

Der große Elektro-Schock – diese Nachricht besiegelt die Rückkehr zum Verbrenner



Von **Christoph Kapalschinski**
Redakteur Wirtschaft & Innovation

Stand: 14:59 Uhr | Lesedauer: 6 Minuten



In Europa hat Fiat gerade eine Hybrid-Variante des 500er angekündigt, der eigentlich nur noch elektrisch verkauft werden sollte

Quelle: picture alliance/abaca/LaPresse/ABACA

Automobil-Riese Stellantis zieht bei E-Autos die Notbremse – und nimmt sagenhaft hohe Abschreibungen für einen radikalen Strategieschwenk in Kauf. Es ist das finale Signal, dass der Verbrenner in Europa und den USA sein Comeback erlebt.

Milliarden-Verluste und Vorwürfe an das Ex-Management: Der Opel-Mutterkonzern Stellantis meldet eine Belastung von mehr als 22 Milliarden Euro für einen Strategie-Schwenk bei E-Autos. Der Konzern, zu dem Marken wie Peugeot, Citroën, Jeep und Chrysler gehören, hat etliche geplante Elektro-Modelle abgesagt und setzt im Gegenzug stärker auf Verbrenner und Hybride. Als Konsequenz erwartet Konzernchef Antonio Filosa für 2025 einen Konzernverlust von 19 bis 21 Milliarden Euro bei knapp 80 Milliarden Euro Umsatz. Die Aktie stürzte nach der Veröffentlichung um fast ein Viertel ab – auch deshalb, weil die Aktionäre bei der Dividende leer ausgehen werden.

Der Elektro-Schock bei Stellantis ist Teil der Marktumwälzungen in den westlichen Automärkten, weil die Antriebswende nicht wie erwartet in Gang kommt. In Europa sind die Kunden so zurückhaltend, dass die EU-Kommission bereits ihr geplantes Verbrenner-Aus für 2035 aufweichen will. In den USA hat die Trump-Administration sogar die Ziele für die Förderung von E-Autos weitgehend gestrichen. Zudem gilt auf beiden Kontinenten die Ladeinfrastruktur als unzureichend. Allein in China geht die Umstellung schneller voran – angetrieben durch die staatlich gelenkte Wirtschaftspolitik.

Das hat Auswirkungen auf alle Autokonzerne. Zuvor hatte etwa bereits Porsche hohe Abschreibungen angekündigt, die den Sportwagenbauer den Gewinn kosteten. Die Stuttgarter stoppten Elektromodelle zugunsten von Verbrennern. Doch die enormen Belastungen bei Stellantis sind bislang einzigartig – wohl auch wegen der starken Präsenz des europäisch-amerikanischen Konzerns auf dem US-Markt. Auf dem E-Auto-Markt China ist Stellantis – anders als die deutschen Konkurrenten – hingegen kaum vertreten.

Der frühere Jeep-Chef Filosa ist erst seit dem vergangenen Sommer Chef des Konzerns. Er leitete bereits vor Monaten die strategische Wende ein – und spart in der Mitteilung vom Freitag nicht an Kritik am Team um seinen Vorgänger Carlos Tavares, der Stellantis aus der Fusion von PSA mit Fiat-Chrysler 2021 überhaupt erst geformt hatte. „Die heute verkündeten Belastungen reflektieren die Kosten der Überbewertung der Geschwindigkeit der Energiewende. Das hat uns von den Ansprüchen und Wünschen von vielen Autokäufern in der realen Welt entfernt. Sie reflektieren auch die vergangene schlechte operative Umsetzung, deren Effekte zunehmend von unserem neuen Team angegangen werden.“

Ungewöhnlich offen benennt Stellantis auch Qualitätsprobleme. Allein 4,1 Milliarden Euro Belastung stammten aus Rückstellungen für Garantie-Leistungen. Dabei gehe es nicht nur um die Kosten-Inflation, sondern auch „um eine Verschlechterung der Qualität als Folge von operativen Entscheidungen, die nicht die erwartete Qualitäts-Performance geliefert“ hätten. Diese Weichenstellungen würden nun korrigiert.

Auch der bereits angekündigte Stellenabbau in Europa kostet viel Geld: 1,3 Milliarden Euro. Weitere 2,1 Milliarden Euro kostet es, die Batterie-Pläne anzupassen – etwa für Entschädigungszahlungen an Partner.

Der Löwenanteil von 14,7 Milliarden Euro wird allerdings fällig, um die Elektroauto-Strategie in den USA anzupassen. Davon fließen 5,8 Milliarden Euro in bar vor allem an Zulieferer, die in Vorleistung gegangen sind.

Das alles zeigt, wie sehr der Politikwechsel der Trump-Regierung den Autokonzern zu einem Strategiewechsel zwingt. Noch unter Joe Biden sollten Quoten ähnlich wie in der EU die Autobauer nötigen, E-Autos in den Markt zu drücken. Bei Donald Trump dagegen steht der Klimawandel nicht mehr im Fokus.

Daher kann Konzernchef Filosa künftig erwarten, mehr Verbrenner zu verkaufen, die weiterhin höhere Margen versprechen als E-Autos. Über die Jahre könnte sich der Schritt also sogar auszahlen. Denn die Verbrennertechnik gilt als weitgehend ausentwickelt, während E-Autos hohe Investitionen erfordern und angesichts teurer Batterien oft nahe den Herstellungskosten verkauft werden.

