



ÖKO-PIONIER:
„Wir sind nachhaltiger als Tesla und alle anderen Autohersteller“, sagt BMW-Vorstand Peter

INTERVIEW

Deutsche Aktien sind unterbewertet“

BMW-Finanzvorstand Nicolas Peter über Einstiegschancen an der Börse, wahrhaft ökologische Autos, die Vorzüge der Atomenergie und die Gefahren für den Industriestandort Deutschland

von GEORG MECK

Herr Peter, wir leben in Kriegs- und Krisenzeiten, trotzdem legte die BMW-Aktie in den letzten sechs Monaten um 25 Prozent zu. Wie lange kann das so weitergehen?

Nicolas Peter: Der Kurs zeigt die Resilienz des Unternehmens in dem sehr volatilen Umfeld der letzten Jahre; erst Corona, dann Halbleiterkrise, dann der furchtbare Krieg. Trotzdem hat es die Wirtschaft geschafft, sehr gute Ergebnisse zu erzielen. Gleichzeitig, und das ist mindestens genauso wichtig, investieren wir in die Zukunft. Diese Kombination zeichnet BMW aus. Und das honoriert der Kapitalmarkt – unsere zuverlässige Performance und die ungebrochene Motivation, technologisch führend zu sein.

Zeitweise hat die Börse BMW abgestraft, weil Sie nicht so eindeutig auf die E-Mobilität gesetzt haben wie der Rest der Branche.

Peter: Man darf nicht in die Falle laufen, nur das zu sagen, was aktuell en vogue ist und was andere hören wollen.

Das heißt: Sie verweigern sich weiter dem Schwur auf den allein selig machenden Batterieantrieb?

Peter: Wir fahren sehr gut mit der Strategie der Technologieoffenheit. Wir sind der deutsche Hersteller, der mit der Elektrisierung am besten unterwegs ist. Voriges Jahr haben wir den Absatz von Elektrofahrzeugen um über 100 Prozent gesteigert, dieses Jahr geht es in Richtung 400 000 vollelektrischer Modelle.

Deutsche Ingenieure berichten, dass die neuen Elektromodelle aus China erschreckend gut sind.

Peter: Dem setzen wir unsere Stärken entgegen. Wir bauen nicht nur Produkte, die vollelektrisch und nachhaltig sind, sondern generell die höchsten Ansprüche erfüllen; an die Qualität der Materialien, an das Fahrverhalten, an das Erlebnis im Fahrzeug. Mit unserem Premium-Anspruch haben wir eine einmalige Position in der Industrie.

Der neue VW-Chef Oliver Blume hat sich zum Start gleich distanziert von der reinen E-Lehre, indem er sagte, der Verbrenner lebe noch ewig. Stimmen Sie zu?

Peter: Ja. Bei aller Begeisterung für die E-Mobilität sind die Rahmenbedingungen in vielen Regionen der Welt so, dass die Kunden auch in vielen, vielen Jahren noch Verbrenner fahren werden. Deswegen verbessern wir unsere Verbrennungsmotoren unentwegt in Richtung Nachhaltigkeit.

Viele Klimaaktivisten würden das Auto am liebsten ganz abschaffen als ein Relikt aus der Vergangenheit, das nur die Städte verstopft. Hat das Auto noch eine Zukunft oder steigen wir bald alle auf die Bahn um?

Peter: Natürlich haben andere Verkehrsmittel ihre Berechtigung. Aber von einem sind wir absolut überzeugt: Individuelle Mobilität wird auch in den nächsten Jahrzehnten eine zentrale Rolle für die Menschen spielen. Erstens, weil es an öffentlicher Infrastruktur mangelt, und es – zweitens – auch keinen Sinn macht, jede Lebenssituation mit dem öffentlichen Verkehr abzubilden.

Wir könnten uns die Autos teilen, wenn sie eh 23 Stunden unbenutzt rumstehen. Ist Carsharing die Lösung, mit oder ohne Zutun der Autoindustrie?

Peter: Wir haben in dem Bereich eine lange Geschichte und einsehen müssen: Carsharing funktioniert nur in eng definierten Bereichen, weil wir Menschen in allen Gegenden der Welt tagein, tagaus ungefähr das Gleiche tun: Wir fahren morgens in die Städte rein und abends wieder raus. Da stößt das Sharing-Konzept schnell an seine Grenzen. Außerhalb der Metropolen ist es noch schwerer, das individuelle Nutzungsprofil mit Carsharing abzubilden. Folglich muss es darum gehen, den Individualverkehr zu dekarbonisieren. Dafür gibt es nicht nur eine Technologie, die Batterie, sondern auch den Energieträger Wasserstoff.

Von der Vision hören wir schon lange, nur ist davon nichts auf der Straße zu sehen.

