



HB-Coda*

Der Monatskommentar zur Automobilbranche von Prof. Hannes Brachat.

Liebe Leserinnen und Leser!

❖ 1. Thema: Insolvenzen, Sanierungen, Arbeitsplatzverluste, Nachfolgeprobleme – Sichtbare Absturztendenzen

Die rezessiven Wirtschaftsnachrichten mehren sich von Tag zu Tag. Stellenabbau wohin man schaut. Kuka, Infineon, SAP, Miele, Thyssenkrupp, Tesla, Evonik, BASF. **ZF** (zweitgrößter Zulieferer) reduziert allein 14.000 Arbeitsplätze. Das ist ein Drittel der Belegschaft. Gehen da in Friedrichshafen bald die Lichter aus? **Conti** (drittgrößter Zulieferer) will 7150 Stellen und **Bosch** (größter Zulieferer) 3000 Arbeitsplätze abbauen. Diese betroffenen Mitarbeiter werden tausendfach in Altersteilzeit oder Vorruhestand geschickt. Schon ab 55 Jahren. Und das mit üppigen Abfinden. Pro Arbeitsjahr 1,5 Monatsgehälter. Ab in den Vorruhestand lautet die schlichte Losung! Umgekehrt sind in Deutschland 1,6 Millionen Stellen unbesetzt. Es herrscht Fachkräftemangel. Welch ein Gegensatz. Er wird auch politisch still hingenommen. Ein Unding! Der Staat macht bei diesen goldenen Handschlägen auch noch mit. Was für eine Politik? Man verlagert die Produktion ins Ausland, wo die Löhne viel günstiger sind und die Menschen noch hochmotiviert zur Sache gehen.

Fisker, Recaro, Galeria, Esprit, FTI, Weltbild u.a. sind **insolvent**. Darunter auch Autohäuser. In gerade mal 40 Prozent der Insolvenzanträge wird in Folge eine Lösung gefunden. Oder anders, immer weniger Unternehmen können sich durch die Insolvenz sanieren. Die Coronajahre, die Energiepreise, höhere Materialpreise, die Inflation und in deren Folge steigende Zinsen sowie E-Autoeinbrüche sind markante Ursachen. Die überbordende Bürokratie wirkt obendrein noch mit.

präsentiert von



* Coda

Die Coda fasst in einer musikalischen Komposition am Schluss deren Charakterzüge zusammen.

HB-Coda

Vielen Autohäusern machen auch die fallenden Restwerte zu schaffen. Die automobilen „Sonderkonjunktur“ mit knappem Fahrzeugangebot (2018 - 2020) sowie diverse staatliche pandemiebedingte Sonderzahlungen verschoben verschiedentlich die Liquiditätsengpässe. Angeschlagene Betriebe treffen nun bei Banken für erforderliche Sanierung auf reserviertes Verhalten.

Übernahmen im Auto-Gewerbe

Laut Creditreform waren im ersten Halbjahr 11.000 Insolvenzen zu verzeichnen. Die größte Zahl seit zehn Jahren. Genaue Zahlen für das Autogewerbe gibt es nicht. Es läuft da vieles hinter den Kulissen ab. Keine Woche vergeht, ohne beispielsweise eine markante Übernahme. Es werden zur Stunde weit mehr Autohäuser zum Verkauf angeboten als es dafür Interessenten gibt. In zahlreichen Betrieben kommt ein Nachfolger aus der eigenen Familie nicht in Frage. Wer käme von den eigenen Mitarbeitern in Frage? Ich denke aktuell an einen Fall, wo ein gut gehendes, renditestarkes, mittelständisches Autohaus seit drei Jahren zum Verkauf steht. Corona war für den Verkauf nicht gerade die ideale Zeit. Für die Marke waren in dieser Zeit neue Händlerverträge angekündigt. Jetzt haben in diesem Autohaus vor zwei Monaten noch zwei gute Mechaniker gekündigt. Die wörtliche Redensart des tüchtigen Inhabers: „Ich habe jetzt von allem die Schnauze voll und drehe den Schlüssel um. Das war's.“ **Liquidation!** Das mit dem Schlüssel hört sich so locker an. So bürokratisch eine Neugründung ist, so aufwändig ist eine Betriebsabwicklung. Vom Händlervertrag, den Fahrzeug- und Teile-Beständen bis zur Mitarbeiterabfindung muss besagter Händler seine Liquidation jetzt finanziell stemmen. Weiter: Die Schätzung liegt bestimmt nicht daneben, dass jeder fünfte Kfz-Betrieb dicht macht, weil er keinen Käufer (Pächter) oder Nachfolger findet. Wohl dem, dessen Immobilie sich gut verwerten lässt. Da stecken vielfach tragische, ungerechte Einzelschicksale dahinter, der brutale Verlust des eigenen Lebenswerkes.

