

Zwei kleine Firmen liefern weltweit Teile für Motorräder der italienischen Kultmarke

Feines aus Franken für Moto-Guzzi-Fans

VON JOSEF HOFMANN

Oldtimer- und Youngtimer-Fans kennen das Problem. Ersatzteile sind – wenn überhaupt – schlecht zu bekommen. Und dann nicht immer in der nötigen Qualität. Zwei kleine mittelfränkische Firmen schaffen da Abhilfe, wenn auch nur in einem schmalen Segment. Und sie nutzen dafür die Technik eines ganz Großen.

SCHWABACH/RÖTTENBACH – Neun Leute aus Mittelfranken machen Moto-Guzzi-Fans auf der ganzen Welt glücklich. Denn sie beliefern die Anhänger der italienischen Kult-Motorradmarke aus Mandello am Comer See mit Teilen, die sie so – „in höchster Präzision und aus modernen Materialien“ – sonst nirgends bekommen. Ob Radnaben, Kettenspanner, Kurbelwellenlager, Ansaugstutzen oder Vergaserdeckel: Michael Behrendt, Chef von HMB-Guzzi in Röttenbach und seine zwei Mitarbeiter, verkaufen die Teile in alle Welt. Rund 3000 Artikel haben sie auf Lager, 113 davon gibt es in dieser Form nur in Röttenbach. Etwa 40 dieser exklusiven Artikel stammen aus der Firma seines Geschäftspartners Manfred Sehr im rund 25 Kilometer entfernten Schwabach. Sehr ist Chef der Firma SWS CNC-Fräsen mit fünf Mitarbeitern.

Mit der richtigen Technik lohnen sich auch kleine Stückzahlen

Als Team funktionieren Behrendt und Sehr seit Jahren. Der eine weiß, was am Markt an Guzzi-Teilen fehlt, der andere, wie man sie fertigt. Und Sehr hat die nötige Ausstattung dafür – unter anderem Steuerungs- und CAD-Technik von Siemens. Seine Firma ist damit einer von rund 60000 kleineren Kunden, die mit Industriesoftware des Konzerns arbeiten, wie Siemens-Manager Armin Bernklau vom Bereich Digital Factory erläutert. Und sie widerlege die Vorstellung, dass sich der Elektro-Riese nur um Geschäfte mit Großkunden kümmere.

„Die Siemens-Technik hat alles, was man braucht, um auch kleine Stückzahlen kostengünstig zu fertigen“, lobt Sehr das Angebot. Und genau das ist sein Fachgebiet: Manchmal werden von einem Teil hundert, manchmal 50 – manchmal sogar nur zehn gefertigt. Für einen großen Zulieferer sind das nur Peanuts.



Moto Guzzi: Keine hohen Stückzahlen, aber eine eingeschworene Fan-Gemeinde.

Fotos: Josef Hofmann

Doch wie wird aus der Idee eine Radnabe oder ein Vergaserdeckel? Bei Behrendt hört sich das einfach an: Mit seinen zuweilen „spinnerten Ideen“ könne er einfach nach Schwabach fahren und zu seinem Geschäftspartner sagen: „Ich brauche ein Loch mit einem Viereck drumherum“, erzählt er mit einem Augenzwinkern. Der setze sich dann an den Computer – und los geht's. Als Basis dienen aber nicht immer „spinnerte Ideen“, sondern manchmal auch schon „unleserliche Handskizzen, unverständliche Erklärungen – bestenfalls detaillierte Zeichnungen oder sogar ein Modell aus dem 3D-Drucker“, ergänzt Sehr.

Oder auch ein altes Originalteil: Das wird dann Schritt für Schritt per Hand vermessen, die Daten in den Computer übertragen, der daraus eine Zeichnung erstellt. Mit Hilfe einer Konstruktionssoftware entsteht schließlich ein 3D-Modell, dessen Daten wiederum abgegriffen und so umgewandelt werden, dass sie von der

Fräsmaschine „gelesen“ werden können. Hier kommt die Siemens-Technik zum Einsatz. Natürlich produziert SWS nicht nur für HMB-Guzzi, sondern macht den weitaus größeren Teil seines Umsatzes als Spezialist von Vorserien und Prototypen mit anderen Kunden.

