

## NACHRICHTEN

**Heta überweist weitere 60 Mio. Euro an Gläubiger**

Die Heta, die Abbaueinheit der ehemaligen Kärntner Pleitebank Hypo Alpe Adria, wird in der ersten Mai-Hälfte rund 60 Millionen Euro an die Gläubiger überweisen. Das ist nach dem Mai 2023 die zweite sogenannte Liquidationsbeteiligungszahlung an die Gläubiger. Bis zum Abschluss der Abwicklung 2027 sind weitere Ausschüttungen geplant, sodass am Ende eine Erfüllungsquote von 90,25 Prozent der Forderungen stehen soll, teilte die Heta am Freitag mit.

**42 Prozent mehr Hitzetote am Arbeitsplatz**

Der Europäische Gewerkschaftsbund Etuc (European Trade Union Confederation) beklagt eine zunehmende Zahl von Todesfällen in der EU durch Hitze am Arbeitsplatz. Mehr als 80.000 Menschen hätten 2020 in der EU Verletzungen erlitten, weil sie bei der Arbeit hohen Außentemperaturen ausgesetzt gewesen seien, und 67 Menschen seien an den Folgen extremer Hitze bei der Arbeit gestorben, so der Etuc unter Berufung auf eine Erhebung der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO). Demnach stieg die Anzahl dieser auf Hitze zurückzuführenden Todesfälle in der EU seit 2000 um 42 Prozent.

**Spätfrost sorgt für 56 Mio. Euro Schaden**

Der Spätfrost der vergangenen 14 Tage hat laut Österreichischer Hagelversicherung bei heimischen Obst- und Weinbauern einen Schaden von insgesamt 56 Mio. Euro verursacht. Am stärksten traf es die Steiermark mit 37 Millionen, gefolgt von Niederösterreich mit 17 Millionen. „Es sind rund 50 Prozent der steirischen Obstbaufläche betroffen, aber wir erwarten insgesamt eine normale Ernte“, sagte Herbert Muster von der Landwirtschaftskammer Steiermark. Es soll wieder wärmer werden.

# Opel-Chef: „Wir arbeiten an einem E-Auto um 25.000 Euro“

**Interview.** Opel-CEO Florian Huettl erklärt, warum es nicht mehr peinlich ist, einen Opel zu fahren, kündigt ein günstiges Elektroauto an und stellt ein Revival des Manta in Aussicht.

VON NORBERT RIEF

**Die Presse:** Als ich jünger war, war es peinlich, Opel zu fahren. Erklären Sie mir, warum es heute nicht mehr peinlich ist.

**Florian Huettl:** Wir haben in den vergangenen Jahren viel gemacht und Opel seit 2017 klar definiert und aufgestellt. Wir haben die Designsprache geschärft, man erkennt einen Opel sofort. Die Kunden kaufen heute unsere Autos vor allem auch wegen des Designs. Ein hervorragendes Beispiel dafür ist der Opel Mokka, bei dem fast die Hälfte der Käufer von anderen Marken kommt.

**Von der Opel-DNA ist aber nicht mehr viel übrig. Die Marke ist eine von 14 im Stellantis-Konzern - und nicht die größte.**

Im Gegenteil. Opel feiert heuer 125 Jahre Automobilbau, wir haben eine Menge erlebt und verfügen über ein großes Markenkaptal. Es ist uns auch gelungen, gemeinsame leistungsfähige Konzern-Technologien zu entwickeln und zu nutzen und unser Markenprofil zu stärken. Wir haben sehr wettbewerbsfähige Fahrzeuge, und unser internationaler Wachstumskurs bestätigt das.

**Können Sie Gründe nennen, warum ich mir einen Opel kaufen und nicht zu einem ähnlichen Modell der Konzernbrüder Peugeot oder Citroën greifen soll?**

Opel steht für das, was man gemeinhin als deutsche Autowerte bezeichnet. Wenn man Opel fährt, dann merkt man das. Die Lenkung ist direkt, das Fahrwerk ist perfekt abgestimmt, es kann Schläge gut absorbieren, die Sitze sind auch auf langen Fahrten bequem. Die Autos zeichnen sich durch Stabilität auch bei hohen Geschwindigkeiten aus, einfach durch gute Straßenlage. Und dazu kommt das spezielle Design. Das sind, glaube ich, eine Menge gute Gründe.

**Wie stellen Sie sicher, dass Opel seine Eigenständigkeit in einem Konzern behalten kann, in dem die technologischen Entwicklungen primär in Frankreich erfolgen?**

Wir entwickeln gemeinsam, das stimmt, aber es ist die Aufgabe jeder Marke, ein klares Gesicht und ein klares Profil zu haben. Das gelingt uns bei Opel sehr gut. Wir wissen, wofür Opel steht und was die Produkteigenschaften sind, die wir wollen. Zudem sind wir die einzige deutsche Marke innerhalb von Stellantis und auch die meistverkaufte Marke in Deutschland. Mit Vauxhall sind wir die meistverkaufte Marke im Vereinigten Königreich.

