damaligen VW-Chef Martin Winterkom publik wurde. Darin hatte Oettinger geschildert, wie er sich in der Kommission für die Forderungen der deutschen Autobauer eingesetzt habe.

Schließlich war damals ein Grenzwert von 95 Gramm ab dem Jahr 2021 beschlossen worden. Die Grenzwerte sind für die Autoindustrie von existenzieller Bedeutung, denn sie bestimmen, wie viel Kraftstoff ein Auto im Durchschnitt offiziell verbrauchen darf. 2021 sind das im Schnitt 4,1 Liter Benzin pro 100 Kilometer. (afp)



Welt Online, 25.10.2017

## Oettinger warnt vor zu strengen CO<sub>2</sub>-Grenzwerten für Autos

EU-Kommission will in zwei Wochen Vorschläge für Grenzwerte bis 2030 vorlegen

Der deutsche EU-Haushaltskommissar Günther Oettinger will sich in Brüssel für "realistische" CO<sub>2</sub>-Grenzwerte für Autos einsetzen. "Einige Politiker sind bei diesem Thema einfach zu blauäugig und glauben, die Autoindustrie schafft jede Vorgabe", wandte sich Oettinger am Mittwoch auf dem Auto-Gipfel in Sindelfingen bei Stuttgart gegen zu strenge Vorgaben. In zwei Wochen will die EU-Kommission ihren Vorschlag für neue Grenzwerte bis 2030 vorlegen.

Tiroler Tageszeitung online, 25.10.2017

## VW-Chef dementierte illegale Preisabsprachen unter den Autobauern

Sindelfingen (APA/Reuters) - Die deutschen Autobauer haben sich bei ihrer von den Kartellbehörden untersuchten Zusammenarbeit nach den Worten von VW-Chef Matthias Müller nicht über Preise abgesprochen. „Das Kartellrecht wird von uns sehr respektiert“, sagte Müller am Mittwoch auf dem „Auto-Gipfel“ des Handelsblatts. „Von Preisabsprachen ist mir nichts bekannt.“

In den Arbeitsgruppen von VW, BMW, Daimler, Porsche und Audi sei es vor allem um Standardisierungen gegangen. „Die Zusammenarbeit, die wir pflegen, ist kartellrechtlich nicht anstößig“, erklärte Müller. VW und Daimler hatten die Kooperation selbst bei der EU-Kommission gemeldet, um sie auf mögliche Rechtsverstöße untersuchen zu lassen. VW habe sich dazu entschlossen, nachdem wegen des Dieselskandals jeder Stein umgedreht worden sei, erklärte Müller.

Der VW-Chef kritisierte die Unberechenbarkeit der amerikanischen Wirtschafts- und Außenpolitik unter Präsident Donald Trump. „Wir leiden unter einer gewissen Planungslosigkeit“, sagte Müller. Auch knapp ein Jahr nach Trumps Wahl zum Präsidenten sei die Autoindustrie „immer noch“ bekommen über die US-Wirtschaftspolitik.

Reuters Deutschland, 25.10.2017

## Daimler und VW wehren sich gegen Kartellvorwürfe

Daimler und Volkswagen hatten sich bei den Kartellwächtern zwar vorsorglich selbst angezeigt, betonten aber unisono, dass es bei den nun untersuchten Absprachen unter den großen deutschen Herstellern vor allem um technische Standardisierungen gegangen sei. "Das Kartellrecht wird von uns sehr respektiert", sagte VW-Chef Matthias Müller am Mittwoch auf dem "Auto-Gipfel" des Handelsblatts im Daimler-Werk Sindelfingen. "Von Preisabsprachen ist mir nichts bekannt." Daimler-Chef Dieter Zetsche betonte, die Kooperation habe den Kunden genützt - und kritisierte die aus seiner Sicht überzogen kritische Berichterstattung in den Medien.

Der Kartellverdacht war im Sommer durch einen Bericht im "Spiegel" bekannt geworden. Nach Volkswagen gab auch Daimler kürzlich zu, selbst die Kartellbehörden über die Absprachepraxis informiert zu haben - nach Zetsches Worten schon vor zwei Jahren.<sup>[nL8N1MY45O]</sup> Müller erklärte, im Zuge der internen Prüfungen zum Dieselskandal sei die neu gegründete VW-Rechtsabteilung auf die Vorgänge gestoßen. Da der Konzern nach dem Schock durch Dieselgate in Sachen Rechtstreue die Zügel angezogen habe und die Juristen Ermittlungsbedarf gesehen hätten, sei zunächst das Bundeskartellamt informiert worden. Die EU-Kommission habe die Ermittlungen dann an sich gezogen.

Daimler hatte Insidem zufolge noch vor VW den Behörden gegenüber ausgepackt. Wer den Kronzeugen-Status anerkannt bekommt, kann darauf hoffen, straffrei auszugehen. Zetsche will die Selbstanzeige aber nicht als Schuldeingeständnis verstanden wissen. "Die Tatsache, dass wir uns gemeldet haben, hat überhaupt nichts damit zu tun, wie wir den Fall einschätzen."

### UNMENGEN VON DATEN

Müller sagte weiter, VW kooperiere mit den Behörden und sehe dem Ergebnis der Ermittlungen "gelassen" entgegen. Wie lange das dauert, ist nicht absehbar. Vergangene Woche statteten die Beamten bereits BMW einen Besuch ab. Derzeit wühlen sie sich in der Wolfsburger Konzernzentrale durch riesige Mengen Daten, wie Müller erklärte. Sie sichteten Protokolle, wahrscheinlich hundert Millionen Dokumente. "Dann werden wir ja sehen, ob da noch irgendwas anderes gesprochen wurde."

Auch die EU-Kommission wies darauf hin, dass Inspektionen ein erster Schritt in den Ermittlungen seien und nicht bedeuteten, dass sich ein Unternehmen etwas zu Schulden habe kommen lassen. Der "Spiegel" hatte berichtet, die fünf führenden Automarken hätten sich seit den 90er Jahren rechtswidrig in rund 60 geheimen Arbeitskreisen über Fahrzeugtechnik, Kosten, Zulieferer, Märkte und Strategien abgestimmt. Das sei auch der Ausgangspunkt von Dieselgate gewesen, weil hier auch die Größe der Tanks des Abgasreinigungsmittels Adblue Thema gewesen sei.

Absprachen über technische Standards sind in der Automobilindustrie durchaus üblich. Die Frage ist, inwieweit dabei womöglich gegen Wettbewerbsrecht verstoßen wurde. Zetsche wies darauf hin, dass sich die Behörden etwa zwei Jahre, nachdem sie von den Vorgängen Kenntnis erhielten, noch keine Meinung gebildet hätten. Es sei deshalb eine "Diskrepanz", wenn in den Medien schon vom größten Autokartellskandal seit dem Zweiten Weltkrieg die Rede sei.

### KRITIK AN TRUMP

VW-Chef Müller ärgert vor allem der Vorwurf, die deutschen Autobauer hätten den Trend zur Elektromobilität - anders als etwa der US-Newcomer Tesla - verschlafen. Die Industrie habe zwar Fehler gemacht. "Bisweilen geht mir die Kritik an den deutschen Autobauern aber eindeutig ein Stück zu weit", sagte er. "Wir sollten unsere Industrie nicht schlecht reden lassen." Politik und Autoindustrie müssten die gewachsene Distanz zueinander jetzt überwinden, um gemeinsam wichtige Aufgaben wie den Aufbau von Ladeinfrastruktur für Elektroautos anzugehen. Er forderte dazu einen runden Tisch von Politik und allen beteiligten Branchen.

Zudem sprach sich Müller für ein Superministerium nach dem Vorbild des japanischen Ministeriums für Handel und Industrie aus - um sich besser gegen protektionistische Bestrebungen der USA unter Präsident Donald Trump wehren zu können. Hier seien Importbeschränkungen der USA gegen ausländische Autobauer nicht vom Tisch. "Es gärt immer noch", sagte Müller. "Wir leiden unter einer gewissen Planungslosigkeit." Auch Zetsche hatte Trumps Wirtschaftspolitik als "Risiko" bezeichnet.

# Puzzleteile im Kartellverdachtsfall

Daimler fördert weitere Details zutage

Von Nico Esch

**Stuttgart – Ein neues Teil im Autokartell-Puzzle findet sich in einem ziemlich langen Satz von Daimler-Chef Dieter Zetsche. Absicht oder Versehen? Man weiß es nicht genau – wie so oft in den vergangenen Tagen, in denen beiläufig und überraschend fallengelassene Bemerkungen weit mehr Licht in den Verdachtsfall gegen die deutsche Autobranche brachten als die vielen dünnen Stellungnahmen der vergangenen Monate. Auch wenn die entscheidende Frage, was nun dran ist an den Vorwürfen, offen ist.**

Gefragt nach dem medialen Aufruhr, den der Verdacht illegaler Absprachen der deutschen Hersteller bei Bekanntwerden im Sommer ausgelöst hat, antwortet Zetsche beim „Auto-Gipfel“ des „Handelsblatts“ in Stuttgart: „Wenn dort auf der einen Seite der größte Skandal seit dem Zweiten Weltkrieg ausgerufen wird und auf der anderen Seite zwei Jahre, seit dieses Thema auf dem Tisch liegt, noch keine Meinungsbildung entstehen konnte, ob es sich lohnt, ein Verfahren zu diesem Thema zu eröffnen, dann ist ja eine gewisse Diskrepanz vorhanden.“

Das lässt einerseits den Schluss zu, dass Daimler die

Vorwürfe eher als nicht so gravierend einschätzt. Die EU-Behörden haben Voruntersuchungen eingeleitet, noch kein offizielles Verfahren. Es heißt andererseits aber auch: Seit zwei Jahren wissen die Beteiligten davon. So zugemöpft sich die Stuttgarter in den vergangenen Monaten unter Verweis auf ein laufendes Verfahren gegeben haben, so zahlreich bringen sie nun Stück um Stück weitere Details ans Licht. Er wisse, sagt Zetsche bei dem Branchentreff, dass sich die unter Verdacht geratenen Gespräche unter den Herstellern in erster Linie um Absprachen zu Standards und ähnlichem gedreht hätten.

Volkswagen, bislang auch eher schweigsam, legt nach: „Von Preisabsprachen beispielsweise, die ein Kartellvergehen darstellen würden, ist mir nichts bekannt“, sagt Vorstandschef Matthias Müller. Und: Natürlich habe man unter dem Dach des Branchenverbandes VDA zum Beispiel in Fragen der Standardisierung „sehr kooperativ“ zusammengearbeitet. Das wäre auch nicht unüblich und auch nicht grundsätzlich illegal, die Frage ist aber nach wie vor, ob in bestimmten Fällen Grenzen überschritten worden sind – zum Nachteil der Kunden. Das wollen weder Zetsche noch Müller beurteilen.



**Berliner Morgenpost, 26.10.2017**

**Ebenfalls erschienen in: Berliner Morgenpost Online**

**AUTOBAUER**

**VW-Chef wehrt sich  
gegen Kartellvorwürfe**

**SINDELFINGEN** – Die deutschen Autobauer haben sich bei ihrer von den Kartellbehörden untersuchten Zusammenarbeit nach den Worten von VW-Chef Matthias Müller nicht über Preise abgesprochen. „Das Kartellrecht wird von uns sehr respektiert“, sagte Müller beim „Auto-Gipfel“ des „Handelsblatts“. „Von Preisabsprachen ist mir nichts bekannt.“ In den Arbeitsgruppen von VW, BMW, Daimler, Porsche und Audi sei es vor allem um Standardisierungen gegangen.

Ebenfalls erschienen in: Wolfsburger Nachrichten

## „Wir wollen führen, nicht folgen“

Auf dem „Auto-Gipfel“ in Sindelfingen sprach VW-Konzernchef Matthias Müller über die Situation von VW, der deutschen Autoindustrie und ihre Perspektiven.

Von Andreas Schweiger

**Sindelfingen.** In einer strategisch geschickt komponierten Rede, die unserer Redaktion vorliegt, bezog Matthias Müller, Chef des VW-Konzernvorstands, Position zur Lage von VW, der deutschen Autoindustrie und ihrer Perspektiven. Auf dem „Auto-Gipfel“ des „Handelsblatts“ in Sindelfingen wechselte Müller zwischen Selbstkritik und Selbstbewusstsein – zwei Eigenschaften, die den VW-Konzern in Zukunft stärker als bisher kennzeichnen sollen, wieder Konzernchef sagte.

Eine dicke Watschn gab es von Müller erneut für den US-amerikanischen Elektro-Auto-Hersteller Tesla, um den in der jüngeren Vergangenheit ein riesiger Hype entstanden ist. Zwar imponierten ihm der Mut und die Konsequenz, wie Tesla agiere, sagte Müller, um dann aber kritisch hinzuzufügen: „Der Durchbruch neuer Technologien kommt nicht mit den Ankündigungsweltmeistern. Er kommt mit denen, die eine neue Technologie in die Großserienfertigung und in relevanten Stückzahlen auf die Straße bringen können.“

Genau das ist Tesla jedoch mit seinem Model 3 noch nicht gelungen. Dieses Auto wurde als erschwingliches E-Modell für den Massenmarkt konzipiert, allerdings stockt aktuell die Produktion. Indirekt rückte Müller mit seiner Einschätzung von seinem Vorstandskollegen und hausinternen Konkurrenten, VW-Markenchef



VW-Vorstandschef Matthias Müller steht nach seinem Auftritt auf dem Auto-Gipfel am Konzeptfahrzeug Sedric des VW-Konzerns. Foto: Marjan Maratija

Herbert Diess, ab. Der hatte erst vor wenigen Tagen im „Handelsblatt“ angekündigt, dass sich die Marke VW künftig stärker an Tesla und weniger an Toyota oder Hyundai orientieren werde.

Mit Blick auf die Rolle des VW-Konzerns bei der Entwicklung der E-Mobilität sagte Müller: „Volkswagen kann das vielleicht wie kein zweites Unternehmen. Ich sehe das als unsere Verantwortung und unsere Chance.“ So werde der Autobauer bis 2030 seine gesamte Modellpalette elektrifizieren und mehr als 20 Milliarden Euro in die Industrialisierung der E-Mobili-

tät investieren. „Nicht nur im Silicon Valley wird Zukunft gemacht, sondern mit Blick auf die Mobilität von morgen vor allem auch in Sindelfingen, Wolfsburg, Ingolstadt, in Zuffenhausen und in München“, spielte er auf die Innovationsstärke der deutschen Autobauer an.

Die seien zwar gut beraten, zu ihren Fehlern zu stehen und sie zu korrigieren. Aber: „Wir sollten unsere Industrie nicht schlechreden lassen – oder uns gar selbst schlechreden“, forderte Müller. Denn die deutschen Autobauer gehörten nach wie vor zu den in-

novativsten der Welt. Zudem hätten sich unverändert einen großen Anteil am Erfolg der deutschen Wirtschaft. Dafür spreche unter anderem ein Umsatz der Branche von mehr als 400 Milliarden Euro im vergangenen Jahr.

Müller äußerte Verständnis für die Kritik an VW und der Autoindustrie. VW habe mit dem Abgas-Betrug einen schweren Fehler gemacht, den das Unternehmen nun ausräumen müsse. Aber auch die gesamte Autoindustrie sei bisher zu wenig transparent, wenn es um die Angaben von Verbrauch und Schadstoffausstoß gehe. Daher müsse konstruktive Kritik angenommen und die Glaubwürdigkeit wiedergewonnen werden, sagte der VW-Chef.

Ihn ärgere es, dass es die deutschen Autobauer nicht geschafft hätten, für die Post einen E-Transporter zu entwickeln, kritisierte er. Die Folge: Das Logistikunternehmen ist nun selbst in die Fahrzeugproduktion eingestiegen. Müller: „Solche Dinge ärgern mich, weil wir es besser können.“

Angesichts der Entwicklung der E-Mobilität, des autonomen Fahrens und der Digitalisierung befinde sich die Branche in der spannendsten Epoche, die sie je erlebt habe. Müller: „Deutschland als Land der Autos muss und kann hier eine zentrale Rolle spielen. Wir werden es sein, die die Mobilität von morgen maßgeblich prägen.“ Zur Rolle des VW-Konzerns sagte der Top-Manager: „Wir sind entschlossen zu führen, nicht zu folgen.“

Ostthüringer Zeitung, 26.10.2017

Ebenfalls erschienen in: Thüringer Allgemeine, Thüringische Landeszeitung

## VW-Chef streitet Vorwürfe ab

**Sindelfingen.** Die deutschen Autobauer haben sich bei ihrer von den Kartellbehörden untersuchten Zusammenarbeit nach den Worten von VW-Chef Matthias Müller nicht über Preise abgesprochen. „Das Kartellrecht wird von uns sehr respektiert“, sagte Müller beim „Auto-Gipfel“ des Handelsblatts. „Von Preisabsprachen ist mir nichts bekannt.“ In den Arbeitsgruppen mit BMW, Daimler, Porsche und Audi sei es um Standardisierungen gegangen. (dpa)

## VW-Chef äußert sich zum Kartellvorwurf

**Sindelfingen** (dpa). Bei den unter Kartellverdacht geratenen Gesprächen unter deutschen Autoherstellern ist es laut Volkswagen-Vorstandschef Matthias Müller nicht um Preise gegangen. Man respektiere das Kartellrecht. „Von Preisabsprachen beispielsweise, die ein Kartellvergehen darstellen würden, ist mir nichts bekannt“, sagte Müller beim „Auto-Gipfel“ des „Handelsblatts“ in Sindelfingen. Auf die Frage, ob er mit einer Strafe rechne, sagte er am Rande der Veranstaltung: „Wir rechnen erst mal mit gar nichts, wir warten erst mal ab.“

## Tagesspiegel, 26.10.2017

Ebenfalls erschienen in: Potsdamer Neueste Nachrichten

# Nur ein Verdacht

Die Chefs von Daimler und VW wollen von Kartellabsprachen nichts wissen – sie blicken nach vorne

VON HENRIK MORTSIEFER

BERLIN - Die Aufregung können Dieter Zetsche und Matthias Müller nicht verstehen. Diesel-Skandal, Kartell-Verdacht, Fahrverbote - alles verursacht gleich den großen medialen Aufruhr. Dabei gibt es dafür nach Ansicht von Daimler-Chef Zetsche und seinem VW-Kollegen Müller gar keinen Anlass: „Wenn dort auf der einen Seite der größte Skandal seit dem Zweiten Weltkrieg ausgerufen wird und auf der anderen Seite zwei Jahre, seit dieses Thema auf dem Tisch liegt, noch keine Meinungsbildung entstehen konnte, ob es sich lohnt, ein Verfahren zu diesem Thema zu eröffnen, dann ist ja eine gewisse Diskrepanz vorhanden“, sagte Zetsche auf dem „Autogipfel“ des „Handelsblatts“ in Sindelfingen.

