

Auch in Aachen fand die Katastrophe nicht statt

Von Rainer Strang, cen

Corona hinterlässt Spuren. Überall. Auch in der Automobilbranche. Umsatzeinbrüche machen Herstellern, Zulieferern, Händlern und Werkstätten zu schaffen. „Derpandemiebedingte massive Einbruch der Nachfrage stellt Hersteller und Zulieferer vor große Herausforderungen“, stellte Hildegard Müller, Präsidentin des Verbandes der Automobilindustrie (VDA), heute in Berlin fest. Soweit das große Bild. Wir blicken auch ins Detail.

Beim 100. Geburtstag dachte niemand an Corona

Unter der Pandemie hat auch das Autohaus Thüllen mit Hauptsitz in Aachen gelitten. „Das war kein schönes Jahr“, sagt Geschäftsführer Esko Thüllen, „aber wir sind mit einem blauen Auge davongekommen.“ 2019 hatte der Familienbetrieb seinen 100. Geburtstag gefeiert. An Corona hatte damals niemand gedacht. Stattdessen wurde gefeiert. Seit seiner Gründung hat das Unternehmen einen Weltkrieg und viele Krisen überlebt. Einmal stand es sogar kurz vor dem Aus.

Das ist lange her. Heute zählt Thüllen zu den großen Anbietern in der Region Aachen/Linker Niederrhein und beschäftigt 260 MitarbeiterInnen an acht Standorten. Esko Thüllen leitet das Unternehmen in dritter Generation. Im Jubiläumsjahr hatten er und sein Team 2800 Neuwagen der Marken Hyundai, Opel und Peugeot sowie 2200 Gebrauchtwagen verkauft. Der Umsatz: 90 Millionen Euro. In diesem Jahr wird er wegen Corona auf voraussichtlich 85 Millionen Euro sinken. Bei den Neuwagenverkäufen erwartet Esko Thüllen ein Minus von 300 auf 2500 Fahrzeuge. Dafür wird der Gebrauchtwagenabsatz wohl um 300 auf 2500 Einheiten steigen.

Mietwagen kaum gefragt

Herbe Einbußen musste das Unternehmen bei der Autovermietung hinnehmen, das dritte Standbein neben Vertrieb und Service. „Da lief sehr wenig, weil viele von Zuhause aus arbeiteten und es so gut wie keine Geschäftsreisen mehr gab“, stellt der Geschäftsführer fest. „Doch zum Glück fand bei uns insgesamt keine Katastrophe statt.“

Das lag auch daran, dass Thüllen schon vor gut zehn Jahren konsequent auf die Digitalisierung seiner Marketing- und Vertriebsprozesse gesetzt hat. „Unser Web-Angebot ist klar strukturiert, die Bedienung einfach. Die Kunden wissen es zu schätzen. Das hat uns über den mehrwöchigen Lockdown im Frühjahr geholfen“, resümiert Esko Thüllen. Der Online-Präsenz war es ebenfalls zu verdanken, dass sich die neuen Dependancen an den Standorten Krefeld und Kempen trotz der Pandemie besser als geplant entwickelt haben. Beide Häuser hatten ihren Betrieb kurz vor Corona aufgenommen.

Allerdings gab es auch an den Thüllen-Standorten Kurzarbeit. Während des Lockdowns wechselte die Mannschaft im Vierzehn-Tage-Rhythmus. Während die eine Hälfte im Einsatz war, blieb die andere Hälfte zu Hause. Dank Krisenplan und Hygienekonzept hatte sich damals niemand mit dem Virus infiziert. Aktuell sind zwei Mitarbeiter an Corona erkrankt. Auswirkungen auf den Geschäftsbetrieb hat das dank strikter Sicherheitsregeln nicht.

Unterschiedliche Blickwinkel

Ob Automobilhersteller, -zulieferer und Handel im ersten Corona-Jahr ebenso wie die Thüllen-Gruppe mit einem blauen Auge davongekommen sind, beurteilen Analysten unterschiedlich. Für die einen, darunter Stefan Bratzel, Chef des Centers of Automotive Management (CAM) in Bergisch Gladbach, ist klar: „Die deutsche Autoindustrie hat sich zu lange gegen die Elektromobilität gestemmt und bekommt jetzt die Quittung dafür.“ Andere, wie VDA-Präsidentin Müller, verweisen auf die vielen batteriebetriebenen Pkw (BEV) und Plug-in-Hybride (PHEV), die es bereits gibt und die im nächsten Jahr neu auf den Markt kommen werden.

