



Mercedes-Chef Källenius: Marge statt Masse.

Aus für Mercedes-A-Klasse

Zu europäisch, zu unrentabel

Mit dem Ende des Einstiegersmodells zementiert Konzernchef Källenius seine Luxusstrategie. Die Zäsur sorgt für Ärger.



Mercedes-A-Klasse: Das neue Modell sollte vor allem jüngere Käufer ansprechen.

Daimler AG, image images / Reuterfoto

Franz Hubik München

Bei Mercedes-Benz zählte jahrzehntelang vor allem eines: Größe. Der Traum von der „Welt AG“ mit Chrysler platze zwar jäh, aber die Marke mit dem Stern konnte sich später immerhin damit trösten, mehr Autos zu verkaufen als Erzrivale BMW. Um dauerhaft die Premiuliga zu dominieren, erweiterte Mercedes seine Modellpalette auf mehr als 40 Fabrikate und Derivate aus. Doch damit ist nun Schluss. Konzernchef Ola Källenius bricht mit dem Absatzmantra seiner Vorgänger. Ende Mai kündigte der Schwede an, drei von sieben Kompaktwagen zu streichen.

Nur welche Modelle konkret wegfallen und welche bleiben, ließ Källenius bislang offen. Von vier Insidern erfuhr das Handelsblatt nun, dass sich Mercedes künftig auf den Bau von CLA Coupé, GLA, GLB und CLA Shooting Brake konzentrieren möchte. Die A-Klasse in allen Formen (Schrägheck, Stufenheck, lange Limousine) sowie die B-Klasse werden dagegen in drei bis vier Jahren eingestellt. Auch eine kleinere Variante des kantigen Geländewagens G-Klasse wird diskutiert. Mercedes wollte sich dazu nicht äußern.

Das Ende der A-Klasse ist eine Zäsur für den Dax-Konzern und die Branche. Die Baureihe ist das meistverkaufte Fahrzeug von Mercedes in Europa und zählt neben dem VW Golf, dem Skoda Octavia, dem Toyota Corolla und dem Ford Focus zu den absoluten Bestsellern unter den Kompaktfahrzeugen. Intern hadern daher viele mit der Entscheidung. Mercedes setzt schon länger voll auf Luxus. Doch ein Aufsichtsrat warnt: „Kleinere Modelle müssen Teil der Familie mit Stern bleiben.“ Die Abkehr von A- und B-Klasse dürfte keinesfalls das schrittweise Aus aller Kompaktwagen bei Mercedes einleiten.

Extern fällt die Kritik teils harsch aus. „Ich halte diese Strategie für einen Fehler, das wird auch zu Akzeptanzproblemen führen, wenn man nur noch für Reiche und Superreiche Autos baut“, erklärte Winfried Herrmann, grüner Verkehrsminister in Baden-Württemberg. Selbst langjährige Szenekenner sehen die Strategie von Källenius

„Es wird zu Akzeptanzproblemen führen, wenn man nur noch für Reiche und Superreiche Autos baut.“

Winfried Herrmann
Verkehrsminister
Baden-Württemberg

skeptisch, künftig vor allem mit besonders großen und lukrativen Modellen wie S-Klasse, GLS oder G-Klasse zu wachsen, die allesamt bei ordentlicher Ausstattung mehr als 100.000 Euro kosten.

„Die Welt der Schönen und Reichen klingt spannend und verspricht auf den ersten Blick märchenhafte Renditen“, meint Ferdinand Dudenhöffer, Leiter des Center Automotive Research (CAR). „Im Autogeschäft ist ein Schrumpfungsprozess aber ein sehr großes Risiko.“ Gerade jetzt, wo Fahrzeuge mit immer leistungsfähigeren Rechnern, Betriebssystemen und reichweitenstarken Batterien ausgestattet werden, seien Skaleneffekte wichtiger denn je. „Software wird einmal entwickelt und dann quasi zu Null-Kosten vervielfacht“, sagt Dudenhöffer. Konzerne wie Volkswagen würden dank ihres großen Volumens davon in Zukunft profitieren, während Mercedes in „erheblichem Maße Kostenvorteile verliert“.

