

# Graf Hardenberg macht Tempo beim Umbau

## 42-Millionen-Euro-Investition in Karlsruhe / Zusammenlegung von Autohandel-Standorten

Von unserem Redaktionsmitglied  
Erika Becker

**Karlsruhe.** Auf dem Eckgrundstück Am Großmarkt/Gerwigstraße in Karlsruhe lässt sich die rasante Veränderung der Graf Hardenberg-Gruppe wie mit einem Brennglas mitverfolgen. Während ein Bagger noch Mauerstücke der alten Audi-Werkstatt abreißt, schleppen Mitarbeiter im gerade fertig gewordenen Nutzfahrzeug-Zentrum nebenan Umzugskisten und installieren Computer an Arbeitsplätzen. Schräg gegenüber haben das hochmoderne Karosserie- und Lackzentrum im ersten Stock und die Werkstatt darunter schon den Betrieb aufgenommen – auf jeweils lichtdurchfluteten 4.000 Quadratmetern, und mit mehr als 70 neuen Hebebühnen.

”

In fünf bis sieben Jahren verkaufen wir wohl hauptsächlich Mobilität.

**Volker Brecht**  
Geschäftsführer der Holding

Nur eine Tür weiter hat Geschäftsführer Christian Welling sein Büro im nagelneuen Audi-Zentrum bezogen und strahlt aus jedem Knopfloch, wenn er von dem 42-Millionen-Projekt Gerwigstraße erzählt. Es steht sinnbildlich für die Entwicklung, die die Graf-Hardenberg-Gruppe mit mittlerweile 1.600 Mitarbeitern genommen hat. Ihren Verwaltungssitz hat die Gruppe in Ettlingen, dort soll auch der neue Porsche-Standort auf brachliegendem Areal der Thelen-Gruppe entstehen. Insgesamt umfasst Graf Hardenberg aktuell 31 Betriebe an 17 Standorten von Bruchsal bis zum Bodensee. Es war ein steter Aufstieg des VW-Konzernhändlers zu einer der größten Automobilhandelsgruppen in Deutschland – rasant, aber nicht immer rosig.

Wellings Tiefpunkt ist noch gar nicht so lange her. Am 23. September 2015 war der Abgaskandal auch bei den Autohändlern angekommen – das weiß er noch wie heute. „Das war für mich die größte Krise. Das hat so viel Vertrauen verspielt“, sagt der 52-Jährige, der schon auf über 30 Jahre Mitarbeit bei der Graf-Hardenberg-Gruppe zurückblickt. „Serviceberater wurden beschuldigt und beschimpft, es gab auf einmal täglich Dutzende von Klagen wegen manipulierter Abgasvorrichtungen. Wir haben das alles abbekommen, auch wenn wir die Autos nicht gebaut haben. Das hat schon sehr weh getan“, sagt Geschäftsführer Welling. „Diese Zeit hat mich geprägt. Das macht was mit einem, es war brutal, ich habe nachts davon geträumt.“

Für einen, der immer attraktiver für Kunden werden will, war das „ein Schlag ins Gesicht, wenn sich Kunden betrogen fühlen.“ „Gegenüber dem Hersteller, dem Volkswagen-Konzern, war das eine Enttäuschung“, ergänzt Holding-Geschäftsführer Volker Brecht. „Aber eine langjährige Beziehung muss auch das aushalten.“



**Drei Betriebe auf 30.000 Quadratmetern:** Am neuen Graf Hardenberg Audi-Zentrum Karlsruhe befindet sich jetzt auch das VW-Nutzfahrzeugzentrum sowie die zwölf Millionen Euro teure neue Karosserie- und Lack-Anlage.  
Fotos: Jörg Donecker, Graf Hardenberg

Die Geschichte der Holding geht zurück auf Günther Graf von Hardenberg, der 1954 die Mehrheit an der Richard Gramling GmbH in Karlsruhe erwarb. Auto-Rallyes mit Ferry Porsche prägten die Anfangszeit, der Übergang in eine Stiftung zum Erhalt des Unternehmens das Ende der Ära Günther von Hardenbergs. Seither wuchs die Gruppe immer mehr, Fusionen statt Konkurrenzkampf war das Motto – bis zur Finanzkrise 2008.

Für Brecht war diese Wirtschaftskrise die größte Herausforderung in seinen 34 Jahren im Unternehmen. Bis zu 30.000 Euro Minus pro Leasingfahrzeug, „ich hatte riesigen Respekt vor dieser Situation“, sagt er. „Vorher war alles ein Selbstläufer, aber auf einmal ist der Boden unter den Füßen weg. Man ist in der Abhängigkeit, wie geht es weiter, mit den Banken, mit den Herstellern?“ Erträge blieben aus, sie mussten kostensensibler werden. Aber: „Wir haben auch in der schwierigen Zeit niemanden entlassen und als die Talsohle durchschritten war, konnten wir gleich wieder richtig durchstarten“, so Brecht.

