

# Die Elektroschwalbe aus München

Ein fast in Vergessenheit geratener DDR-Roller macht momentan als Elektrofahrzeug Karriere: Die „Schwalbe“. Ein gebürtiger Unterhachinger hat das Fahrzeug wiederbelebt – und macht jetzt Traditionsfirmen wie Piaggio Konkurrenz. Im November geht sein Münchner Unternehmen an die Börse.

VON SEBASTIAN HÖLZLE

München – In der DDR galt die „Simson Schwalbe“ über Jahrzehnte als Erfolgsmodell: Seit den frühen 60er-Jahren wurde der Roller vom Fahrzeug- und Jagdwaffenwerk Ernst Thälmann produziert, der „Volkseigene Betriebe“ aus dem thüringischen Suhl lieferte bis zum Zusammenbruch der DDR über eine Million Motorroller aus. Gebrauchtfahrzeuge werden heute bei Ebay mit Preisen über 1000 Euro gehandelt.

Vom Aussterben ist das beliebte Fahrzeug aber nicht bedroht: Seit etwa einem Jahr feiert die „Schwalbe“ ihre Rückkehr als Neufahrzeug – nur ist die Verkleidung aus Plastik, statt aus Blech. Die Konstrukteure haben Gewicht gespart, um Kapazität für eine schwere Batterie zu haben. Denn anders als das DDR-Modell fährt die neue „Schwalbe“ mit Strom.

Verantwortlich für die Wiedergeburt des Klassikers ist der Unterhachinger Thomas Grübel mit seiner Firma Govecs. Grübel ist sich sicher: „Der Elektroantrieb ist dem Benziner bei Weitem überlegen.“ Govecs hat nicht nur die überarbeitete „Schwalbe“ im Programm, das Unternehmen bietet Elektroller in verschiedenen Preisklassen an. Das Start-up bezeichnet sich selbst als „europaweit führenden Hersteller von Elektrollern“.

Das klingt nach viel Selbstbewusstsein für ein Unternehmen, das noch keine zehn Jahre alt ist. Die Münchner setzen auf ihren Erfahrungsvorsprung: Denn Grübel gilt in der Zweiradbranche als Pionier in Sachen Elektromobilität. Bereits Ende der 90er-Jahre bastelte er an Ekektromopeds.



Firmengründer Thomas Grübel auf einer „Schwalbe“ seines Münchner Unternehmens Govecs.

FOTO: KLAUS HAAG

Grübel hatte damals seine bayerische Heimat verlassen und lebte als Geschäftsmann in Hongkong. In seiner Freizeit versuchte er, einen Benzinroller in ein Elektrofahrzeug umzubauen. Seine damalige Erkenntnis: Es ist einfacher, einen Elektroller neu zu entwickeln, als einen alten Benziner umzubauen.

Die logische Folge war für Grübel die Gründung eines ersten Unternehmens. In China ließ er eine Fabrik bauen, seine Elektroller stießen bei der Kundschaft auf großes Interesse. „In Asien ist der Elektroller nach dem Fahrrad das nächste Produkt, das sich die Menschen leisten

## Der Elektroantrieb ist dem Benziner bei Weitem überlegen.

Thomas Grübel

können“, erinnert sich der 49-Jährige Elektropionier.

Was Grübel damals wunderte: In Europa wurden Roller weiterhin als Benziner verkauft, obwohl der Elektroantrieb marktfähig war. Grübel wusste aber auch: Kunden in Europa wollen kein besseres Fahrrad, Kunden in Europa fragen Premiumpro-



Produktion im polnischen Wroclaw (ehemals Breslau). GOVECS

dukte nach – trotz höherer Preise. „Meine Vision war daher: Ein qualitativ hochwertiger Elektroller für Europa, produziert in Europa.“

Vor zehn Jahren kehrte Grübel nach Bayern zurück, das chinesische Unternehmen wurde an einen australischen Investor verkauft. Im Januar 2009 gründete er in München mit zwei Kollegen das Unternehmen Govecs.