Peter: Das ändern wir jetzt! Wir kommen in den nächsten Monaten mit einer kleinen Wasserstoff-Testflotte auf die Straßen. Je nachdem, wie sich das Pilotprojekt entwickelt, können wir uns vorstellen, schon gegen Ende des Jahrzehnts mit einem Serienprodukt aufzuwarten. Wasserstoff ist ein spannender Energieträger der Zukunft, und wir sind überzeugt: Es wird in dem Bereich eine Infrastruktur entstehen, weil auch andere Branchen sich dekarbonisieren. Davon werden wir für den Individualverkehr profitieren und Sie werden sehen: Die X5-Wasserstoff-Fahrzeuge sind spektakulär.



BMW I VISION DEE: In Las Vegas erzielte der Konzern im Januar hohe Aufmerksamkeit für seine futuristische Studie

Diese Modelle werden jedenfalls noch teurer als die jetzigen Elektroautos.

Peter: Nach heutigem Stand ja, natürlich. Aber mit den entsprechenden Stückzahlen wird auch diese Technologie günstiger. Wichtig ist, dass wir mit von der Partie sind, darin lassen wir uns nicht beirren, da wir überzeugt sind: Für Deutschland macht es Sinn, intensiv am Thema Wasserstoff zu arbeiten, auch weil wir damit die Abhängigkeit von Rohstofflieferanten für die Batterien vermindern.

Deutschland ist abhängig von Chinas Rohstoffen wie von dem riesigen Absatzmarkt. Begeben wir uns da in dieselbe Falle wie mit russischem Gas?

Peter: Geopolitische Themen fließen in unsere Strategie ein. Was den Absatz betrifft, sind wir wahrscheinlich der geografisch am besten aufgestellte Automobilhersteller der Welt. BMW ist stark in Europa, stark in Amerika und auch stark in Asien, insbesondere in China. Wichtig ist, in allen Regionen auf Augenhöhe aufzutreten,

Sehen das die Chinesen auch so? Behandeln die Sie als gleichberechtigten Partner?

Peter: Ja. In unseren Gesprächen werden wir als Partner auf Augenhöhe wahrgenommen. In der Region, wo wir in China fertigen, sind wir der wichtigste Arbeitgeber, der größte Steuerzahler, also ein wichtiger Wirtschaftsfaktor.

Zur Wahrheit gehört auch: Sanktionen gegen China würden der Exportation Deutschland wesentlich schwerer fallen als gegen Russland, das für die Weltwirtschaft weit weniger relevant ist.

Peter: China ist elementarer Teil der Weltwirtschaft. Nur ein Beispiel: Ohne China wird es schwierig mit der Elektrifizierung in Europa, dort sitzen die wichtigsten Batteriehersteller. Gleichzeitig sind wir für die dortige Wirtschaft ein wichtiger Absatzkanal. Das heißt: Wir sind miteinander vernetzt, aufeinander angewiesen. Deswegen geht es darum, im Gespräch zu bleiben. Aus unserer Sicht gilt weiterhin: Wirtschaft kann helfen, Brücken zu bauen.

Der Slogan „Wandel durch Handel“ hat weiter seine Berechtigung – auch nach den Erfahrungen mit Putin?

Peter: Ja, so sehen wir das. Natürlich muss man die politischen Entwicklungen permanent im Blick behalten. Aber noch mal: Die Beziehungen zu China sind für beide Seiten wichtig, deswegen fanden wir es auch so gut, dass der Bundeskanzler im November nach Peking gereist ist.

Vita

Dr. Nicolas Peter

Der **BMW-Vorstand** wurde im April 1962 in Mannheim geboren

Nach dem **Studium der Rechtswissenschaften** und anschließender Promotion trat er 1991 in den BMW-Konzern ein.

Seit 2017 ist er **Mitglied des Vorstands**, verantwortlich für die Finanzen des Automobilkonzerns

Mit dem i3 waren Sie vor anderthalb Jahrzehnten der Elektropionier, gerieten dann ins Hintertreffen, als das Modell beim Publikum nicht recht zündete.

Peter: Widerspruch! Wir hätten 2022 mehr i3 verkaufen können, als wir liefern konnten. Ich bin sicher: Der i3 wird irgendwann ein Kultprodukt sein. Für uns intern war er ein ganz wichtiges Fahrzeug, nicht nur weil es das erste vollelektrische Serienmodell war, sondern ein Technologieträger. Darauf aufbauend, haben wir die Batteriezellen beharrlich weiterentwickelt, in ein paar Monaten werden wir hier in München das Cell Manufacturing Competence Centre (CMCC) eröffnen, in dem wir seriennah auf einer Pilotlinie Batteriezellen produzieren. Das zeigt, mit welcher Langfristigkeit die BMW Group unterwegs ist.