präsentiert von



❖ 2. Thema: Autonomes Fahren – Es wird, aber dauert...

Selbst Sprücheklopfer Elon Musk musste die Zeitachse für das autonome Auto immer wieder verschieben. Tesla fährt aktuell mit seinem „Autopilot“ auf Level 2. Und dabei führten mysteriöse Unfälle zu funktionellen Fragestellungen. Seit 2014 werden die fünf Stufen zum autonomen Fahren international anerkannt. Also **1, teilautomatisiert 2, hochautomatisiert 3, vollautomatisiert 4, autonom 5**. Stufe 5 meint, das Auto fährt selbständig, der Mensch sitzt als Passagier dabei. Seit Juni **2017** ist es laut Straßenverkehrsgesetz (StVG); in Deutschland erlaubt, ein Fahrzeug mit hochautomatisierter Fahrzeugfunktion (Level 3) zu nutzen. Parallel dazu legte eine hochrangig besetzte Ethikkommission einen Bericht (sehr lesenswert!) im Falle von möglichen technischen Fehlern und sogenannten Dilemmasituationen vor. Damit gilt es zugleich diverse Haftungsfragen zu klären.

Selbstfahrende Autos verursachen meist weniger Unfälle als von Menschen gesteuerte Fahrzeuge (Alkohol, Drogen, Raserei und andere menschliche Fehler). Es sei erwähnt, dass in Deutschland 99,99 Prozent der gefahrenen Kilometer der selbstgesteuerten Autos durch die Autofahrer unfallfrei verlaufen. Am 24. Juni **2022** wurde im Bundesgesetzblatt der Weg für die Nutzung von voll automatisierten Fahrzeugen (Level 4) in festgelegten Betriebsbereichen frei gelegt.

BMW und MB sind je nach Modell mit Level 2 und 3 in der Offerte. KI wird auch hier den technischen Fortschritt für autonomes Fahren begünstigen. Die neue Technologie des autonomen Fahrens erfährt über das **Robotertaxi** von Google-Tochter Waymo im Stadtverkehr von San Francisco bereits Anwendung, in China durch Baidu. In Deutschland soll ab **2026** in vier deutschen Städten „Verne“, der Shuttle-Service von Bugatti- und Rimac agieren. VW wird über seine Tochter Moia ab 2025 in Hamburg den Einsatz von Robotaxis testen. Vorausgesetzt, die Handyverbindung über Internet funktioniert.

präsentiert von

HB-Coda

Gleich der Bestandsentwicklung der E-Autos wird das autonome Fahren in Zukunft nach und nach zur neuen Realität und auf das Gesamtbild der Mobilität einwirken. Autonomes Fahren führt sicher auch für einige Fahrer zum Verlust von Freiheit und Fahrspaß. 2030 soll es Fahrzeuge geben, die sowohl auf der Autobahn als in der Stadt alleine fahren. 2040 sollen dann auch auf Landstraßen die Autos ohne Menschen am Steuer fahren können. 5G vorausgesetzt. Über die **Preislandschaft** für das autonome Auto, das mit Videokameras, Radar-oder Lidar-Sensoren ausgestattet ist, wird bislang ein Schweigetuch gelegt. Die voll ausgestatteten autonomen Testfahrzeuge liegen aktuell bei 400.000 €. Das impliziert bei einem Schwaben hammermäßige Schwindelgefühle! Es wird also noch lange eine parallele Fahrerwelt bestehen.

