

Fortsetzung von Seite 5

feranten liegen über den gesetzlichen Mindeststandards. Unser Bestreben war, das gemeinsam zu tun. Über einige Details haben wir aber leider keine Einigung erzielen können.

Sie sprechen davon, dass nicht überall der teure Metall-Tarifvertrag gelten soll. Wie konnte es überhaupt zu den Problemen mit dem falschen Einsatz von Werkverträgen kommen? Rumänische Arbeiter sollen in der Stunde weniger als vier Euro verdient haben.

Wir sprechen von Einzelfällen, die wir selbstverständlich überprüfen. Gleichzeitig beschäftigen wir in Deutschland 170 000 Mitarbeiter - insgesamt 275 000 weltweit. Für den richtigen Umgang mit Werkverträgen haben wir deshalb schon vor der aktuellen Diskussion alle unsere Führungskräfte geschult, können aber individuelle Fehler bei Werkverträgen nicht gänzlich ausschließen. Wir verurteilen jeglichen Missbrauch und werden jeden Missbrauch abstellen, den wir bei uns und unseren Vertragspartnern finden. Allerdings wehren wir uns gegen gezielte Falschdarstellungen in Medien.

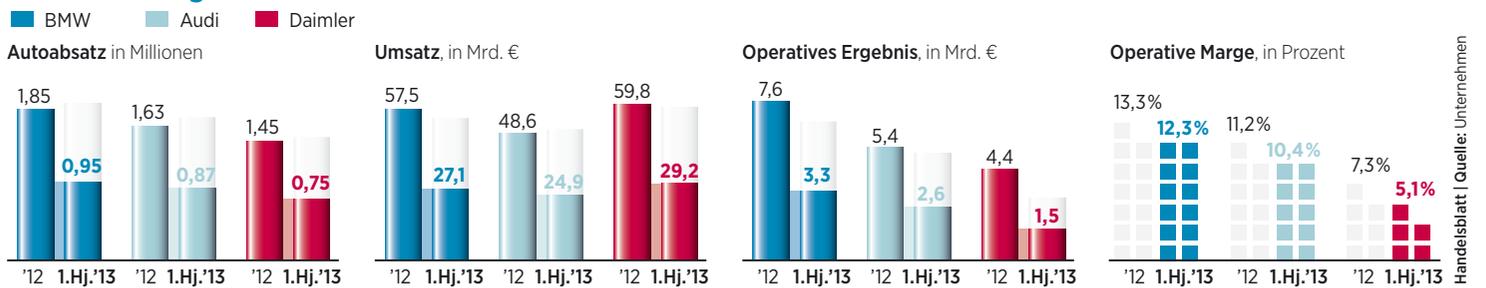
Sind Werkverträge unverzichtbar? Werkverträge sind ein unverzichtbares Instrument für den Erfolg des Wirtschaftsstandorts Deutschland und die juristische Form, in der seit Jahrzehnten die industrielle Arbeitsteilung geregelt ist. Wir erbringen 70 Prozent unserer Wertschöpfung in Deutschland - verkaufen hier aber nur 20 Prozent unserer Fahrzeuge. Wenn bei Werkverträgen höhere Tariflöhne aus der Metallindustrie festgelegt werden, steigen die Kosten. Dies muss dann in anderen Bereichen wieder aufgefangen werden, um die Wettbewerbsfähigkeit nicht zu gefährden.

Fürchten Sie um die Autoproduktion am Standort Deutschland? Deutschland ist in einer guten Position, weil wir wettbewerbsfähig sind. Aber das steht auf dem Spiel.



Große und kleine Innovationen: Ein E-Mercedes der B-Klasse (links) und ein E-Smart vor der Kulisse von New York.

Konkurrenzvergleich im Automobilbereich



AUTOMOBILINDUSTRIE

Europa verzerrt das Bild

Führende Manager diskutieren über Wachstumsstrategien.

Mark C. Schneider
 Hamburg

Alein auf Europa bezogen, muss man den Eindruck gewinnen, der Autoindustrie gehe es schlecht: Peugeot braucht frisches Kapital und liebäugelt in der Not mit einem chinesischen Partner. Renault kämpft mit schrumpfenden Umsätzen im Kerngeschäft, Fiat hält sich vor allem mit dem guten Geschäft der US-Tochter Chrysler über Wasser.

