
Handelsblatt

Handelsblatt print: Nr. 198 vom 13.10.2020 Seite 004 / Thema des Tages

MICHAEL LOHSCHELLER

"Die CO2 - Vorgaben sind wichtiger als alles andere"

Der Opel-Chef spricht über Kohlendioxid als neue Leitwährung der Autoindustrie, Staatshilfen und sein Absatzziel. Beim Personalabbau macht der Manager Druck.

Franz Hubik

Michael Lohscheller hat erreicht, woran neun Topmanager vor ihm kläglich gescheitert sind: Opel in die schwarzen Zahlen zu führen. Seit zwei Jahren meldet der Autobauer nun solide Gewinne. Dennoch fällt auch die Bilanz von Lohscheller zwiespältig aus: Der Marktanteil von Opel ist unter seiner Ägide auf ein Rekordtief abgestürzt. Kritiker sehen in dem Zweimetermann daher eher einen Abwickler als einen nachhaltigen Sanierer. Lohscheller will die Nörgler nun endgültig eines Besseren belehren und skizziert im Telefoninterview mit dem Handelsblatt seine Krisenstrategie. Es werden intensive 45 Minuten.

Herr Lohscheller, Sie rühmen sich damit, dass Opel anders als Branchenriesen wie VW oder Daimler im ersten Halbjahr einen Betriebsgewinn erzielen konnte. Gleichzeitig wollen Sie bis Ende 2021 Kurzarbeiten lassen und planen Transfergesellschaften. Wie passt das zusammen?

Wir sind natürlich froh, dass wir in den schwarzen Zahlen geblieben sind. Das zeigt, dass wir in den vergangenen Jahren vieles richtig gemacht haben und unsere Gewinnschwelle deutlich senken konnten. Zugleich sind wir Teil einer Industrie, die sich in einer sehr herausfordernden Situation befindet. So einen Strukturwandel hin zu alternativen Antrieben haben wir alle noch nie erlebt. Und dann kommt noch die Coronakrise hinzu. Dass wir in so einer Situation, in der die Absätze teilweise um 90 Prozent eingebrochen sind, auch Kurzarbeit nutzen wollen, ist doch verständlich.

Ihnen wird vorgeworfen, mit Transfergesellschaften und monatelanger Kurzarbeit Ihre Personalkosten auf die Allgemeinheit abwälzen zu wollen.

Unser Ziel ist, so viele Jobs wie möglich zu sichern. Dabei setzen wir Kurzarbeit da ein, wo sich die Situation absehbar wieder verbessern wird. Zugleich gibt es Bereiche, in denen wir die Strukturen anpassen müssen. Wir haben im Januar gesagt, dass wir in Summe 2100 Stellen bis Ende 2021 mit freiwilligen Programmen abbauen wollen, und dies auch mit dem Betriebsrat vereinbart. Jetzt haben wir konkret beschlossen, dass wir für bestimmte Bereiche eine Transfergesellschaft gründen werden, um den Abbau sozial verträglich umzusetzen. Da muss man sauber unterscheiden.

Transfergesellschaften kommen meist erst dann ins Spiel, wenn eine Firma vor dem Aus steht. Geht es Opel schlechter, als Sie nach außen kommunizieren?

Nein, aber wir haben in Rüsselsheim Bereiche, wo wir wissen: Hier wird es im Zuge der Transformation in der Branche in Zukunft keine Arbeit mehr geben...

... konkret geht es um den Prototypenbau, das Teilelager, den Werkzeugbau und die Werkstätten des Engineerings, wo noch einige Hundert Beschäftigte tätig sind.

Korrekt, in diesen Bereichen müssen wir Anpassungen vornehmen. Ich möchte mich zu den Details jetzt nicht äußern, da das noch in Abstimmung mit dem Betriebsrat ist. Aber es hilft ja niemandem, das Unvermeidbare auf die lange Bank zu schieben.

Schließen Sie betriebsbedingte Kündigungen mittlerweile aus, oder halten Sie sich diese Option weiter offen?