Ein komplizierter Satz mit einer einfachen Botschaft: Solange die EU-Kommission kein formelles Ermittlungsverfahren gegen BMW, Daimler und Volkswagen eröffnet hat, bleibt es bei einem Verdacht. Dieser wiegt allerdings schwer: Die Autobauer sollen sich Jahre lang unzulässig über Preise, Abgasreinigung und technische Standards abgesprochen haben. Daimler hat sich in der vergangenen Woche als Kronzeuge angeboten, auch VW soll eine Art Selbstanzeige bei den Behörden erstattet haben. Es gab mehrere Razzien und Nachprüfungen der EU-Kommission in den Konzernzentralen.

Seit zwei Jahren, so deutete Zetsche jetzt an, wissen die Beteiligten von den Ermittlungen der EU. Er wisse auch, sagte Zetsche in Sindelfingen, dass sich die unter Verdacht geratenen Gespräche unter den Herstellern in erster Linie um Absprachen zu Standards und ähnlichem gedreht hätten. Kein Problem also. Auch Matthias Müller wiegelte am Mittwoch ab: „Von Preisabsprachen beispielsweise, die ein Kartellvergehen darstellen würden, ist mir nichts bekannt.“ Und: Natürlich habe man unter dem Dach des Branchenverbandes VDA zum Beispiel in Fragen der Standardisierung „sehr kooperativ“ zusammengearbeitet. Kein Problem.

Absprachen sind üblich und nicht grundsätzlich illegal, die Frage ist nur, wo die Grenzen liegen – und ab wann die Kunden einen Nachteil haben. Das wol-

len weder Zetsche noch Müller beurteilen. „Ob es dort irgendwelche Bereiche gab, in denen die Situation nicht so klar ist, wird zurzeit überprüft“, sagte der Daimler-Chef. BMW soll dem Vernehmen nach schwer verärgert über das Vorgehen der Wettbewerber sein. BMW-Vorstandschef Harald Krüger sagte seinen Auftritt beim „Auto-Gipfel“ kurzfristig aus gesundheitlichen Gründen ab.

Anders als im Kartellfall liegen die Fakten beim Dieselskandal auf dem Tisch. Hier geht es den Konzernen um Schadensbegrenzung – und den Blick nach vorn. „Wir werden es sein, die die Mobilität von morgen maßgeblich prägen“, sagte Matthias Müller. Volkswagen hat der Dieselskandal bis heute mehr als 20 Milliarden Euro gekostet. Der Konzern hat hohe Investitionen in die Elektromobilität angekündigt. Die Industrie stehe vor einem nie da gewesenen Innovationsschub, sagte Müller. „Der Durchbruch neuer Technologien kommt nicht mit den Ankiündigungsweilmeistern.“ Er komme mit denen, die sie „in relevanten Stückzahlen“ auf die Straße bringen könnten.

**„Die Luft ist besser als behauptet“, meint der Autoverband VDA**

Der Autoverband VDA flankierte die Bemühungen der Autobauer, das Thema Dieselskandal hinter sich zu lassen. „Die Luftqualität ist besser, als es von manchen Kritikern behauptet wird“, sagte VDA-Geschäftsführer Joachim Damasky auf dem Deutschen Logistik-Kongress in Berlin. In der aktuellen Diskussion um Fahrverbote und Luftreinhaltung gehe es „nur noch um bestimmte ‚Hotspots‘ in manchen Städten, aber keineswegs um ein Flächenproblem“.

Die von Bundeskanzlerin Angela Merkel (CDU) angekündigten weiteren Diesel-Treffen mit stark abgasbelasteten Städten und der Autoindustrie könnten sich angesichts der laufenden Koalitionsverhandlungen verzögern. Mit Blick auf ein erneutes Treffen sagte Regierungssprecher Steffen Seibert am Mittwoch: „Beide Absichten bestehen weiter.“ Termine dafür nannte er nicht.



Gut drauf. Volkswagen-Chef Matthias Müller will kein „Ankündigungsweltmeister“ sein. In Sindelfingen fährt er mit dem Konzeptfahrzeug „Sedric“ vor. Foto: Marjan Mraz/dpa

### ÜBERNAHME

## PSA mit Opel gut unterwegs

Der französische Autobauer PSA hat im **dritten Quartal** dank der Übernahme von Opel ein starkes Wachstum verbucht. Die Umsätze von Juli bis September schnellten im Vergleich zum Vorjahr um **31,4 Prozent auf rund 15 Milliarden Euro** nach oben, wie das Unternehmen am Mittwoch mitteilte. Der französische Hersteller hatte Opel und die britische Schwestermarke Vauxhall zum 1. August für 1,3 Milli-

arden Euro von General Motors übernommen. Doch auch ohne das zusätzliche Geschäft durch Opel konnten die Franzosen mit ihren Marken **Peugeot, Citroën und DS** die Erlöse im dritten Quartal um 11,6 Prozent steigern. Dabei profitierte der Hersteller von **neuen Modellen** und legte beim Absatz und Marktanteil in wichtigen Regionen wie Europa, Teilen Asiens und Südamerika zu. Wie in Frankreich üblich und er-

laubt, veröffentlichte PSA keine Gewinnzahlen für das dritte Quartal. Im November wird ein erster **Sanierungsplan** für den seit Jahren defizitären Autobauer Opel erwartet – dieser soll 100 Tage nach der Übernahme im Sommer vorliegen. PSA-Chef Carlos Tavares hatte kritisiert, dass viele Strukturen bei Opel nicht schlank genug seien. Beobachter fürchten, dass zahlreiche **Jobs in Gefahr** sein könnten. dpa

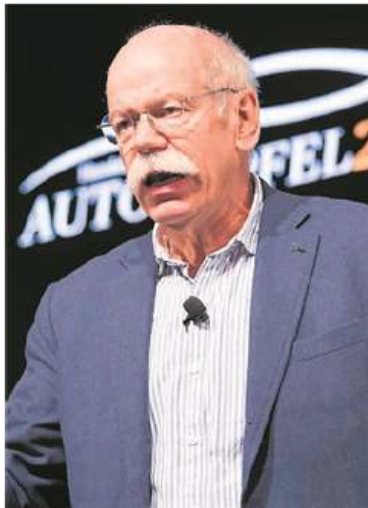


Ebenfalls erschienen in: Hellweger Anzeiger

## Fall seit zwei Jahren auf dem Tisch

Kartellverdacht: Autobosse liefern weitere Puzzleteile

Stuttgart/Sindelfingen. (dpa) Ein neues Teil im Autokartell-Puzzle findet sich in einem ziemlich langen Satz von Daimler-Chef Dieter Zetsche. Absicht oder Versehen?



Daimler-Chef Dieter Zetsche. dpa tk/

Man weiß es nicht genau – wie so oft in den vergangenen Tagen, in denen beiläufig und überraschend fallengelassene Bemerkungen weit mehr Licht in den Verdachtsfall gegen die deutsche Autobranche brachten als die vielen dürren Stellungnahmen der vergangenen Monate.

Gefragt nach dem medialen Aufruhr, den der Verdacht illegaler Absprachen

der deutschen Hersteller bei Bekanntwerden im Sommer ausgelöst hat, antwortet Zetsche am Dienstagabend beim

"Auto-Gipfel" des "Handelsblatts": "Wenn dort auf der einen Seite der größte Skandal seit dem Zweiten Weltkrieg ausgerufen wird und auf der anderen Seite zwei Jahre, seit dieses Thema auf dem Tisch liegt, noch keine Meinungsbildung entstehen konnte, ob es sich lohnt, ein Verfahren zu diesem Thema zu eröffnen, dann ist ja eine gewisse Diskrepanz vorhanden."

Das lässt einerseits den Schluss zu, dass Daimler die Vorwürfe eher als nicht so gravierend einschätzt. Die EU-Behörden haben Voruntersuchungen eingeleitet, noch kein offizielles Verfahren.

Es heißt andererseits aber auch: Seit zwei Jahren wissen die Beteiligten davon. Er wisse, sagt Zetsche bei dem Branchentreff, dass sich die unter Verdacht geratenen Gespräche unter den Herstellern in erster Linie um Absprachen zu Standards und Ähnlichem gedreht hätten.

Volkswagen, bislang auch eher schweigsam, legt am Tag darauf nach: "Von Preisabsprachen beispielsweise, die ein Kartellvergehen darstellen würden, ist mir nichts bekannt", sagt Vorstandschef Matthias Müller. Und: Natürlich habe man unter dem Dach des Branchenverbandes VDA zum Beispiel in Fragen der Standardisierung "sehr kooperativ" zusammengearbeitet.

Das wäre auch nicht unüblich und auch nicht grundsätzlich illegal, die Frage ist aber nach wie vor, ob in bestimmten Fällen Grenzen überschritten worden sind – zum Nachteil der Kunden. Das wollen weder Zetsche noch Müller beurteilen.

**Auto** – Bei der Branchenkonferenz in Sindelfingen geben sich die Bosse selbstbewusst, aber auch selbstkritisch

## VW fühlt sich gut gerüstet

SINDELFINGEN. Volkswagen-Konzernchef Matthias Müller sieht die deutsche Automobilindustrie im Wettbewerb um die zukünftige Mobilität im Vorteil gegenüber Herausforderern. Ihm imponiere der Mut und die Konsequenz, mit der Unternehmen wie der kalifornische E-Auto-Pionier Tesla agierten. »Der Durchbruch neuer Technologien kommt nicht mit den Ankündigungsweltmeistern«, sagte der VW-Chef auf der Branchenkonferenz »Handelsblatt Auto-Gipfel« in Sindelfingen. »Er kommt mit denen, die eine neue Technologie in die Großserienfertigung und in relevanten Stückzahlen auf die Straße bringen können.«

Wer glaube, die deutschen Autobauer hätten die besten Zeiten hinter sich, den würde die Industrie eines Besseren belehren. »Wir werden es sein, die die Mobilität von morgen maßgeblich prägen.«

Müller übte aber auch Selbstkritik. Es ärgere ihn, wenn die Autoindustrie selbst dazu beitrage, dass ihr Weitblick und Pragmatismus abgesprochen werde. »Zum Beispiel, wenn wir alle miteinander es nicht schaffen, ein tragfähiges Konzept für den Streetscooter der Deutschen Post anzubieten und das Unternehmen, als einer der größten Flottenbetreiber des Landes, dann sein eigenes Fahrzeug entwickeln lässt und in Serie bringt.«

Vor wenigen Wochen erst hatte die Post angekündigt, ein zweites Produktionswerk mit einer Jahreskapazität von 10 000 Einheiten des Elektro-Kleinlasters bauen zu wollen.



VW-Chef Matthias Müller (Mitte) steht Handelsblatt-Chefredakteur Sven Afhüppe (links) und Herausgeber Gabor Steingart Rede und Antwort. FOTO: DPA

Ein neues Teil im Autokartell-Puzzle findet sich in einem ziemlich langen Satz von Daimler-Chef Dieter Zetsche. Gefragt nach dem medialen Aufruhr, den der Verdacht illegaler Absprachen der deutschen Hersteller bei Bekanntwerden im Sommer ausgelöst hat, antwortet Zetsche: »Wenn dort auf der einen Seite der größte Skandal seit dem Zweiten Weltkrieg ausgerufen wird und auf der anderen Seite zwei Jahre, seit dieses Thema auf dem Tisch liegt, noch keine Meinungsbildung entstehen konnte, ob es sich lohnt, ein Verfahren zu diesem Thema zu eröffnen, dann ist ja eine gewisse Diskrepanz vorhanden.«

Das lässt einerseits den Schluss zu, dass Daimler die Vorwürfe als nicht so gravierend einschätzt. Die EU-Behörden haben Voruntersuchungen eingeleitet, noch kein offizielles Verfahren. Es heißt andererseits aber auch: Seit zwei Jahren wissen die Beteiligten davon. (dpa)

## Nur ein Sturm im Wasserglas?

Autobosse liefern weitere Puzzleteile im Kartellverdachtsfall – VW-Chef ist „von Preisabsprachen nichts bekannt“

Von Nico Esch und Marco Engemann

**Stuttgart/Sindelfingen.** Ein neues Teil im Autokartell-Puzzle findet sich in einem ziemlich langen Satz von Daimler-Chef Dieter Zetsche. Absicht oder Versehen? Man weiß es nicht genau – wie so oft in den vergangenen Tagen, in denen beläufig und überraschend fallengelassene Bemerkungen weit mehr Licht in den Verdachtsfall gegen die deutsche Autobranche brachten als die vielen dürren Stellungnahmen der vergangenen Monate. Auch wenn die entscheidende Frage, was nun dran ist an den Vorwürfen, nach wie vor offen ist.

Gefragt nach dem medialen Aufruf, den der Verdacht illegaler Absprachen der deutschen Hersteller bei Bekanntwerden im Sommer ausgelöst hat, antwortet Zetsche am Dienstagabend beim „Auto-Gipfel“ des „Handelsblatts“ in Stuttgart: „Wenn dort auf der einen Seite der größte Skandal seit dem Zweiten Weltkrieg ausgerufen wird und auf der anderen Seite zwei Jahre, seit dieses Thema auf dem Tisch liegt, noch keine Meinungsbildung entstehen konnte, ob es sich lohnt, ein Verfahren zu diesem Thema zu eröffnen, dann ist ja eine gewisse Diskrepanz vorhanden.“

Das lässt einerseits den Schluss zu, dass Daimler die Vorwürfe eher als nicht so gravierend einschätzt. Die EU-Behörden haben Voruntersuchungen eingeleitet, noch kein offizielles Verfahren. Es heißt andererseits aber auch: Seit zwei Jahren wissen die Beteiligten davon. So zugeknöpft sich die Stuttgarter in den vergangenen Monaten unter Verweis auf ein laufendes Verfahren gegeben haben, so zahlreich bringen sie nun Stück um Stück weitere Details ans Licht. Er wisse, sagt Zetsche bei dem Branchentreff, dass sich die unter Verdacht geratenen Gespräche unter den Herstellern in erster Linie um Absprachen zu Standards und ähnlichem gedreht hätten.

Volkswagen, bislang auch eher schweigsam, legt am Tag darauf nach: „Von Preisabsprachen beispielsweise, die



Der Vorstandsvorsitzende der Daimler AG, Dieter Zetsche, sagte gestern beim Auto-Gipfel in Sindelfingen, dass der Antrag auf Kronzeugenregelung bei den EU-Behörden im Kartellverdacht kein Schuldeingeständnis sei. Foto: dpa

ein Kartellvergehen darstellen würden, ist mir nichts bekannt“, sagt Vorstandschef Matthias Müller. Und: Natürlich habe man unter dem Dach des Branchenverbandes VDA zum Beispiel in Fragen der Standardisierung „sehr kooperativ“ zusammengearbeitet.

Das wäre auch nicht unüblich und auch nicht grundsätzlich illegal, die Frage ist aber nach wie vor, ob in bestimmten Fällen Grenzen überschritten worden sind – zum Nachteil der Kunden. Das wollen weder Zetsche noch Müller beurteilen. „Ob es dort irgendwelche Bereiche gab, in denen die Situation nicht so glasklar ist, wird zurzeit überprüft“, legt der Daimler-Vorstandschef vor. „Was jetzt hier im Kartellverfahren recherchiert wird, das entzieht sich meiner

Kennntnis“, zieht der VW-Boss nach. Daimler hatte überraschend vergangene Woche bekannt gemacht, dass der Konzern einen Antrag auf Kronzeugenregelung bei den EU-Behörden eingereicht hat. Als Schuldeingeständnis will Zetsche das freilich nicht verstanden wissen. Man habe den gesamten Konzern in Folge der mittlerweile abgeschlossenen Kartelluntersuchungen im Lkw-Bereich auf ähnliche Risiken durchleuchtet. „Die Tatsache, dass wir hier gemeldet haben, hat überhaupt nichts damit zu tun, wie wir den Fall einschätzen.“

Immerhin scheint Daimler aber zuversichtlich zu sein, mit dem Antrag Erfolg zu haben und als Kronzeuge Strafen womöglich zu entgehen – sofern es überhaupt welche gibt. Laut Finanzchef Bo-

do Uebber hat der Konzern keine Rückstellungen in der Bilanz für mögliche Strafen gebildet und hält das auch nicht für notwendig.