Dass Grübel ausgerechnet die „Schwalbe“ wiederbeleben sollte, war Zufall. „Mir war klar, dass wir in Europa ein emotionales Produkt anbieten müssen“, erzählt er. „Dann stolpert man über Namen wie Zündapp, Kreidler oder Simson.“ Problem dabei:

Das Design vieler Modelle ließ den Einbau einer großen Batterie nicht zu. „Aber als ich zufällig bei meinem Stiefbruder eine ‚Schwalbe‘ in der Garage gesehen habe, dachte ich mir sofort: Cool, da kann man was draus machen.“ Der DDR-Roller bot unter der Verkleidung ausreichend Platz für einen Akku, technisch schien die Wiedergeburt der „Schwalbe“ machbar.

Zäh war dagegen die Bürokratie: Die Markenrechte an der „Schwalbe“ lagen bei einer Berliner Nachfolgefirma der Treuhandanstalt. Experten, die sich mit dem Verkauf von Grundstücken und Immobilien aus altem DDR-Vermögen auskannten – nicht

aber mit der Verwertung von Lizenzen. Über Monate zogen sich die Verhandlungen, bis Grübel endlich im Besitz der Lizenzrechte war. Was jetzt noch fehlte, war eine Fabrik für die Massenfertigung.

Als idealer Produktionsstandort erwies sich das polnische Wroclaw, das ehemalige Breslau in Schlesien. „Von München ist der Standort in einer knappen Flugstunde zu erreichen, von Berlin sind es mit dem Auto zwei Stunden.“ Die Entscheidung hat Grübel bis heute nicht bereut. Im August vergangenen Jahres lieferte das polnische Werk die erste Elektroschwalbe aus.

In München gehört der DDR-Nachbau inzwischen zum Stadtbild. Kaum war die Elektroschwalbe auf dem Markt, griff der Sharing-Anbieter Emmy zu und ließ hunderte rot lackierte Roller nahezu geräuschlos durch die Landeshauptstadt surren. Nicht nur München setzt auf das Konzept des Teilens (englisch: *to share*), bei dem die Roller lediglich für die Dauer der Fahrt vermietet werden.

Die Liste der Städte, in denen Sharing-Anbieter auf Govecs-Roller setzen, ist inzwischen lang: Berlin, Barcelona, Madrid, Lissabon, Amsterdam, Rotterdam, Nizza, Paris.

„Allein nach Paris liefern wir momentan jeden Tag einen Lkw“, sagt Grübel. Auch in San Francisco würden inzwischen Roller von Govecs fahren, als nächste Metropole solle London folgen. „94 Prozent unserer Produkte verkaufen wir an Sharing-Anbieter“, sagt Grübel. Insgesamt hat Govecs inzwischen über 10 000 Fahrzeuge verkauft. Selbst in den Vespa-Hochburgen Rom und Mailand setzen Sharing-Anbieter auf die Roller aus München.

Dass der legendäre italienische Traditionshersteller Piaggio im November eine Elektro-Vespa auf den Markt bringen will, sieht Grübel gelassen: „Ich sehe das weniger als Gefahr, sondern vielmehr als Bestätigung.“ Früher sei es müßig gewesen, den Markt alleine aufzurollen. Der Govecs-Chef hofft auf ein Umdenken der Kunden durch den Umstieg großer Hersteller auf Elektromotoren.

Denn künftig will Grübel nicht nur an Großabnehmer wie Sharing- oder Lieferdienste verkaufen, sondern verstärkt auch an Privatkunden. Zwar verfügt Govecs bereits

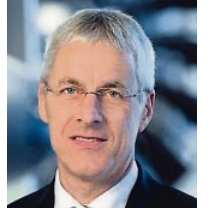
## 2025 werden wir in München kaum noch Benzinroller sehen.

Thomas Grübel

über einen eigenen Online-Vertrieb und zwei Läden in Berlin und Stuttgart, das Angebot soll aber ausgebaut werden. Das Geld für die Investitionen will sich Grübel an der Börse beschaffen. Anfang November plant Govecs den Börsenstart. Mit dem frischen Kapital soll auch die Fabrik in Polen erweitert werden. Dann ließen sich jedes Jahr 40 000 Roller fertigen, sagt Grübel. Zum Vergleich: Dieses Jahr schafft Govecs 4200 Roller, kommendes Jahr sollen 9000 gebaut werden.