Anfangs reichte die i3-Batterie bei kaltem Wetter nicht mal für eine Fahrt über den Mittleren Ring in München.

Peter: Solche Probleme sind längst überwunden. Die Reichweite des i3 liegt stabil über 200 Kilometer. Für ein Auto in diesem Segment ist das perfekt. Der größere

i4 braucht natürlich mehr Reichweite. Und mit dem ix50 können Sie locker 500 Kilometer am Stück fahren.

Bleiben Ihre Elektrokunden häufig liegen?

Peter: Nein, da hören wir praktisch keine Beschwerden. Die Reichweite ist nicht mehr das Problem. Woran wir – wie die gesamte Branche – arbeiten müssen, ist das Thema Ladeinfrastruktur. Wir investieren dafür mit Partnern in unser Joint Venture Ionity, aber auch die Politik muss massiv Geld in die Hand nehmen. Da muss noch einiges passieren.

Reicht die Energieversorgung, wenn alle elektrisch fahren, oder bricht dann das Stromnetz zusammen?

Peter: Das ist nicht einheitlich für die ganze Welt zu beantworten. Klar ist, dass der gewünschte Effekt für das Klima nur erreicht wird, wenn der Strom entsprechend erzeugt wird.

Es sollte kein Kohlestrom sein.

Peter: Genau. Außerdem braucht es intelligente Ladesysteme, welche die Zeiten ausnutzen, in denen weniger Strom verbraucht wird. Und schließlich müssen wir darauf achten, dass der Rohstoffbedarf für die Batterien von Generation zu Generation geringer wird. Deswegen investieren wir viel Geld in unseren Ansatz von Zirkularität.

„Zirkuläre Wirtschaft“ ist heute in aller Munde, steckt dahinter mehr als eine neue Managermode?

Peter: Wesentlich mehr, wir verfolgen damit ein umfassendes Konzept: Wie kann ich die Rohstoffe – etwa für Batterien – in einen zirkulären Kreislauf bringen? Wir haben die ersten Schritte unternommen, es ist aber noch ein weiter Weg zu gehen.

Worin unterscheidet sich Zirkularität vom altbekannten Recycling?

Peter: Recycling ist ein Teil davon, eine Untermenge von zirkulärer Wirtschaft. Beim Recycling führt man Abfälle wieder in einen Kreislauf zurück. Zirkularität geht wesentlich weiter: Hier geht es um geschlossene Kreisläufe, also darum, Strukturen zu etablieren, die schon bei Entwicklung und Design die Verwendung und Rücknahme von Produkten berücksichtigen. Das Konzept bedeutet auch zu

überlegen: Wie kann ich Bauteile wieder verwenden, ohne sie großartig zu verändern? Kann ich Komponenten oder Materialien nach dem Gebrauch im Auto einem komplett anderen Nutzungszweck zuführen?

Nach dieser Lesart wird das Auto zum ökologisch einwandfreien Produkt: Ist das nicht zu viel versprochen?

Peter: Wir haben jetzt schon große Fortschritte in Sachen Ökologie gemacht, wie die bessere Luft in den Innenstädten beweist. Durch die Fortschritte bei den Verbrennern hat die Belastung deutlich abgenommen. Das wird jetzt noch mal besser mit elektrifizierten Fahrzeugen. Wir sind ziemlich stolz darauf, dass wir in einer MSCI-Studie in unserem Wettbewerbsumfeld als ökologischster Hersteller eingestuft wurden, der mehr für den Klimaschutz tut als alle anderen.

Die Tesla-Fangemeinde reagierte mit Wut und Unverständnis auf diese Zahlen: Wie können Sie mit dicken SUVs klimafreundlicher sein als ein reiner Produzent von Elektroautos?

Peter: Man muss sich für das Urteil die unterschiedlichen Stufen eines Unternehmens anschauen, nicht nur das Produkt: Wie fertige ich? Mit welchen Stahlsorten? Wie lange ist die Nutzungsphase? Wie organisiere ich meine Lieferanten? Wie sehr sind die Teile wiederverwertbar? Nur in dieser Gesamtheit erhält man ein wirklich nachhaltiges Produkt. Und das ist unser Ziel. Wir wollen unsere CO₂-Emissionen in der Produktion um 80 Prozent reduzieren, während der Nutzungsphase um 50 Prozent und bei den Lieferanten um 20 Prozent.

Damit sind Sie allen Ernstes klimafreundlicher als Tesla?

Peter: Definitiv. Wir sind nachhaltiger als alle anderen Autohersteller, weil wir einen umfassenden, wissenschaftsbasierten Ansatz verfolgen. Daran lassen wir uns messen.