Dass der Fall den beiden Vorstandschefs die Laune nicht wenigstens zwischenzeitlich mal verdorben hat, ist kaum anzunehmen. Beim „Auto-Gipfel“ ist es ihnen aber nicht anzumerken. Zetsche scherzt bei seinem Auftritt über ein Job-Angebot als Motorradverkäufer bei BMW, das er im Karrierenetzwerk LinkedIn bekommen habe. Müller bedankt sich für die Möglichkeit „Mercedes-Luft“ zu schnuppern – fühle sich sauber an. Daimler ist dieses Jahr Gastgeber des Treffens in Stuttgart und dem nahen Sindelfingen. Im Kessel der Landeshauptstadt herrscht gerade wieder Feinstaubalarm.



## Daimler und VW wehren sich gegen Kartellvorwürfe

Autobosse: Es ging vor allem um technische Standardisierungen

**SINDELFINGEN** (rtr). Während die Kartell-Ermittler in Wolfsburg und Stuttgart noch Berge von Unterlagen sichten, gehen die Autobosse in Verteidigungsstellung. Daimler und Volkswagen hatten sich bei den Kartellwächtern zwar vorsorglich selbst angezeigt, betonen aber unisono, dass es bei den nun untersuchten Absprachen unter den großen deutschen Herstellern vor allem um technische Standardisierungen gegangen sei. „Das Kartellrecht wird von uns sehr respektiert“, sagte VW-Chef Matthias Müller am Mittwoch auf dem „Auto-Gipfel“ des Handelsblatts im Daimler-Werk Sindelfingen. „Von Preisabsprachen ist mir nichts bekannt.“ Daimler-Chef Dieter Zetsche betonte, die Kooperation habe den Kunden genützt.

Der Kartellverdacht war im Sommer durch einen Bericht im „Spiegel“ bekannt geworden. Nach Volkswagen gab auch Daimler kürzlich zu, selbst die Kartellbehörden über die Absprachepraxis informiert zu haben – nach Zetsches Worten schon vor zwei Jahren. Müller erklärte, im Zuge der internen Prüfungen zum Dieselskandal sei die neu gegründete VW-Rechtsabteilung auf die Vorgänge gestoßen. Da der Konzern nach dem Schock durch Dieselgate in Sachen Rechtstreue die Zügel angezogen habe und die Juristen Ermittlungsbedarf gesehen hätten, sei zunächst das Bundeskartellamt informiert worden. Die EU-Kommission habe die Ermittlungen dann an sich gezogen.

Daimler hatte Insidern zufolge noch vor VW den Behörden gegenüber ausgepackt. Wer den Kronzeugen-Status anerkannt bekommt, kann darauf hoffen, straffrei auszugehen. Zetsche will die Selbstanzeige aber nicht als Schuldeingeständnis verstanden wissen. „Die Tatsache, dass wir uns gemeldet haben, hat überhaupt nichts damit zu tun, wie wir den Fall einschätzen.“ Müller sagte weiter, VW kooperiere mit den Behörden und sehe dem Ergebnis der Ermittlungen „gelassen“ entgegen. Wie lange das dauert, ist nicht absehbar. Vergangene Woche statteten die Beamten bereits BMW einen Besuch ab. Derzeit wühlen sie sich in der Wolfsburger Konzernzentrale durch riesige Mengen Daten, wie Müller erklärte. Sie sichteten Protokolle, wahrscheinlich hundert Millionen Dokumente.

Kartellvorwürfe

## Daimler und VW wehren sich

Während die Kartell-Ermittler in Wolfsburg und Stuttgart noch Berge von Unterlagen sichten, gehen die Autobosse in Verteidigungsstellung. Daimler und Volkswagen hatten sich bei den Kartellwächtern zwar vorsorglich selbst angezeigt, betonen aber unisono, dass es bei den nun untersuchten Absprachen unter den großen deutschen Herstellern vor allem um technische Standardisierungen gegangen sei. „Das Kartellrecht wird von uns sehr respektiert“, sagte VW-Chef Matthias Müller am Mittwoch auf dem „Auto-Gipfel“ des Handelsblatts im Daimler-Werk Sindelfingen. „Von Preisabsprachen ist mir nichts bekannt.“ Daimler-Chef Dieter Zetsche betonte, die Kooperation habe den Kunden genützt.

Der Kartellverdacht war im Sommer bekannt geworden. Nach Volkswagen gab auch Daimler kürzlich zu, selbst die Kartellbehörden über die Absprachepraxis informiert zu haben – nach Zetsches Worten schon vor zwei Jahren. Müller erklärte, im Zuge der internen Prüfungen zum Dieselskandal sei die neu gegründete VW-Rechtsabteilung auf die Vorgänge gestoßen. Da der Konzern nach dem Schock durch Dieselgate in Sachen Rechtstreue die Zügel angezogen habe und die Juristen Ermittlungsbedarf gesehen hätten, sei das Bundeskartellamt informiert worden. *rtr*

NAHAUFNAHME

„Die Tatsache, dass wir hier gemeldet haben, hat überhaupt nichts damit zu tun, wie wir den Fall einschätzen.“

Dieter Zetsche

FOTO: AFP



## Ganz schön frech

Bei Daimler wird ermittelt, der Chef macht trotzdem Späße

Es ist eine unterhaltsame Anekdote, die Dieter Zetsche zur Einführung dieses sogenannten „Auto-Gipfels“ am Dienstagabend im Daimler-Museum in Stuttgart erzählt. Er sei seit einiger Zeit Mitglied eines sozialen Mediums und letzthin sei ihm dort etwas Kurioses präsentiert worden; der Daimler-Chef schmunzelt unter seinem Schnauzbart und lässt einen Screenshot an die Wand projizieren: „Dieter, entdecken Sie Jobs bei BMW Group, die zu ihren Fähigkeiten passen“, ist da zu lesen. Der Computer dieses Vernetzungsportals hat augenscheinlich den studierten Elektroingenieur Dieter Zetsche als potenziellen BMW-Mitarbeiter ausgemacht. Ein Späßle – wobei es fast ein wenig Chuzpe zeigt, das gerade jetzt auszupacken.

Denn es ist eine schwierige Zeit für BMW und Daimler. Das Verhältnis der beiden ist angespannt. Im Sommer wurde bekannt, dass Daimler vor zwei Jahren bei den Kartellbehörden eine Art Selbstanzeige gestellt hatte, wegen womöglich illegaler Absprachen mit den Konkurrenten. Heimlich meldeten sie das – und schwiegen danach. Das hat die Kollegen bei BMW tief getroffen.

Die Zusammenarbeit der beiden Hersteller war bis dahin weit tiefer, als vielen bewusst ist. Lange Zeit kauften sie gemeinsam Teile ein, sorgsam ausgearbeitet in „Baukastenverträgen“: Gurtstraffer, Sitzgestelle, Schalter und allerlei anderes, weil beide zwar weltbekannt sind, aber nur mittelgroß im Branchenmaßstab. Da ist Kostensparen über Mengenrabatte wichtig. Und außerdem trafen sie sich im sogenannten „Fünferkreis“ mit allen deutschen Herstellern, um über Branchenstandards, Treibstoffbehälter, das Tankstellennetz und Abgasregularien zu debattieren.

Seit die Nachricht von der Selbstanzeige durchsickerte, sind viele neue Projekte auf Eis gelegt – vonseiten der verstörten Münchner. In der vergangenen Woche be-

kamen die auch noch Besuch von Kartellwächtern. Man hätte insofern gerne eine Replik gehört auf das Vorgehen der Stuttgarter. Aber der andere Gast des Abends – BMW-Chef Harald Krüger – meldete sich kurzfristig krank.

Auch die Frage, wie es sich anfühlt, einem Partner in den Rücken zu fallen, wurde nicht gestellt an diesem Abend, zu dem das *Handelsblatt* geladen hatte. Doch nicht nur wegen der Job-Anekdote bekam man den Eindruck: Zetsche sieht das alles nicht so tragisch. Obwohl just an diesem Konferenztag auch bei Daimler Wettbewerbs-hüter wegen der möglichen Kartellabsprachen vorstellig wurden. Und obwohl, nicht zu vergessen, die Staatsanwaltschaft wegen des Verdachts auf Dieselmotortrug gegen Daimler ermittelt

Vielleicht ist Zetsche so entspannt, weil sich der Konzern aufgrund der frühen Anzeige voraussichtlich einen strafmildernden Kronzeugenstatus sicherte. Vielleicht hat es damit zu tun, dass er den möglichen Regelverstoß als nicht so gravierend einschätzt: „Am Ende des Tages ist das nicht von mir zu befinden, ich bin ein Ingenieur und kein Kartellamtsspezialist“, sagte der 64-Jährige. „Ich weiß aber, dass es in erster Linie um Standards und ähnliche Fragen ging, die am Ende dem Kunden nutzen.“ Daimler habe so gehandelt, weil dies nach den Erfahrungen aus dem Lastwagen-Kartell geboten war. Dabei mussten die Stuttgarter eine Milliarde Euro als Strafe nach Brüssel überweisen. Solche Risiken in Zukunft auszuschließen, gehöre zum „absoluten Grund-ABC“ verantwortungsbewusster Manager.

Dem wiederum wird man bei BMW schwerlich widersprechen können. Zetsche klickte übrigens auf deren Jobofferte: „Ich muss gestehen, es hat mich interessiert“, erzählt er an diesem Abend. Und spielt das Angebot ein: Motorradverkäufer in Kassel.

MAX HÄGLER



## Autobosse wehren sich gegen Kartellvorwürfe

Sindelfingen. Die deutschen Autobosse gehen in der Affäre um Kartellvorwürfe in die Offensive. Daimler und Volkswagen hatten sich bei den Kartellwächtern zwar vorsorglich selbst angezeigt, betonen aber unisono, dass es bei den nun untersuchten Absprachen unter den großen deutschen Herstellern vor allem um technische Standardisierungen gegangen sei. "Das Kartellrecht wird von uns sehr respektiert", sagte VW-Chef Matthias Müller am Mittwoch auf dem "Auto-Gipfel" des Handelsblatts im Daimler-Werk

Sindelfingen. "Von Preisabsprachen ist mir nichts bekannt." Daimler-Chef Dieter Zetsche betonte, die Kooperation habe den Kunden genützt.

Nach Volkswagen gab auch Daimler kürzlich zu, selbst die Kartellbehörden über die Absprachepraxis informiert zu haben. Müller erklärte, im Zuge der internen Prüfungen zum Dieselskandal sei die neu gegründete VW-Rechtsabteilung auf die Vorgänge gestoßen. rtr

# Welches Kartell?

## Autobosse verteidigen ihre Gesprächsrunden als harmlose Standardisierungssuche

STUTTGART • Erst großer Aufruhr, dann wochenlang Stille – und dann prescht Daimler mit neuen Details zum Kartellverdachtsfall in der deutschen Autoindustrie vor. Ein Branchentreffen liefert nun noch einige weitere Antworten auf seit langem gestellte Fragen.

Das neue Teil im Autokartell-Puzzle findet sich in einem ziemlich langen Satz von Daimler-Chef Dieter Zetsche beim „Auto-Gipfel“ des „Handelsblatts“ in Stuttgart: „Wenn dort auf der einen Seite der größte Skandal seit dem Zweiten Weltkrieg ausgerufen wird und auf der anderen Seite zwei Jahre, seit dieses Thema auf dem Tisch liegt, noch keine Meinungsbildung entstehen konnte, ob es sich lohnt, ein Verfahren zu diesem Thema zu eröffnen, dann ist ja eine gewisse Diskrepanz vorhanden.“

Das lässt einerseits den Schluss zu, dass Daimler die Vorwürfe eher als nicht so gravierend einschätzt. Die EU-Behörden haben Voruntersuchungen eingeleitet, noch kein offizielles Verfahren. Es heißt andererseits



Daimler-Chef Dieter Zetsche verweist auf die Kartellwächter, die vor zwei Jahren per Selbstanzeige informiert wurden. • Foto: dpa

aber auch: Seit zwei Jahren wissen die Beteiligten davon. Stück um Stück kommen weitere Details ans Licht. Er wisse, sagt Zetsche bei dem Branchentreff, dass sich die unter Verdacht geratenen Gespräche unter den Herstellern in erster Linie um Absprachen zu Standards und ähnlichem gedreht hätten.

Volkswagen, bislang auch eher schweigsam, legt am Tag darauf nach: „Von Preisabsprachen beispielsweise, die

ein Kartellvergehen darstellen würden, ist mir nichts bekannt“, sagt Vorstandschef Matthias Müller. Und: Natürlich habe man unter dem Dach des Branchenverbandes VDA in Fragen der Standardisierung „sehr kooperativ“ zusammengearbeitet.

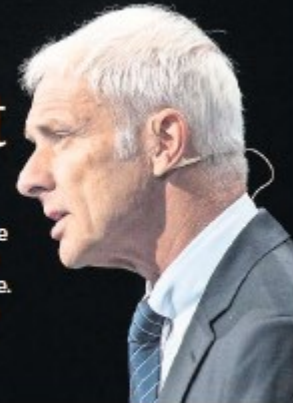
Bleibt die Frage, ob in bestimmten Fällen Grenzen überschritten worden sind – zum Nachteil der Kunden. Das wollen weder Zetsche noch Müller beurteilen.

Daimler hatte überraschend vergangene Woche bekannt gemacht, dass der Konzern einen Antrag auf Kronzeugenregelung bei den EU-Behörden eingereicht hat. Als Schuldeingeständnis will Zetsche das freilich nicht verstanden wissen. Immerhin scheint Daimler aber zuversichtlich zu sein, mit dem Antrag Erfolg zu haben und als Kronzeuge Strafen womöglich zu entgehen – sofern es überhaupt welche gibt. Rückstellung hat Daimler keine gebildet. Zetsche und Müller geben sich locker.

BMW konnte zumindest über den Daimler-Vorstoß vergangene Woche nicht lachen. Das ist bekannt, obwohl Vorstandschef Harald Krüger seinen Auftritt beim „Auto-Gipfel“ kurzfristig aus gesundheitlichen Gründen abgesagt hatte. Man sei „irritiert“ gewesen, hatte es Einkaufsvorstand Markus Duesmann formuliert. Es sei rückblickend ein komisches Gefühl gewesen, dass man mit Wettbewerbern über Zusammenarbeit rede, während deren Juristen die Zusammenkünfte schon angezeigt hätten. • dpa



# VW-Chef: Für künftige Mobilitätswelt gut gerüstet



Matthias Müller sieht die deutsche Autoindustrie im Vorteil gegenüber neuen Konkurrenten wie Tesla. Er kritisiert aber auch Defizite der Branche. Zum Kartellverdacht sagt Müller, dass ihm von Preisabsprachen zwischen den Unternehmen nichts bekannt sei.

**SINDELINGEN.** Volkswagen-Konzernchef Matthias Müller sieht die deutsche Automobilindustrie im Wettbewerb um die zukünftige Mobilität im Vorteil gegenüber Herausforderern. Ihm imponiere der Mut und die Konsequenz, mit der Unternehmen wie der kalifornische E-Auto-Pionier Tesla agierten. VW sei aber dennoch in einer guten Ausgangslage. „Der Durchbruch neuer Technologien kommt nicht mit den Ankündigungsweltmeistern“, sagte der VW-Chef gestern auf der Branchenkonferenz „Handelsblatt Auto-Gipfel“ in Sindelfingen. „Er kommt mit denen, die eine neue Technologie in die Großserienfertigung und in relevanten Stückzahlen auf die Straße bringen können.“

Wir glauben, die deutschen Autobauer hätten die besten Zeiten hinter sich, den würde die Industrie eines Besseren belehren. „Wir wurden es



„Auto-Gipfel“: VW-Chef Matthias Müller mit dem Konzeptfahrzeug Sedric.



FOTOS: DWA

sein, die die Mobilität von morgen maßgeblich prägen.“ Die Automobilindustrie stehe vor einem nie da gewesenen Innovationsschub.

Müller übte aber auch Selbstkritik. Es ärgere ihn, wenn die Autoindustrie selbst dazu beitrage, dass ihr Weitblick und Pragmatismus abgesprochen werde. „Zum Beispiel, wenn wir alle miteinander es nicht schaffen, ein tragfähiges Konzept für den Straßenscooter der Deutschen Post anzubieten. Und das Unternehmen als einer der

größten Flottenbetreiber des Landes dann sein eigenes Fahrzeug entwickeln lässt und in Seria bringt.“

**„Von Preisabsprachen beispielsweise, die ein Kartellvergehen darstellen würden, ist mir nichts bekannt.“**

Matthias Müller  
VW-Konzernchef

Vor wenigen Wochen erst hatte die Post angekündigt, ein zweites Produktionswerk mit einer Jahreskapazität von

bis zu 10.000 Einheiten des Elektro-Kleinlasters für den städtischen Verteilerverkehr bauen zu wollen. Die Fertigung soll im zweiten Quartal 2018 starten. Zuvor war der Logistikkonzern auf der Suche nach einem passenden E-Kleintransporter für das wachsende Paketgeschäft bei den Platzhirschen der Autobranche abgeblitzt.

Bei den unter Kartellverdacht geratenen Gesprächen unter deutschen Autobauerstellern ist es laut VW-Chef Müller nicht um Preise gegangen.

Man respektiere das Kartellrecht. „Von Preisabsprachen beispielsweise, die ein Kartellvergehen darstellen würden, ist mir nichts bekannt“, sagte er. Auf die Frage, ob er mit einer Strafe rechne, sagte er am Rande der Veranstaltung: „Wir rechnen erstmal mit gar nichts, wir warten erstmal ab.“

In Fragen der Standardisierung habe man schon zu seiner Zeit als Porsche-Chef unter dem Dach des Verbandes der Automobilindustrie sehr kooperativ zusammengearbeitet – das sei ihm natürlich bekannt gewesen. „Was jetzt hier im Kartellverfahren recherchiert wird, das entzieht sich meiner Kenntnis.“ Auch Daimler-Chef Dieter Zetsche hatte am Vortag gesagt, dass sich die Gespräche, bei denen die Behörden einen Kartellverdacht untersuchen, um Standards und ähnliches gedreht hätten.