Källenius sieht das völlig anders. Immer wieder betont der 53-Jährige, keinesfalls mit Massenherstellern konkurrieren zu wollen. „Fokus ist eine Stärke“, bläut der Skandinavier seiner Truppe

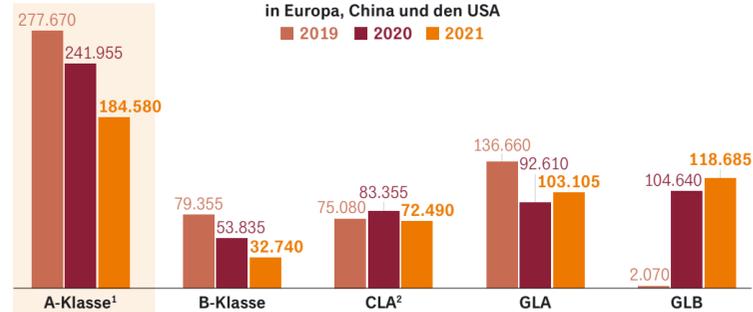
ein. Dafür verknappt er das Angebot und erhöht die Preise. Das Ziel seines Vorgängers Dieter Zetsche, den Jahresabsatz von zuletzt 2,1 Millionen Fahrzeugen bis 2030 auf mehr als drei Millionen Einheiten zu steigern, hat Källenius revidiert.

Mittelfristig strebt er den Verkauf von maximal 2,5 Millionen Autos per annum an. Dafür verschiebt er den Produktmix. Das Volumen der Kompaktwagen soll auf dem Niveau des Vorjahres verharren, also bei rund 570.000 Fahrzeugen. In der gehobenen Mittelklasse will Mercedes dagegen mit Fabrikaten wie C-Klasse, EQC und E-Klasse ordentlich wachsen. Und ganz oben mit EQS, Maybach und AMG sogar um 60 Prozent zulegen. Von einem „Schrumpfkurs“ könne keine Rede sein, heißt es im Umfeld von Källenius. Zudem sei Mercedes in seiner fast 140-jährigen Historie die überwiegende Zeit gut ohne kleine Fabrikate wie die A-Klasse ausgekommen. Als „Baby-Benz“ gilt echten Fans der Marke ohnehin die C-Klasse.

Dennoch wird auch der A-Klasse ein Legendenstatus nachgesagt. Kurz nach der Markteinführung 1997 kippte die Baureihe beim sogenann-

Umbruch bei Kompaktautos

Zahl der verkauften Mercedes-Modelle in Europa, China und den USA



HANDELSBLATT

1) inkl. Limousine und Langversion; 2) inkl. Shooting Brake • Quellen: BSCB, Jato Dynamics

ten „Elchtest“ um. Ein Desaster. Mercedes stoppte daraufhin die Produktion, überarbeitete das Fahrwerk und stattete die A-Klasse serienmäßig mit dem Elektronischen Stabilitätsprogramm ESP aus. Die Kunden goutierten die Aufwertung. Der Absatz kletterte von 120.000 auf beinahe 180.000 Einheiten. Doch das Konzept des kurzen Minivans überlebte sich schnell. Von 2008 bis 2012 brachen die Auslieferungen drastisch ein.

Der damals neu installierte und heute immer noch amtierende Chefdesigner Gorden Wagener entsorgte die alte Sandwichkonstruktion und flachte die A-Klasse ab. Das Modell begeisterte plötzlich deutlich mehr junge Kunden. Der Erfolg kehrte zurück. Doch die Rendite ist seit jeher problematisch. Im Grundsatz gilt: je kleiner das Modell, desto kleiner der Deckungsbeitrag.

Mercedes will künftig nur noch „Weltautos“ bauen, also Fahrzeuge, die in den drei großen Regionen Europa, USA und China gleichermaßen funktionieren. So will der Konzern etwaige Marktschwankungen besser abfedern. Die A-Klasse findet allerdings in den Vereinigten Staaten kaum Anklang. Die 2019 angestoßene Expansion nach Übersee ist gescheitert. Die erhofften Volumina wurden nicht erreicht. Im vergangenen Jahr wurden lediglich 8.100 Einheiten der A-Klasse-Limousine in den USA verkauft. Vor einigen Monaten zog das Management in Stuttgart die Reißleine. Der Sedan wird noch dieses Jahr aus dem Markt genommen.