Das Ende des Verbrennungsmotors ist damit eingeleitet, glaubt Grübel: „Im Jahr 2025 werden wir in München kaum noch Benzinroller sehen.“ Geht es nach ihm, werden in Zukunft vor allem „Schwalben“ gefragt sein. Das alte DDR-Gefährt wäre dann ein zweites Mal zu einer Erfolgsgeschichte geworden.

## IN KÜRZE



Reiner Winkler, seit 2014 MTU-Chef

## Winkler soll MTU weiter führen

Der amtierende Vorstandschef des Triebwerkbauers MTU, Reiner Winkler, bleibt für weitere fünf Jahre an der Spitze des Unternehmens. Der Aufsichtsrat verlängerte den Vertrag des 57-Jährigen bis zum 30. September 2024, wie MTU am Mittwoch in München mitteilte. Winkler leitet MTU seit Januar 2014.

## Rekordwert bei Immobilienumsätzen

Marktforscher vom Immobilienverband Deutschland (IVD) rechnen beim Verkauf von Immobilien in Bayern in diesem Jahr mit einem Rekord-Umsatz von 54 Milliarden Euro. Es wäre der neunte Höchstwert im Freistaat in Folge, teilte der Verband am Mittwoch mit. „Das zu erwartende Ergebnis unterstreicht die Bedeutung von Immobilien als derzeit eine der gefragtesten Anlageformen noch mal deutlich“, sagte IVD-Leiter Stephan Kippes. Gründe für den langanhaltenden Umsatzzuwachs seien die gute Konjunktur sowie die langjährige Niedrigzinsphase.

## Verspätungs-Chaos an Flughäfen

Verspätungs-Chaos und Flugausfälle könnten Passagiere auch im kommenden Jahr in Europa quälen – davor warnt der Chef des Airline-Verbands IATA, Alexandre de Juniac. Sowohl an den Flughäfen als auch im Fluglotsenbetrieb fehle es an den nötigen Investitionen, um den Betrieb angesichts steigender Passagierzahlen ordentlich zu regeln. Vor allem müssten mehr Fluglotsen rekrutiert und ausgebildet werden. „Es war ein furchtbarer Sommer, und ich sehe keine Verbesserungen für 2019.“

# Neue Jobs für zwei Drittel aller Bankmitarbeiter

INTERVIEW Personaldienstleister: Hochkonjunktur bester Zeitpunkt zum Handeln – „Riesen-Chancen“

Die Banken in Deutschland bauen seit Jahren Stellen ab. Doch der Zenit ist noch nicht erreicht: Zu diesem Ergebnis kommt eine Studie des Personaldienstleisters EL-Net. Von den derzeit 600 000 Bankmitarbeitern dürften in wenigen Jahren nur noch 200 000 ihrer aktuellen Beschäftigung nachgehen, heißt es dort. Wir sprachen darüber mit EL-Net-Vorstandschef Eckart Eller.

**Der Stellenabbau der vergangenen Jahre bei den Banken war zum Teil dramatisch. Doch Sie gehen davon aus, dass er noch lange nicht am Ende ist. Wie ist die Lage?**

Die Banken brauchen etwa ein Drittel ihres Personals weiterhin in der bisherigen Funktion, zumeist bewährte Mitarbeiter in wichtigen Funktionen. Insgesamt ist aber viel zu viel Personal an Bord.

**Immer noch?**

Immer noch. Das wissen die Banken auch. Das werden sie sicher die nächsten ein, zwei Jahre noch durchhalten können. Nur, sinnvoll ist das nicht.



Eckart Eller, Chef der Münchner EL-Net Group

**Was meinen Sie?**

Wir sind momentan in einer Hochkonjunkturphase. Es gibt sehr viele Jobangebote und Entwicklungsmöglichkeiten. Gerade für Bankmitarbeiter, die ja sehr qualifiziert sind, gibt es da jede Menge Chancen, eine neue Aufgabe zu finden.

**In welchen Bereichen denn?**

Nicht nur in der Finanzbranche oder bei Versicherungen, sondern auch in ganz anderen Berufsfeldern.

**Aber wir reden da nach Ihrer Studie über 200 000 Leute.**

Richtig. Im Moment wird in der Branche das Drei-Drittelszenario für das wahrscheinlichste gehalten. Das heißt von den heute 600 000 Bank-



Die Bankenbranche bleibt eine Baustelle.