Es gibt **Umweltaktivisten**, für die führt das autonome Fahren zur Komplettabschaffung des Autos und der individuellen Mobilität. Aus den selbstfahrenden E-Autos werden nach und nach KI-gesteuerte Minibusse. Diese werden mit Zügen vernetzt. Und das war es dann endlich mit dem größten technischen Irrtum namens Auto des 20. Jahrhunderts. Da wollen einmal mehr einige, wie die EU mit dem „Green Deal“ ökonomische Realitäten nicht sehen.

❖ 3. Thema: ZDK – Aufbruch in die Zukunft

Der ZDK hat unter der Ägide Joswig, Scheele, Peckruhn schon im ersten Jahr ihres Wirkens sichtbare Akzente gesetzt. Bereits vor 25 Jahren - 1999 - zogen 17.000 Menschen mit Regierung und Parlament von Bonn nach Berlin. Der ZDK hat sich 25 Jahre später ebenfalls auf den Weg in die Hauptstadt gemacht. ZDK-Präsident Arne Joswig hat darüber hinaus angekündigt, ZDK-Aktivitäten zu forcieren, die den einzelnen Betrieb in ihrem Alltag wirksam unterstützen. Die „ZDK-Fachkräfte-Aktion“ ist ein erstes Beispiel.

präsentiert von



HB-Coda

Heute sei ein anderes gewichtiges Thema aufgerufen:

Auto-Preispolitik

Eine Headline im **DAT-Report 2024** lautet: Die Herstellerpreise sind so hoch wie nie und im Vergleich zum Einkommen auf einem 50-Jahres-Hoch! Früher musste ein Neuwagenkäufer 50% seines Jahreseinkommens für ein Auto aufwenden, heute stehen wir bei 80 %. Die **Neuwagenpreise** sind von 2016 bis 2023 um **51%** von durchschnittlich **29.650 €** auf **44.630 €** gestiegen. Diese ausufernde Preispolitik ist für viele Auto-Interessenten eine Zumutung, führt zu Kaufzurückhaltung und damit zu Umsatzeinbußen. Dem Handel obliegt die Aufgabe, Autos zu diesen **überzogenen Preisen** an den Mann oder die Frau zu bringen!

Mercedes-Benz – Exkurs

Das schwäbische Selbstverständnis der Daimler-Ingenieure liegt in der Auffassung, dass ihre Fahrzeuge mit Abstand die besten der Welt seien. Man staunt, wie viele Modelle es bei Daimler inzwischen gibt, die in der Basisversion bei 100.000 € beginnen (S-Klasse, EQS). Inzwischen musste sich Konzernchef **Ola Källenius** von „**Electric only**“ verabschieden und wird künftig wieder doppelgleisig mit Verbrennern und E-Autos fahren. Auch die „MB-Luxusstrategie“ ist mit Fragezeichen zu sehen. Nicht nur die Basispreise, auch die Preise für MB-Zusatzausstattungen haben alles andere als schwäbisch soliden Charakter. Die Folge: Kunden wandern ab! Der S-Klassen-Schwabenglanz weist inzwischen matte Absatzzahlen auf. Massive Sparmaßnahmen wären angesagt. Die überzogenen Personalkosten müssten drastisch reduziert werden. Man setzt auf gezielte Besitzstandswahrung.

Niederlassungsverkauf

Vom anstehenden Verkauf von MB-Niederlassungen sind 8.000 Mitarbeiter betroffen. Und wie hat sich das Management mit dem Betriebsrat dazu geeinigt?

präsentiert von

HB-Coda

Marc-Oliver Prinzing, Geschäftsführer der carmacon GmbH, mir persönlich als Hochschulkollege sehr gut bekannt kommentiert das so:

„ Durchschnittlich 85.000 € Entschädigung je Mitarbeiter für den Wechsel vom Mercedes-Nest zu (privatwirtschaftlichen) Händlern/Agenten?