So sehr die geringe Nachfrage in Europa auch die vom Erfolg verwöhnten deutschen Autobauer beutelt - insgesamt profitieren sie von der weltweit wachsenden Nachfrage nach Automobilen. Im laufenden Jahr rechnen Branchenkenner mit global fast 84 Millionen

verkauften Autos und leichten Nutzfahrzeugen, ein Plus von gut fünf Prozent. Bereits vor Ende des Jahrzehnts sollen es jährlich mehr als 100 Millionen Fahrzeuge sein.



„In Summe gesehen, hat die Autoindustrie noch nie so hohe Wachstumschancen gehabt wie heute“, sagt deshalb Daimler-Chef Dieter Zetsche. Über die zu bewältigenden Herausforderungen, die un-

Unsere Exportüberschüsse basieren auf der Attraktivität von Top-Produkten wie unserer S-Klasse. Ohne konkurrenzfähige Löhne und flexible Arbeitsbedingungen geht es jedoch nicht.

Warum steht in der Autoindustrie meist Daimler im Feuer der IG Metall und der Betriebsräte?

Das hat eine historische Dimension. Daimler ist ein Unternehmen mit Symbolcharakter für Deutschland. Wir beschweren uns nicht über diese Sonderrolle, aber es gibt sie. Andere Hersteller haben Werke, in denen jeder zweite Mitarbeiter nicht direkt beschäftigt ist. Der Aufschrei bleibt hier aber aus.

Beneiden Sie Volkswagen um das Einvernehmen mit Betriebsräten? Volkswagen ist aus seiner Geschich-

te heraus ein teilstaatliches Unternehmen. Das ist kein erstrebenswertes Szenario für uns.

Streit gibt es innerhalb Europas um die Grenzwerte für den Kohlendioxid-Ausstoß der Neuwagenflotten ab 2020. Die deutschen Autobauer gelten als Treiber hinter dem Bemühen der Bundesregierung, die Bedingungen aufzuweichen. Schaffen Sie die CO₂-Ziele nicht?

Um kein Missverständnis aufkommen zu lassen: Alle Autohersteller müssen anspruchsvolle Beiträge zum Klimaschutz leisten, das gilt auch für Daimler. Als Industrie haben wir einiges erreicht. Die vorgesehenen weiteren Reduktionen erfordern allerdings von den Premiumherstellern einen überproportionalen Aufwand. Daher haben die nationalen Regierungen selbstver-

ständig sehr unterschiedliche Interessen.

Verstehen Sie die Debatte um den Wechsel von Angela Merkels Staatsminister Eckhart von Klæden als Cheflobbyist zu Daimler?

Diese Debatte verstehe ich nicht. Denn eigentlich sollte es selbstverständlich sein, dass unser Mann vor Ort in Berlin und Brüssel über ein gutes Netzwerk verfügen muss. Sonst kann er seinen Job nicht machen.

Und wie sieht es mit Spenden für Parteien aus?

Daimler spendet regelmäßig an politische Parteien. Wir sehen dies als staatsbürgerliche Pflicht und unseren Beitrag zur Entwicklung unserer parlamentarischen Demokratie an. Dies gilt übrigens gleichermaßen für viele Unternehmen. Diese

AUDI

Skepsis gegenüber dem

Die VW-Tochter setzt auf Hybride, die kurze Di-

Mark C. Schneider
 Hamburg

Audis neuer Entwicklungsvorstand Ulrich Hackenberg stammt aus Herne. Der nüchterne Techniker aus dem Ruhrgebiet verzichtet auf unnötige Worte. Seine Sprache sind Autos, die ausdrücken, was er meint.

Bei Audi löste der 63-jährige im Juli den glücklosen Vorgänger Wolfgang Dürheimer ab. Zu seinen Kernaufgaben gehört ein innovativer Ansatz in der Elektromobilität, der Audis Slogan „Vorsprung durch Technik“ gerecht wird. Dürheimer, nur wenige Monate in der Audi-Position, hatte den Stellenwert der Elektrostrategie bei der VW-Tochter niedriger gehängt. Weder der Hochleis-

tungsstromer R8 e-tron noch die Kleinwagen A1 und A2 e-tron sollen in Serie gehen. Audis Manager verteidigen die Verzichtstrategie, setzen auf Plug-in-Hybride wie den A3 e-tron, der 2014 startet. Der Kompaktwagen kann 50 Kilometer rein elektrisch fahren. Elektro- und Benzinmotor bieten dem Fahrer kombiniert 204 PS und beschleunigen das Auto auf 222 Kilometer pro Stunde. Das Konzept verantwortete Hackenberg noch als Entwicklungsvorstand von VW.