Ebenfalls erschienen in: Braunschweiger Zeitung

## Auto-Chefs: Kartellvorwurf nicht haltbar

Die Ermittler sichten weiter Unterlagen.

**Sindelfingen.** Während die Kartell-Ermittler in Wolfsburg und Stuttgart noch Berge von Unterlagen sichten, gehen die Autobosse in Verteidigungsstellung. Daimler und VW hatten sich bei den Kartellwächtern vorsorglich selbst angezeigt, betonten aber, dass es bei den nun untersuchten Absprachen unter den großen deutschen Herstellern um technische Standardisierungen gegangen sei.

„Das Kartellrecht wird von uns sehr respektiert“, sagte VW-Chef Matthias Müller auf dem „Auto-Gipfel“ des „Handelsblatts“ im Daimler-Werk Sindelfingen. „Von Preisabsprachen ist mir nichts bekannt.“ Daimler-Chef Dieter Zetsche betonte, die Kooperation habe den Kunden genützt – und kritisierte die aus seiner Sicht überzogen kritische Berichterstattung. Der Kartellverdacht war durch einen Bericht im „Spiegel“ bekanntgeworden.

Müller erklärte, im Zuge der internen Prüfungen zum Diesel-Skandal sei die neu gegründete VW-Rechtsabteilung auf die Vorgänge gestoßen. Zunächst sei das Bundeskartellamt informiert worden. Die EU-Kommission habe die Ermittlungen dann an sich gezogen.

Daimler hatte Insidern zufolge noch vor VW den Behörden gegenüber ausgepackt. Wer den Kronzeugen-Status anerkannt bekommt, kann auf Straffreiheit hoffen. Zetsche will die Selbstanzeige aber nicht als Schuldeingeständnis verstanden wissen. *rtr*

## VW-Chef: Es ging nicht um Preise

**Sindelfingen** (dpa) Bei den unter Kartellverdacht geratenen Gesprächen unter deutschen Autoherstellern ist es laut VW-Konzernchef Matthias Müller nicht um Preise gegangen. Man respektiere das Kartellrecht. „Von Preisabsprachen beispielsweise, die ein Kartellvergehen darstellen würden, ist mir nichts bekannt“, sagte Müller gestern beim „Auto-Gipfel“ des „Handelsblatts“ in Sindelfingen. Auf die Frage, ob er mit einer Strafe für VW rechne, sagte er am Rande der Veranstaltung: „Wir rechnen erst mal mit gar nichts, wir warten erst mal ab.“

In Fragen der Standardisierung habe man schon zu seiner Zeit als Porsche-Chef unter dem Dach des Verbandes der Automobilindustrie (VDA) sehr kooperativ zusammengearbeitet – das sei ihm natürlich bekannt gewesen. „Was jetzt hier im Kartellverfahren recherchiert wird, das entzieht sich meiner Kenntnis.“ Auch Daimler-Chef Dieter Zetsche hatte am Vortag gesagt, dass sich die Gespräche um Standards und ähnliches gedreht hätten.

Müller sieht die deutsche Autoindustrie im Wettbewerb um die künftige Mobilität im Vorteil gegenüber Herausforderern. Ihm imponierten der Mut und die Konsequenz, mit der Unternehmen wie Tesla agierten. VW sei dennoch in einer guten Ausgangslage. „Der Durchbruch neuer Technologien kommt nicht mit den Ankündigungsweltmeistern“, so der VW-Chef. „Er kommt mit denen, die eine neue Technologie in die Großserienfertigung und in relevanten Stückzahlen auf die Straße bringen können.“

# VW-Chef übt Selbstkritik

Müller: Branche hat es nicht geschafft, E-Transporter für die Post zu entwickeln

Von Marco Engemann und Christian Wölbert

**Sindelfingen.** VW-Chef Matthias Müller hat der deutschen Autoindustrie selbstkritisch Versäumnisse bei der E-Mobilität vorgeworfen. Die Hersteller hätten es „alle miteinander“ nicht geschafft, einen elektrisch angetriebenen Transporter für die Deutsche Post zu entwickeln. „Solche Dinge ärgern mich auch, weil wir es besser können“, sagte Müller am Mittwoch bei der Branchenkonferenz „Handelsblatt Auto-Gipfel“ in Sindelfingen. Die Autoindustrie habe selbst dazu beigetragen, dass ihr Weitblick und Pragmatismus abgesprochen würden.

Die Post – einer der größ-



„Wir können es besser“: VW-Chef Matthias Müller.

ten Flottenbetreiber des Landes – hatte vor einigen Jahren mehrere Autohersteller aufgefordert, einen E-Transporter für Paketzusteller zu entwickeln – war aber abgeblitzt. Den Auftrag gewann deshalb das Aachener Startup Streetscooter. Mittlerweile hat die Post diese Firma übernommen und produziert selbst E-Transporter.

## „Keine Preisabsprachen“

Müller äußerte sich auch zum Kartellverdacht gegen Volkswagen, BMW und Daimler. Man habe unter dem Dach des Branchenverbandes VDA bei Fragen zur Standardisierung zusammengearbeitet. Von Preisabsprachen, die ein Kartellvergehen wären, sei ihm aber nichts bekannt. Auf die Frage, ob er mit einer Strafe rechne, sagte er: „Wir rechnen erst mal mit gar nichts, wir warten erst mal ab.“

Auch Daimler-Chef Dieter Zetsche hatte am Vortag gesagt, dass sich die Gespräche der Autobauer etwa um Standards und Ähnliches gedreht hätten. Die EU-Kommission hat eine Voruntersuchung eingeleitet – aber noch keine Kartellvorwürfe geäußert.



Ebenfalls erschienen in: Bremer Zeitung

## Puzzlespiel mit Zetsche

Daimler liefert neue Details zum Kartellverdachts-Fall

VON NICO ESCH UND MARCO ENGEMANN

**Stuttgart.** Ein neues Teil im Autokartell-Puzzle findet sich in einem ziemlich langen Satz von Daimler-Chef Dieter Zetsche. Absicht oder Versehen? Man weiß es nicht genau – wie so oft in den vergangenen Tagen, in denen beiläufige Bemerkungen mehr Licht in den Verdachtsfall gegen die deutsche Autobranche brachten als die vielen dürren Stellungnahmen der vergangenen Monate.

Gefragt nach dem medialen Aufruhr, den der Verdacht illegaler Absprachen der Hersteller ausgelöst hat, antwortete Zetsche Dienstagabend beim „Auto-Gipfel“ des „Handelsblatts“ in Stuttgart: „Wenn dort auf der einen Seite der größte Skandal seit dem Zweiten Weltkrieg ausgerufen wird und auf der anderen Seite zwei Jahre, seit dieses Thema auf dem Tisch liegt, noch keine Meinungsbildung entstehen konnte, ob es sich lohnt, ein Verfahren zu diesem Thema zu eröffnen, dann ist ja eine gewisse Diskrepanz vorhanden.“

Das lässt den Schluss zu, dass Daimler die Vorwürfe als nicht so gravierend einschätzt. Die EU-Behörden haben Voruntersuchungen eingeleitet, kein offizielles Verfahren. Es heißt aber auch: Seit zwei Jahren wissen die Beteiligten davon.

So zugeknöpft sich die Stuttgarter in den vergangenen Monaten unter Verweis auf ein laufendes Verfahren gegeben haben, so zahlreich bringen sie nun weitere Details ans Licht. Er wisse, sagte Zetsche bei dem Branchentreff, dass sich die unter Verdacht geratenen Gespräche unter den Herstellern

in erster Linie um Absprachen zu Standards und Ähnlichem gedreht hätten.

VW, bislang auch eher schweigsam, legte am Dienstag nach: „Von Preisabsprachen beispielsweise, die ein Kartellvergehen darstellen würden, ist mir nichts bekannt“, sagte Vorstandschef Matthias Müller. Und: Natürlich habe man unter dem Dach des Branchenverbandes VDA etwa in Fragen der Standardisierung „sehr kooperativ“ zusammengearbeitet.

Das wäre nicht unüblich und auch nicht grundsätzlich illegal, die Frage ist aber nach wie vor, ob in bestimmten Fällen Grenzen überschritten worden sind – zum Nachteil der Kunden. Das wollen weder Zetsche noch Müller beurteilen. „Ob es dort irgendwelche Bereiche gab, in denen die Situation nicht so glasklar ist, wird zurzeit überprüft“, so der Daimler-Chef.

Daimler hatte zuvor bekannt gemacht, dass der Konzern die EU-Kronzeugenregelung beantragt hat. Als Schuldeingeständnis will Zetsche das nicht verstanden wissen. Man habe den gesamten Konzern im Zuge des mittlerweile abgeschlossenen Kartellfalls im Lkw-Geschäft auf ähnliche Risiken durchleuchtet. „Die Tatsache, dass wir hier gemeldet haben, hat überhaupt nichts damit zu tun, wie wir den Fall einschätzen.“

Immerhin scheint Daimler zuversichtlich zu sein, mit dem Antrag Erfolg zu haben und als Kronzeuge Strafen zu entgehen – sofern es welche gibt. Laut Finanzchef Bodo Ueber hat der Konzern hierfür keine Rückstellungen in der Bilanz gebildet.



Daimler-Chef Dieter Zetsche.

FOTO: DPA

Von Nico Esch und  
Marco Engemann, dpa

**E**in neues Teil im Autokartell-Puzzle findet sich in einem ziemlich langen Satz von Daimler-Chef Dieter Zetsche. Absicht oder Versehen? Man weiß es nicht genau – wie so oft in den vergangenen Tagen, in denen beiläufig fallengelassene Bemerkungen weit mehr Licht in den Verdachtsfall gegen die deutsche Autobranche brachten als die vielen dürren Stellungnahmen der vergangenen Monate. Auch wenn die entscheidende Frage, was nun dran ist an den Vorwürfen, nach wie vor offen ist.

Gefragt nach dem Aufruhr, den der Verdacht illegaler Absprachen der deutschen Hersteller bei Bekanntwerden im Sommer ausgelöst hat, antwortet Zetsche am Dienstag beim „Auto-Gipfel“ des „Handels-

**„Von Preisabsprachen ist mir nichts bekannt.“**

Matthias Müller

blatts“ in Stuttgart: „Wenn auf der einen Seite der größte Skandal seit dem Zweiten Weltkrieg ausgerufen wird und auf der anderen Seite zwei Jahre, seit dieses Thema auf dem Tisch liegt, noch keine Meinungsbildung entstehen konnte, ob es sich lohnt, ein Verfahren zu diesem Thema zu eröffnen, dann ist ja eine gewisse Diskrepanz vorhanden.“

**Wissen** Das lässt einerseits den Schluss zu, dass Daimler die Vorwürfe eher als nicht so gravierend einschätzt. Die EU-Behörden haben Voruntersuchungen eingeleitet, noch kein offizielles Verfahren. Es heißt andererseits aber auch: Seit zwei Jahren wissen die Beteiligten davon. So zugeknöpft sich die Stutt-

garter in den vergangenen Monaten unter Verweis auf ein laufendes Verfahren gegeben haben, so zahlreich bringen sie nun Stück um Stück weitere Details ans Licht. Er wisse, sagt Zetsche bei dem Branchentreff, dass sich die unter Verdacht geratenen Gespräche unter den Herstellern in erster Linie um Absprachen zu Standards und ähnlichem gedreht hätten.

Volkswagen, bislang auch eher schweigsam, legt am Tag darauf nach: „Von Preisabsprachen beispielsweise, die ein Kartellverfahren darstellen würden, ist mir nichts bekannt“, sagt Vorstandschef Matthias Müller. Und: Natürlich habe man unter dem Dach des Branchenverbandes VDA zum Beispiel in Fragen der

Standardisierung „sehr kooperativ“ zusammengearbeitet.

Das wäre nicht unüblich und auch nicht grundsätzlich illegal, die Frage ist aber, ob in bestimmten Fällen Grenzen überschritten wurden – zum Nachteil der Kunden. Das wollen weder Zetsche noch Müller beurteilen. „Ob es dort irgendwelche Bereiche gab, in denen die Situation nicht so glasklar ist, wird zurzeit überprüft“, legt der Daimler-Vorstandschef vor. „Was jetzt hier im Kartellverfahren recherchiert wird, entzieht sich meiner Kenntnis“, zielt der VW-Boss nach.

Daimler hatte überraschend vergangene Woche bekannt gemacht, dass der Konzern einen Antrag auf Kronzeugenregelung bei den EU-

Behörden eingereicht hat. Als Schuldeingeständnis will Zetsche das freilich nicht verstanden wissen. Man habe den gesamten Konzern in Folge der mittlerweile abgeschlossenen Kartelluntersuchungen im Lkw-Bereich auf ähnliche Risiken durchleuchtet. „Die Tatsache, dass wir hier gemeldet haben, hat nichts damit zu tun, wie wir den Fall einschätzen“, betont er.

Daimler scheint zuversichtlich zu sein, mit dem Antrag Erfolg zu haben und als Kronzeuge Strafen womöglich zu entgehen – sofern es überhaupt welche gibt. Laut Finanzchef Bodo Uebber hat der Konzern keine Rückstellungen in der Bilanz für mögliche Strafen gebildet und hält das auch nicht für notwendig.



## Autoboss liefert neue Details

**KARTELLVERDACHT Daimler-Chef Zetsche zu möglichen Absprachen in Autoindustrie**

Der Vorstandsvorsitzende der Daimler AG, Dieter Zetsche, spricht bei der Branchenkonferenz „Handelsblatt Auto-Gipfel“ in Sindelfingen.

Foto: dpa

### Reaktionen

BMW ist über den Daimler-Vorstoß zur Kronzeugenregelung vergangene Woche überrascht. Man sei „irritiert“ gewesen, hatte es Einkaufsvorstand Markus Duesmann am Wochenende im Interview in der „Frankfurter Allgemeinen Sonntagszeitung“ formuliert. Es sei rückblickend ein komisches Gefühl gewesen, dass man mit Wettbewerbern über Zusammenarbeit rede, während deren Juristen die Zusammenkünfte schon angezeigt hätten. BMW-Vorstandschef Harald Krüger war nicht beim „Auto-Gipfel“ in Stuttgart. Er hatte kurzfristig aus gesundheitlichen Gründen abgesagt. dpa

Emder Zeitung, 26.10.2017

## VW-Chef: Für künftige Mobilitätswelt gut gerüstet

Matthias Müller: „Der Durchbruch neuer Technologien kommt nicht mit den Ankündigungsweltmeistern.“

**Sindelfingen.** Volkswagen-Konzernchef Matthias Müller sieht die deutsche Automobilindustrie im Wettbewerb um die zukünftige Mobilität im Vorteil gegenüber Herausforderern. Ihm imponiere der Mut und die Konsequenz, mit der Unternehmen wie der kalifornische E-Auto-Pionier Tesla

agierten. VW sei aber dennoch in einer guten Ausgangslage. „Der Durchbruch neuer Technologien kommt nicht mit den Ankündigungsweltmeistern“, sagte der VW-Chef gestern auf der Branchenkonferenz „Handelsblatt Auto-Gipfel“ in Sindelfingen. „Er kommt mit denen, die eine neue Techno-

logie in die Großserienfertigung und in relevanten Stückzahlen auf die Straße bringen können.“

Wer glaube, die deutschen Autobauer hätten die besten Zeiten hinter sich, den würde die Industrie eines Besseren belehren. „Wir werden es sein, die die Mobilität von morgen

maßgeblich prägen.“ Die Automobilindustrie stehe vor einem nie da gewesenen Innovationsschub.

Müller übte aber auch Selbstkritik. Es ärgere ihn, wenn die Autoindustrie selbst dazu beitrage, dass ihr Weitblick und Pragmatismus abgesprochen werde. „Zum Bei-

spiel, wenn wir alle miteinander es nicht schaffen, ein tragfähiges Konzept für den Streetscooter der Deutschen Post anzubieten. Und das Unternehmen als einer der größten Flottenbetreiber des Landes dann sein eigenes Fahrzeug entwickeln lässt und in Serie bringt.“ **Kommentar Seite 14**

Delmenhorster Kreisblatt, 26.10.2017

## VW-Chef zu Kartellvorwurf: Keine Absprachen bekannt

Müller sieht Volkswagen bereit für künftige Mobilitätswelt

dpa **SINDELFINGEN/WOLFSBURG.** Bei den unter Kartellverdacht geratenen Gesprächen unter deutschen Autoherstellern ist es laut Volkswagen-Vorstandschef Matthias Müller nicht um Preise gegangen. Man respektiere das Kartellrecht. „Von Preisabsprachen beispielsweise, die ein Kartellvergehen darstellen würden, ist mir nichts bekannt“, sagte

Müller am Mittwoch beim „Auto-Gipfel“ des „Handelsblatts“ in Sindelfingen. Auf die Frage, ob er mit einer Strafe rechne, sagte er am Rande der Veranstaltung: „Wir rechnen erst mal mit gar nichts, wir warten erst mal ab.“

In Fragen der Standardisierung habe man schon zu seiner Zeit als Porsche-Chef unter dem Dach des Verbandes der Automobil-

industrie sehr kooperativ zusammengearbeitet.

Müller sieht die deutsche Automobilindustrie im Wettbewerb um die zukünftige Mobilität zudem im Vorteil gegenüber Herausforderern. VW sei in einer guten Ausgangslage. „Der Durchbruch neuer Technologien kommt nicht mit den Ankündigungsweltmeistern“, sagte der VW-Chef.



