

„Das war ein lauter Weckruf“

SPIEGEL-Gespräch Daimler-Chef Dieter Zetsche, 61, über das Auto der Zukunft, Big Brother am Lenkrad und Mobilitätskonzepte für den modernen Städter

SPIEGEL: Herr Zetsche, wir wollten uns mit Ihnen über den Niedergang der traditionellen Autohersteller unterhalten ...

Zetsche: ... dann wird das ja ein kurzes Gespräch.

SPIEGEL: Mal sehen. Es gibt genügend Beispiele von Unternehmen, die einmal führend waren und weggefeht wurden, als neue Wettbewerber aus einer anderen Branche auftauchten: So ging es dem Schreibmaschinenhersteller Triumph-Adler, dem Fotokonzern Kodak und dem Handy-Unternehmen Nokia. Droht Mercedes-Benz und Co. ein ähnliches Schicksal?

Zetsche: Auch die Hersteller von Dampflokomotiven verschwanden vom Markt, als sich E-Loks durchsetzten. Aber wir bei Daimler sind in der Autoindustrie anders aufgestellt. Wir haben über die letzten 128 Jahre die Innovationen selbst vorangetrieben. Im Vergleich zu anderen Automobilherstellern haben wir heute die größte Kompetenz in Sachen Elektromobilität. Das gilt auch im Hinblick auf weitere alternative Antriebe. Wenn jetzt neue Wettbewerber aus anderen Branchen auftreten, dann ist das nur gut. Es hält uns wach und agil.

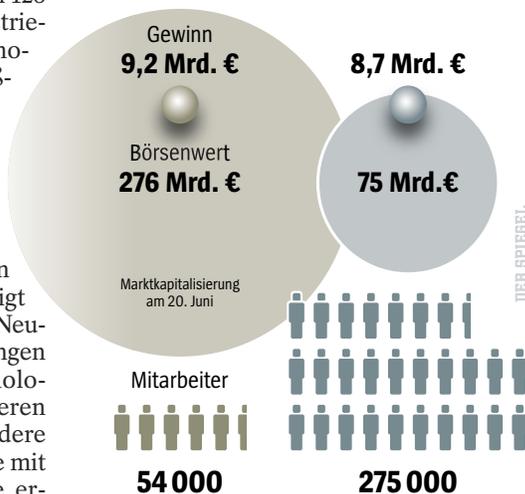
SPIEGEL: Autohersteller werden von zwei Seiten angegriffen. Einerseits zeigt die kalifornische Firma Tesla, dass ein Neuling ein Elektroauto auf den Markt bringen und die etablierten Hersteller technologisch überholen kann. Auf der anderen Seite drängen Google, Apple und andere Internetkonzerne ins Autogeschäft, die mit den Daten der Autofahrer Gewinne erwirtschaften können. Glauben Sie, dass alle Hersteller diese Attacke überstehen?

Zetsche: Es gibt für einzelne Firmen sicher existenzielle Gefährdungen, beispielsweise wenn sie nicht ausreichend in alternative Antriebe investieren können. Die Herausforderungen durch Tesla, Google und andere können ein zusätzlicher Sargnagel sein. Aber dies allein wird nicht zu einem Massensterben der Autohersteller führen.

SPIEGEL: Dennoch: In der Autoindustrie scheint zurzeit alles möglich. Oder hätten Sie sich vor ein paar Jahren vorstellen können, dass das begehrteste Luxusauto in den USA, der Tesla, nicht von Mercedes-Benz, sondern von einem Unternehmer namens Elon Musk hergestellt wird, der sein Geld mit dem Internetbezahlndienst PayPal gemacht hat?

Zetsche: Nein. Wir waren aber sehr früh der Auffassung, dass es bei Tesla gute Ideen gibt. Deshalb haben wir uns an dem Unternehmen beteiligt. Ohne eine Urhebererschaft in Anspruch zu nehmen, würde ich schon reklamieren, dass wir Teslas Model S mitentwickelt haben. Wir haben beraten, wenn es um die Arbeitsteilung mit den Zulieferern ging, und dazu beigetragen, dass so manches Schlagloch umfahren werden konnte. Trotzdem hätte ich nicht erwartet, dass das Auto, das dabei herauskommt, so erfolgreich und auch so gut ist. Elon Musk hat einen Super-Job gemacht.

Google DAIMLER



SPIEGEL: VW-Chef Martin Winterkorn hat seinen Ingenieuren zum Tesla S gesagt: „Ein solches Auto hätte ich von Ihnen erwartet.“ Warum gelang das weder Volkswagen noch Mercedes?

