

Sinnvolle Aufspaltung in Offroad und On-Highway

Der Mutterkonzern von Case IH, New Holland und Steyr will die Lkw- und Motorensparte bis 2021 ausgliedern und gesondert an die Börse bringen – Landtechniksparte erwartet höhere R & D Investitionen



CNH Landmaschinen und Lkw gehen künftig getrennte Wege.



Was haben Reisebusse von Hueliez mit Traktoren von Steyr gemeinsam? Sie sind Nutzfahrzeuge und werden von dem einst aus dem Autohersteller Fiat ausgegliederten Konzern CNH Industrial produziert. Aber das war es dann auch schon. Folgerichtig hat der seit einem Jahr amtierende CNH-Chef Hubertus Mühlhäuser nun die Aufspaltung des Konzerns in eine „On-Highway“- und eine „Off-Highway“-Sparte angekündigt.

Der Unternehmens-Split war von Brancheninsidern längst erwartet worden, ist doch die Landtechnik-Sparte, weltweit die Nummer 2 der Branche, deutlich profitabler als die Lastwagen, mit denen CNH im Branchenranking nur auf Platz 5 kommt. Vor allem aber: Die beiden Einzelteile dürften es getrennt an der Börse zu einer wesentlich höheren Bewertung schaffen als der Gesamtkonzern. Aktuell wird CNH, mit rund 30 Milliarden US-Dollar Umsatz das viertgrößte reine Investitionsgüter-Unternehmen der Welt, mit rund zwölf Milliarden Euro bewertet. Landtechnik und Baumaschinen sorgen allerdings für 75 Prozent der Erlöse.

Zur neuen Offroad-Sparte, die den Namen CNH Industrial behält, gehören künftig also die Landtechnik-Marken Case IH, New Holland und Steyr, dazu die Baumaschinensparte sowie die Spezialfahrzeuge wie militärisches Gerät und der Feuerwehr-Spezialist Magirus aus Ulm.

Unterm Strich sorgten diese Unternehmensteile im Jahr 2018 für 15,6 Milliarden US-Dollar Umsatz. Bei der Vorstellung des Unternehmens-Splits am 2. September in New York gab CNH-Chef Mühlhäuser auch ein ambitioniertes Investitionsprogramm vor: Bis zum Jahr 2024 sollen 13 Milliarden Dollar in Forschung, Entwicklung, Aus- und Umbau von Werken sowie in die Verbesserung von Produktivität und Margen gesteckt werden.

Unter dem Begriff „on-highway“ fahren nach der Aufspaltung, die im Laufe des kommenden Jahres vollzogen werden soll, die Lkw der Marke Iveco sowie die Busse der Marken Iveco und Hueliez. Mit den Lastwagen ebenfalls die Mutter CNH verlassen wird die Sparte Fiat Powertrain (FPT), die mit 750.000 produzierten Motoren jährlich der zweitgrößte Hersteller nach Cummins ist und zudem Achsen und Antriebe fertigt. Im vergangenen Jahr setzte CNH Industrial mit diesen Sparten 13,1 Milliarden Dollar um. Unter welchem Namen die abgespaltene Company schließlich firmieren wird, wurde noch nicht bekanntgegeben. 2021 schließlich soll die „on-highway“-Sparte auch an den Börsen in Mailand und New York notiert werden.

„Die beiden Unternehmen werden von einem größeren Fokus des Managements auf die unterschiedlichen Anforderungen profitieren und ihre Innovationen beschleunigen“, erklärte Mühlhäuser zum Split. „Zudem wird man die jeweiligen Strategien flinker anpassen können und somit von der weiteren Konsolidierung der unterschiedlichen Branchen besser profitieren können.“

Größter Profiteur der Aufspaltung dürfte die Holding der Fiat-Gründerfamilie Agnelli sein. Sie hält an CNH 26,9 Prozent der Anteile und hat 42 Prozent der Stimmrechte. Für jede CNH-Aktie soll 2021 auch ein Anteilsschein der Lkw-Schwester ausgegeben werden.