Ab 2010 geht es wieder bergauf – bis der Abgaskandal ins Kontor schlägt. Rückblickend kann Welling dem sogar Positives abgewinnen: „Man muss aber auch sagen, dass wir ohne diese Krise bei der Elektromobilität heute nicht da wären, wo wir jetzt sind“, sagt er. Bei den Flotten der Großkunden sei schon mehr als jedes fünfte Fahrzeug ein E-Auto. Welling selbst ist jetzt seit vier Monaten vollelektrisch unterwegs – „ich verarbeite so den Abgaskandal“, meint er halb scherzhaft.

Nachhaltigkeit ist ein grundlegendes Credo bei Graf Hardenberg – neben Kunden- und Mitarbeiterattraktivität. Zwei



**Lange dabei:** Holding-Geschäftsführer Volker Brecht (links) und der Geschäftsführer für den Bereich Nord, Christian Welling

Blockheizkraftwerke decken 75 Prozent des Strom- und 100 Prozent des Wärmebedarfs der neuen Lackanlage ab. 380 Tonnen CO<sub>2</sub> werden am Standort eingespart. Die eigene Dienstwagenflotte ist zur Hälfte vollelektrisch oder mit Hybrid-Fahrzeugen ausgestattet.

Zwei Standorte in Karlsruhe haben sie für die 30.000 Quadratmeter an der Gerwigstraße dichtgemacht – das Audi-Zentrum in der Sophien- und das Nutzfahrzeug-Zentrum in der Durmersheimer Straße. Aus dem VW-Zentrum dort wird ein Fahrzeuglogistik-Zentrum, möglicherweise sollen Service-Kunden auch ihr Fahrzeug am vertrauten Ort abgeben können – die geringe Begeisterung mancher Kunden über den Standortwechsel hat die Manager veranlasst umzudenken.

Corona konnte den krisengestählten Managern dann wenig anhaben. Mit 670 Millionen Euro Umsatz kam die Gruppe zufriedenstellend aus dem ersten Pandemie-Jahr (2019: 703 Millionen Euro), trotz des Stillstands im ersten Halbjahr. Bei den

jungen Mitarbeitern verspürten sie durchaus Existenzängste, auch wenn die Autohaus-Gruppe das Kurzarbeitergeld aufgestockt und zusätzlich eine Corona-Zahlung geleistet hat. „Da war es unsere Hauptaufgabe, Sicherheit zu vermitteln“, sagt Brecht, der selbst seit seiner Ausbildung als Bürokaufmann im Unternehmen ist. Mitarbeiter seien nun einmal das höchste Kapital. Und man müsse als Arbeitgeber darauf achten, attraktiv zu bleiben – durch Schaffung angenehmer Arbeitswelten etwa: Höhenverstellbare Schreibtische, ein Grill auf der Dachterrasse. Weg vom hierarchischen Stil. Denn wo sie früher 200 Bewerbungen auf eine Stelle als Kfz-Mechaniker bekamen, seien es jetzt nur noch fünf bis zehn., verdeutlicht der Geschäftsmann.

Es gehe darum, Perspektiven für die Mitarbeiter aufzuzeigen, mehr „Hardenberg-Gen“ in die Mannschaft zu bringen, ein Team zu schmieden. „Wenn der Mechaniker nicht funktioniert, funktionieren wir auch nicht“, meint Brecht. „Wir verändern uns ständig bei Graf Hardenberg, aber die Geschwindigkeit hat zugenommen, bei der Mobilität, aber auch bei der Mentalität, die mehr Work-Life-Balance und mobiles Arbeiten fordert, dem nehmen wir uns an. Auch wir Ältere müssen Vorbild sein und Anpassungsbereitschaft zeigen“, bringt es der 53-Jährige für sich auf den Punkt. Und wagt die Prognose: „In fünf bis sieben Jahren verkaufen wir voraussichtlich hauptsächlich Mobilität, wie komme ich am besten von A nach B, dann geht es um weit mehr als nur um Autos.“ Beim Thema Veränderung will Graf Hardenberg eben auf dem Gaspedal bleiben.

# Stratec erzielt neue Rekorde

Von unserem Redaktionsmitglied  
Dirk Neubauer

**Birkenfeld.** Die Stratec SE, der Hidden Champion aus Birkenfeld im Enzkreis, liefert einmal mehr glänzende Zahlen ab. Im ersten Halbjahr 2021 erlöste der Spezialist für Labor-Diagnosesysteme 155,8 Millionen Euro. Das ist gegenüber dem Vorjahreszeitraum ein Plus von 30,5 Prozent. Beim um Sondereffekte bereinigten operativen Ergebnis (adjusted Ebit) legten die Birkenfelder gar um 87,1 Prozent auf 34,5 Millionen Euro zu.