In China sind die Verkaufszahlen der A-Klasse in extralanger Ausführung zwar ganz ordentlich, aber die Marge stimmt nicht; zu viele Fahrzeuge landeten offenbar in unrentablen Kanälen. Ein No-Go für Konzernchef Källenius. Jedes Modell, egal ob klein oder groß, kurz oder lang, muss künftig deutlich zweistellige Deckungsbeiträge generieren, lautet intern seine Vorgabe. Ansonsten wäre das Ziel gefährdet, bis 2025 eine Umsatzrendite von mehr als 14 Prozent auf Konzernebene zu erzielen. Kurzum: Die A-Klasse ist zu europäisch und liefert zu wenig Profit. Zudem sind die Wachstumsperspektiven für kleine Limousinen mau; die halbe Welt fährt lieber SUVs. Für Källenius ist das Ende der A-Klasse eine rationale Entscheidung. Und bei der B-Klasse gibt es ohnehin keine Diskussionen. Das Segment der Minivans sei „mausetot“, sagt ein Manager. Tatsächlich sind die Verkaufszahlen der B-Klasse seit Jahren unter Plan.

Mercedes-Benz: Bald kein Einstiegsmodell mehr unter 40.000 Euro?

Im vergangenen Jahr hat Mercedes sogar erstmals mehr Fahrzeuge der beiden kompakten SUV-Baureihen GLA und GLB in Europa, China und den USA verkauft als Fahrzeuge der A- und B-Klasse. Eine Zeitenwende. Die Stuttgarter fürchten durch den Wegfall der beiden Einstiegsmodelle keinen großen Kundenschwund. Die meisten A-Klasse-Fahrer würden einfach auf andere Mercedes-Modelle ausweichen, so die Hoffnung. Zumal die Schwaben ihre verbleibenden Kompaktwagen erheblich aufwerten wollen.

In der zweiten Jahreshälfte 2024 geht mit dem CLA die erste Baureihe auf der neuen MMA-Plattform an den Start. Mercedes strebt bei der Limousine durch eine verbesserte Zellchemie eine Rekordreichweite von bis zu 850 Kilometern an. Das schaffen heute weder EQS noch Lucid Air. Bulligere und damit ineffizientere Kompaktmodelle wie der GLB sollen immerhin noch 650 Kilometer ohne Nachladen schaffen. Alternativ wird eine letzte Benzinvariante zur Auswahl stehen. Alle MMA-Fabrikate bekommen das Linux-basierte Betriebssystem MB.OS sowie die Option auf hochautomatisierte Fahrfunktionen (Level 3). Damit wird es absehbar teurer, einen Mercedes zu fahren. Der Einstiegspreis in die Sternenwelt verschiebt sich von der A-Klasse zum Basispreis von 28.393 Euro hin zum CLA, der schon heute rund 6.000 Euro mehr kostet. Die vielen technischen Verbesserungen kommen preislich obendrauf. Es ist fraglich, ob Mercedes ab 2024 überhaupt noch ein Fahrzeug unter 40.000 Euro anbieten wird.

2,5

Millionen Autos will Mercedes mittelfristig pro Jahr verkaufen – und damit deutlich weniger, als Vorgänger-CEO Dieter Zetsche anstrebte.

Quelle: Unternehmen

Luftfahrt

Gastarbeiter sollen Flugchaos entschärfen

Die Regierung will Tausende ausländische Hilfsarbeiter an hiesige Flughäfen holen. Ausbeutung soll ausgeschlossen werden.