Wir wollen den Personalabbau mit den nun auch neuen freiwilligen Programmen gestalten. Aber wenn wir sehen sollten, dass wir keine ausreichenden Fortschritte machen, dann müssen wir noch einmal diskutieren und die Lage neu bewerten. Insofern können wir betriebsbedingte Kündigungen zum jetzigen Zeitpunkt nicht kategorisch ausschließen. Aber ich bin hoffnungsfroh, dass wir jetzt gute Fortschritte machen und die Anpassungen komplett über freiwillige Maßnahmen erreichen.

Mit den Ford-Werken erwägt gerade einer Ihrer direkten Wettbewerber, eine Bürgschaft beim Bund zu beantragen. Wollen Sie ebenfalls direkte Staatshilfe in Anspruch nehmen?

Nein, das wiederum können wir ausschließen. Das werden wir nicht machen.

Kurzarbeitergeld, Kaufprämien, Transformationsfonds: Verkommt die einst stolze deutsche Autoindustrie zum Almosenempfänger?

Wir erleben gerade die schwerste Krise seit hundert Jahren. Und ich möchte positiv betonen, dass die Bundesregierung und die Landesregierungen seit Monaten sehr besonnen handeln und kluge Entscheidungen treffen. Ich war ja persönlich bei allen Autogipfeln dabei. Maßnahmen wie die Kaufprämie für Elektroautos, die Mehrwertsteuersenkung oder Kurzarbeit helfen der Industrie sowie den Beschäftigten - und ich unterstütze diese Instrumente ausdrücklich.

Dennoch drängt sich der Eindruck auf, dass Sie immer abhängiger vom Wohlwollen der Politik werden.

Da muss ich widersprechen: Wir machen unsere Hausaufgaben.

Die Autoindustrie kämpft gerade an mehreren Fronten. Branchenexperten rechnen infolge von Corona, Antriebswende und Absatzflaute mit einer drastischen Auslese unter Herstellern und Zulieferern. Wie schlimm wird es?

Die einzige Möglichkeit, um aus dem Tal schnell herauszukommen, ist, die Transformation erheblich zu beschleunigen. Wer dieses Tempo nicht mithalten kann, wird Schwierigkeiten bekommen. Für Opel bin ich aber sicher: Wir werden mithalten und die Entwicklung sogar mit anführen.

Ihr Mutterkonzern PSA ist gerade dabei, mit Fiat Chrysler zu Stellantis zu fusionieren. Wird Opel als kleinster Partner in dem 14-Marken-Konzern zerrieben werden?

Nein. Mit Stellantis entsteht der, gemessen am Absatz, viertgrößte Autohersteller der Welt. Ein großer Konzern ist in einem so harten Wettbewerb wirtschaftlich stärker. Das wird auch Opel helfen. Natürlich müssen auch wir innerhalb des neuen Konzerns um Investitionen kämpfen - wie in jedem großen Unternehmen. Aber wir sind die einzige deutsche Marke in dem Verbund und sehr gut aufgestellt. Wir bei Opel sind die Effizienzweltmeister geworden. Das ist eine völlig andere Situation als noch vor drei Jahren, als wir sehr schlecht dastanden.

Beim Absatz schwächeln Sie aber weiterhin. Die Neuwagenverkäufe von Opel haben sich in diesem Jahr in Europa halbiert, während der Gesamtmarkt um ein Drittel zurückging. Warum leiden Sie überproportional?

In unserer Industrie ist eine neue Währung entstanden - und die heißt CO2. Für uns bei Opel und PSA ist es unerlässlich, dass wir unsere CO2 - Vorgaben einhalten. Das ist wichtiger als alles andere, auch wichtiger als der Absatz.

Warum?

Man stelle sich vor, wir würden es nicht aus eigener Kraft schaffen, unsere Klimaziele zu erreichen. Das wäre ein Drama. Dann müssten wir unser CO2 - Delta mit Strafzahlungen ausgleichen. Und es hieße zu Recht, wir erkaufen uns den Klimaschutz. Wir haben daher sehr einschneidende Maßnahmen getroffen, damit genau das nicht passiert. Wir stellen uns unserer wirtschaftlichen, aber vor allem auch ethischen Verantwortung und werden die CO2 - Ziele einhalten. Der Kampf gegen die globale Erderwärmung ist die wichtigste Aufgabe unserer Generation, und wir werden hier unseren Teil dazu beitragen.