## High-Tech-Geräte für Blutbanken und Kliniken

Ein Grund für das starke Wachstum ist, dass Stratec Laborsysteme für PCR-Tests herstellt. Mit denen lässt sich bekanntlich eine Corona-Infektion nachweisen. Unter dem Strich kam die im SDax notierte Stratec SE auf einen um Sondereffekte bereinigten Ergebnis von 28,5 Millionen Euro (plus 83,1 Prozent).

Die 1979 gegründete Stratec entwickelt und produziert Diagnosesysteme. Mit ihnen werden beispielsweise Blut oder Sekrete untersucht. Auf den Geräten prangen Namensschilder wie Roche, Abbott, Hologic oder ThermoFisher, die Kunden der weltweit operierenden Unternehmensgruppe sind. Die High-Tech-Geräte sind in Blutbanken, Kliniken und Gemeinschaftspraxen im Einsatz.

Mittlerweile arbeiten für Stratec 1.400 Mitarbeiter. Das sind 65 mehr als im Vorjahr. Der Konzernsitz in Birkenfeld wurde im vergangenen Jahr erweitert. Deshalb sinkt nach den Worten von Stratec-Vorstandschef Marcus Wolfinger im aktuellen Geschäftsjahr die Investitionsquote auf 6,0 bis 8,0 (2020: 10,2) Prozent des Umsatzes.

Wolfinger berichtet von kürzlich neu in den Markt eingeführten Produkten. Auch die „Entwicklungspipeline ist gut gefüllt“. Erst jüngst hatte Stratec die Prognose für dieses Jahr erhöht. Die Birkenfelder erwarten nun für dieses Geschäftsjahr ein währungsbereinigtes Umsatzwachstum von mindestens 12,0 Prozent. Die bereinigte Ebit-Marge wird mit insgesamt 17,5 bis 18,5 Prozent angegeben.

## Ausweitung der Kurzarbeit

**Berlin (dpa).** Bundesarbeitsminister Hubertus Heil will die bestehende Kurzarbeiter-Regelung bis Ende 2021 ausweiten. „Kurzarbeit war und ist unsere stabile Brücke über ein tiefes wirtschaftliches Tal“, sagte der SPD-Politiker der „Rheinischen Post“ (Freitag). Die Arbeitslosigkeit gehe zurück, das sei erfreulich. „Aber angesichts der Tatsache, dass es in einer Reihe von Branchen noch konjunkturelle Störungen gibt, halte ich es für sinnvoll, vorwiegend die bestehenden Regelungen bis Ende des Jahres zu verlängern.“

Ähnlich wie Heil hatte sich Bundesfinanzminister und SPD-Kanzlerkandidat Olaf Scholz geäußert: Sowohl die Kurzarbeiter-Regelung als auch die Wirtschaftshilfen für strauchelnde Unternehmen sollten bis Ende des Jahres verlängert werden, sagte er den Zeitungen der Funke-Mediengruppe. Von verschiedenen Ökonomen gab es Kritik an einer Verlängerung: Das wäre „völlig verfrüht“, sagte Lars Feld, Ex-Chef der Wirtschaftsweisen, der „Rheinischen Post“.

# Schöne neue Autowelt?

## Die deutsche Kernbranche befindet sich kurz vor der umgestalteten „IAA Mobility“ im Wandel

**München/Hannover (dpa).** Es sieht so aus, als sei die Autoindustrie trotz einiger Schrammen bisher recht gut durchs Corona-Tief gekommen. Manche Hersteller machen sogar schon wieder fette Gewinne. Jenseits der aktuellen Nachfrage ändert sich das Verhältnis vieler Verbraucher zum Fahrzeug jedoch spürbar – ein Trend, der auch die großen Messen zum Umdenken zwingt. Wo steht die Branche kurz vor ihrer Leitmesse, der „neuen“ IAA?

Schaut man auf die Verkäufe, könnte sich das vom ersten Lockdown geprägte zweite Quartal 2020 möglicherweise als einmaliger Einbruch erweisen. Bereits seit Mitte vorigen Jahres geht es mit dem Absatz vieler Autobauer wieder aufwärts. Das schlägt sich auch in höheren Gewinnen nieder: Volkswagen, Daimler und BMW verdienten im ersten Halbjahr 2021 deutlich mehr als in der ersten Hälfte des Vorjahres. Dabei profitierten sie auch von nachgeholten Käufen und von eigenen Sparprogrammen. Der Boom bei den Elektro- und Hybridfahrzeugen wurde von üppigen Kaufprämien in einigen Staaten beflügelt. Sorgen machen der Branche Produktionsunterbrechungen wegen fehlender Halbleiter, steigende Rohstoffpreise und eine mögliche weitere Corona-Welle.

