

Mercedes' Rückkehr zum Verbrenner

Welt, 23.02.2024, Daniel Zwick

https://www.welt.de/wirtschaft/plus250220486/Mercedes-Benz-Die-leise-Rueckkehr-zum-Verbrenner.html?sc_src=email_5558494&sc_lid=557930266&sc_uid=9b9AoAfTYB&sc_lid=2125&sc_cid=5558494&cid=email.crm.redaktion.newsletter.wirtschaft&sc_eh=94c824e22aa172ca1

Im Jahr 2030 sollten bei Mercedes-Benz fast nur noch E-Autos vom Band rollen. Nun ändert der deutsche Autobauer seine Strategie und will bis in die 30er-Jahre deutlich mehr Verbrenner anbieten als bisher gedacht. Hinter der neuen „Flexibilität“ steht ein klares Kalkül.

Plötzlich stehen bei Mercedes-Benz die Verbrenner-Modelle wieder in der ersten Reihe. Nachdem Vorstandschef Ola Källenius jahrelang einen schnellen und radikalen Umstieg seines Unternehmens auf Elektroautos angekündigt hat, soll es doch wieder langsamer gehen.

Entsprechend viel Raum nehmen nun die Wagen mit Benzinantrieb auf der Jahrespressekonferenz in Stuttgart ein. Davon kommen einige neue Modelle in den nächsten Monaten auf den Markt.

Sein „persönlicher Favorit“ unter den künftigen Produkten sei der AMG GT, sagt Källenius. Die neuen Autos der PS-starken Baureihe kämen auf eine „verrückte Performance“, schwärmt der Manager. Auch die neue E-Klasse erwähnt er immer wieder, die nach dem Bestseller-Modell GLC meistverkaufte Baureihe des Konzerns.

In den großen Hype um die Elektromobilität ist Ernüchterung eingetreten, das sieht man auch bei Mercedes-Benz. Noch vor einem Jahr hat Källenius das Ziel bekräftigt, Mercedes werde im Jahr 2030 eine rein elektrische Automarke sein – „wo es die Marktbedingungen erlauben“.

Inzwischen haben sich diese Bedingungen aus Sicht des Unternehmens derart verändert, dass man „in der zweiten Hälfte des Jahrzehnts“ nur noch mit 50 Prozent E-Anteil rechnet, Plug-in-Hybride mit Elektro- und Verbrennungsmotor eingeschlossen. Das neue Mantra des Mercedes-Chefs lautet: „strategische Klarheit und taktische Flexibilität“.

Am Ziel, weitgehend auf E-Autos umzusteigen, hält er fest. Nur auf dem Weg wird der Verbrenner wohl eine deutlich größere Rolle spielen als bisher gedacht. Auch „bis in die 30er-Jahre hinein“ soll es nun Benzinmodelle von Mercedes geben. Für das „Einstiegssegment“ entwickle man gerade zusammen mit Geely einen neuen Motor. „Seit etwa zehn Jahren erleben wir eine Achterbahn von Vorhersagen“, sagt Källenius. „Die Transformation ist keine gerade Linie.“

Sie könnte noch weitere Kurven bekommen, falls sich die EU vom bisher für 2035 beschlossenen Verbrenner-Ausstieg verabschiedet. Für das Jahr 2026 ist laut Gesetz eine Überprüfung dieses Plans vorgesehen, die EU-Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen (CDU) am Mittwoch in Brüssel als „sehr wichtig“ bezeichnet hat.

Durch die Bestandsaufnahme solle sichergestellt werden, dass es Offenheit für Technologien und Wahlmöglichkeiten für Verbraucher gebe. Der Chef der EVP-Fraktion im Europaparlament, Manfred Weber (CSU), zieht mit dem Versprechen in den Europa-Wahlkampf, das Verbrenner-Aus wieder rückgängig zu machen.

Für Mercedes wäre das – gemessen an den aktuellen Zahlen – ein Vorteil. Denn die Gewinne, die das Unternehmen mit Verbrennerfahrzeugen einfährt, sind viel höher als mit den E-Autos.

Die elektrischen Deckungsbeiträge seien positiv, aber viel geringer, sagt Finanzvorstand Harald Wilhelm. „Wenn der Anteil von Elektroautos in der nächsten Zeit etwas niedriger sein wird, können wir einen höheren Anteil an Verbrennern fahren. Dadurch sind wir bei der Gesamtprofitabilität gut auf der Spur.“ Das habe den Konzern dazu veranlasst, noch mehr eigene Aktien zurückzukaufen.