Frankenpost, 26.10.2017

Ebenfalls erschienen in: Freie Presse Chemnitz

### In Kürze

---

#### Preisabsprachen – VW-Chef will nichts gewusst haben

**Sindelfingen** – Bei den unter Kartellverdacht geratenen Gesprächen unter deutschen Autoherstellern ist es laut Volkswagen-Vorstandschef Matthias Müller nicht um Preise gegangen. Man respektiere das Kartellrecht. „Von Preisabsprachen beispielsweise, die ein Kartellvergehen darstellen würden, ist mir nichts bekannt“, sagte Müller am Mittwoch beim „Auto-Gipfel“ des „Handelsblatts“ in Sindelfingen. Auf die Frage, ob er mit einer Strafe rechne, sagte er am Rande der Veranstaltung: „Wir rechnen erst mal mit gar nichts, wir warten erst mal ab.“ In Fragen der Standardisierung habe man schon zu seiner Zeit als Porsche-Chef unter dem Dach des Verbandes der Automobilindustrie sehr kooperativ zusammengearbeitet – das sei ihm natürlich bekannt gewesen.

# Keine Preisabsprachen bekannt

## Konzernchefs äußern sich zu Kartelluntersuchungen

sup. SINDELFINGEN, 25. Oktober. Haben sich die deutschen Autohersteller zum Nachteil von Verbrauchern und dem Markt jahrelang abgesprochen? Die EU-Kommission geht diesem Verdacht nach, hat in den vergangenen Tagen zu BMW, Daimler und Volkswagen Mitarbeiter geschickt, um Akten zu sichten und Beweise zu sammeln – Voruntersuchungen, wie betont wird.

„Wir haben unter der Führung des VDA (Verband der Deutschen Automobilindustrie) sehr kooperativ zusammengearbeitet“, erläuterte VW-Chef Matthias Müller die Gepflogenheiten der Branche auf dem vom „Handelsblatt“ veranstalteten Autogipfel 2017 in Sindelfingen. Das Kartellrecht werde „sehr stark respektiert“, aber: „Von Preisabsprachen ist mir nichts bekannt.“ Ungeachtet der Kartelluntersuchungen, arbeite man in der Branche weiter zusammen, sagte Müller und verwies als Beispiel auf die gemeinsame Übernahme des Kartenspezialisten Here oder auf Kooperationen in Sachen Ladeinfrastruktur: „Es wäre schlichtweg blöde, wenn wir das nicht täten.“ Weil die an einem mögli-

chen Kartell beteiligten Unternehmen zum Schweigen verpflichtet werden, sind bisher wenig konkrete Informationen öffentlich geworden und schon gar nicht bestätigt. Erst am Freitag hatte Daimler selbst bekanntgegeben, dass der Stuttgarter Konzern in dem Kartellfall Kronzeugschutz beantragt hatte. Volkswagen hat ebenfalls einen solchen Antrag gestellt.

Offenbar liegt das alles schon rund zwei Jahre zurück. Das erschließt sich aus einer Äußerung des Daimler-Vorstandsvorsitzenden Dieter Zetsche, der die Information in einen der für ihn typischen langen Sätze packte, als er nach dem medialen Aufruhr im Zusammenhang mit dem Kartellverdacht gefragt wurde: „Wenn dort auf der einen Seite der größte Skandal seit dem Zweiten Weltkrieg ausgerufen wird und auf der anderen Seite zwei Jahre, seit dieses Thema auf dem Tisch liegt, noch keine Meinungsbildung entstehen konnte, ob es sich lohnt, ein Verfahren zu diesem Thema zu eröffnen, dann ist ja eine gewisse Diskrepanz vorhanden“, sagte Zetsche.

---

Frankfurter Allgemeine Zeitung,  
26.10.2017, Wirtschaft, Seite 19

© Frankfurter Allgemeine Zeitung GmbH 2017.  
Alle Rechte vorbehalten. [Frankfurter Allgemeine Online](#)

## VW-Chef Müller übt Selbstkritik

Konkurrenz durch  
Post wurmt Manager

Von Marco Engemann  
und Christian Wölbert

**Sindelfingen.** Volkswagen-Chef Matthias Müller hat der deutschen Autoindustrie selbstkritisch Versäumnisse bei der Elektromobilität vorgeworfen. Die Hersteller hätten es „alle miteinander“ nicht geschafft, einen elektrisch angetriebenen Transporter für die Deutsche Post zu entwickeln.

„Solche Dinge ärgern mich auch, weil wir es besser können“, sagte Müller am Mittwoch bei der Branchenkonferenz „Handelsblatt-Autogipfel“ in Sindelfingen. Die Autoindustrie habe selbst dazu beigetragen, dass ihr Weitblick und Pragmatismus abgesprochen würden. Die Post – einer der größten Flottenbetreiber des Landes – hatte vor einigen Jahren mehrere Autohersteller aufgefordert, einen E-Transporter für Paketzusteller zu entwickeln – war aber abgeblitzt. Den Auftrag gewann deshalb das junge Aachener Unternehmen Streetscooter. Mittlerweile hat die Post diese Firma übernommen und produziert selbst E-Transporter.

Müller äußerte sich auch zum Kartellverdacht gegen Volkswagen, BMW und Daimler. Man habe unter dem Dach des Branchenverbands VDA bei Fragen zur Standardisierung zusammengearbeitet. Von Preisabsprachen, die ein Kartellvergehen wären, sei ihm aber nichts bekannt. Auf die Frage, ob er mit einer Strafe rechne, sagte er: „Wir rechnen erst mal mit gar nichts, wir warten erst mal ab.“

Auch Daimler-Chef Dieter Zetsche hatte am Vortag gesagt, dass sich die Gespräche der Autobauer etwa um Standards und Ähnliches gedreht hätten. Die EU-Kommission hat eine Voruntersuchung eingeleitet – aber noch keine Kartellvorwürfe geäußert.



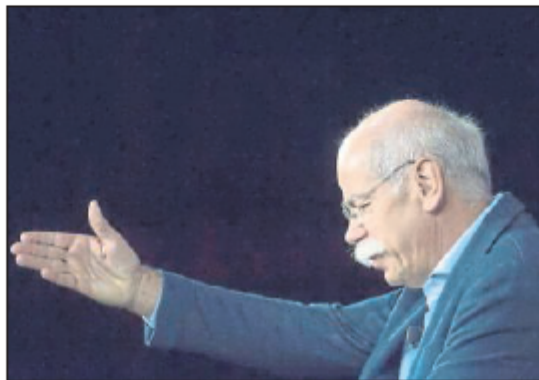
# Welches Kartell?

Autobosse verteidigen ihre Gesprächsrunden als harmlose Standardisierungssuche

STUTTGART • Erst großer Aufruhr, dann wochenlang Stille – und dann prescht Daimler mit neuen Details zum Kartellverdachtsfall in der deutschen Autoindustrie vor. Ein Branchentreffen liefert nun noch einige weitere Antworten auf seit langem gestellte Fragen.

Das neue Teil im Autokartell-Puzzle findet sich in einem ziemlich langen Satz von Daimler-Chef Dieter Zetsche beim „Auto-Gipfel“ des „Handelsblatts“ in Stuttgart: „Wenn dort auf der einen Seite der größte Skandal seit dem Zweiten Weltkrieg ausgerufen wird und auf der anderen Seite zwei Jahre, seit dieses Thema auf dem Tisch liegt, noch keine Meinungsbildung entstehen konnte, ob es sich lohnt, ein Verfahren zu diesem Thema zu eröffnen, dann ist ja eine gewisse Diskrepanz vorhanden.“

Das lässt einerseits den Schluss zu, dass Daimler die Vorwürfe eher als nicht so gravierend einschätzt. Die EU-Behörden haben Voruntersuchungen eingeleitet, noch kein offizielles Verfahren. Es heißt andererseits



Daimler-Chef Dieter Zetsche verweist auf die Kartellwächter, die vor zwei Jahren per Selbstanzeige informiert wurden. • Foto: dpa

aber auch: Seit zwei Jahren wissen die Beteiligten davon. Stück um Stück kommen weitere Details ans Licht. Er wisse, sagt Zetsche bei dem Branchentreff, dass sich die unter Verdacht geratenen Gespräche unter den Herstellern in erster Linie um Absprachen zu Standards und ähnlichem gedreht hätten.

Volkswagen, bislang auch eher schweigsam, legt am Tag darauf nach: „Von Preisabsprachen beispielsweise, die

ein Kartellvergehen darstellen würden, ist mir nichts bekannt“, sagt Vorstandschef Matthias Müller. Und: Natürlich habe man unter dem Dach des Branchenverbandes VDA in Fragen der Standardisierung „sehr kooperativ“ zusammengearbeitet.

Bleibt die Frage, ob in bestimmten Fällen Grenzen überschritten worden sind – zum Nachteil der Kunden. Das wollen weder Zetsche noch Müller beurteilen.

Daimler hatte überraschend vergangene Woche bekannt gemacht, dass der Konzern einen Antrag auf Kronzeugenregelung bei den EU-Behörden eingereicht hat. Als Schuldeingeständnis will Zetsche das freilich nicht verstanden wissen. Immerhin scheint Daimler aber zuversichtlich zu sein, mit dem Antrag Erfolg zu haben und als Kronzeuge Strafen womöglich zu entgehen – sofern es überhaupt welche gibt. Rückstellung hat Daimler keine gebildet. Zetsche und Müller geben sich locker.

BMW konnte zumindest über den Daimler-Vorstoß vergangene Woche nicht lachen. Das ist bekannt, obwohl Vorstandschef Harald Krüger seinen Auftritt beim „Auto-Gipfel“ kurzfristig aus gesundheitlichen Gründen abgesagt hatte. Man sei „irritiert“ gewesen, hatte es Einkaufsvorstand Markus Duesmann formuliert. Es sei rückblickend ein komisches Gefühl gewesen, dass man mit Wettbewerbern über Zusammenarbeit rede, während deren Juristen die Zusammenkünfte schon angezeigt hätten. • dpa

## „Sehr kooperative“ Zusammenarbeit oder Kartellverstöße?

Daimler hat einen Antrag auf Kronzeugenregelung bei EU-Behörden gestellt · Müller: „Von Preisabsprachen nichts bekannt“

Erst Aufruhr, dann Stille – jetzt prescht Daimler mit neuen Details zum Kartellverdachtsfall in der Autoindustrie vor.

von Nico Esch und Marco Engemann

**Stuttgart.** Ein neues Teil im Autokartell-Puzzle findet sich in einem ziemlich langen Satz von Daimler-Chef Dieter Zetsche. Absicht oder Versehen? Man weiß es nicht genau – wie so oft in den vergangenen Tagen, in denen befähigt und überraschend fallengelassene Bemerkungen weit mehr Licht in den Verdachtsfall gegen die deutsche Autobranche brachten, als die vielen dürren Stellungnahmen der vergangenen Monate. Auch wenn die entscheidende Frage, was nun dran ist an den Vorwürfen, nach wie vor offen ist. Gefragt nach dem medialen Aufruhr, den der Verdacht illegaler Absprachen der deutschen Hersteller bei Bekanntwerden im Sommer ausgelöst hat, antwortet Zetsche

am Dienstagabend beim „Auto-Gipfel“ des „Handelsblatts“ in Stuttgart: „Wenn dort auf der einen Seite der größte Skandal seit dem Zweiten Weltkrieg ausgenutzt wird und auf der anderen Seite zwei Jahre, seit dieses Thema auf dem Tisch liegt, noch keine Meinungsbildung entstehen konnte, ob es sich lohnt, ein Verfahren zu diesem Thema zu eröffnen, dann ist ja eine gewisse Diskrepanz vorhanden.“ Das lässt einerseits den Schluss

zu, dass Daimler die Vorwürfe eher als nicht so gravierend einschätzt. Die EU-Behörden haben Voruntersuchungen eingeleitet, noch kein offizielles Verfahren. Es heißt andererseits aber auch: Seit zwei Jahren wissen die Beteiligten davon.

So zugeknöpft sich die Stuttgarter in den vergangenen Monaten unter Verweis auf ein laufendes Verfahren gegeben haben, so zahlreich bringen sie nun Stück um Stück weitere

Details ans Licht. Er wisse, sagt Zetsche bei dem Branchentreff, dass sich die unter Verdacht geratenen Gespräche unter den Herstellern in erster Linie um Absprachen zu Standards und ähnlichem dreht hätten.

Volkswagen, bislang auch eher schweigsam, legt am Tag darauf nach: „Von Preisabsprachen beispielsweise, die ein Kartellverfahren darstellen würden, ist mir nichts bekannt“, sagt Vorstandschef Matthias Müller. Und: Natürlich habe man unter dem Dach des Branchenverbandes VDA zum Beispiel in Fragen der Standardisierung „sehr kooperativ“ zusammengearbeitet.

Das wäre auch nicht unüblich und auch nicht grundsätzlich illegal, die Frage ist aber nach wie vor, ob in bestimmten Fällen Grenzen überschritten worden sind – zum Nachteil der Kunden. Das wollen weder Zetsche noch Müller beurteilen. „Ob es dort irgendwelche Bereiche gab, in denen die Situation nicht so glasklar ist, wird zurzeit überprüft“, legt der Daimler-Vorstandschef vor. „Was jetzt hier im Kartellverfahren recherchiert wird, das entzieht sich

meiner Kenntnis“, zieht der VW-Boss nach.

Daimler hatte überraschend vergangene Woche bekannt gemacht, dass der Konzern einen Antrag auf Kronzeugenregelung bei den EU-Behörden eingereicht hat. Als Schuldetngeständnis will Zetsche das freilich nicht verstanden wissen. Man habe den gesamten Konzern in Folge der mittlerweile abgeschlossenen Kartelluntersuchungen im Lkw-Bereich auf ähnliche Risiken durchleuchtet. „Die Tatsache, dass wir hier gemeldet haben, hat überhaupt nichts damit zu tun, wie wir den Fall einschätzen“, betont er.

Immerhin scheint Daimler aber zuversichtlich zu sein, mit dem Antrag Erfolg zu haben und als Kronzeuge Strafen womöglich zu entgehen – sofern es überhaupt welche gibt. Laut Finanzchef Bodo Uebber hat der Konzern keine Rückstellungen in der Bilanz für mögliche Strafen gebildet und hält das auch nicht für notwendig.

Dass der Fall den beiden Vorstandschefs die Laune nicht wenigstens zwischenzeitlich mal verdorben hat, ist kaum an-

zunehmen. Beim „Auto-Gipfel“ ist es ihnen aber nicht anzumerken. Zetsche scherzt bei seinem Auftritt über ein Job-Angebot als Motorradverkäufer bei BMW, das er im Online-Karrierenetzwerk LinkedIn bekommen habe.

Müller bedankt sich für die Möglichkeit Mercedes-Luft zu schnuppern – fühle sich sauber an. Daimler ist dieses Jahr Gastgeber des Treffens in Stuttgart und dem nahen Sindelfingen.

BMW konnte zumindest über den Daimler-Vorstoß vergangene Woche nicht lachen. Das ist bekannt, obwohl Vorstandschef Harald Krüger seinen Auftritt beim „Auto-Gipfel“ kurzfristig aus gesundheitlichen Gründen abgesagt hatte. Man sei „irritiert“ gewesen, hatte es Einkaufsvorstand Markus Duessmann am Wochenende in einem Interview in der „Frankfurter Allgemeinen Sonntagszeitung“ formuliert. Es sei rückblickend ein kniffliges Gefühl gewesen, dass man mit Wettbewerbern über Zusammenarbeit rede, während deren Juristen die Zusammenkünfte schon angezielt hätten. (dpa)



Die deutschen Autobauer sind bemüht, ihr ramponiertes Image aufzupolieren. Foto: Ulf Deck

## VW-Chef bestreitet Preisgekungel

Die unter Kartellverdacht geratenen deutschen Autobauer hätten sich in ihren Gesprächen nicht in finanziellen Dingen abgestimmt, sagt Matthias Müller.

**SINDELFINGEN / DPA** - Bei den unter Kartellverdacht geratenen Gesprächen unter deutschen Autoherstellern ist es laut Volkswagen-Vorstandschef Matthias Müller nicht um Preise gegangen. Man respektiere das Kartellrecht. „Von Preisabsprachen beispielsweise, die ein Kartellvergehen darstellen würden, ist mir nichts bekannt“, sagte Müller am Mittwoch beim „Auto-Gipfel“ des „Handelsblatts“ in Sindelfingen. Auf die Frage, ob er mit einer Strafe rechne, sagte er: „Wir rechnen erstmal mit gar nichts, wir warten erstmal ab.“ In Fragen der Standardisierung habe man schon zu seiner Zeit als Porsche-Chef unter dem Dach des Verbandes der Automobilindustrie sehr kooperativ zusammengearbeitet – das sei ihm natürlich bekannt gewesen. „Was jetzt hier im Kartellverfahren recherchiert wird, das entzieht sich meiner Kenntnis.“ Auch Daimler-Chef Dieter Zetsche hatte am Vortag gesagt, dass sich die Gespräche, bei denen die Behörden einen Kartellverdacht untersuchen, um Standards und ähnliches gedreht hätten.