Die größte Unbekannte ist derzeit die Lieferkrise bei Elektronik-Bauteilen. In der Flaute 2020 hatten viele Autobauer die Bestellungen vorschnell zusammengestrichen. Die Hersteller von Halbleitern orientierten sich um, etwa zur Un-

terhaltungselektronik – ihre Ex-Abnehmer sitzen nun teils auf dem Trockenen. Die Folgen des Mangels könnten sich länger hinziehen. Autokäufer müssen deshalb schon jetzt oft länger auf den bestellten Wagen warten oder auf Zusatzausstattungen verzichten. Vorhandene Chips werden im Zweifel in Oberklassewagen mit hoher Gewinnspanne eingebaut und in E-Autos, um die CO<sub>2</sub>-Vorgaben zu erfüllen. Weil die Nachfrage das Angebot übersteigt, werden Autos eher teurer. Zumal auch die Preise für Werk- und Rohstoffe stark gestiegen sind.

Die Zukunft dreht sich um Vernetzung und Dienstleistungen: Bis das fahrerlose Auto Alltag ist, wird es zwar noch einige Zeit dauern, aber es wird die ganze Branche umkrempeln. Die Autobauer wollen nicht nur das Blechkleid für Dienstleistungen von Google, Apple, Huawei und Co liefern. Wenn Kunden überall online sind, wird das Fahrzeug zum rollenden Unterhaltungs- und Kommunikationsgerät. Milliarden fließen in die Entwicklung von Schnittstellen, über die Nutzungsdaten, persönliche Dienste und Software-Updates ausgetauscht werden.

Ein zweiter Megatrend: Wer mobil sein will, muss nicht unbedingt ein Auto besitzen. Man kann es auch dann leihen, wenn man es braucht. Die Konzerne erproben daher viele Modelle – vom minutengenau abgerechneten Carsharing in Großstädten über Auto-Vermietung, Fahr- und Taxidienste bis zu Kurzzeit-Abos und flexiblen Leasing.

Der Klimaschutz als Kardinalfrage: Antriebe mit hohem CO<sub>2</sub>-Ausstoß haben mittelfristig kaum noch Chancen. Die EU-Kommission will den klassischen Verbrenner – also Benzin- und Diesel – ab 2035 in Europa auslaufen lassen. Her-



**Elektro-Boom:** Die Autobauer setzen inzwischen stark auf Stromer. Verbrenner sind Auslaufmodelle. Foto: C. Soeder/dpa

steller fahren ihr Angebot an Batteriefahrzeugen inzwischen schneller hoch. Doch das Ladenetz ist in Deutschland dünn, in vielen EU-Ländern noch gar nicht existent. Und um dem Klima zu nützen, müsste es viel mehr CO<sub>2</sub>-frei erzeugten Strom geben.

Ein weiterer Baustein dafür ist eine engere Vernetzung mit anderen Verkehrsträgern wie Bus und Bahn, Fahrrad und E-Scooter. Diese Einsicht war ein entscheidender Grund, warum die IAA nun nicht mehr als reine Autoausstellung auftritt, sondern als Mobilitätsmesse.

Aber zündet das neue IAA-Format? Die klassische PS-Schau mit polierten Karosserien in Messehallen ist in München stark verkleinert und an den Rand gerückt. Mitten in der Stadt, rund um den Marienplatz, planen der Branchenverband VDA und die Messe München als Veranstalter ein Mobilitäts-Festival – mit möglichst viel Bürgerbeteiligung, Diskussionen und Gelegenheiten, ein selbstfahrendes Elektro- oder ein Wasserstoffauto in der Stadt auch einmal selbst auszuprobieren. Fahrradhersteller sind auf dieser „IAA Mobility“ vom 7. bis zum 12. September ebenso vertreten, Umweltschützer zu den Foren eingeladen. Ob der Plan aufgeht, wird sich zeigen. Die Branchenriesen Toyota und Stellantis (Peugeot, Citroën, Opel, Fiat, Maserati, Jeep) sind zum Beispiel nicht dabei. Das von den Linken, Attac, Verdi und Fridays for Future in München unterstützte Bündnis noIAA hat außerdem bereits Proteste angekündigt.

Preise für Goldmünzen		
Preußen 20 Mark	340,00	(393,00)
Vreneli	272,00	(311,00)
Sovereign	347,00	(380,00)
20 Franc	272,00	(304,00)
4 österr. Dukaten	647,00	(732,00)
1/1 Wiener Phil.	1.500,00	(1.583,00)
1/1 Nugget	1.500,00	(1.579,00)
1/1 Maple Leaf	1.500,00	(1.583,00)
1 Krügerrand	1.500,00	(1.592,00)
Goldbarren 100 g	4.835,00	(5.025,00)