„Dieses Modell ist einem reinen Elektroauto überlegen, weil es den E-Antrieb intelligent um die Leistung und die Reichweite eines Verbrennungsmotors ergänzt“, sagt sein neuer Chef Rupert Stadler. Für einen rein elektrischen Antrieb müsse die Batterietechno-

Spenden werden pflichtgemäß veröffentlicht. Im Jahr 2013 erhielten CDU und SPD je 100 000 Euro von uns, FDP, Grüne und CSU je 40 000 Euro.

Deutschland streitet über zu viel Nähe von Regierung und Autoindustrie, auf EU-Ebene jedoch sind Industrie und Politik offenbar weit entfernt. Woran liegt das?

Vor zehn Jahren hat sich die EU-Kommission zum Ziel gesetzt, Europa zur wettbewerbsfähigsten Region der Welt zu machen. Die konkreten Vorgaben aus Brüssel in den Folgejahren haben dazu wenig beigetragen. Um aber ein soziales und umweltfreundliches Europa zu finanzieren, brauchen wir eine wettbewerbsfähige Industrie, die das alles bezahlt. Trotz aller Kritik: Ich bin ein überzeugter, begeisterter Europäer.

Junge Leute sehen eine Alternative zum Besitz eines Autos. Es ist nicht länger Statussymbol. Fürchten Sie um Ihr Geschäftsmodell? Nein. Wir sehen eine graduelle Verschiebung, mehr nicht. Junge Menschen nutzen dafür unser Carsharing-Angebot car2go. Ende des Jahrzehnts rechnen wir bei unseren Mobilitätsdienstleistungen insgesamt mit einem Umsatz von 800 oder 900 Millionen Euro. Das Geschäft ist profitabel. Weltweit wächst die Zahl der Menschen, die ein Auto besitzen wollen. Deshalb kann ich ohne Übertreibung sagen: In Summe gesehen hat die Autoindustrie noch nie so hohe Wachstumschancen gehabt wie heute. Davon profitieren wir. Daimler investiert daher in Kernmärkten wie Deutschland und in Wachstumsmärkten wie Nordamerika, China und Brasilien. 2020 werden wir zwei von drei Autos außerhalb Europas verkaufen.

Herr Zetsche, wir danken Ihnen für das Interview.

Das Interview führten **Hans-Jürgen Jakobs, Martin Murphy** und **Mark C. Schneider**.

E-Trend

stanzten elektrisch fahren.

logie bei gleichen Kosten die doppelte oder dreifache Reichweite hergeben. Erst wenn das erfüllt ist, will Audi auf den E-Trend aufspringen. „Dann sind wir dabei“, verspricht Audi-Boss Stadler. Die Kunden forderten bei einem reinen E-Auto eine Reichweite von gut 250 Kilometern. Nach Stadlers Einschätzung ist die Technologie frühestens 2020 so weit.

Hackenbarg schweigt bisher, tüftelt im Verborgenen. Doch Beobachter berichten vom Interesse des Entwicklungschefs an den Erprobungsmodellen des Elektroflitzers R8 e-tron. Ein Innovator wie er werde BMW auf Dauer nicht das Feld überlassen, glauben Vertraute. Und so könnte es sein, dass Audi im zweiten Anlauf mit einem Stromflitzer vorfährt.

BMW

Konzern unter Spannung

Das Unternehmen will im kommenden Jahr 50 000 Elektroautos des Modells i3 bauen.

Markus Fasse
München

Wer in diesen Tagen mit BMW-Offiziellen spricht, spürt eine merkwürdige Spannung. Seit September laufen zwei Prozesse parallel: In Leipzig läuft die Serienproduktion des Elektroautos „i3“ an. Und in München werden die Aufträge für das Auto gezählt, das offiziell erst im November zu bestellen ist. Dennoch sollen bereits 9000 feste „Kaufabsichten“ für den „i3“ vorliegen, ließ Finanzchef Friedrich Eichiner jüngst verlauten. Bis zu 50 000 Autos könnte BMW im kommenden Jahr bauen.