Wenn sich zwei Motorrad-Fans ergänzen

Doch die Kombination Behrendt und Sehr ist eine besondere: Die beiden verbindet nicht nur die Liebe zu den Zweirädern mit den V-Motoren. Gemeinsam ist den Tüftlern auch eine Siemens-Vergangenheit. Erst nach einigen Jahren in dem Konzern und einigen Umstrukturierungen reifte bei beiden der Wunsch, sich selbstständig zu machen. Der gelernte Werkzeugmacher Sehr gründete seine Firma 1995, ein Jahr später folgte der gelernte Elektrotechniker Behrendt – erst einmal in einem zwölf Quadratme-

ter-Keller in Burghthann. Er kaufte in Italien Motorräder, zerlegte sie, arbeitete die Teile auf und verkaufte sie – „weil das drei Mal mehr bringt als das Motorrad als Ganzes“. Kurze Zeit war er sogar Moto-Guzzi-Händler.

Doch die Zuneigung zu der Firma, die seit 2004 zum Piaggio-Konzern gehört, kühlte schnell wieder ab. Auch weil die Teileversorgung alles andere als optimal gewesen sei. Weil für die älteren Modelle Einiges einfach überhaupt nicht mehr zu bekommen war, reifte in ihm die Idee, Teile selbst anfertigen zu lassen. Welche? „Das entscheide ich aus dem Bauch“, sagt Behrendt. Und dieses Gefühl scheint nicht zu trügen, denn das Sortiment der Exklusiv-Artikel wächst, obwohl Behrendt nicht die ganze Guzzi-Gemeinde, sondern nur Fahrer von Modellen der Baujahre 1978 bis 1990 mit über 750 Kubikzentimetern – eben „Vergasermodelle“ – bedient.

Doch auch bei dieser eingeschränkten Klientel läuft der Internet-Shop gut: 3000 Artikel verlassen jeden Monat das Lager in Röttenbach. Das Online-Geschäft hat sich mittlerweile zur Haupt-Einnahmequelle gemauert. Zweites Standbein ist die Werkstatt, in der auch Motoren und ganze Maschinen komplett neu aufgebaut werden. Und ein drittes Standbein ist gerade im Aufbau: Ab kommenden Jahr will Behrendt auch Porsche-Motoren auf Vordermann bringen. Und: Er hat eine elektronische Einspritzanlage für alte Porsche-Modelle entwickelt, um die betagten mechanischen Vergaser zu ersetzen.

Geschäftspartner Sehr hat ebenfalls schon wieder ein ganz neues Projekt: Seine kleine Firma arbeitet am Bau eines eigenen 3D-Druckers. Das, was es am Markt gibt, ist ihm zu teuer oder nicht gut genug. Wenn es irgendwann um die Vermarktung über das Internet geht, kann er ja mal rüber nach Röttenbach fahren.



Was Michael Behrendt, Chef von HMB-Guzzi in Röttenbach (links), weltweit vertreibt, wird zum Teil bei Manfred Sehr, Chef der Firma SWS in Schwabach, produziert. Das Team versorgt Besitzer älterer Moto-Guzzi-Motorräder mit Ersatzteilen.



Online-Plattform entwickelt

Steuererklärung für alle dank Datev

NÜRNBERG – Der Nürnberger IT-Dienstleister Datev will eine Online-Plattform entwickeln, über die Privatleute ihre Steuererklärung abwickeln können. Bei Bedarf sollen sie über die Plattform auch an einen Steuerberater vermittelt werden. Nötig für das neue Angebot war eine Satzungsänderung der Genossenschaft, der die Vertreterversammlung gestern zustimmte. Details zum Funktionsumfang sowie zum Starttermin der Plattform will die Datev zu einem späteren Zeitpunkt bekannt geben.