Zugegeben: Sie haben einige Autos wie Karl, Adam oder Cascada, die kaum CO2 - kompatibel waren, aus dem Markt genommen. Aber lässt sich allein damit dieser gravierende Absatzrückgang erklären?

CO2 ist klar der wichtigste Faktor. Aber ich habe auch immer klar gesagt: Marge kommt vor Menge. Qualität vor Quantität! Wir verkaufen zwar aktuell weniger Autos, aber unsere Kunden geben mehr für ihren Opel aus. Der Umsatz pro Fahrzeug steigt. Daraus folgt, dass wir selbst in extrem schwierigen Situationen immer profitabel sind. Wir können mit weniger Menge mehr Ergebnis erzielen, wie die Resultate auch zum Halbjahr gezeigt haben.

Aber wie verhindern Sie, dass Opel bedeutungslos wird? Ihr Marktanteil in Europa ist allein binnen eines Jahres von 5,5 auf vier Prozent abgestürzt.

Wir wollen wachsen, und wir werden wachsen - aber niemals zulasten von CO2 und Profitabilität. 2019 - vor der Coronakrise - hatten wir ein Absatzvolumen von gut einer Million Fahrzeugen. Auf dieses Niveau wollen wir wieder zurückkommen. Ein Treiber dabei wird für uns die Elektromobilität sein. Manchmal wird unterschätzt, wie breit wir da schon aufgestellt sind. Wir werden im nächsten Jahr drei elektrische leichte Nutzfahrzeuge im Markt haben und sechs elektrische Pkw. Das sind neun Modelle in allen Volumensegmenten. Wir sind längst raus aus der Nische. Schon heute entscheidet sich in Deutschland bei den privaten Corsa-Käufern jeder Dritte für die elektrische Variante. Nächstes Jahr werden wir mit Stolz sagen können: Opel ist elektrisch!

Mit einer elektrischen Reichweite von mehr als 320 Kilometern liegt aber etwa Ihr neuer Kompakt-SUV Mokka laut der Beratung Horváth & Partners merklich unter dem Branchenschnitt von derzeit 375 Kilometer Reichweite pro Batterieladung. Mangelt es Ihnen an technischer Exzellenz?

Nein, der Mokka schlägt sich im Branchenvergleich hervorragend. Mehr als 320 Kilometer Reichweite sind absolut ausreichend für unsere Kunden. Zudem ist Reichweite ja lediglich ein Faktor. Genauso wichtig ist etwa, ob der Preis stimmt. Beim elektrischen Mokka sind Sie mit den entsprechenden Förderungen bei knapp über 23.000 Euro. Das ist hochattraktiv. Zudem lässt sich das Fahrzeug bei 100 Kilowatt Gleichstrom binnen 30 Minuten von 0 auf 80 Prozent aufladen. Der Elektromotor mit 136 PS Leistung und 260 Newtonmeter maximalem Drehmoment aus dem Stand macht darüber hinaus

ordentlich Spaß, und der Mokka ist top bei den Assistenzsystemen und beim Komfort. Da müssen wir wirklich keinen Wettbewerbsvergleich scheuen.

Stichwort Preis: E-Autos sind deutlich teurer als klassische Verbrenner. Besteht mit der Elektromobilität die Gefahr, dass Autos für viele Menschen unerschwinglich werden?

Ein klares Nein. Ein Corsa-e mit Förderung kostet unter 20.000 Euro. Wir übernehmen eine wichtige Rolle, Elektromobilität für viele anzubieten und nicht nur für wenige.

Wenn Sie die Elektrowende ohnehin beschleunigen wollen, warum kritisieren Sie dann, dass die EU-Kommission und das EU-Parlament die Klimaziele verschärfen wollen?

Mehr Klimaschutz im Verkehr ist möglich, aber dafür müssen die Rahmenbedingungen stimmen. Das ist momentan nicht der Fall. Wir brauchen mehr und bessere Ladeinfrastruktur, und das nicht nur in Deutschland, sondern in ganz Europa. Und wir brauchen mehr **erneuerbare Energie** in den Kraftstoffen. In Brüssel wurden erst vor zwei Jahren die neuen CO2 - Ziele verabschiedet. Jetzt bereits wieder einen Gesetzesentwurf auf den Weg zu bringen, der statt einer CO2 - Reduktion von 37,5 Prozent bis 2030 eine Minderung von 50 Prozent vorsieht, das halte ich für diskussionswürdig.