FOTO: DPA

mitarbeitern in Deutschland werden 200 000 ihren Arbeitsplatz behalten, das zweite Drittel wird zwar im Bankensektor bleiben, aber neue Aufgaben haben. Das letzte Drittel wird die Banken verlassen müssen.

**Sie sehen auch angesichts dieser großen Zahl kein**

**Problem, die Leute qualifiziert unterzubringen?**

Nein, ich sehe da kein Problem. Man muss es nur anpacken. Was wir im Augenblick erleben, ist eine Art Starre. Es gibt vielerorts die falsche Hoffnung, dass eine Veränderung eintritt, die es erlaubt, das Personal wieder einzusetzen.

**Das ist aber nicht so.**

Nur zum Teil. Die Banken schaffen zwar neue Produkte und bauen neue Kapazitäten auf. Aber das wird nicht ausreichen.

**Die Branche ist im Wandel wie kaum eine zweite: Digitalisierung, Regulatorik und Ertragsschwäche lassen keinen Stein auf dem anderen. Das verunsichert.**

Das stimmt. Es wäre ein erfolgversprechender Ansatz, wenn die Banken zunächst ihre Strategie formulieren würden. Abhängig von dieser Strategie sind ja die Vermittlungsmöglichkeiten der Banken, davon wiederum hängen die Jobs ab. Der nächste Schritt wäre zu sondieren, welche erfahrenen und qualifizierten Mitarbeiter für diese Aufgaben gebraucht werden. Das wäre ein zentraler Teil des Transformationsprozesses, aber ich weiß, dass das nicht ganz einfach ist. Dennoch: So logisch müsste das eigentlich ablaufen.

**Sie betonen die Erfahrung von Mitarbeitern. Verstehen Sie mich recht, dass es nicht automatisch die älteren**

**sind, die gehen müssen?**

Das verstehen Sie sehr richtig. Es ist vielmehr so, dass gerade die jüngeren Mitarbeiter sich mit neuen Aufgaben und Qualifizierungen leichter tun als die älteren. Viele können ihre Fähigkeiten in anderen Berufsfeldern viel besser einsetzen. Das ist eine Riesenchance.

**Wenn Banken in der Zukunft andere Mitarbeiter brauchen als klassische Banker, welche Qualifikationen müssen dann diese mitbringen?**

Das kommt natürlich auf das jeweilige Einsatzgebiet an. Doch auch in den Banken ist – wie in der Industrie – erkennbar, dass Mitarbeiter im Prozess- und Projektmanagement gefragt sind. Und da bringen die sogenannten MINTs – also Mathematiker, Informatiker, Naturwissenschaftler, Techniker – sehr gute Fähigkeiten mit. Aber um diese derzeit auf dem Arbeitsmarkt sehr gefragten Akademiker zu gewinnen und dann langfristig an sich zu binden, brauchen die Banken jetzt ein Konzept.

Interview: Corinna Maier

## BÖRSEN

## Dax scheidet bei Erholungsversuch

Schlechte Konjunkturdaten, teils enttäuschende Quartalszahlen und eine schwache Tendenz an der Wall Street haben den deutschen Aktienmarkt am Mittwoch ins Minus gedrückt. Der Dax zehrte im späten Handel seinen Nachmittagsgewinn von bis zu 0,8 Prozent komplett auf und schloss 0,73 Prozent tiefer bei 11 191,63 Punkten. Mit 11 166 Zählern war er kurz zuvor auf das niedrigste Niveau seit Dezember 2016 gefallen. Am Mittwoch wurden die Einkaufsmanagerindizes für Deutschland und die Eurozone veröffentlicht, die hinter den Markterwartungen zurückblieben. „Sehr wahrscheinlicher Grund für die schwachen Konjunkturdaten: die zu den Brexit-Verhandlungen und die weiter angespannte Lage zwischen Brüssel und Rom“, meinte Jens Klatt von JK Trading. Der Kurs des Euro fiel erstmals seit August unter die Marke von 1,14 US-Dollar. Am Rentenmarkt sank die Umlaufrendite von 0,27 Prozent am Vortag auf 0,23 Prozent.