

Harte Debatte um Garantien für Fiat

tp. ROM. Kann ein Unternehmen mit Sitz im Ausland Staatsgarantien von der italienischen Regierung verlangen? Um diese Frage wird in Italien gerungen, weil der Konzern Fiat-Chrysler von den italienischen Institutionen eine Staatsgarantie für einen Kredit von 6,3 Milliarden Euro haben will, obwohl 2014 der gesellschaftsrechtliche Sitz nach Amsterdam, der steuerrechtliche Sitz nach London verlegt wurde.

Der Wunsch von Fiat-Chrysler führte daher zu vielfacher Entrüstung. Der stellvertretende Vorsitzende der Mitte-links orientierten Demokraten, Andrea Orlando, kommentierte: „Ein Unternehmen, das umfangreiche Hilfen vom italienischen Staat verlangt, muss seinen Firmensitz wieder zurückverlegen.“ Der ehemalige Industrieminister Carlo Calenda kommentierte: „Wer seine wirtschaftlichen Probleme löst, indem er sich mit Staatsgarantien finanziert, muss zumindest garantieren, dass künftige Gewinne bei uns zu Steuereinnahmen führen.“ Kompliziert ist das Ganze, weil bis 2021 eine Fusion von PSA (Peugeot) mit Fiat-Chrysler vollzogen werden soll, mit Sitz in Paris. Fiat-Chrysler hatte 2019 einen Nettogewinn von 6,6 Milliarden Euro ausgewiesen, im Europageschäft aber einen kleinen Verlust. Die ursprünglich angekündigte Dividende von 1,1 Milliarden Euro wurde wieder gestrichen. Fiat-Chrysler reagierte auf die Kritik mit dem Hinweis auf die 16 Fabriken mit 55 000 Beschäftigten, die man weiter in Italien betreibt. Nun heißt es, der Kredit diene „weiterer Unterstützung für rund 10 000 kleine und mittlere Zulieferer von Fiat“. Marco Bentivogli von der zuständigen Metallgewerkschaft Fim-Cisl beklagte, dass die Regierung in ihrem Hilfspaket für die Wirtschaft nichts für die Autobranche vorgesehen habe. Die Fiat-Zulieferer kämen daher nicht an Bankkredite.

Porsche für die Laufkundschaft

sup. STUTTGART. Porsche sucht die Nähe zu potentiellen Kunden jetzt über ein neues Verkaufsformat, genannt „Porsche Now“, das in belebten Innenstädten und Einkaufszentren jeweils nur vorübergehend für Aufmerksamkeit sorgen will. Der erste dieser Pop-up-Stores in Deutschland ist jetzt im Breuningerland in Sindelfingen eröffnet worden, wo vermögende Kundschaft neben den klassischen Filialisten auch exklusive Anbieter findet. Realisiert wird das Konzept in diesem Fall von der Stuttgarter Hahn-Gruppe, die mit 2000 Mitarbeitern zuletzt einen Umsatz von 880 Millionen Euro realisierte und damit zu den großen Autohändlern in Deutschland gehört. Bis zum Jahresende soll nun ein dunkelroter Elektro-Porsche die Laufkundschaft auf die Fläche von 170 Quadratmetern locken, wo außer dem Auto viel moderne Technik dabei helfen soll, die Sportwagenwelt spielerisch zu erkunden, aber durchaus auch gleich ein Auto zu konfigurieren und zu bestellen. „Durch innovative Konzepte ist es möglich, ein umfassendes Leistungsangebot auf kleinstem Raum anzubieten“, erläutert Autohändler Stefan Hahn die Idee. Mit der Corona-Pandemie habe das Vertriebskonzept nichts zu tun, wird bei Hahn betont, es sei eine strategische Entscheidung, einen Anlaufpunkt in dem Premiumkaufhaus zu realisieren. Nach der bis Jahresende begrenzten Porsche-Präsenz sollen andere Marken in vergleichbarer Weise gezeigt werden.