Ca. 680 Millionen € als Entschädigung – nicht für den Jobverlust, sondern lediglich für den Wechsel des Eigentümers und dies bei gleichzeitigem Kündigungsschutz bis 2029, der Zusicherung von Weihnachts- und Urlaubsgeld und der weiterhin garantierten tariflichen Entlohnung. Erkauft man sich so bei Mercedes so den Betriebsfrieden? Wer bezahlt die Zeche? Die Aktionäre? Die Kunden? Vermutlich beide!“

Die Käufer der Niederlassungen lassen sich von Mercedes diese Mitarbeitergarantien halt bezahlen. Entsprechend reduziert sich der Kaufpreis. **Maßhalten**, hat da einst ein Großer gesagt.

Die Zukunft des Automobils

Die Zukunft des Automobils gehört nicht der **Verbrenner-Motorenwelt**, sondern der Software, den Daten und deren Nutzung, den Assistenzsystemen, Infotainment, der Fahrzeugelektronik und den E-Batterien. Bei diesen Themen ist die deutsche Automobilindustrie trotz üppiger Preise international alles andere als führend. Man gab von 2010 bis 2020 lieber der gewinnträchtigen SUV-Wachstumswelt den Vorzug. Die Frage ist aber doch, welcher Mehrnutzen rechtfertigt die erhöhtem Preise? Mit dieser (überhöhten) Preislandschaft geht der Wandel vom Fahrzeugbesitz zur Nutzung einher. Gut so? Auch das hat Wirkung auf den Autohandel und sollte vom ZDK viel klarer öffentlich artikuliert werden.

Preispolitik Service

Für viele Kfz-Betriebe ist das Werkstattgeschäft das existenzielle Rückgrat. Dabei geht es zum einen um die verkauften Stunden an Kunden und Garantieleistungen, zum anderen um die Teileerlöse. Aufgabe des ZDK sollte es sein, Transparenz für Löhne und Teile zu schaffen. Welche Verrechnungssätze werden in welchem Bundesland auf dem Land und in Groß-Städten weiterverrechnet?

präsentiert von

HB-Coda

Für welche Arbeiten? Markttransparenz schafft hier Orientierung für die Preisgestaltung im Servicealltag. Viele Markenbetriebe stehen heute bei einem Stundenverrechnungssatz von 160 € zuzüglich MWSt und merken gar nicht, dass freie Werkstätten sie Jahr um Jahr überholen. Jetzt sehen einige Markenbetriebe ihre Zukunft in großen überfabrikatlichen Service-Fabriken. Hinter dieser Servicefabrik steht ein hoher Fixkostenblock. Es wird dann ein Normal-Betrieb, der sich ausschliesslich auf überfabrikatliche **E-Autos im Service** spezialisiert und die ganzen „Verbrennerinvestitionen“ nicht mehr braucht, von der Ölversorgungsanlage, Ölabscheider, spezielle Diagnose-, Testgeräte, Spezialwerkzeug u.a. viel wirtschaftlicher unterwegs sein.

Garantie-Management - Vergütungspolitik

Ich habe mich dazu ausführlich in meinem HB-Coda vom 21. Mai 24 geäußert. Nach europäischem Recht steht dem Händler eine **kostendeckende Garantievergütung** zu. Wann setzt der ZDK diese Forderung durch? Beim Daimler macht der Gewährleistungs- und Garantiebereich z.B. gegenwärtig in den Service-Betrieben vielfach 30% der Werkstatterlöse aus! Da stehen die koreanischen Marken mit fünf bzw. sieben Jahre Neuwagengarantie bei 15 %. Die deutschen Premium-Marken arbeiten dagegen immer noch mit der 2-Jahres-Neuwagengarantie! Wie lange noch?