Zetsche: In einem Start-up wird ganz anders gearbeitet als in einem Unternehmen mit mehr als hundertjähriger Geschichte. Tesla spornt an, manches infrage zu stellen und die eigene Leistung zu erhöhen.

SPIEGEL: Zeigt die neue Herausforderung bei Daimler schon Wirkung?

Zetsche: Davon können Sie ausgehen. Wir hatten eine Elektroantriebsvariante für die B-Klasse entwickelt, einen Range-Extender. Wir haben mit unserer Lösung die geforderte Leistung nicht erreicht, die Zeitvorgabe und das Budget nicht eingehalten. Und dann gab es ein Novum in unserem Hause: Wir haben das Projekt beendet und entschieden, dass wir diese

B-Klasse stattdessen mit einer Antriebseinheit von Tesla ausstatten. Das war ein lauter Weckruf.

SPIEGEL: Und jetzt präsentieren Sie diese B-Klasse mit dem Hinweis „Tesla inside“. Ist das für Daimler, den Erfinder des Automobils, nicht ein Offenbarungseid?

Zetsche: Das sehe ich nicht so. Man muss nicht alles selbst entwickeln, was es an anderer Stelle schon gibt. Tesla ist in diesem Fall ein Lieferant für uns, so wie es viele andere Unternehmen auch sind. Unsere Kunst muss darin bestehen, der Systemintegrator zu sein und alles so abzustimmen, dass ein echter Mercedes-Benz entsteht.

SPIEGEL: Aber der Antrieb ist das Herz eines Autos, und das übernehmen Sie jetzt von einem Lieferanten.

Zetsche: Das finde ich nicht ehrenrührig. Es wäre so, als würden Sie damit werben, dass im SPIEGEL auch der Artikel eines Pulitzerpreisträgers enthalten ist, selbst wenn der kein SPIEGEL-Redakteur ist.

SPIEGEL: In Deutschland sind gerade mal 15 000 Elektroautos zugelassen. Das von Kanzlerin Angela Merkel ausgegebene Ziel, dass hier bis 2020 eine Million Elektroautos fahren sollen, ist utopisch. Woran liegt es?

Zetsche: Überspitzt formuliert hat ein Elektromobil derzeit im Vergleich zu einem Auto mit Verbrennungsmotor eine geringere Reichweite, es braucht mehr Zeit zum Aufladen als andere zum Tanken, es bietet oft weniger Platz im Innenraum und kostet mehr. Weil der Verkaufspreis nicht alle Kosten deckt, muss der Hersteller noch ein paar Tausend Euro draufzahlen. Ohne begleitende Maßnahmen kann das Elektroauto auf dem heutigen Stand der Technologie kein Renner werden.

SPIEGEL: Fordern Sie staatliche Zuschüsse für Elektroautos?

Zetsche: Wenn man diese Art der Mobilität fördern will, gibt es mehrere Möglichkeiten. Man kann Elektroautos das Benutzen von Busspuren erlauben, eigene Parkplätze für sie reservieren und, und, und. Man kann den Käufern auch steuerliche Vorteile gewähren. In Märkten, in denen dies geschieht, wie in den USA, sieht man schon höhere Anteile von Elektroautos.

SPIEGEL: Lenken Sie damit nicht von eigenen Versäumnissen ab? Die Autohersteller haben sich lange nicht mal auf einen einheitlichen Stecker einigen können.

Zetsche: Natürlich ist es bedauerlich, dass wir jahrelang über Stecker gestritten haben, obwohl wir uns im europäischen Automobilverband ACEA geeinigt hatten. Wir



Vorstandsvorsitzender
Zetsche

werden nicht dasselbe machen wie die Handy-Hersteller mit ihrer nicht überschaubaren Vielzahl von Steckern.

SPIEGEL: Jetzt versucht sich auch Google als Autohersteller. In Kalifornien testet der Konzern ein selbstfahrendes Auto ohne Lenkrad, Brems- oder Gaspedal. Kommt die nächste Revolution in dieser Branche auch von einem Konzern, der bis dahin noch kein einziges Auto hergestellt hat?

Zetsche: Ich schließe nicht aus, dass Google einmal ein erfolgreicher Autoproduzent wird, obwohl ich bezweifle, dass dies deren vorrangiges Ziel ist. Googles Grundgeschäft besteht darin, Daten zu generieren und dann zu kommerzialisieren. Sie wollen Daten aus allen Lebensfeldern, und dazu zählt auch das Auto. Unser Ansatz ist ein anderer. Unsere Vision ist das unfallfreie Fahren. Wenn der Fahrer eine Situation nicht richtig einschätzen kann, greift das Auto ein, es lenkt, es bremst, es beschleunigt. Wenn es das alles beherrscht, dann kann es irgendwann auch autonom fahren.