Jens Koenen, Dietmar Neuerer
Frankfurt, Berlin

Die Bundesregierung will die angespannte Personalsituation an deutschen Flughäfen mit der Möglichkeit zur befristeten Anstellung ausländischer Hilfskräfte lindern. „Dabei wollen wir jede Form von Sozialdumping und Ausbeutung ausschließen“, sagte Arbeitsminister Hubertus Heil (SPD) der „Bild am Sonntag“. Laut Verkehrsminister Volker Wissing (FDP) handelt es sich um eine mit Heil und der Innenministerin Nancy Faeser (SPD) abgestimmte Aktion.

Die Dienstleister an den Flughäfen hatten diese Idee ins Spiel gebracht. Sie wollen unter anderem 2000 Kontrolleure aus der Türkei einsetzen. Bis das Personal verfügbar ist, wird es allerdings noch etwas dauern. So stehen Sicherheitsüberprüfungen an – etwa für den Einsatz auf dem Rollfeld –, die im besten Fall etwa sechs Wochen dauern.

Lufthansa-Vorstand Detlef Kayser erwartet denn auch, dass sich die Situation erst im kommenden Jahr nachhaltig bessern wird. „Wir rechnen damit, dass sich die Lage 2023 insgesamt wieder normalisiert“, sagte der Manager der Zeitung „Die Welt“.

Dennoch zeigt sich die Branche erleichtert. Der Flughafenverband ADV lobte in einer Mitteilung den Einsatz der – so wörtlich – „Gastarbeiter“. Ralph Beisel, ADV-Hauptgeschäftsführer: „Wir freuen uns, dass die gemeinsame Prüfung der Ministerien zu einem guten Ergebnis gekommen ist und der Weg freigeräumt wurde, um die dringend benötigten Arbeitskräfte in unser Land zu holen.“ Jetzt gelte, über die Details der Ausnahmeregelung zu sprechen, „damit wir an den Flughäfen schnell zur Umsetzung kommen“, so Beisel weiter.

Zum Ferienbeginn in Nordrhein-Westfalen hatte es am Wochenende lange Warteschlangen und teils chaotische Szenen an den Flughäfen in Düsseldorf und Köln gegeben. Die Bundespolizei hatte zwar in Düsseldorf die Kapazitäten an den Sicherheitskontrollen aufgestockt. Ein zweiter Dienstleister übernahm drei weitere Kontrollspuren. Das verkürzte die Wartezeiten vor der „Security“ deutlich. Dafür sammelten sich die Fluggäste vor den Schaltern der Airlines wie etwa Eurowings.

Denn die sagten kurzfristig zahlreiche Flüge ab. Viele Passagiere fühlten sich alleingelassen, zumal die Möglichkeiten für Umbuchungen wegen der ausgedünnten Flugpläne begrenzt sind. Allein Lufthansa streicht an den Drehkreuzen Frankfurt und München im Juli und August 2200 Flüge. Zuvor hatte der Konzern bereits 900 Flüge im Juli abgesagt. Und es zeichnet sich ab, dass auch bei Eurowings, die stark in Düsseldorf vertreten sind, noch weitere Flüge gestrichen werden. Die Lufthansa-Tochter hatte bereits mehrere Hundert Verbindungen aus dem Programm genommen.

2000

Kontrolleure aus der Türkei sollen als Hilfskräfte an deutschen Flughäfen eingesetzt werden.

SPD, Grüne und Union für automatische Entschädigung

Verbraucherschutzministerin Steffi Lemke (Grüne) nannte das Flughafenchaos ein „heftiges Ärgernis“. „Ich erwarte, dass die Fluggesellschaften ihren gesetzlichen Verpflichtungen nachkommen und die berechtigten Ansprüche der Fluggäste schnell und unbürokratisch erfüllen“, sagte sie.

SPD, Grüne und Union plädieren dafür, Flugreisende künftig automatisch zu entschädigen. Die Liberalen wollen nur Maßnahmen auf freiwilliger Basis mittragen. „Die Verpflichtung der Fluggesellschaften durch eine nationale Regelung wäre angesichts der detaillierten Regelungen in der europäischen Fluggastreueverordnung dagegen wenig hilfreich“, sagte der Parlamentarische Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, Oliver Luksic (FDP), dem Handelsblatt.

Düsseldorf Airport: Chaos zu Ferienbeginn.



IMAGO/NurPhoto