## „Gespräche ohne Absprachen“

**SINDELFINGEN** Bei den unter Kartellverdacht geratenen Gesprächen unter deutschen Autoherstellern ist es laut Volkswagen-Vorstandschef Matthias Müller nicht um Preise gegangen. Man respektiere das Kartellrecht. „Von Preisabsprachen beispielsweise, die ein Kartellvergehen darstellen würden, ist mir nichts bekannt“, sagte Müller gestern beim „Auto-Gipfel“ des „Handelsblatts“ in Sindelfingen. Auf die Frage, ob er mit einer Strafe rechne, sagte er am Rande der Veranstaltung: „Wir rechnen erstmal mit gar nichts, wir warten erstmal ab.“ *dpa*



Amupdate, 26.10.2017

## Elektromobilität und Digitalisierung

Wissmann sprach beim Handelsblatt Auto-Gipfel: Deutsche Automobilindustrie bei Elektromobilität und Digitalisierung vorn



„Die deutsche Fahrzeughersteller sind führend bei den wichtigen Zukunftsthemen Digitalisierung und Elektromobilität. Und dabei verfolgt konsequent ihren Innovationskurs: Es gibt keine andere Branche, als die Automobilindustrie, die so viel in Forschung und Entwicklung investiert. Unsere Unternehmen geben dafür jährlich weltweit über 39 Mrd. Euro aus, sie sind damit Spitzenreiter vor ihren japanischen und US-amerikanischen Wettbewerbern. Deutsche Hersteller und Zulieferer leisten 35 Prozent der gesamten deutschen FuE-Investitionen“, betonte Matthias Wissmann, Präsident des Verbandes der Automobilindustrie (VDA), auf dem Handelsblatt Auto-Gipfel 2017 in Sindelfingen im Gespräch mit Günther Oettinger, EU-Kommissar für Finanzplanung und Haushalt, und Sven Afhüppe, Chefredakteur des Handelsblatts.

Der Schwerpunkt der Forschung und Entwicklung-Investitionen liege auf der Elektromobilität, so Wissmann: „Hierfür wenden deutsche Hersteller und Zulieferer bis 2020 rund 40 Mrd. Euro auf. Die Anzahl von Elektrofahrzeugen wird sich bis dahin von 30 auf über 100 verdreifachen. Im gleichen Zeitraum investiert die deutsche Automobilindustrie 16 bis 18 Mrd. Euro in die Digitalisierung, also das vernetzte und automatisierte Fahren. Die Digitalisierung wird zu einem erheblichen Rückgang der Unfallzahlen führen – also: mehr Sicherheit, mehr Komfort, weniger Staus oder Stopp-and-Go, weniger Emissionen, bei Schadstoffen ebenso wie bei CO<sub>2</sub>.“

„Selbstfahrende Autos werden häufig mit amerikanischen Tech-Riesen in Verbindung gebracht. Doch die meisten Patente halten deutsche Unternehmen“, sagte Wissmann. Nach einer Studie des Instituts der deutschen Wirtschaft Köln (IW) seien deutsche Unternehmen besonders innovativ: „52 Prozent der weltweit angemeldeten Patente zum autonomen Fahren entfallen auf deutsche Hersteller.“ Unter den Top 10 seien sechs Unternehmen aus Deutschland – davon vier Hersteller und zwei Zulieferer. Dagegen spielten US-Herausforderer wie Tesla und Apple bei den Patenten bislang keine Rolle, sehr wohl aber Google. Spitzenreiter war der Studie zufolge Bosch mit 958 Patenten vor Audi (516) und Continental (439). Auch BMW, Volkswagen und Daimler zählen zu den Top 10 der Patentanmeldungen zum autonomen Fahren. Mit 338 Patenten seit 2010 landete Google auf dem zehnten Platz. Wissmann: „Allerdings nimmt niemand in unserer Industrie diese gute Ausgangslage zum Anlass, sich auf dem Erreichten auszuruhen.“

„Auch im Bereich der Elektromobilität lässt sich die herausragende Position unserer Industrie anhand der Patentstatistik belegen“, erläuterte Wissmann. Rund ein Drittel aller Patente weltweit im Bereich der Elektromobilität komme aus Deutschland, jedes dritte Patent im Bereich reine Elektro-

mobilität (34 Prozent) und Hybridantrieb (32 Prozent). Die Angaben beziehen sich auf den Zeitraum 2010 bis 2015.

„Wie erfolgreich diese Innovationsstrategie ist, zeigt ein Blick auf die Marktanteile: In Westeuropa konnten die deutschen Hersteller ihren Marktanteil bei Elektro-Pkw in den ersten acht Monaten 2017 von 47 Prozent auf 52 Prozent ausbauen“, so Wissmann. So erhöhten sie ihren Marktanteil in den beiden größten Märkten: in Norwegen von 56 auf 60 Prozent, in Deutschland von 59 auf 63 Prozent. In Belgien stieg der deutsche Marktanteil von gut 50 auf 76 Prozent. Der Marktanteil der deutschen Hersteller ist – bis auf China, das von heimischen Herstellern dominiert wird – in allen großen Märkten wie Westeuropa, USA und Japan größer als ihr Marktanteil bei Pkw insgesamt. Wissmann: „Das ist Beleg dafür, dass die deutschen Hersteller bei Elektroautos noch erfolgreicher sind als bei konventionellen Antrieben.“

„Auch in Deutschland nimmt die Elektromobilität erfreulich Fahrt auf“, betonte Wissmann. So stiegen im September die Neuzulassungen von Elektro-Pkw (BEV, PHEV und Fuel Cell) um 76 Prozent auf den neuen Rekord von 5.393 Einheiten. Im Jahresverlauf haben sich die Elektroneuzulassungen mit 36.923 Pkw mehr als verdoppelt (+116 Prozent). Eine positive Nachfragewirkung entfalte der Umweltbonus.

„Die Automobilindustrie ist ein Grundpfeiler für den Erfolg Deutschlands – national wie international“, unterstrich Wissmann. „Die deutschen Automobilhersteller und Zulieferer sind global aktiv und erfolgreich. Und wir sind diesem Land besonders verpflichtet. Unsere hohe Wertschöpfung trägt entscheidend zu Wohlstand und sozialer Sicherheit in Deutschland bei. Das Beschäftigungsniveau in unserer Branche befindet sich mit über 817.000 Stammbeschäftigten (Januar – August 2017) im Inland auf einem 25-Jahres-Hoch. Gegenüber dem Vorjahreszeitraum sind damit 11.400 Stellen zusätzlich geschaffen worden“, sagte der VDA-Präsident.

„Allerdings sind wir auf offene Märkte angewiesen, wenn wir auch künftig erfolgreich sein wollen. Drei von vier Autos, die wir in Deutschland produzieren, gehen ins Ausland. Der automobiler Handelsbilanzüberschuss umfasst 133 Mrd. Euro und damit mehr als 50 Prozent des Gesamtüberschusses des deutschen Außenhandels, der 252 Mrd. Euro beträgt. Exportweltmeister ist Deutschland durch seine Automobilindustrie“, betonte Wissmann.

Im vergangenen Jahr haben die deutschen Hersteller mehr Pkw produziert als jemals zuvor: Weltweit liefen insgesamt 15,8 Mio. Neuwagen von den Bändern, davon 5,7 Mio. in Deutschland. „Unsere Industrie hat in den vergangenen 20 Jahren ihre weltweite Präsenz, Produktion und Innovationsstärke strategisch ausgebaut. Ihr Weltmarktanteil beträgt heute knapp ein Fünftel, ähnlich hoch ist der Anteil der deutschen Hersteller auf dem weltgrößten Pkw-Markt China. In Europa zählt jedes zweite neu zugelassene Auto zu einer deutschen Konzernmarke. Und unser Marktanteil am Welt-Premiummarkt beträgt sogar mehr als 70 Prozent“, sagte Wissmann. Die deutsche Automobilindustrie setze alles daran, diese gute Marktposition weiter zu stärken und auszubauen. Dies gelte auch für die Elektromobilität und die Digitalisierung, unterstrich der VDA-Präsident.

Quelle: VDA

Günther Oettinger und Matthias Wissmann

## „Flottenvorgaben sind Planwirtschaft“

Der EU-Kommissar und der VDA-Präsident warnen im Gespräch vor Quoten fürs Elektroauto und zu ehrgeizigen Abgaszielen. Es sei noch nie eine gute Idee gewesen, Politiker und Technokraten Technologien diktieren zu lassen.



Handelsblatt-Chefredakteur Sven Alhüppe (M.) mit VDA-Präsident Matthias Wissmann (l.) und EU-Kommissar Günther Oettinger.  
Bild: Andy Ridder für Handelsblatt

Stuttgart Die Landeshauptstadt Stuttgart ist nicht nur ein Zentrum der deutschen Automobilindustrie - sondern auch eine der Metropolen, denen ein Dieselfahrverbot in der Innenstadt droht. „Ich bin unverändert besorgt“, sagte EU-Haushaltskommissar Günther Oettinger am Mittwoch beim Auto-Gipfel des Handelsblatts. Es sei schwer abzuschätzen, wie das Bundesverwaltungsgericht im nächsten Jahr in Sachen Fahrverbote entscheiden werde, so der Schwabe. Die Teilnehmer der Tagung zumindest waren optimistisch: Im Live-Voting prognostizierten 62 Prozent, dass es 2018 nicht zu Fahrverboten kommen werde.

Für Oettinger ist die Zuspitzung ein gutes Beispiel dafür, dass Umweltrichtlinien oft zu ehrgeizig und unrealistisch festgelegt würden. Später stelle man dann fest, dass diese nur „mit Ach und Krach“ oder gar nicht erreicht werden könnten. Man müsse daraus für die Zukunft lernen. Schützenhilfe bekam er von Matthias Wissmann, Präsident des Verbands der Automobilindustrie. Es sei falsch, wenn Brüsseler Institutionen „Umweltentscheidungen nach dem Prinzip Pi mal Daumen treffen“. Es sei zum Beispiel nicht zu verstehen, warum dem Arbeiter in einer Fabrik höhere Feinstaubbelastungen zuzumuten seien als jemandem, der kurz am Neckartor in Stuttgart vorbeifahre.

Ende Februar wird das Bundesverwaltungsgericht darüber entscheiden, ob die Stadt Düsseldorf Fahrverbote für Dieselfahrzeuge verhängen darf, um für saubere Luft zu sorgen. Gibt es grünes Licht, will die Bezirksregierung im April den neuen Luftreinhalteplan in Kraft setzen - samt Fahrverboten. Das Urteil gilt als entscheidend für die Frage, ob Dieselfahrer mit Euro-5- und älteren Fahrzeugen in Düsseldorf, Stuttgart, München, Hamburg und anderen Städten und Regionen ausgeschlossen werden dürfen.

Verbandspräsident Wissmann ist zuversichtlich, dass es nicht zu Fahrverboten kommen wird. Er setze da auch auf die neue Bundesregierung. Möglicherweise werde die kommende Koalition zusätzliche Anstrengungen für besonders belastete Städte beschließen. Wissmann denkt da zum Beispiel an intelligentes Parkmanagement mit Hilfe der Digitalisierung. „Solche Dinge würden wir sehr unterstützen.“



Doch noch bevor juristisch über das Thema Fahrverbote entschieden wird, steht eine weitere wichtige Weichenstellung an. In Brüssel wird ab November beraten, wie es mit den Emissionszielen nach 2021 weitergeht. Diese müssten „ambitioniert, aber erreichbar sein“, forderte EU-Kommissar Oettinger. Erneut bestehe die Gefahr, dass sich Europa zu hohe Ziele setze und sich damit vom Weltmarkt entferne. Daimler-Chef Dieter Zetsche hat in seiner Eigenschaft als Präsident des europäischen Herstellerverbandes ACEA eine Reduktion um weitere 20 Prozent angeboten.

Fehlendes Vertrauen erschwert die Diskussionen

Bislang gilt die Flottenregelung: Jeder Hersteller muss 2021 im Schnitt auf einen Ausstoß von 95 Gramm Kohlendioxid pro Kilometer kommen. Die Frage sei, so Oettinger, ob man diese Methodik fortsetze und die Ziele weiter senke. „60 Gramm halte ich für nicht vorstellbar.“ Wenn der Dieselantrieb bei den Herstellern sinke, werde man die Ziele noch schwerer erreichen können. Er sieht das aktuelle Verfahren ohnehin kritisch. „Flottenvorgaben sind eigentlich Planwirtschaft.“

Auch Wissmann sieht die aktuellen Diskussionen mit Sorge. Oettinger sei einer der wenigen in Brüssel, die auf eine Balance zwischen den Klimazielen und den Möglichkeiten der Industrie achteten. „Man kann besorgt sein.“ Erschwert würden die Diskussionen, weil das „Vertrauenkapital der Autoindustrie“ in den vergangenen beiden Jahren wegen der Dieselproblematik nicht gerade gewachsen sei. „Das ist eine Auseinandersetzung in einer viel kritischeren Kulisse, als wir sie vor zwei Jahren hatten.“

Einen bedenklichen Fall von Planwirtschaft sieht Oettinger auch in der Diskussion um eine Quote für Elektroautos. „Schreibt keine Technologien vor“, fordert der EU-Kommissar. Es sei noch nie eine gute Idee gewesen, wenn Politiker und Technokraten Technologien diktieren. Oettinger und Wissmann sind überzeugt, dass sich der Elektromotor über die Jahre seinen Anteil an der Mobilität erobern werde. Ein hocheffizienter Verbrennungsmotor werde in weiten Teilen der Welt aber noch länger gefragt sein. Das gelte selbst dann, wenn die Ölvorräte auf der Welt zur Neige gingen, meint Wissmann - schließlich gebe es ja noch Biosprit.

Bei dem Thema Quote appellieren beide Experten an die neue Bundesregierung. Antriebstechnologien und Quoten sollten nicht festgeschrieben werden, forderte Oettinger. Was würde denn passieren, wenn man eine feste Quote für den Anteil von Elektroautos beschließe: „Muss dann jeder Achte im Showroom einen Elektrowagen nehmen? Ich setze auf Freiheit.“ Das Elektroauto werde kommen, wenn die Infrastruktur ausgebaut, die Reichweite der Fahrzeuge größer und die vielen neuen Modelle bezahlbar würden.

Ob nicht eine Gesamtstrategie fehle, um der Elektromobilität zum Durchbruch zu verhelfen, wollte Handelsblatt-Chefredakteur Sven Afhüppe wissen. Wissmann wollte das so nicht gelten lassen. Es gebe in Deutschland schließlich die Plattform Elektromobilität. „Wir haben einen abgestimmten strategischen Prozess, den wir mit Wucht vorantreiben.“ Bei der Technologie seien deutsche Unternehmen weit vorn mit dabei. Nur beim Absatz sei Deutschland noch kein Leitmarkt mit zuletzt - einschließlich Hybriden - knapp zwei Prozent Anteil am Gesamtmarkt. Allerdings hätten die Zahlen in den letzten Monaten deutlich nach oben gezeigt. Man werde bis 2020 einen weiteren deutlichen Anstieg erleben.

Investitionen in Glasfaser und Mobilfunk

Um technologisch weiter zu dominieren, müssen nach Einschätzung Oettingers Forschung und Ausbildung vorangetrieben werden. Mit der Kreativität des Silicon Valley könne man nur mithalten, wenn man die entsprechenden Fachleute habe, etwa durch den Ausbau der technischen Universitäten. Zudem müssten die Ausgaben für Forschung und Entwicklung weiter aufgestockt werden. Mit drei Prozent vom Bruttoinlandsprodukt sei Deutschland da im Vergleich zu vielen anderen Ländern schon gut dabei. Man müsse in den nächsten Jahren aber in Richtung 3,5 bis vier Prozent kommen.

Bei Zukunftsthemen wie dem autonomen Fahren und der Elektromobilität spielen deutsche Unternehmen in der Tat zum Beispiel bei der Anmeldung von Patenten weltweit eine starke Rolle. Anders sieht es allerdings bei der Batterie aus, die für einen großen Teil der Wertschöpfung im Zeitalter der Elektromobilität steht. Ob man da den Anschluss verpasst habe, fragte Handelsblatt-Chefredakteur Afhüppe.

EU-Kommissar Oettinger räumte ein: „Das Batteriethema ist unsere Achillesferse.“ Gerade erst in den vergangenen Tagen habe sich die Plattform Elektromobilität mit dem Thema beschäftigt, berichtete Wissmann. Bei Themen rund um die Zelle, zum Beispiel bei Batteriesystemen, sei Deutschland in der Spitzengruppe dabei. Bei den Zellen selbst allerdings gebe es einen harten Preiskampf. Keine Fabrik könne ohne massive staatliche Subvention aufgebaut werden. Es sei die Frage, ob man in diesen Verdrängungswettbewerb einsteigen solle. „Da überwiegt bei uns die Skepsis.“ Womöglich sei es besser, die nächste Zellgeneration abzuwarten.

Allerdings ist der Energiebedarf bei der Produktion von Batteriezellen enorm. Deutschland mit seinen hohen Strompreisen ist da nicht der ideale Standort. Brüssel sei grundsätzlich bereit, Fördermittel für das Thema zu geben, sagte Oettinger. Infrage kämen wohl aber am ehesten Standorte mit sicheren und bezahlbaren Strompreisen - zum Beispiel entlang der Donau.

Viele wichtige Weichenstellungen wird die neue Bundesregierung treffen müssen. VW-Chef Matthias Müller hatte zuvor gesagt, er hoffe, dass sich die Diskussion um die Autoindustrie wieder versachliche. Er wünsche sich, dass die neue Regierung erkenne, wie systemrelevant die Autoindustrie sei. VDA-Präsident Wissmann wünscht sich von der wahrscheinlichen Jamaika-Koalition ein innovationsfreundliches, technologiefreundliches Herangehen an die Themen. Wichtig ist ihm und Oettinger vor allem ein Ausbau der Infrastruktur - vor allem auch bei der Digitalisierung. So plädierte Oettinger für kräftige Investitionen in Glasfaser und die neue Mobilfunkgeneration. Aber auch bei den Straßen müsse sich etwas tun. Man merke in Stuttgart jeden Tag, dass es ein Mobilitätsproblem gebe, klagte VW -Chef Müller. Die Staus in und um Stuttgart sind ebenso so berüchtigt wie der Feinstaub.