Hier sollte seitens ZDK tiefer gepflügt werden. Zu denken ist an einen **Branchen-Garantiereport**, der markenspezifische Regelungen, Vergütungspraxis und das Garantieantragswesen konkret aufzeigt und charakterisiert. Welche Forderungen gehen in der aktuellen Garantiepraxis auch den Freien Werkstätten. Eine originäre Aufgabe z. B. für **ZDK-Vizepräsident Thomas Peckruhn**.

präsentiert von



HB-Coda

Teile-Preise - Höhenflüge

Auch die Autoteile werden von Jahr zu Jahr teurer. Da herrscht ein „**Quasi-Monopol**“ der Hersteller. Wo bleibt der faire, freie Wettbewerb? Die Teilepreise sind seit 2013 um über 50 Prozent gestiegen. Schaut man sich Einzelteile wie eine Rückleuchte an, dann steht man dort bei 67% Preissteigerung. Hinzu kommen dann noch die individuellen Teilepreisaufschläge durch die Händler selbst.

Auch hier wäre der ZDK gefordert, einen detaillierten Report vorzulegen. Dieser umschließt auch das Schadenmanagement. **Michael Ziegler**, der Landesverbands-Präsident von Baden-Württemberg hat z. B. über Jahre als Geschäftsführer die EFA-Teilewelt erfolgreich aufgebaut. Wer weiß besser als er, wie man erfolgreich Teile verkauft und Teilepreise gestaltet. Er könnte das Konzept für einen ZDK-Teilereport vorlegen.

Fazit: Das Thema „Preis“ sollte vom ZDK offen und öffentlich artikuliert werden. Das Autogewerbe braucht Teilepreise, die für den Autofahrer bezahlbar sind! Und da stimmen gegenwärtig die Gleichgewichte nicht mehr!

❖ 4. Thema: Powernovo - Neues Geschäftsfeld bei Dello

DELLO ist ohne Frage von Hamburg über Neumünster, Kiel, Braunschweig, Hannover, Berlin bis Rügen mit seinen 57 Autohäusern, 2000 Mitarbeitern und über 1 Mrd. € Umsatz eine der markantesten Händlermarken Norddeutschlands. Dahinter stehen 125 Jahre Erfahrung in der Individualmobilität. Die ALD (Auto Leasing Dello) oder auch die TECHNO-Gründung haben über den Inhaber, den legendären Hans Ravenborg - lange Jahre auch Präsident der Opel-Händler - in der Nachfolge mit Kurt Kröger bis heute eine einmalige personalisierte Markenprägung erfahren.

präsentiert von

HB-Coda

Nun legte Kurt Kröger als geschäftsführender Gesellschafter mit seinem Team mit **powernovo** als Teil der DELLO Firmengruppe die Weichen für ein neues, separat geführtes Geschäftsfeld im Bereich moderner **Photovoltaik** und **Solaranlagen**.
Nachstehende Abbildung zeigt die Komplettangebote von powernovo in der Übersicht:



WIR SIND DEIN ENERGIEPARTNER

Wir von powernovo begleiten dich auf dem Weg zu deiner leistungsstarken Solaranlage. Vom ersten Tag an.



BERATUNG, PLANUNG, INSTALLATION

Die Solarexperten von powernovo beraten dich umfassend zu deiner Anlage und stehen von der Installation bis zur Übergabe an deiner Seite.

FINANZIERUNG, VERSICHERUNG, WARTUNG

Auf Wunsch nutzt du weitere Optionen für deine Anlage. Entscheide dich für dein individuelles Wohlfühlpaket.

UND WIE STEHT ES UM DIE E-MOBILITÄT?

Selbstverständlich erhältst du deine Ladestation von uns. Und auf Wunsch auch dein neues E-Auto!