SPIEGEL: Wenn der Mensch das Sicherheitsrisiko ist, werden die Versicherungen irgendwann einmal vorschreiben, dass er in einem autonom fahrenden Auto die Hände vom Steuer lassen muss.

Zetsche: Es gibt heute schon Versicherungen, die günstigere Tarife anbieten, wenn man sein Fahrverhalten elektronisch aufzeichnen lässt. Aber das ist freiwillig, und so wird es sicher bleiben. Wir wehren uns auch massiv dagegen, dass irgendwann einmal in Tempo-50-Zonen ein Big Brother in alle Fahrzeuge eingreift und ihre Geschwindigkeit begrenzt. Es kann Situationen geben, in denen man schneller fahren muss, vielleicht um einen Verletzten ins Krankenhaus zu bringen.

SPIEGEL: Es gab mal eine Zeit, da warben Autohersteller mit Slogans wie „Aus Freude am Fahren“. Wo bleibt diese Freude denn, wenn der Computer lenkt?

Zetsche: Sie wächst wahrscheinlich noch. Denn es gibt auch für den passioniertesten Autofahrer Aspekte, auf die er nicht scharf ist, sei es das Parken im Parkhaus oder der Stop-and-go-Verkehr. Dies kann er abgeben. Ansonsten kann er fahren wie bisher, denn nur er trifft die Entscheidung, ob er automatisch fährt oder nicht. Es ist wie beim Skifahren. Da kraxelt auch kaum noch jemand den Berg hoch. Die meisten lassen sich vom Lift hochfahren und genießen dann die Abfahrt.

SPIEGEL: Viele Menschen verbinden Autofahren nicht mehr mit Genuss. 30 Prozent der Haushalte in deutschen Großstädten besitzen kein eigenes Auto. Zehn Jahre zuvor waren es nur 22 Prozent. Werden die Menschen vernünftig und fahren Bus, Bahn oder Fahrrad?

Zetsche: Eine generelle Trendwende sehe ich nicht, aber es kommen ein paar Entwicklungen zusammen. Immer mehr Menschen

leben in Städten, die zumindest in Europa meist über ein gutes Nahverkehrssystem verfügen. Außerdem sind viele junge Menschen in Europa arbeitslos. Ein eigenes Auto, zumindest ein neues, ist für sie nicht erswinglich. Der Wunsch, Auto zu fahren, ist dennoch groß. Diesen Menschen bieten wir mit car2go in 25 Städten die Möglichkeit, sich jederzeit einen Smart leihen zu können.

SPIEGEL: Daimler hat auch die Mobilitätsplattform Moovel gegründet. Man gibt ein, wohin man fahren will, und Moovel zeigt beispielsweise, dass man von Stuttgart nach Frankfurt am besten so kommt: mit dem Fahrrad zum Hauptbahnhof und dann weiter mit dem Zug. Ein überraschender Tipp von einem Autohersteller, oder?

Zetsche: Wir wollen nicht belegen, dass es in jedem Fall besser ist, sich ins Auto zu setzen, um von A nach B zu fahren. Das ist faktisch nicht so. Die einzige wirkliche Gefährdung für das Automobil ist sein unglaublicher Erfolg, der vor allem in Städten Staus verursacht. Wir sind keine blindwütigen Lobbyisten, die jeden verteuflern, der kein Auto fährt. Wir betrachten uns als Advokaten für den Erhalt der individuellen Mobilität. Zu der gehört das Automobil, aber dazu zählen auch andere Fortbewegungsmittel.

SPIEGEL: Aus reiner Menschenfreundlichkeit werden Sie dieses Portal nicht betreiben.

Zetsche: Wenn Menschen, die Mobilität suchen, zu uns kommen, sind wir natürlich in einer guten Position. Falls sie dann mal kein Fahrrad, sondern ein Auto benötigen, greifen sie vielleicht eher auf car2go zurück als auf das Angebot eines Wettbewerbers.

SPIEGEL: Neben car2go und Moovel ist Daimler auch an mytaxi und an Mitfahrgelegenheit.de beteiligt. Versprechen Sie sich davon ein echtes Geschäft, oder ist

das nur eine Art Labor, um mitzubekommen, was sich in der Welt verändert?