Ford-Manager Armstrong  
Kooperationen sind die Zukunft



Armstrong kann sich vorstellen, dass bereits 2021 die ersten kommerziellen autonom fahrenden Fahrzeuge auf den Markt kommen.  
Bild: Andy Ridder für Handelsblatt

**Ford hat sich vorgenommen, intelligente Lösungen für Großstädte zu entwickeln. Man könne versuchen, der Erste zu sein, sagte Ford-Europa-Chef Steven Armstrong beim Auto-Gipfel. „Oder man kann planen, der Beste zu sein.“**

Stuttgart Für einen so traditionsreichen Autobauer wie Ford sind die Umbrüche in der Branche eine besondere Herausforderung. Erst vor kurzem hatte der US-Konzern einen Strategiewinkel hin zu autonomem Fahren und Elektromobilität verkündet. Man könne versuchen, der Erste zu sein, sagte Ford-Europa-Chef Steven Armstrong am Mittwoch beim Auto-Gipfel. „Oder man kann planen, der Beste zu sein.“

Ford hat sich vorgenommen, intelligente Lösungen für die Großstädte dieser Welt zu entwickeln. Bis 2050 werde sich die Zahl der Menschen, die in Städten leben, auf 3,5 Milliarden mehr als verdoppeln, sagte Armstrong. Viele Metropolen riefen um Hilfe, die Infrastruktur stoße vielerorts an ihre Grenzen. 90 Stunden verbringe jeder Autofahrer jedes Jahr im Stau, so Armstrong: „Stellen Sie sich vor, welchen Spaß Sie in dieser Zeit haben könnten.“ Mit einem neuen „City Solutions Team“ will Ford Lösungen für intelligente Autos und ihre Vernetzung entwickeln.

Um seine Zukunftsvision zu veranschaulichen, hatte Armstrong Virtual-Reality-Brillen für die Teilnehmer des Auto-Gipfels mitgebracht, mit denen er ein Video vorführte. Darin liefert ein autonomes E-Auto von Ford eine Pizza aus. Eine Drohne bringt das Essen schließlich zum Endkunden in eine schicke Wohnung hoch über der Stadt. Armstrong weiß selbst, dass diese Visionen nur Wirklichkeit werden, wenn die Autobauer Geld in die Hand nehmen.

Der neue Ford-Chef Jim Hackett hatte daher vor einigen Wochen angekündigt, ein Drittel weniger als bisher in die Entwicklung von Verbrennungsmotoren zu investieren und das Geld stattdessen in den Bereich E-Mobilität zu stecken - zusätzlich zu einem bereits angekündigten, 4,5 Milliarden Dollar schweren Förderprogramm.

Zeitgleich verschärft der Ford-Chef seinen Sparkurs: Trotz der geplanten Zukunftsinvestitionen will er 14 Milliarden Dollar Kosten einsparen, zehn Milliarden in der Produktion und vier Milliarden in der Entwicklung. So sollen bis 2022 fünf der 17 verschiedenen Motoren nicht mehr gebaut werden.



Ein weiterer Schwerpunkt der Zukunftsinvestitionen soll das autonome Fahren sein. Ford hatte dazu kürzlich unter anderem ein Bündnis mit dem US-Fahrdienstvermittler Lyft verkündet. Auf einer gemeinsamen Technologieplattform wollen die Partner eines Tages selbstfahrende Fahrzeuge von Ford einsetzen. Auch der Ford-Konkurrent General Motors oder die Google-Schwesterfirma Waymo setzen auf die Zusammenarbeit mit Lyft.

Kooperationen sind die Zukunft - davon ist auch Armstrong überzeugt. Keine Firma könne bei Themen wie dem autonomen Fahren alles allein machen. Ford hat deswegen ein neues Büro in London inmitten von Start-ups eröffnet. Zudem kooperiert der US-Konzern mit Universitäten. Armstrong kann sich vorstellen, dass bereits 2021 die ersten kommerziellen autonom fahrenden Fahrzeuge auf den Markt kommen. Mit Milliarden-Investitionen und starken Kooperationspartnern sieht er Ford bestens gerüstet.

# EU-Kommissar bremst bei CO<sub>2</sub>-Werten

EU-Handelskommissar Günther Oettinger warnt vor zu strengen CO<sub>2</sub>-Grenzwerten für Autos.

**Brüssel** – Der deutsche EU-Haushaltskommissar Günther Oettinger (CDU) will sich in Brüssel für „realistische“ CO<sub>2</sub>-Grenzwerte für Autos einsetzen. „Einige Politiker sind bei diesem Thema einfach zu blauäugig und glauben, die Autoindustrie schafft jede Vorgabe“, wandte sich Oettinger am Mittwoch auf dem Auto-Gipfel in Sindelfingen gegen zu strenge Vorgaben.

In zwei Wochen will die EU-Kommission ihren Vorschlag für neue Grenzwerte bis 2030 vorlegen. Eine Verringerung des Grenzwerts auf 60 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer, wie ihn einige Umweltschützer forderten, sei „nicht vorstellbar“, sagte Oettinger. Der CDU-Politiker wandte sich auch gegen eine Elektroautoquote und forderte die künftige deutsche Bundesregierung auf, ebenfalls auf Quoten zu verzichten. Oettinger solidarisierte sich auf der vom Düsseldorfer *Handelsblatt* organisierten Tagung damit weitgehend mit auch von der deutschen Autoindustrie erhobenen Forderungen.

Oettinger war bei der Vorlage des letzten Vorschlags für CO<sub>2</sub>-Grenzwerte 2012 von Umweltschützern kritisiert worden, als ein Brief an den damaligen VW-Chef Martin Winterkorn publik wurde. Darin hatte Oettinger geschildert, wie er sich in der Kommission für die Forderungen der deutschen Autobauer eingesetzt habe. Schließlich war

damals ein Grenzwert von 95 Gramm ab dem Jahr 2021 beschlossen worden. Diese Grenzwerte sind für die Autoindustrie von existenzieller Bedeutung, denn sie bestimmen, wie viel Kraftstoff ein Auto im Durchschnitt offiziell verbrauchen darf. 2011 sind das im Schnitt 4,1 Liter Benzin pro 100 Kilometer.

Vor allem ein Begriff ist es, über den derzeit ständig debattiert wird: Stickoxide (NOx). Diese können den Atemwegen und dem Herzkreislauf-System schaden. Beim VW-Skandal ging es um den Ausstoß eben dieses Schadstoffs. Weil die NOx-Grenzwerte deutlich überschritten werden, drohen nun Fahrverbote für ältere Dieselmotoren in Innenstädten. Doch die Konzerne brauchen den Diesel, um mit ihren Flotten wiederum die CO<sub>2</sub>-Grenzwerte der EU einhalten zu können. (APA, dpa, TT)



Der EU-Haushaltskommissar Günther Oettinger (CDU). Foto: EPA

Ebenfalls erschienen in: BB heute.de

## Vom Auto-Gipfel zu den Azubis

Sindelfingen: Daimler-Chef Dr. Dieter Zetsche beim Branchentreff im Kundencenter und im Mercedes-Ausbildungszentrum

**Sindelfingen-Tag für Dr. Dieter Zetsche: Im Kundencenter von Mercedes-Benz eröffnete der Daimler-Chef den 25. Auto-Gipfel des Handelsblatts, und von dort ging es schnurstracks ins Ausbildungszentrum an Tor 1, wo Dieter Zetsche die neuen Auszubildenden des Sindelfinger Werks begrüßte.**

**G**uten Morgen Sindelfingen", so startete Moderatorin Aline von Drateln im Mercedes-Kundencenter am Mittwoch in den Auto-Gipfel. Zum jährlichen Treff der "Strategen und Visionäre in der Autobranche", so Handelsblatt Herausgeber Gabor Steingart, kamen hochkarätige Redner: EU-Kommissar Günther Oettinger, VW-Chef Michael Müller und Matthias Wissmann, der Präsident des Verbands der Autoindustrie (VDA).

"Hier in Sindelfingen schlägt das Herz von Mercedes-Benz", sagt Dieter Zetsche zu Beginn des Auto-Gipfels. Neben dem Produktionswerk mit seiner über 100-jährigen Geschichte ist Sindelfingen auch der größte Entwicklungs- und Forschungsstandort im Daimler-Konzern. 20 Millionen Mercedes-Fahrzeuge sind hier bislang vom Band gelaufen. "Sindelfingen setzt Maßstäbe", sagt der Daimler-Chef. Weil "eine stolze Geschichte und eine erfolgreiche Gegenwart aber keine Garantien für die Zukunft sind" (Zetsche), steckt der Konzern in einem riesigen Veränderungsprozess. "Alle Bereiche des Unternehmens sind betroffen", sagte Dr. Dieter Zetsche.

### Erstes Auto ein alter Käfer

Über diesen Transformationsprozess hat der Daimler-Chef auch mit Mercedes-Azubis gesprochen, die er im Sindelfinger Ausbildungszentrum besuchte und wo er Fragen der jungen Mitarbeiter beantwortete. "War ihr

erstes Auto ein Mercedes und was war ihre erste Station bei Daimler?", wollten die jungen Leute zum Beispiel wissen. "Nein, mein erstes Auto war ein alter VW Käfer, ich bin nach meinem Studium im Forschungsbereich eingestiegen."

Dieter Zetsche, der seit 40 Jahren "beim Daimler" arbeitet, sieht viele Gründe, warum man bei Mercedes eine Ausbildung machen sollte. "Hier werden Spitzenprodukte gebaut, zum Beispiel die S-Klasse, und die Autobranche bietet jungen Menschen faszinierende Perspektiven", so der Daimler-Vorstandsvorsitzende.

Allein in Deutschland starteten in diesen Wochen rund 1900 junge Leute an 50 Standorten bei Daimler ins Berufsleben. Zum Ausbildungsstart der 279 neuen Auszubildenden und dualen Studenten des Mercedes-Benz-Werks Sindelfingen kam der Chef persönlich. "Die Unbekümmertheit, Frische und Neugier der neuen Auszubildenden und dualen Studenten begeistert mich. Von diesem neuen Wind können wir als Unternehmen nur profitieren. Die jungen Kollegen sind die Zukunft und prägen das Unternehmen von morgen schon heute entscheidend mit", sagte Zetsche.

### Digitale Simulation

Der Daimler-Chef beantwortete den jungen Kollegen, die vor wenigen Wochen ihre Ausbildung begonnen hatten, Fragen rund um seine Person, das Unternehmen und seine Aufgaben

als Vorstandsvorsitzender. Beim Rundgang durch die Ausbildungswerkstatt demonstrierten die neuen Kollegen, was sie in den ersten Ausbildungswochen bereits gelernt haben. So zeigten die angehenden Verfahrensmechaniker "Virtual Paint", eine digitale Simulation des Lackiervorgangs, während die Mechatroniker ihre ersten gefrästen Werkstücke präsentierten und die Elektroniker für Automatisierungstechnik nutzten die Gelegenheit ihr Können bei der Installationstechnik vorzuführen.

"Mit dem Ausbildungsplatz bei Daimler geht ein Wunsch für mich in Erfüllung. Ich wollte schon immer für das Unternehmen mit dem Stern arbeiten. Nachdem ich die Zusage bekommen habe, konnte ich kaum erwarten, dass es endlich losgeht. Dass ich in den ersten Tagen gleich den Chef treffe – das freut mich riesig," sagt Maximilian Schmidt aus Malmshausen, Auszubildender zum Mechatroniker.

### Elf Berufe

Zusammen mit dem 18-Jährigen begannen in diesem Jahr 279 junge Menschen ihre Ausbildung im Mercedes-Benz-Werk Sindelfingen. Insgesamt bildet das Werk über alle Jahrgänge rund 700 Auszubildende und rund 160 Studenten der Dualen Hochschule aus. Diese können aus acht technischen, drei kaufmännischen Berufen sowie fünf dualen Studiengängen wählen.



## Mercedes-Benz „cubeTEC“

Sindelfingen. Mit cubeTEC präsentiert Mercedes-Benz Cars zum ersten Mal den Rohbau der Zukunft sowie fünf weitere innovative Fertigungstechnologien.

Die Teilnehmer des „Handelsblatt-Autogipfels 2017“ erhielten einen exklusiven Einblick in die Verfahrensentwicklung der TECFABRIK, die Hightech-Zukunftswerkstatt im Mercedes-Benz Werk Sindelfingen. Die Daimler AG ist in diesem Jahr Hauptsponsor der Branchenveranstaltung mit 650 Teilnehmern.

„Wir revolutionieren mit cubeTEC den Rohbau in der Automobilindustrie und schaffen somit maximale Flexibilität“, so Markus Schäfer, Mitglied des Bereichsvorstands Mercedes-Benz Cars, Produktion und Supply Chain. „Das cubeTEC-Konzept ist unsere Antwort auf kurzfristige Modellzyklen, die steigende Modellvielfalt und vor allem auf die Herausforderungen der Elektromobilität.“

Während die Karosserie-Einzelteile in einem traditionellen Rohbau durch verschiedene Verfahren, wie zum Beispiel Schweißen, in einer starren Fertigungslinie zusammengefügt werden, lassen sich bei cubeTEC die einzelnen Stationen flexibel kombinieren und werden über ein fahrerloses Transportsystem (FTS) miteinander verbunden.

Durch die Flexibilität von cubeTEC können unterschiedliche Derivate einer Baureihe gleichzeitig gefertigt werden. Heute sind hierfür mehrere spezifische Produktionslinien nötig. In der cubeTEC-Anlage lassen sich somit sowohl Karosserien für herkömmliche Fahrzeuge mit einem Verbrennungsmotor als auch für batterieelektrische Modelle produzieren, die aufgrund der Batterie eine angepasste Grundarchitektur benötigen.

Mercedes-Benz bringt bis 2022 mehr als zehn reine Elektro-Pkw auf den Markt. Die Modelle der Produkt- und Technologiemarkte EQ werden in der Endmontage gemeinsam mit den Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor auf einer Linie produziert. Mit cubeTEC schafft Mercedes-Benz Cars die Voraussetzungen für die Umsetzung der Elektrooffensive auch im Rohbau.

In der TECFABRIK hat Mercedes-Benz die Bereiche Design, Entwicklung, Vertrieb, Einkauf und Produktion intelligent vernetzt. Durch die enge Verzahnung der Bereiche bereits im Anfangsstadium der Entwicklung, kann der Reifegrad der Produkte schon früh maßgeblich beeinflusst werden.

Andreas Friedrich, Leiter Technologiefabrik MBC Aufbauwerke, Mercedes-Benz Cars, erklärt: „Die TECFABRIK bildet den Kern der Technologieentwicklung für die Produktion von Mercedes-Benz. Wir entwickeln und bringen standardisierte Produktionstechnologien in unsere Werke weltweit. Genauso haben wir die End-to-End Verantwortung für die Digitalisierung über alle Bereiche. Wir verbinden Technologien, Innovationen und die Einzigartigkeit unserer Mitarbeiter und schaffen damit optimale Prozesse in der Automobilindustrie.“

### cubeTEC – das Konzept

Aktuell besteht der Rohbau bei Mercedes-Benz Cars im Wesentlichen aus hunderten von Schweiß- und Fügerobotern, die in einer festgelegten Reihenfolge nacheinander ihre Arbeit ausführen, bis die Rohkarosse fertiggestellt ist und in die Lackiererei geht.

Soll nun der Nachfolger einer Baureihe oder ein Derivat mit abweichenden Geometrien gefertigt werden, so muss gewöhnlich eine zweite Linie aufgebaut werden, die den spezifischen Anforderungen des Fahrzeugs gerecht wird. Beispielsweise werden andere Bauteile verbaut, damit sind andere Greifer notwendig. Auch die Fügetechniken sind speziell auf diese Karosserie ausgelegt. Große Unterschiede gibt es bei Architekturen für Elektrofahrzeuge. Statt eines Motors und Getriebes benötigt ein Elektrofahrzeug eine große und relativ schwere Batterie, die crash-sicher in den Fahrzeugboden integriert werden muss.

Durch das cubeTEC-Konzept wurde eine neue Möglichkeit entwickelt, Vorbau und Heckwagen im Rohbau flexibel zu fertigen. Mithilfe von modularen Rohbauzellen entsteht eine vollflexible Anlage. Ausgangspunkt ist ein sogenannter Supermarkt. Hier werden alle benötigten Teile für die verschiedenen Baureihen, ihre Derivate und Nachfolger zentral (und nicht mehr in unmittelbarer Nähe der Anlage) bereitgestellt. Diese werden über fahrerlose Transportsysteme (FTS) in einem ersten Schritt an sogenannte GEO-Stationen geliefert. In den GEO-Stationen werden die einzelnen Teile des Vorbaus oder Heckwagens in die richtige Position gebracht und schließlich so fixiert, dass die entstehenden Module und Komponenten weiterverarbeitet werden können. Zum Einsatz kommen zwei unterschiedliche GEO-Stationen. Eine Station mit verstellbaren „NC-Achsen“ hält die Einzeltei-

le in der gewünschten Position, so dass sie durch Schweißroboter fixiert werden können. Damit ist es möglich, Bauteile unterschiedlicher Größe automatisch zu verarbeiten. Eine voll-flexible GEO-Station nutzt das sogenannte Jigless-Verfahren: Mehrere Roboter arbeiten zusammen. Je nach Bauteil holen sie sich die erforderlichen Greifer und halten bzw. drehen die Bauteile in eine optimale Fügeposition. Sind die Einzelteile schließlich in den GEO-Stationen fixiert worden, geht es über FTS weiter zu speziellen „Ausfüge-Cubes“, in denen schließlich die Feinarbeit – das Ausfügen – mit flexibler Anordnung der Füge-technik durchgeführt werden kann.

#### **Vorteile von cubeTEC**

Durch zunehmende Flexibilität wird es möglich, Baureihen mit hoher Varianz in einer Rohbauanlage abzubilden. Mehrere parallele Fertigungslinien sind somit nicht länger notwendig, außer sie dienen der Volumensteigerung.