Quelle: powernovo/ Dello

Das reicht von der Installation der Ladestation, einer kompletten Photovoltaik- oder Solaranlage, Finanzierung, Wartung bis hin zum neuen oder gebrauchten E-Auto. Gegenwärtig ist das Team von powernovo an den Standorten Hamburg-Nedderfeld, Reinbeck, Berlin, Neumünster und Hannover aktiv tätig. Die Offerte soll auf sämtliche DELLO-Standorte ausgeweitet werden.

präsentiert von

HB-Coda

E-Auto - Marktrealitäten

Ohne Frage, mit diesem Konzept geht DELLO investiv in Vorlage. Und die gegenwärtige E-Auto-Delle hat zunächst ernüchternde Züge. Ein Grund für die Kaufzurückhaltung sind die **E-Autopreise**. Wann wird hier eine Kostenparität mit Verbrennern erreicht? Es kommen 2025/26 neue E-Modelle in der Preisklasse zwischen 20.000 € und 30.000 €. **Citroen** wird im ersten Halbjahr 2025 die Einstiegsversion des neuen e-C3 zu einem Preis **unter 20.000 €** auflegen. Dank LFP-Batterietechnologie. Man wünscht sich, dass die neuen E-Modelle emotional ausfallen, Freude machen, Seele haben, also Leidenschaft und Begeisterung auslösen. Im Spurt wie in der nachhaltigen Lautstärke. Wie langweilig ist die deutsche automobile **Farbarmut** mit den freudlosen Farben schwarz, grau, weiß und silber. Man nehme sich den **Fiat-Chef Olivier Francois** zum Vorbild, der 2023 sämtliche Silber- und Grautöne gestrichen hat. Fiat stehe für Freude, Leidenschaft, Liebe, Optimismus und Lebensfreude. Ergo: Laßt uns die so **langweiligen Farbtöne** auffrischen oder sind die deutschen Autoverkäufer inzwischen zu so farblosen Typen mutiert!?

2025 wird es eine weitere **Verschärfung der CO2-Vorgaben** geben, um das Flottenziel von 93,6 g/km CO₂ (WLTP) zu erreichen. Da werden die Hersteller zwangsläufig besondere Akzente für den Verkauf von E-Autos und Plug-in-Hybriden setzen müssen.

Weitere Vorbehalte in der Käuferakzeptanz bestehen bei den **Ladestationen**. Auch da tut sich was. Gegenwärtig gibt es in Deutschland 125.000 öffentliche Ladepunkte, davon 26.000 Schnellladestationen ab 22 Kilowatt. Bis 2026 soll das „Deutschlandnetz“ 1000 neue Ladestationen und zusätzlich 9.000 Schnellladepunkte erhalten. Die **„Reichenweitenangst“** wird nach und nach beseitigt. 39 Kilometer wird im Schnitt in Deutschland pro Tag ein Auto gefahren. Die Elektromobilität sollte grundsätzlich nicht zu einem Privileg für Immobilienbesitzer werden, die zu Hause und am Arbeitsplatz bequem tanken können. Das Problem für die Mieter in der Stadt sucht nach praktikablen Ladeoptionen, sprich einen wohnortnahen Zugang zu Ladesäulen.

präsentiert von

HB-Coda

Es sei noch festgehalten, dass die chinesischen E-Autohersteller von BYD, Nio, bis zu XPeng in 2024 signifikante **E-Auto-Zuwächse** verzeichnen. Die chinesische Regierung gab für 2025 einen Marktanteil an neuen Elektrofahrzeugen von 50 Prozent vor. Sie kommen! Alles Gute für die DELLO-Strategie: Dran bleiben! Lasst es werden!

Spruch des Monats:

Olympiade 2024: „Wir schreiben Excel-Tabellen, die anderen trainieren!

In bestimmten Bereichen sind wir da, in anderen haben wir den Anschluss verloren, in einigen sind wir gar nicht mehr präsent.“

Dr. Jörg Bügner, Sportvorstand Deutscher Leichtathletikverband

Mit meinen besten Sommergrüßen und großen olympischen Freuden

Ihr

Prof. Hannes Brachat

Herausgeber AUTOHAUS (1993 - 2023)

präsentiert von