Kein anderer deutscher Autohersteller hat sich dem Elektroauto so sehr verschrieben wie BMW. Gut drei Milliarden Euro haben die Münchener in die Entwicklung des Stromers investiert. Und der soll erst der Auftakt zu einer kompletten elektrischen Modellfamilie sein. Die Elektroautos aus ultraleichter Kohlefaser sollen BMW einen neuen Markt erschließen, dessen Potenzial heute noch niemand abschätzen kann.

Vor allem aber sollen die Elektroautos das konventionelle Geschäftsmodell retten: Nur unter Anrechnung von Elektroautos kann BMW in Zukunft die Klimaziele in Europa und den USA erreichen.

So ist der kleine, kompakte „i3“ für BMW in mehrfacher Hinsicht zukunftsweisend. Die Münchener haben sich gemeinsam mit Großaktionärin Susanne Klatten aus der Quandt-Familie die Kontrolle über den Kohlefaser-Spezialisten SGL Carbon gesichert. Nach und nach sollen Elektroantriebe und Kohlefaser-Komponenten in allen BMW-Modelle eingebaut werden, um die Antriebe effizienter zu machen. Zudem ist der „i3“ ein Vorreiter für die Vernetzung von Autos mit dem Internet.

BMW-Chef Norbert Reithofer erwartet, dass immer mehr Funktionen der Autos mit dem mobilen Internet zusammenwachsen. Damit

werden nicht nur Elektropionier Tesla, sondern auch Google und Apple zu möglichen Rivalen. Es gilt, die Datenströme zu den BMW-Kunden zu kontrollieren, heißt es in München.

Für die weitere Zukunft setzt BMW auf ein enges Bündnis mit Toyota. Die Münchener liefern den Japanern Dieselmotoren, Toyota teilt dafür sein Wissen um die Brennstoffzelle, die BMW in den letzten Jahren beharrlich ignoriert hat. Zusammen entwickeln beide Partner die nächste Generation von Sportwagen. Eine Kapitalbeteiligung gilt aber als ausgeschlossen. Mehr denn je hat bei BMW die Industriefamilie Quandt das Sagen.

Business-Leasing
ab € 249¹
UPE € 28.490²

Ist das noch Arbeit oder schon Vergnügen?
Der Mazda6.



mazda

ZOOM-ZOOM

Gewinner des



www.red-dot.de

Wenn Sie auch beruflich lieber Ihren eigenen Weg gehen, empfehlen wir Ihnen den Mazda6. Der vereint dank seiner innovativen SKYACTIV Technologie und der neuen i-ELOOP Bremsenergie-rückgewinnung hohen Fahrspaß mit niedrigem Verbrauch. So benötigt der leistungsstarke Dieselmotor des Mazda6 nur ab 3,9 l/100 km und leistet trotzdem beeindruckende 110 kW (150 PS) bei einem Drehmoment von 380 Nm. Auf Wunsch auch als Diesel Automatik verfügbar. Informieren Sie sich jetzt unter mazda.de über unsere Angebote! MAZDA. LEIDENSCHAFTLICH ANDERS.

Kraftstoffverbrauch (innerorts/außerorts/kombiniert): 5,1/3,7/4,2 l/100 km km; CO₂-Emissionen (kombiniert): 110 g/km.

1) Ein gewerbliches Leasingangebot der Mazda Finance - einem Service-Center der Santander Consumer Bank AG, Santander-Platz 1, 41064 Mönchengladbach - bei NULL Leasing und € 0 Sonderzahlung mit 36 Monaten Laufzeit und 60.000 km Gesamtleistung für einen Mazda6 Kombi SKYACTIV-D 150 Prime-Line. 2) UPE der Mazda Motors (Deutschland) GmbH für einen Mazda6 Kombi SKYACTIV-D 150 Prime-Line, zuzüglich Überführungskosten. Nur beim teilnehmenden Mazda Vertragshändler bei verbindlicher Bestellung bis 31.12.2013. Abbildung zeigt Fahrzeug mit höherwertiger Ausstattung.

Auch über  www.mazda.de

Eine Werbung der Mazda Motors (Deutschland) GmbH.