Stellenabbau bei Bahn befürchtet

dpa BERLIN. Wegen der Corona-Krise stehen bei der Deutschen Bahn nach Einschätzung der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) mehr als 10 000 Arbeitsplätze im Feuer. „Es droht ein dramatischer Stellenabbau“, wird EVG-Chef Klaus-Dieter Hommel in Medien zitiert.

„Die Deutsche Bahn AG will im Gegenzug für staatliche Hilfen etwa fünf Milliarden Euro, davon etwa 2,25 Milliarden beim Personal einsparen. Die Umsetzung dieser Vereinbarung zwischen dem Konzern und der Bundesregierung heißt im Klartext: Abbau von weit über 10 000 Stellen bei der Deutschen Bahn im gesamten Bundesgebiet.“ Der Konzern wollte die Äußerungen nicht kommentieren. Nach eigenen Angaben beschäftigt er in Deutschland rund 211 000 Personen. Hommel befürchtet „eine knallharte Sparpolitik“ mit einer Halbierung der Ausbildungsplätze und einem Stopp von Neueinstellungen. Obwohl die Fahrgastzahlen in der Corona-Krise um rund 90 Prozent eingebrochen sind, hat die Bahn ihre Kapazitäten kaum angepasst.

Wie tickende Zeitbomben

Um die Gefahren havarierender Windräder wird heftig gestritten. Betroffene Hersteller wie Vestas schweigen. Der TÜV fordert die Prüfpflicht. *Von Michael Ashelm, Frankfurt*



Gefahr durch Blitzschlag: Ausgebranntes Windrad, vor drei Jahren in Sachsen-Anhalt

Foto dpa

A bgeknickte Rotorblätter, über Hunderte Meter am Boden verteilte Flügelfetzen, ganze Anlagen, die in Wäldern in Flammen aufgehen, herabstürzende Trümmer – immer mehr Havarien von Windrädern sorgen in der sowieso schon aufgeheizten Diskussion um Windkraft für zusätzliche Brisanz. Anwohner solcher Projekte fühlen sich in Gefahr, Bürgerinitiativen, die gegen das Aufstellen der Windkraftanlagen opponieren, warnen vor fatalen Unfällen mit den immer größer gebauten Industrieholiden.

Während die Branche die Vorfälle als aufgebauscht empfindet und dagegenhält, fordern andere eine regelmäßige Prüfpflicht wie für Tankstellen, Baukräne oder Jahrmarkt-Karussells. „Die Sicherheitsüberwachung der Windkraftanlagen ist nicht mehr zeitgemäß und je nach Landkreis oder Bundesland wie ein Flickenteppich organisiert“, sagt der Geschäftsführer des TÜV-Verbandes, Joachim Bühler. Es existiere nicht mal eine zentrale Erfassung der Unfälle. Aus seiner Sicht sind daher dringend bundesweit einheitliche Regelungen nötig.

Kritiker werfen der Branche Intransparenz vor. Der Bundesverband Windenergie (BWE) räumt ein, dass es keine zentrale statistische Erfassung der Unfälle gibt, und führt an, dass dies angesichts der geringen Fallzahlen auch nicht notwendig sei. Zehn Havarien im Jahr sollen es zuletzt gewesen sein, sechs seit Januar laut BWE – bei 29 500 Rädern in der Republik. Verbandsgeschäftsführer Wolfram Axthelm sieht keine Gefahr und sagt: „Die Anlagen sind technisch ausgereift und werden auf Basis von vorgeschriebenen Intervallen regelmäßig gewartet.“ Im Gegensatz dazu benennt der TÜV im Jahresdurchschnitt 40 bis 50 Windkraftanlagen mit „gravierenden Schäden“. Am Stadtrand von Emsdetten mussten im Februar Wohnhäuser und ein Kindergarten wegen eines außer Kontrolle geratenen Windrades geräumt werden.