Erstmalig könne der Dienstleister für Steuerberater, Wirtschaftsprüfer und Rechtsanwälte damit eine Lösung für die 13 Millionen Privatleute in Deutschland anbieten, die keinen Steuerberater haben, teilte ein Sprecher mit. Diese neue Zielgruppe anzusprechen, sei dringend notwendig. Zunehmend schoben sich Internetportale zwischen Anbieter und Kunde, sagte Datev-Chef Robert Mayr. Allerdings sei es wichtig, bei Bedarf die Expertise eines steuerlichen Beraters komfortabel einzubinden. Die Datev habe mit dem neuen Angebot vor allem die internetaffinen, jüngeren Leute im Fokus. *dpa*

Erste Hochgeschwindigkeits-Ladepunkte machen E-Auto in 20 Minuten wieder startklar

Schnell Strom tanken in der Kaffeepause

Elektroauto vollladen in der Kaffeepause? Das geht jetzt an einer neuen Schnellladestation in der östlichen Eifel. Sie ist die erste von insgesamt 80 Stück, die an deutschen Autobahnen geplant sind.

NIEDERZISSEN – Eine Autobahn-Tankstelle in der Osteifel setzt am Freitag den Auftakt für ein Netz von rund 80 Stromtankstellen mit einer neuen Technik zum besonders schnellen Laden von Elektroautos.

Die Ultra-Schnellladestation auf der Tank- und Rastanlage Brohltal an der A 61 sei die erste dieser Art in Deutschland, teilte das Unternehmen Autobahn Tank & Rast mit. Sie soll Teil eines großen, überregionalen Netzes von Hochgeschwindigkeits-Ladepunkten werden.

Auch in weiteren europäischen Ländern ist das Betreiberkonsortium aktiv. Der rheinland-pfälzische Verkehrsminister Volker Wissing (FDP) sprach vor der Inbetriebnahme von einem „gewichtigen Argument, um E-Autos für die Verbraucher attraktiv zu machen“.

Die Stationen mit einer Leistung von bis zu 350 Kilowatt (kW) werden von der Ionity GmbH vorangetrieben

– einem Gemeinschaftsunternehmen von Daimler, BMW, Audi, Porsche und Ford. Das geplante Netz der neuen Stromtankstellen für den Fernverkehr soll die bislang noch relativ geringe Verbreitung von Elektroautos anschieben. An den Autobahnen kann ein E-Fahrzeug nach Angaben der Betreiber in durchschnittlich 20 bis 30 Minuten voll aufgeladen werden. An den Autobahnen gibt es bisher mehr als 300 Ladestationen mit einer Leistung von 50 bis 150 kW.

Wegen ihrer drei Ladepunkte werden die neuen Stromtankstellen als „Triple Charger“ bezeichnet. Dabei handelt es sich um zwei Ladungen mit Gleichstrom und eine mit Wechselstrom. Die jeweilige Ladezeit ist unter anderem abhängig vom Zustand der Batterie und der jeweiligen Außentemperatur. *dpa*

Es soll eine kleine Revolution werden: Die bundesweit erste Ultra-Schnellladestation für Elektrofahrzeuge ist an den Start gegangen. *F.: Thomas Frey, dpa*

Urteil gibt Kreissparkasse Recht

Minuszinsen beim Riester kein Tabu mehr

Millionen Menschen sorgen mit Riester-Verträgen fürs Alter vor. Was aber, wenn der Anbieter sein ursprüngliches Zinsversprechen nicht hält und Minuszinsen einpreist? Der Fall eines Kunden der Kreissparkasse Tübingen beschäftigt das dortige Landgericht. Gestern verkündete das Gericht seine Entscheidung.

Wie hat das Gericht entschieden?

Die Klage der Verbraucherzentrale Baden-Württemberg hatte keinen Erfolg. Das Landgericht hält die Zinsgestaltung der Sparkasse für transparent und konnte keine „unangemessene Benachteiligung von Verbrauchern“ erkennen. Denn obwohl der Grundzins bei dem strittigen Produkt inzwischen negativ geworden sei, habe der von der Sparkasse zusätzlich gewährte Bonuszins verhindert, dass Kunden für ihre Sparverträge zahlen mussten. Das Urteil ist noch nicht rechtskräftig.