Zetsche: Sie haben anfangs gefragt, warum es uns nicht so gehen sollte wie den Herstellern von Schreibmaschinen. Genau aus diesem Grund. Weil wir sehen, wie sich die Welt verändert, und dies mitgestalten wollen. Möglicherweise gefährden wir mit car2go den Verkauf von ein paar Smarts. Aber wenn wir dieses Angebot nicht haben, dann werden es andere machen. Wir rechnen damit, dass car2go am Ende des

„Es wäre der Anfang vom Ende, wenn wir davon ausgingen, dass nur bei uns die Intelligenz wächst.“

Jahrzehnts bis zu 800 Millionen Euro Umsatz erwirtschaftet.

SPIEGEL: Während Daimler Geschäfte rund ums Auto aufbaut, drängen andere ins Auto. Google, Apple und Co. wollen dadurch noch mehr Daten bekommen. Sie wissen dann, wann man wohin fährt, wo man arbeitet, wo man seine Freizeit verbringt, in welchen Restaurants man verkehrt, in welchen Hotels man übernachtet. Der Autofahrer wird zum gläsernen Menschen. Eine Horrervision, oder nicht?

Zetsche: Die Menschen sehen das sehr unterschiedlich. Manche finden es toll, wenn das Mobiltelefon gespeichert hat, dass man T-Bone-Steaks mag, und einem mitteilt, dass es um die Ecke ein gutes Steak-Restaurant gibt. Andere sagen, schrecklich, Orwells Vision „1984“ ist Wirklichkeit. Wir werden mit den Daten, die wir von unseren Kunden bekommen, nur arbeiten, wenn sie diese freigeben. Und wir werden unsere Plattform so absichern, dass andere diese Daten nicht missbrauchen können.

SPIEGEL: Aber Sie kooperieren mit Apple. Und wenn das iPhone mit dem Fahrzeug verbunden wird, erhält Apple auch alle Fahrzeugdaten.

Zetsche: Wenn wir zusätzliche Daten hinzufügen würden aus dem Fahrzeug, dann vereinbaren wir, unter welchen Bedingungen Apple diese bekommen kann. Auch dabei gilt: nur, wenn der Kunde sie freigibt.

SPIEGEL: Was würde man über den Daimler-Chef erfahren, wenn sein Auto jetzt

schon alles aufzeichnen würde, beispielsweise über seinen Fahrstil?

Zetsche: Ich bin ein zügiger Fahrer, aber gehe keine Risiken ein. Ich versuche, die Verkehrsregeln einzuhalten und dennoch Spaß am Fahren zu haben.

SPIEGEL: Wäre es Ihnen nicht unheimlich oder zumindest unangenehm, wenn alles über den Autofahrer Zetsche gespeichert wird, beispielsweise dass er wohl eine neue Beziehung hat, weil er am Wochenende stets ein bestimmtes Städtchen ansteuert?

Zetsche: Ich mache nichts Ungesetzliches. Deshalb habe ich keine großen Probleme damit. Aber ich würde auch nicht alles freigeben, was viele Menschen freiwillig auf Facebook und Co. von sich preisgeben.

SPIEGEL: Springer-Chef Mathias Döpfner hat wegen der Marktmacht von Google bekannt: „Wir haben Angst vor Google.“ Wie ist Ihre Einstellung zu diesem Konzern?

Zetsche: Ich habe ein positives Verhältnis zu Google und erkenne deren Riesenleistung an. Lang anhaltender Erfolg birgt natürlich Risiken, wenn er in Richtung monopolistischer Strukturen geht. Das kann man aber nicht demjenigen vorwerfen, der erfolgreich ist, sondern denen, die keine Gegenposition aufgebaut haben. Wir haben seit Langem im Silicon Valley eine Forschungseinheit, die in engem Kontakt mit Google und anderen steht.

SPIEGEL: Daimler arbeitet mit Google und Apple zusammen, Daimler ist an Tesla beteiligt, vermietet Autos über car2go, empfiehlt Reisenden auch mal die Bahn. Sie versuchen, Konkurrenten, die Ihr klassisches Autogeschäft bedrohen könnten, zu umarmen. Ist dies die Strategie, mit der Daimler seine Zukunft sichern will?

Zetsche: Wir sind sehr selbstbewusst, was unsere Fähigkeiten angeht. Aber es wäre der Anfang vom Ende, wenn wir davon ausgingen, dass nur bei uns die Intelligenz wächst. Daher müssen wir sehen, was andere können, und in manchen Fällen mit ihnen zusammenarbeiten, in anderen mit ihnen konkurrieren.

SPIEGEL: Herr Zetsche, wir danken Ihnen für dieses Gespräch.



Elektroauto Tesla Model S: „Elon Musk hat einen Super-Job gemacht“