Ernüchternde Fakten

Die Fakten, die das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) heute veröffentlicht hat, belegen, dass die Branche die Folgen der Corona-Pandemie längst nicht ausgeschwitzt hat. So gingen die Pkw-Neuzulassungen im November erneut zurück – im Vergleich zum Vorjahresmonat um drei Prozent auf 290.200 Fahrzeuge. Laut VDA liefen im November unterstützt durch einen zusätzlichen Arbeitstag in Deutschland 449.900 Pkw von den Bändern. Das waren sieben Prozent mehr als ein Jahr zuvor. Damit wurde erstmals in diesem Jahr das Produktionsniveau eines Vorjahresmonats übertroffen.

„Durch die Corona-Krise kam es vor allem in der ersten Jahreshälfte zu einem beispiellosen Einbruch des deutschen Pkw-Markts“, so Hildegard Müller. In der zweiten Jahreshälfte habe es zwar eine leichte Erholung der Nachfrage gegeben, die den Rückstand aber nicht mehr ausgleichen könne. Für das Gesamtjahr rechnet der VDA mit rund 2,9 Millionen Pkw-Neuzulassungen (minus 20 Prozent) und etwa 3,5 Millionen im Inland produzierten Fahrzeugen (minus 25 Prozent).

E-Autos und Plug-in-Hybride auf der Überholspur

Von einem Minus kann bei E-Autos und Plug-in-Hybriden keine Rede sein. Deshalb gerät Esko Thüllen auch ins Schwärmen, wenn er auf die Innovationsprämie angesprochen wird: „Das war der beste Schachzug, den sich der Staat hat einfallen lassen. Gut, dass die Prämie bis 2025 verlängert wird, wenn auch degressiv in zwei Schritten.“ Als die Zuschüsse für den Kauf neuer Elektroautos und Plug-in-Hybride von der Bundesregierung zum Sommer noch einmal deutlich erhöht worden sind, begann ein wahrer Sturm auf die Autohäuser – nicht nur bei Thüllen.

Hatten sich bis dahin vor allem überzeugte Umweltschützer für den Kauf eines E-Autos entschieden, die sich bei den Produkten gelegentlich sogar besser auskannten als die Verkäufer, begeisterten sich plötzlich auch Otto-Normal-Verbraucher für die Elektromobilität. „Die Nachfrage schoss durch die Decke“, erzählt Esko Thüllen. In den Verkaufsgesprächen ging es auf einmal nicht um PS, Drehmoment und Verbrauch, sondern um Reichweite, Lademöglichkeiten und Förderung.

Den Trend zum E-Auto und zu Plug-in-Hybriden spiegelt auch der Gesamtmarkt wider. Im November schossen die Neuzulassungszahlen im Vergleich zum Vorjahresmonat noch einmal in die Höhe – bei den BEV um mehr als 500 Prozent (28.965 Einheiten) und bei den PHEV um fast 400 Prozent (30.621 Einheiten). Damit erzielten E-Autos und Plug-in-Hybride im vergangenen Monat einen Neuzulassungsanteil von zehn beziehungsweise 10,5 Prozent. Im November 2019 hatte er bei 1,6 beziehungsweise 2,1 Prozent gelegen. Laut VDA hat inzwischen jeder sechste in Deutschland hergestellte Pkw einen Elektroantrieb. Präsidentin Müller: „Der Trend wird sich fortsetzen.“

Lieferfähigkeit ist A und O

In der heißen Phase, die sich nach Einschätzung aller Branchenkenner fortsetzen wird, kam Thüllen zugute, dass Hyundai zu jenen Marken zählt, die BEV und PHEV kurzfristig liefern konnten. Außerdem verfügten die Thüllen-Autohäuser über einen ausreichenden Bestand, so dass sich viele Kunden ab Hof bedienen konnten. „Die Verfügbarkeit ist das A und O bei der Entscheidung für den Kauf eines E-Autos oder Plug-in-Hybriden. Da sind wir mit Hyundai sehr gut aufgestellt“, betont Esko Thüllen.