Worum ging es im konkreten Fall?

Gestritten wurde um den Riester-Bankparplan „VorsorgePlus“, den mehrere Sparkassen in Deutschland anbieten. Im vergangenen August hatte die Verbraucherzentrale Baden-Württemberg die Kreissparkasse Tübingen abgemahnt, weil das Institut damals für das Produkt einen Grundzins von minus 0,5 Prozent ausgewies. Der Grund: Die Sparkasse rechnete den zugesagten positiven Staffelnzins mit dem aktuell negativen variablen Zins. Das hält die Verbraucherzentrale Baden-Württemberg für rechtswidrig. „Bei laufenden Sparverträgen darf die variable Verzinsung nicht ins Negative abrutschen“, argumentierte Verbraucherschützer Niels Nauhauser. Zudem ging die Verbraucherzentrale gegen eine nach ihrer Einschätzung intransparente Klausel der Bank zur Zinsanpassung vor.

Wie ist die Position der Sparkasse?

Die Kreissparkasse hatte sich gegen die Kritik gewehrt: Keinem Kunden würden tatsächlich Minuszinsen in Rechnung gestellt. Die Grundverzinsung werde mit den zusätzlichen, fest vereinbarten Bonuszinsen der Bankparpläne verrechnet. Alle Kunden der Sparkasse erhielten deshalb aktuell unter dem Strich positive Zinsen.

Ist der Tübinger Fall ein Einzelfall?

Experten zufolge bisher ja. Allerdings ist er besonders pikant, sorgen doch etwa 16 Millionen Menschen in Deutschland staatlich gefördert per Riester-Vertrag fürs Alter vor – und verlassen sich dabei auf die vereinbarten Konditionen. Laut „Finanztest“ hätten „auch viele andere Anbieter von Bankparplänen rechnerisch die Möglichkeit, Minus-Zinsen auszuweisen“. Denn in der Regel seien Riester-Bankparpläne von Genossenschaftsbanken und Sparkassen mit einem festen Abschlag auf einen Referenzzins kalkuliert. Doch weil die anhaltende Niedrigzinsphase die Referenzzinsen nach unten drückt, kommen Anbieter in Schwierigkeiten, ihr Zinsversprechen zu halten.

Warum erheben Banken und Sparkassen überhaupt Negativzinsen?

Die Institute geben einen Teil der Kosten weiter, die die Geldpolitik der Europäischen Zentralbank (EZB) bei ihnen verursacht. Zwar bekommen Banken frisches Zentralbankgeld weiterhin zu null Prozent Zinsen. Zugleich jedoch müssen sie aufpassen, nicht zu viel Geld zu horten, das zum Beispiel über Einlagen von Kunden reinkommt: Denn für überschüssige Liquidität, die bei der EZB geparkt wird, verlangt die Notenbank 0,4 Prozent Strafzinsen.

An welche Kundengruppen geben Banken Negativzinsen weiter?

Minuszinsen sind längst kein Tabu mehr. Vor allem trifft es Firmenkunden und Profianleger wie Versicherungen und Pensionsfonds. Wenn sie Geld der Bank überlassen, müssen sie häufig draufzahlen, statt Zinserträge zu kassieren. Die Branche scheute aber davor zurück, Privatkunden in großem Stil mit Negativzinsen zu belasten. Vereinzelt Ausnahmen gab es im Falle reicher Kunden.

Wie beurteilen Richter das Thema Negativzinsen für Bankkunden?

Im Januar urteilte das Landgericht Tübingen: Eine Bank darf Kunden bei bestehenden Verträgen nicht nachträglich Negativzinsen aufbürden. Entsprechende Klauseln verstießen gegen wesentliche Grundgedanken der gesetzlichen Regeln. Zugleich deuteten die Richter in ihrem Urteil aber auch an: Für grundsätzlich unzulässig halten sie Negativzinsen für Privatanleger nicht (Az.: 4 O 187/17). *dpa*