Die Anordnung der Cubes wird an den vorgegebenen Gebäudeflächen orientiert und ist somit flexibler.

Es entfallen starre und bodengebundene Geovorrichtungen.

Zudem besteht die Möglichkeit der Vernetzung der Cubes, um so die Vorteile von Big Data nutzen zu können.

Die Logistik wird durch eine Teilebereitstellung 4.0 mit Supermarkt-Konzept und FTS optimiert.

Um in der Karosserieproduktion auch die korrekte Reihenfolge der Fahrzeuge einzuhalten, wird eine Steuerung eingesetzt, die das Transportsystem, die Fertigungszellen und den Supermarkt verbindet. So kann visualisiert werden, in welchem Zustand sich die Anlage befindet und welches Modell in welcher Fertigungszelle bearbeitet wird.

#### **Weitere Stationen in der TECFABRIK beim Handelsblatt Auto-Gipfel 2017**

Die Mitarbeiter der TECFABRIK in Sindelfingen arbeiten an der Entwicklung innovativer Produktionstechnologien, die im Sinne von Industrie 4.0 die Produktion von morgen gestalten. Viele Anwendungen haben von hier bereits den Sprung in die Serienproduktion geschafft.

Das EU-Projekt AREUS erforscht eine energieeffiziente und energieflexible Automobilproduktion: Ein Gleichstromnetz versorgt Roboter mit grünem Strom, der teilweise wieder zurückgewonnen und zwischengespeichert wird.

Basis der Anlage bildet die direkte Nutzung von regenerativer Energie, die beispielsweise über Photovoltaikanlagen an den Produktionshallen gewonnen wird. Bei AREUS werden alle Prozesse von Wechselstrom auf Gleichstrom umgestellt. Die meisten elektrischen Verbraucher in den Anlagen der Automobilindustrie benötigen Gleichstrom – vom Rechner bis zur Antriebssteuerung für einzelne Elektromotoren, die den Roboterarm bewegen. Aus der „Steckdose“ kommt aber Wechselstrom, der erst umgewandelt werden muss. Mit AREUS wird die Energieversorgung der Industrieroboter von der heute üblichen Wechselspannung auf Gleichspannung umgestellt. Mit Gleichstrom versorgte Roboter können mit einem Batterie-Pack mobil und somit flexibel eingesetzt werden. Ein weiterer Vorteil: Ein Gleichstromnetz ist effizienter und robuster gegenüber Schwankungen in der Verfügbarkeit und Netzqualität, wie sie gerade für die regenerative Energieversorgung typisch sind.

Energie, die beim Abbremsen der Roboter in der Anlage entsteht, wird zurückgewonnen und nicht benötigte Energie kann gespeichert werden, um sie für einen späteren Bedarf flexibel abzurufen. Gesteuert wird AREUS durch intelligente Messtechnik, die jederzeit über den Energiebedarf und -status Auskunft gibt.

Das AREUS-Projekt wurde im September 2016 abgeschlossen. Die ersten Schritte hin zu effizienteren, auf Gleichstromtechnik basierenden Produktionsanlagen sind umgesetzt.

Eine weitere Innovation stellt das Pilotprojekt zum automatisierten Fahren in der Produktion dar. Zum offiziellen Anlauf der Luxuslimousine im Mercedes-Benz Werk Sindelfingen fuhr eine S-Klasse eigenständig und ohne Fahrer am Lenkrad in der Endmontage vom Band. Anschließend steuerte das Fahrzeug automatisch den etwa 1,5 Kilometer entfernten Verladeparkplatz innerhalb des Werksgeländes an.

Um das Ziel zuverlässig zu erreichen, kommt eine neu entwickelte und patentierte Technologie zum Einsatz. Kameras, Radar- sowie Ultraschallsensoren und eine leistungsfähige Software beschleunigen und bremsen das Fahrzeug selbstständig und halten zuverlässig die Spur. In einem Pilotversuch testet das Werk Sindelfingen aktuell eine mögliche Serienanwendung und die damit verbundenen Potenziale. Damit geht Mercedes-Benz den nächsten Schritt in der Digitalisierung der gesamten Wertschöpfungskette. Mercedes-Benz nutzt Industrie 4.0 konsequent von der Entwicklung über die Produktion bis zum Kunden.

Bei allen Veränderungen durch die fortschreitende Digitalisierung steht der Mensch immer im Mittelpunkt. Seine Erfahrung, Kreativität und Flexibilität sind in der Automobilproduktion unersetzlich. Neue, innovative Technologien sollen ihn in seiner täglichen Arbeit bestmöglich unterstützen.

Ein Beispiel für einen solchen Smart Workplace bildet VaMoS. Das Variable Montagesystem steht für Mitfahrplattformen, auf denen sich ein Mitarbeiter mit seinem Werkzeug bandsynchron am zu produzierenden Fahrzeug mitbewegt. Mit der von Daimler entwickelten Technologie kann nicht nur die Ergonomie verbessert, sondern auch Fertigungszeit bzw. Wegezeiten der Mitarbeiter verkürzt werden.

Auch die Zusammenarbeit zwischen Mensch und Maschine spielt in der TECFABRIK eine entscheidende Rolle. Durch die Mensch-Roboter-Kooperation, lassen sich die kognitive Überlegenheit des Menschen und seine Flexibilität optimal mit der Kraft, Ausdauer und Zuverlässigkeit der Roboter verbinden. Heute wird ein Montageschritt in der Regel entweder von Mitarbeitern oder von Robotern erledigt. In Zukunft werden Menschen und Roboter direkt und ohne Schutzzäune miteinander kooperieren. Bei Mercedes-Benz sind bereits Mensch-Roboter-Kooperationen im Serieneinsatz.

Ein Beispiel ist der Einbau der Batterie in ein Hybridfahrzeug: Die Batterien für Elektro- und Hybridfahrzeuge sollen so viel Reichweite wie möglich bieten und sind daher entsprechend groß und schwer. Das macht ihre Montage ins Fahrzeug schwierig. Ein teures, sperriges und unflexibles Handhabungsgerät, ähnlich einem Kran, unterstützte den Arbeiter bislang. Aufgrund ihrer Größe musste die Batterie zudem vor und nach dem Einfahren durch die Kofferraumöffnung gedreht werden, um eine Beschädigung am Kofferraumausschnitt zu vermeiden. Ein moderner mittelgroßer Roboter, gesteuert entlang einer „virtual rail“, verbaut die Batterie jetzt mit hoher Wiederholgenauigkeit ohne Drehung und vereinfacht so die Produktion. Dabei überwacht der Mitarbeiter mit seinen sehr guten visuellen Fähigkeiten den Arbeitsraum des Roboters und entfernt bei Bedarf in der Einfahrkurve hängende Kabel. Weil der Roboter schnell reagiert, wenn sein Bediener die Hand von der Steuerung nimmt, können Mensch und Maschine eng zusammenarbeiten.

Im Zuge der Hybrid-Offensive von Mercedes-Benz wurde diese Produktionstechnologie im Januar 2016 bereits im Werk Bremen für den Serieneinsatz eingeführt und 2017 auf drei Fahrzeugvarianten erweitert. Zu sehen ist die Anwendung am Beispiel der künftigen S-Klasse, die noch verhüllt erscheint, mit einem weiterentwickelten Greifsystem, bei dem die Batterie angesaugt wird. Durch Visualisierungen auf dem mitgeführten Programmiergerät (SmartPad) bekommt der Mitarbeiter zusätzlich Informationen zum Prozessablauf, Bahnfortschritt und aktuell notwendigen Aktivitäten angezeigt und erhält dadurch die Möglichkeit, mit dem Roboter zu kommunizieren und zu interagieren.

Die Vorteile sind eine schnelle Anpassung der Logistik, die Vereinfachung der Montage, ein Ersatz eines sperrigen Handhabungsgeräts, die Erhöhung von Qualität und Effizienz, die einfache Anpassung der Montageprozesse sowie eine Varianten- und Nachfolge-Flexibilität.

Auch Virtual Reality bietet vielfältige Potenziale in der Produktion, beispielsweise durch eine virtuelle Montage mit einem Avatar. Ähnlich einer Spielekonsole mit Bewegungssteuerung werden bei der virtuellen Montage täuschend echt Bauteile in einem Fahrzeug befestigt. Durch das Erproben mit dem Avatar können erfahrene Mitarbeiter einschätzen, wie sich die jeweilige Arbeit am besten bewerkstelligen lässt. Der Vorteil besteht in einer frühzeitigen Optimierung der einzelnen Montageschritte.

#### **Über Industrie 4.0 bei Mercedes-Benz Cars**

Industrie 4.0 steht bei Mercedes-Benz Cars für die Digitalisierung der gesamten Wertschöpfungskette von der Konstruktion und Entwicklung über die Produktion, wo der Begriff seinen Ursprung hat, bis hin zu Vertrieb und Service.

Die Anforderungen der Kunden rund um den Globus werden immer vielfältiger. Während Mercedes-Benz noch in den 1970er Jahren die meisten Kundenwünsche mit wenigen Pkw-Grundmodellen abgedeckt hat, sind es heute 37 Mercedes-Benz-Modelle und in naher Zukunft werden es über 40 sein. So laufen beispielsweise im Werk in Sindelfingen praktisch nie zwei identische Fahrzeuge der S-Klasse vom Band. Hinzu kommt ein immer breiteres Angebot an Antriebsvarianten – neben Otto- und Dieselmotoren setzen sich Hybrid- und reine Elektroantriebe immer mehr durch. Und die Innovationszyklen werden immer kürzer.

Industrie 4.0 hilft dabei, flexibel auf diese Herausforderungen zu reagieren. Bei der Digitalisierung des ganzen Unternehmens bildet die „Smart Factory“ den Kern. Unsere Vision: In der Smart Factory sind Produkte, Maschinen und die gesamte Umgebung untereinander und mit dem Internet vernetzt. Durch die Integration der realen Welt in eine funktionale, digitale Welt kann ein sogenannter



„Digitaler Zwilling“ erzeugt werden, der in Echtzeit eine Abbildung von Prozessen, Systemen und ganzen Fabrikhallen ermöglicht.

**Fünf Hauptziele verfolgt Mercedes-Benz mit der Smart Factory:**

**Größere Flexibilität:** Die Smart Factory ermöglicht eine schnellere Reaktion der Fertigung auf globale Marktschwankungen und auf veränderte, individuellere Nachfrage unserer Kunden. Die digitale Produktion erleichtert auch die Fertigung hochkomplexer Produkte.

**Höhere Effizienz:** Sinnvolle und wirtschaftliche Nutzung von Ressourcen wie Energie, Gebäuden oder Vorräten ist ein entscheidender Wettbewerbsfaktor. Eine durchgängig digitale Prozesskette bedeutet auch eine ständige Bestandsaufnahme: Bauteile sind jederzeit und überall identifizierbar. Anlagen sind von überall aus steuerbar.

**Höhere Geschwindigkeit:** Flexible Produktionsprozesse, vereinfachte Anpassung bestehender Produktionseinrichtungen sowie die Installation neuer Anlagen ermöglichen einfache und effizientere Fertigungsabläufe.

**Attraktives Arbeitsumfeld:** Aktive Interaktion von Mensch und Maschine verändert die Arbeitswelt in vielen Bereichen wie beispielsweise bei Qualifizierung und Ergonomie. Unter Berücksichtigung des demografischen Wandels ergeben sich neue Perspektiven bei der Gestaltung zukünftiger Arbeits- und Lebensmodelle, um Mitarbeiter aller Altersgruppen mit Hilfe von neuen Technologien und Prozessen sinnvoll einsetzen und unterstützen zu können.

**Smarte Logistik:** von der Fahrzeugkonfiguration und -bestellung des Kunden, über die Teilebedarfsermittlung und Beschaffung bis hin zur Produktion und Auslieferung werden Prozessschritte digital vernetzt. Visionär formuliert: „Ein bestelltes Fahrzeug wählt sich seine Produktionsstätte und Maschine selbst.“

Das Konzept der Smart Factory wird Baustein für Baustein im globalen Fertigungsnetzwerk von Mercedes-Benz umgesetzt.

**Die TECFABRIK**

Um auch in Zukunft die führende Rolle bei Produkten und Produktionstechnologien einzunehmen, hat Mercedes-Benz die Bereiche Design, Entwicklung, Vertrieb, Einkauf und Produktion über die TECFABRIK in Sindelfingen intelligent vernetzt. Durch die enge Verzahnung der Bereiche bereits im Anfangsstadium der Entwicklung, kann der Reifegrad der Produkte schon früh maßgeblich beeinflusst werden. Dabei spielt die durchgängige Digitalisierung eine wichtige Rolle: Sie schafft die Voraussetzungen für eine hochflexible Fertigung und die zunehmende Individualisierung der Fahrzeuge nach Kundenwunsch.

cubeTEC, Mensch-Roboter-Kooperation oder der Avatar sind nur einige von vielen Innovationen der TECFABRIK, die wegweisend für die Vision der Smart Factory sind.

Ein besonderer Teil der TECFABRIK ist die Hightech-Zukunftswerkstatt. Hier entstehen die Innovationen von morgen – von Softwareanwendungen bis hin zu autonomen Roboterzellen. Im Idealfall schaffen die Erfindungen von hier den Sprung in die Serienproduktion. Dann gibt es wieder Platz, um neue Ideen auszuprobieren.

Die große Fabrikhalle hat etwas von einem Hightech-Labor: An mehreren Stationen arbeiten und schrauben Ingenieure und Techniker an Zukunftsprojekten und beweisen ihren Pioniergeist. Sie bedienen kleine und mittelgroße Roboter, die Bauteile oder Komponenten greifen und Karosseriestopfen montieren. Dort werden systematisch Ideen generiert und erprobt. Im Idealfall entwickeln sie sich zu bahnbrechenden Erfindungen.

HORIZONT, 3.11.2017



FOTOS: MARC-STEFFEN JÜNGER

VDA-Präsident Matthias Wissmann diskutiert mit Handelsblatt-Chefredakteur Sven Afhüppe und EU-Kommissar Günther Oettinger (v.l.)



Stefanie Wurst, BMW, mit Frank Dopheide, Handelsblatt, und Natanael Sijanta, Mercedes-Benz (v.l.)



Künstler Markus Lüpertz, Daimler-Chef Dieter Zetsche und Handelsblatt-Herausgeber Gabor Steingart (v.l.)

## Handesblatt-Autogipfel bei Mercedes

Unter dem Motto „**Transformation now**“ tauschten sich am 25. und 26. Oktober rund 650 Teilnehmer über die aktuellen Trends im Automobilmarkt aus. Nach 2016 bei BMW in München hatten die Organisatoren Euroforum und Handelsblatt dieses Mal in das Kundencenter von Mercedes nach Sindelfingen geladen. Doch nicht nur das Topmanagement von Daimler nutzte die Bühne, auch das Who's who von Volkswagen, BMW, Ford und Co diskutierte über die Disruption in der Industrie. Bereits am Vorabend waren 300 Gäste zum Kaminabend angereist.



Auto-Gipfel 2017 vom Handelsblatt

»Die Zukunft der Automobilindustrie – Transformation now!«

16.11.2017

Andreas Pfeffer



© Euroforum

Gabor Steingart bei der Eröffnung des Auto-Gipfels 2017 am 24.10.2017 in Stuttgart.



**Vom 24. - 26. Oktober 2017 war der Auto-Gipfel 2017 vom Handelsblatt zu Gast bei Daimler in Stuttgart und Sindelfingen. In unterschiedlichen Locations konnte die Revolution in der Automobilindustrie live miterlebt werden. Vision-Tours und Workshops ermöglichten zusätzliche Einblicke.**



Die Automobilindustrie erlebt derzeit die **größte Transformation** der 130-jährigen Geschichte und die aktuellen Trends der Automobilbranche sind allgegenwärtig: **Autonomes Fahren, Elektromobilität, Vernetztes Fahren** und insgesamt betrachtet die **Mobilität der Zukunft**. Unter dem Motto »**Die Zukunft der Automobilindustrie – Transformation now!**« fand vom 24. bis 26. Oktober 2017 der Auto-Gipfel 2017 statt. Auf dem 25. Auto-Gipfel des Handelsblatts in Stuttgart und Sindelfingen präsentierten **hochkarätige Experten** aus aller Welt die **strategische Neuausrichtung** der

Branche, **neue Allianzen** und **Antriebskonzepte**, aber auch **politische und wirtschaftliche Rahmenbedingungen** für den Transformationsprozess.

- mehr als 17 Stunden Keynotes, Diskussionen, Workshops, Elevator Pitches und Vision-Tours
- mehr als 11 Stunden Networking in Pausen, bei Special Events und Abend-Veranstaltungen
- mehr als 60 Sprecher und Vordenker der Branche
- mehr als 650 Teilnehmer aus 16 Nationen (Fahrzeughersteller und Zulieferer, IT-Gesellschaften, Gründer und Designer, Politiker und Verbraucherverbände)



Bilder: 9

## Auto-Gipfel 2017

Vom 24. - 26. Oktober 2017 war der Auto-Gipfel 2017 vom Handelsblatt zu Gast bei Daimler in Stuttgart und Sindelfingen.

Die **Digitalisierung und Elektrifizierung** hinterlassen in den **Geschäftsmodellen** ebenso ihre Spuren wie neue **Konsummuster** und **gesellschaftliche Veränderungen**. Die Digitalisierung ist vielseitig und komplex, wirkt auf viele Arten auf die Automobilbranche ein und bringt neue Marktbegleiter mit sich. Aber der Umbruch birgt auch **viele Chancen, Innovationen** und **Kooperationen**.

Die Automobilhersteller haben die **neuen Anforderungen** verstanden und wollen den **Transformationsprozess erfolgreich bestehen** – gerne auch gemeinsam.