Auch die US-Zölle bringen Stellantis offenbar dazu, mehr in den USA zu investieren. Während in Europa Jobs wegfallen, würden in dem Land mehr als 5000 neue Jobs entstehen, um die Produktionskapazität zu erhöhen, teilte der Konzern mit. 2000 neue Ingenieure seien bereits an Bord. Das soll helfen, die Qualitätsmängel auszumerzen.

Der V8-Motor kehrt zurück

Insgesamt will Stellantis in den kommenden vier Jahren 13 Milliarden Dollar in den USA investieren – die größte Investition in der kurzen Konzerngeschichte. In Kanada gibt Stellantis dagegen ein Gemeinschaftsunternehmen mit LG für den Bau eines Batteriewerks auf. Die [Südkoreaner \(https://www.businessinsider.de/wirtschaft/kia-ev2-mit-diesem-guenstigen-e-auto-wollen-die-koreaner-europa-erobern/\)](https://www.businessinsider.de/wirtschaft/kia-ev2-mit-diesem-guenstigen-e-auto-wollen-die-koreaner-europa-erobern/)  übernehmen die Anteile des Autobauers. Überhaupt hat Stellantis Probleme mit Batterien: Die Fabrik, die in Frankreich in Kooperation mit der Total-Tochter Saft und Mercedes betrieben wird, liefert wegen Anlaufproblemen keine ausreichenden Stückzahlen – ein Problem, das an das gescheiterte [Northvolt \(https://www.welt.de/themen/northvolt/\)](https://www.welt.de/themen/northvolt/) -Projekt in Europa erinnert.

Der Strategieschwenk zeigt sich an den künftigen Modellen. Konkret hat Stellantis in den USA den rein elektrischen Pick-up RAM 1500 gestrichen. Nach der Politikwende fehle die Nachfrage nach solchen Wagen. Dafür erhält das Modell wieder einen V8-Motor. Zurück kommt zudem der Jeep Cherokee, der Jeep Compass erhält eine weitere Generation.

In Europa hat Fiat gerade eine Hybrid-Variante des 500er angekündigt, der eigentlich nur noch elektrisch verkauft werden sollte. Auch Opel-Chef Florian Huettl ist längst von seinen Plänen abgerückt, schon 2028 nur noch Elektroautos anzubieten. Ursprünglich sollten alle Stellantis-Marken in Europa ab 2030 nur noch Batterie-Autos anbieten. Der Plan ist ebenfalls Geschichte. Der neue Astra etwa ist weiter auch als Verbrenner im Angebot.

Schlaglicht auf VW-Strategie

Die Entscheidungen werfen auch ein Schlaglicht auf den VW-Konzern, der in ähnlichen Marktsegmenten wie Stellantis unterwegs ist. Dieser baut in den USA derzeit eigens ein Werk, um die Geländewagen-Marke Scout neu zu beleben. Eigentlich sollte der bullige Wagen allein als Batterie-Auto auf den Markt kommen, wird nun aber wohl um einen Range-Extender ergänzt. Das ist ein Verbrennungsmotor, der die Batterie unterwegs nachlädt, um die Reichweite zu erhöhen.

In Europa setzt VW bei seinen Massenmarken weiter auf die rasche Elektrifizierung. In diesem Jahr startet etwa die neue, rein elektrische Polo-Generation (<https://www.businessinsider.de/wirtschaft/e-volkswagen-fuer-25-000-euro-vw-chef-blume-kuendigt-guenstige-elektroautos-an/>)  . Dafür baut Volkswagen mehrere eigene Batterie-Fabriken auf, unter anderem in Salzgitter.

Die enorm hohe Abschreibung bei Stellantis zeigt: Die gesamte Autoindustrie versucht derzeit, möglichst viele Kosten in das Jahr 2025 zu schieben, um im laufenden Jahr eine Trendwende erreichen zu können. Das wird an vielen Stellen deutlich. Der deutsche Zulieferer Schaeffler etwa meldete, dass die Autohersteller viele Rechnungen zum Jahresende schneller als üblich beglichen hätten, um die Belastungen noch 2025 verbuchen zu können.

Offensichtlich war das auch bei Porsche. Bevor dessen neuer Chef Michael Leiters im Januar anfang, ging VW-Konzernchef Oliver Blume bei der Sportwagentochter noch möglichst viele Weichenstellungen an. Leiters kann somit hoffen, 2026 positiv überraschen zu können.

Mercedes meldet seine Jahreszahlen kommende Woche, BMW und Volkswagen folgen im März. Klar ist schon jetzt, dass alle drei Gewinneinbrüche hinnehmen müssen. Die Börse wird aber vor allem darauf achten, wie die Konzerne wieder aus dem Tal kommen wollen.

Stellantis-Chef Filosa dürfte jedenfalls erst einmal reinen Tisch gemacht haben – solange er die vergangenen Fehler noch schlüssig seinem Vorgänger anlasten kann.

Dieser Artikel wurde für das Wirtschaftskompetenzzentrum von WELT und „Business Insider Deutschland“ erstellt.

Christoph Kapalschinski berichtet als Redakteur über die Autoindustrie.

Die WELT als ePaper: Die vollständige Ausgabe steht Ihnen bereits am Vorabend zur Verfügung – so sind Sie immer hochaktuell informiert. Weitere Informationen
<https://epaper.welt.de>