An Geld mangelt es Mercedes nicht. Trotz der hohen Entwicklungskosten für die Elektromobilität und der Investitionen in Batteriefabriken kauft der Konzern gerade Aktien im Wert von vier Milliarden Euro – was den Wert der verbliebenen Papiere an der Börse steigert.

Nach diesem Programm sollen nochmals drei Milliarden Euro für Rückkäufe bis 2025 ausgegeben werden. Außerdem steigt die Dividende in diesem Jahr von 5,20 auf 5,30 Euro pro Aktie – obwohl der Vorsteuergewinn um vier Prozent gesunken ist (19,7 Milliarden Euro).

Die Umsatzrendite der Pkw-Sparte von Mercedes sank 2023 auf 12,6 Prozent, von 14,6 Prozent im Vorjahr. Für das laufende Jahr versprechen Källenius und Wilhelm keine großen Zuwächse, sondern rückläufige Zahlen gegenüber 2023. Die Börse schockiert das nicht, am Nachmittag liegt der Kurs der Mercedes-Aktie über vier Prozent im Plus.

Das liegt vor allem an dem Ausschüttungsplan. „Die Ausschüttung kontinuierlich höherer Cashflows ist das, was Investoren und wir gefordert haben“, schreiben die Analysten der Investmentbank Bernstein dazu. „Ironischerweise signalisiert dies aber auch, dass Mercedes derzeit keine zusätzlichen Investitionsmöglichkeiten in seinem eigenen Geschäft sieht.“

Ob es wieder neue Wachstumsbereiche geben werde, sei wahrscheinlich eine Frage für später im Jahrzehnt. Sicher gefällt den Aktionären auch der Hinweis von Wilhelm, dass Mercedes sein Aktienpaket an der abgespaltenen Lkw-Sparte Daimler Truck noch verkaufen könnte. Dadurch käme noch mehr Geld in die ohnehin schon prall gefüllte Kasse des Konzerns. Interesse an Zukäufen habe man eher nicht, lässt Wilhelm durchblicken.

Vorerst folgt Mercedes der Strategie „Wert vor Menge“. Die Autos sollen möglichst teuer verkauft werden; ob die Stückzahlen wachsen, ist weniger wichtig. Für 2023 hieß das: Es wurde kaum ein Auto mehr verkauft als im Jahr zuvor. 2,04 Millionen Pkw setzte Mercedes-Benz insgesamt ab.

Konkurrent BMW kam mit seiner Kernmarke auf 2,1 Millionen Fahrzeuge (ohne die Töchter Mini und Rolls-Royce). Beim Anteil von Autos mit Elektromotor, inklusive Plug-in-Hybriden, ist Mercedes an BMW vorbeigezogen: Jedes fünfte verkaufte Auto der Stuttgarter hatte 2023 einen Stecker zum Aufladen.

Die Luxusstrategie von Källenius, auch das zeigen die Zahlen, kommt nur langsam voran. Den durchschnittlichen Verkaufspreis konnte die Marke nur noch leicht steigern, auf 74.200 Euro pro Auto.

Im Jahr 2022 hatte ein Mercedes im Schnitt 72.900 Euro gekostet, 2019 dagegen nur 51.000 Euro. Im „Top End“ der Produktpalette stagnierte die Absatzzahl im vergangenen Jahr aber. Zwar wuchsen die Verkäufe der teuren Linien AMG, Maybach und G-Klasse, zugleich sank aber der Absatz der darunter platzierten Baureihen der S-Klasse.

Nun will Källenius das Angebot im obersten Luxus-Segment weiter ausbauen. Es soll mehr „Manufaktur“-Produkte geben, also für reiche Kunden individuell gestaltete Autos. Außerdem exklusive Editionen von AMG und Maybach und eine neue Linie namens Mythos.

Die Gewinne solcher Fahrzeuge sind deutlich höher als beim nach Stückzahlen größeren Geschäft mit der C- oder E-Klasse. Doch für ein reines Luxusauto-Geschäft wie es Ferrari oder Rolls-Royce betreiben – und damit Traum-Gewinne erzielen –, ist Mercedes-Benz schlicht zu groß.