Warum?

Planungssicherheit ist unglaublich wichtig, und das Gesamtkonzept muss dazupassen. Es funktioniert nicht, nur die Ziele für Neuwagen zu erhöhen, wenn nicht gleichzeitig und europaweit genauso verbindliche Ziele für den Ausbau der Ladeinfrastruktur bestehen. Und wir müssen die Kraftstoffe dekarbonisieren, um auch in der Bestandsflotte weitere Einsparungen zu schaffen. In Deutschland gibt es beispielsweise den Plan, eine Million Ladesäulen aufzubauen. Wenn aber mehr als 50 Prozent aller Neuwagen ab 2030 Elektroautos sein müssen, dann wird das keinesfalls ausreichen. Da müssen wir schon noch einmal vorab diskutieren, statt jetzt überhastet Entscheidungen zu fällen, die dann weitreichende Folgen für die Industrie und ihre Beschäftigten haben werden.

In wenigen Wochen endet die Brexit-Übergangsphase. Werden Sie an Ihren Fabriken in Luton und Ellesmere Port festhalten?

Wir bereiten uns auf alle möglichen Szenarien in England vor. Aber wir müssen schauen, was am Ende beim Brexit rauskommt. Wir brauchen auch hier Planungssicherheit.

Was passiert sonst?

Wir haben immer gesagt, dass wir unsere Werke behalten wollen. Aber niemand investiert jetzt in eine Fabrik, auf deren Produktion zukünftig möglicherweise zehn Prozent Zölle anfallen. Das ist nicht wettbewerbsfähig. Wir brauchen rasch Klarheit und müssen sehr bald eine Entscheidung treffen.

Herr Lohscheller, vielen Dank für das Interview.

Die Fragen stellte Franz Hubik .

Kasten: ZITATE FAKTEN MEINUNGEN

Betriebsbedingte Kündigungen können wir zum jetzigen Zeitpunkt nicht kategorisch ausschließen.

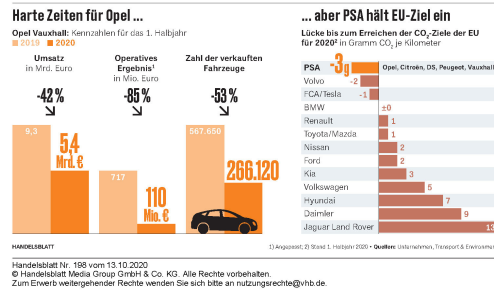
Vita

Der Manager Seit Juni 2017 leitet Michael Lohscheller die Geschicke von Opel. Zuvor verantwortete der Diplom-Kaufmann die Finanzen des Autobauers. Mit Sanierungsfällen hat der 51-Jährige Erfahrung: Einst half er VW-America beim Turnaround.

Das Unternehmen Seit mehr als 120 Jahren fertigt Opel in Deutschland Autos. Heute ist die Marke mit dem Blitz bei den Marktanteilen allerdings weit abgeschlagen. Dafür schreibt die Firma, die mittlerweile dem französischen Autobauer PSA (Peugeot, Citroën, DS) gehört, nach fast 20 verlustreichen Jahren seit 2018 wieder Gewinne.

Die einzige Möglichkeit, um aus dem Tal schnell herauszukommen, ist, die Transformation erheblich zu beschleunigen. Wer dieses Tempo nicht mithalten kann, wird Schwierigkeiten bekommen.

Hubik, Franz



Quelle: Handelsblatt print: Nr. 198 vom 13.10.2020 Seite 004

Ressort: Thema des Tages

Branche: TRA-05-05 Automobilindustrie P3711

Dokumentnummer: C6B3AFDA-1B5A-4EC2-9473-C17127E8B194

Dauerhafte Adresse des Dokuments:

https://www.wiso-net.de/document/HB_C6B3AFDA-1B5A-4EC2-9473-C17127E8B194%7CHBPM_C6B3AFDA-1B5A-4EC2-9473

Alle Rechte vorbehalten: (c) Handelsblatt GmbH

GENIOS © GBI-Genios Deutsche Wirtschaftsdatenbank GmbH