**Es gibt von Opel ein klares Bekenntnis zur Elektromobilität, ab 2028 will man nur noch vollelektrische Fahrzeuge auf den Markt bringen. Wie beurteilen Sie da die aktuelle politische Diskussion, in der wieder das Verbot von Verbrennerfahrzeugen ab 2035 infrage gestellt wird?**

Wir bei Opel brauchen kein Verbrennerverbot, um auf die Elektromobilität zu setzen. Wir haben schon vor der ursprünglichen Entscheidung der EU konsequent in diesen Wandel investiert. Einerseits sprechen viele technische Gründe für die Elektromobilität, angefangen mit dem Wirkungsgrad. Andererseits halten wir die Elektromobilität für den einzig gangbaren Weg hin zu einer CO<sub>2</sub>-neutralen Mobilität. Die EU muss aber auch im Interesse der Industrie eine gewisse Stabilität und Berechenbarkeit garantieren. In der Autoindustrie gibt es lange Investitions- und Planungshorizonte, und wir können nicht zwei Jahre in die eine Richtung gehen und dann wieder in eine andere. Wir wünschen uns ein bisschen mehr Stabilität und Verlässlichkeit, auch im Interesse der Verbraucher.

**Der Kunde spielt beim Wandel noch nicht ganz mit. Die Nachfrage nach Elektroautos sinkt.**

Ja, das stimmt für einige Märkte. Das vergangene Jahr war das mit Abstand wichtigste für die Elektromobilität mit einem Marktanteil von 15 Prozent bei den Neuzulassungen, wir lagen

bei Opel über diesen Zahlen, was bemerkenswert ist. Diese Dynamik setzt sich in diesem Jahr in einigen Ländern fort, in Frankreich etwa oder auch in Großbritannien. In Deutschland gehen die Neuzulassungen dagegen wegen des abrupten Endes der staatlichen Förderung massiv zurück. Wir glauben dennoch, dass sich das E-Auto durchsetzen wird.

**Ist es nicht riskant für Opel zu sagen, wir bieten ab 2028 nur noch elektrische Fahrzeuge an, wenn die Politik das Verbrennerverbot vielleicht wieder verschiebt und der Kunde lieber zu Benzin- oder Hybridfahrzeugen greift?**

Unsere Plattformen sind optimiert für Elektroautos, funktionieren aktuell aber auch mit Verbrennungsmotoren. Die Autos werden auf einer Linie gefertigt, wir können sehr kurzfristig zwischen den Antriebsarten wechseln, je nachdem, was die Kunden wollen. Aber grundsätzlich ist der Weg zur CO<sub>2</sub>-Neutralität eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe, wir können das nicht allein vollziehen. Wir brauchen gewisse Rahmenbedingungen, wir brauchen eine entsprechende Ladeinfrastruktur, wir brauchen die Politik als verlässlichen Partner. Und wir brauchen natürlich attraktive elektrische Angebote. Die haben wir als Opel - mit dem Corsa, dem Mokka, dem Astra, dem neuen Grandland.

**Eine Hürde sind die Preise von Elektroautos. Der Stellantis-Konzern wird mit dem Citroën e-C3 heuer erstmals ein E-Auto für etwa 25.000 Euro auf den Markt bringen. Wird es davon auch ein Derivat von Opel in der gleichen Preisklasse geben?**

Wir arbeiten an einem Elektroauto um 25.000 Euro - das ist unser Ziel, und das werden wir auch erreichen.

**Wird das genügen, um mehr Menschen zur Elektromobilität zu bringen?**

Es ist tatsächlich so, dass die Kunden viele Fragen zur Ladeinfrastruktur stellen. Das ist gerade bei Erstkäufern ein Thema. Unsere Verkäufer versuchen, den Kunden die Sorge zu nehmen und den eigentlich problemlosen Alltag entsprechend zu schildern. Die Kunden finden auch Lösungen: Sie können an ihrem Arbeitsplatz laden, zu Hause, auf der Straße. Auch die Schnellladeinfrastruktur ist in vielen Ländern Europas schon gut entwickelt. Was wir nicht sehen sind Kunden, die mit dem Elektroauto zu uns kommen und doch wieder lieber einen Verbrenner hätten. Wer einmal elektrisch fährt, ist davon sehr schnell überzeugt.

**Pkw werden seit Jahren mit jeder neuen Generation immer größer, schwerer, länger, breiter. Opel hatte immer Kleinwagen im Sortiment, wird es die auch in Zukunft noch geben?**

Ja. Unser Corsa beispielsweise ist eine der europäischen Ikonen im Autobau. Er garantierte Mobilität für alle, er war auch mein erstes Auto. Der Corsa ist einer der meistverkauften Kleinwagen Europas, in Deutschland ist er überhaupt die Nummer eins, in Großbritannien ebenfalls. Das heißt, das Auto kommt an, und an dem Konzept halten wir fest, solange die Kunden sich dafür interessieren.

**Auf dem Weg zur Klimaneutralität steht als Zwischenschritt die strengere**



28. Mai 2024

**Wiener Strategieforum**

Nähere Informationen erhalten Sie unter:

[DiePresse.com/strategie](https://www.diepresse.com/strategie)

**Stefan Pierer**  
CEO | Pierer Mobility AG

„Die Vision vom leistungslosen Wohlstand wird uns nicht aus dieser Krise herausführen.“

Die Presse

**EY**  
Building a better working world

greiner

ING

**iv**  
INDUSTRIELLENVEREINIGUNG WIEN

PORSCHE

Verbund