Wer sind heute Ihre wichtigsten Konkurrenten in Sachen E-Mobilität? Noch immer Elon Musk oder die Chinesen?

Peter: Wir schauen uns eine Reihe von Wettbewerbern fortwährend an, natürlich gehört da ein Tesla dazu, genauso wie Mercedes oder einige chinesische Hersteller. ▶

Viele Manager aus dem Westen berichten, dass ihre Marken unter dem neuen chinesischen Chauvinismus leiden. Spüren Sie die veränderte Stimmung auch?

Peter: Wir wachsen weiter in China, werden dort nach wie vor als starke Marke wahrgenommen, gleichzeitig sind wir dabei, mit unserem Partner Great Wall die Produktion von vollelektrischen Mini-Modellen in China aufzubauen.

Wie ernst ist die Gefahr einer Deindustrialisierung Deutschlands, vor der jetzt viele Unternehmer warnen?

Peter: Der drohende Verlust der Industrie ist ein sehr ernstes Thema, da geht es insbesondere um die nicht konkurrenzfähigen Energiekosten: Die Batteriezellenfertigung zum Beispiel ist sehr sensibel für den Energiepreis.

Sie investieren trotzdem in Deutschland.

Peter: Ja. Weil wir hier schon vier Autowerke haben, die sehr gut funktionieren, mit hervorragenden Mitarbeitern.

Und auf mittlere Sicht werden die Fabriken abwandern? Angefangen mit der Chemie?

Peter: Darin liegt eine erhebliche Gefahr für Deutschland als Standort. Wir müssen das Energiethema lösen. Wir kommen jetzt über den Winter, aber wie sieht es langfristig aus?

Würden längere Laufzeiten für Atomkraftwerke helfen?

Peter: Aus meiner Sicht eindeutig ja. Zumal unsere Atomkraftwerke im internationalen Vergleich sehr sicher sind, mit sehr hohen Standards. Ob längere Laufzeiten politisch realisierbar sind, das ist eine andere Frage. Vernünftig wäre das. Gewiss ist: Es braucht eine langfristige Lösung für eine sichere Energieversorgung zu verträglichen Kosten, gerade im Vergleich zu Kanada oder den USA.

Die Energiepreise treffen auch Privatleute. Leidet die Nachfrage unter der Inflation? Oder ist die BMW-Klientel wenig preissensibel?

Peter: Das unterscheidet sich von Markt zu Markt. In Amerika ist die Nachfrage sehr robust, in Europa ist der Auftragsbestand noch hoch, aber wir sehen eine Zweiteilung. Im Vereinigten Königreich und in Deutschland schwächen sich die Neuaufträge ab, während es in Frankreich und Spanien bes-

ser läuft. Sind wir deswegen pessimistisch für Deutschland? Nein, sind wir nicht. Wir bringen neue Modelle auf den Markt, etwa den X1 mit hohen Stückzahlen, und sehen eine sehr gute Nachfrage. Noch ein Beispiel für die Robustheit des Unternehmens.

Die versprochenen Ergebnisziele für 2022 haben Sie geschafft, der Rekordgewinn ist eingefahren?

Peter: Sonst würden wir hier nicht so entspannt sitzen. Aber im Ernst: Wir hatten keinen Grund, die Prognosen zu korrigieren.

Gemessen am einem Kurs-Gewinn-Verhältnis deutlich unter 10, ist die BMW-Aktie immer noch günstig – und folglich ein Kauf?

Peter: In jedem Fall. Das ist nie verkehrt.

BMW ist unterbewertet?

Peter: Definitiv ja. So wie deutsche Unternehmen aus meiner Sicht generell unterbewertet sind. Auf die Kurse drückte lange die Tatsache, dass viel Investorengeld nach Amerika geflossen ist, da kommt jetzt etwas zurück.

Ein Dax 18 000 ist daher realistisch?

Peter: Angesichts der Qualität der deutschen Unternehmen gibt es viel Aufwärtspotenzial für die Dax-Aktien, uns eingeschlossen. Deswegen bin ich auf längere Sicht sehr optimistisch.

Herr Peter, im April werden Sie 61. Wechseln Sie dann in den Aufsichtsrat?

Peter: Sie sehen mich sehr motiviert in meiner Aufgabe, auch nach 32 Jahren in dem Unternehmen. Die aktuelle Phase bringt die eine oder andere Herausforderung, aber sie macht auch Spaß.

Warum?

Peter: Weil es spannend ist angesichts der Brüche in der Industrie, mit neuen Technologien, neuen Spielern. Noch nie ist so viel Geld in die Autoindustrie geflossen, und keiner weiß ganz genau, wie es ausgeht, wer wann womit Erfolg hat. Alles sehr spannende Fragen. Und BMW ist gut positioniert. ■