Auto-Experte Bratzel beklagt in diesem Zusammenhang, dass reine Elektromodelle bei den deutschen Herstellern noch Mangelware und die Lieferzeiten zum Teil sehr lang sind. Während der Renault Zoe, seit 2013 im Markt und eines der beliebtesten E-Auto in Europa und Deutschland, laut Importeur als Neuwagen dank des hohen Bestands im Handel sofort und ab Werk nach zwei bis drei Monaten zu haben ist, nennen andere Hersteller Lieferzeiten von bis zu sieben Monate und länger.

Vom hohen Lagerbestand profitiert auch der neue VW ID 3. Im Oktober eroberte er vor Renault Zoe und Hyundai Kona den Spitzenplatz in der europäischen Bestsellerliste für Elektroautos. Wegen zu hoher Kundennachfrage hatten die Volkswagenmarken VW, Skoda und Seat ihre Elektro-Minis e-Up, Citigo e iV und Mii electric aus dem Programm genommen.

Auch anderen BEV und PHEV gelingt nicht immer einen reibungsloser Marktstart. Von Rückrufen, Werkstattaktionen und vorübergehende Verkaufsstops wegen technischer Defekte waren beziehungsweise unter anderem Ford, Opel, BMW, Audi und Renault betroffen. Soweit bekannt, hatten die Pannen keine schwerwiegenden Folgen und keinen Einfluss auf das Nachfragehoch.

Wie viele Ladestationen braucht das Land?

Mit Blick auf den E-Auto-Push hofft Händler Thüllen auf einen schnellen Ausbau der Ladeinfrastruktur. Während der Bundesverband für Energie- und Wasserwirtschaft (BDEW) die bundesweite Abdeckung mit rund 33.000 Stationen bereits heute für sehr gut hält, räumen Bundesregierung und Bundeswirtschaftsminister Peter Altmaier (CDU) ein, dass man beim Aufbau der Ladeinfrastruktur vieles wettzumachen habe und kündigt an, dass in Deutschland bis 2030 bis zu 1.000.000 öffentliche Ladestationen zur Verfügung stehen werden. Dafür stellt der Bund 500 Millionen Euro an Fördermitteln zur Verfügung.

Komisch nur, dass die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur, die im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums tätig ist, auf ganz andere Zahlen kommt als der Verband. Der schätzt den Bedarf im Jahr 2030 auf mindestens 440.000, vielleicht sogar 843.000 öffentlich zugängliche Ladepunkte für Elektroautos.

Albtraum Mehrwertsteuerreduzierung

Während Esko Thüllen über die Verlängerung der Innovationprämie, die den Steuerzahler rund eine Milliarde Euro kosten wird, voll des Lobes ist, ist der Aachener Geschäftsmann auf eine andere staatliche Corona-Ausgleichsmaßnahme gar nicht gut zu sprechen: die Reduzierung der Mehrwertsteuer. „Sie hat uns vor allem einen irrsinnigen innerbetrieblichen Aufwandsbeschnitt, aber so gut wie keine neuen Kunden“, sagt Thüllen und spricht von einem administrativen Albtraum, der mit dem Auslauf zum Jahreswechsel ein zweites Mal gestemmt werden müsse.

Harter Endspurt und Zuversicht für 2021

Auch wenn der aktuelle Soft-Lockdown vor allem die Kauflust von Privatkunden dämpft, stehen dem Aachener Händler bis zum Jahresende noch herausfordernde Tage bevor. Bis Mitte Dezember will die Autohaus-Gruppe möglichst alle Aufträge abgeschlossen haben, weil danach die meisten und wegen ihrer vermeintlich unkalkulierbaren Öffnungszeiten in Corona-Zeiten heftig kritisierten Kraftfahrzeugzulassungsstellen in die Weihnachtsferien gehen.

Nach Einschätzung von Esko Thüllen wird Corona im kommenden Jahr ein Thema bleiben. Allerdings nicht mehr so massiv. Impfstoff sei Dank. Deshalb stehen die Zeichen bei Thüllen 2021 wieder auf Wachstum. Das macht auch ein Blick auf die Website deutlich. Dort werden Junior-Verkaufsberater, Kfz-Mechatroniker und andere Fachkräfte für den Aufschwung gesucht. (ampnet/rs)