Die Hersteller gehen beim Thema Crash in Deckung. Mit Ausnahme von Enercon lassen die Unternehmen, deren Windräder in den vergangenen Monaten von schwereren Unfällen betroffen waren, Anfragen unbeantwortet. Darunter Senvion, die Siemens-Tochtergesellschaft Gamesa oder auch Weltmarktführer Vestas aus Dänemark. So steckt Vestas derzeit nicht nur wegen wirtschaftlichen Drucks auf die gesamte Branche in der Klemme: Nach F.A.Z.-Informationen weist eines der neuesten Modelle – der Typ V136 – Mängel auf, die zum Abschalten zwingen. Zwei Betreiber von Windparks im Weserbergland und im Odenwald bestätigen „Unstetigkeiten“ und „Beschädigungen“ an den Rotorblättern dieser mehr als 200 Meter hohen und nicht mal zwei Jahre alten Anlagen. Auf sie wirken erhebliche Kräfte ein.

Weitere Windräder dieser Baureihe stehen in verschiedenen Bundesländern. Die beiden betroffenen Betreiber weisen darauf hin, dass nie eine Gefahr bestanden habe und dass in guten Einvernehmen mit dem Hersteller nach den Nachbesserungsarbeiten alle genehmigungsrechtlichen Anforderungen vollumfänglich

eingehalten würden. „Die technische Überwachung der Anlagen wird sehr intensiv durchgeführt“, heißt es weiter. Vestas selbst schweigt dazu.

Die in den Regionen beheimateten Bürgerinitiativen „Keine Windkraft im Emmertal“ und „Schutzgemeinschaft Oden-

wald“ beobachten die Reparaturarbeiten an den Anlagen misstrauisch und zweifeln an der Zuverlässigkeit der Vestas-Windräder. Die Windkraftgegner im Weserbergland dokumentierten ein Bild mit einer Lücke in der Sägezahn-Hinterkante eines Rotorblattes. Deren Größe wird auf

50 mal 40 Zentimeter geschätzt. Sie stellen die Frage, ob das Stück des Flügels etwa während des Betriebs weggeschleudert wurde. Aus ihrer Sicht müssten wegen der Gefahr für Leib und Leben nicht nur zwei, sondern alle acht Anlagen sofort stillgelegt werden. Zudem verweist

die Bürgerinitiative auf die ihrer Meinung nach fehlenden Sicherheitsabstände zu Hochspannungsleitungen und einem Umspannwerk mit einem der wichtigsten Netzknotenpunkte in Norddeutschland.

Beide Bürgerinitiativen sehen sich vor allem von den Behörden der zuständigen Landkreise alleingelassen. Diese würden ihre Verantwortung zur Kontrolle stets auf andere Stellen abwälzen. Es fehle ein staatliches „Überwachungsregime“ für Windkraftanlagen, kritisiert die Schutzgemeinschaft Odenwald. Für sie seien Windräder komplexe Industrieanlagen.

In einem Papier der BWE-Plattform „Windindustrie in Deutschland“ von 2015 warnten sogar Verbandsfachleute vor unzulässigen Unwuchten der Rotoren oberhalb der Grenzwerte. Betroffen sei fast die Hälfte aller Windkraftanlagen. Der Mangel erhöhe die materialermüdenden Schwingungen. Typische Folgeschäden seien Rotorblattrisse nach wenigen Jahren und Fundamentrisse. Auf Nachfrage bei einem der beteiligten Autoren der brisanten Abhandlung will dieser dazu keinen Kommentar mehr abgeben. Er teilt in einer Mail nur mit, dass er für Artikel, die sich im Grundton gegen die Windenergie richteten, nicht zur Verfügung stehe.

Wie sicher die immer monströseren Windräder wirklich sind, darüber wird gestritten. BWE-Geschäftsführer Axthelm hält die Prüfqualität aufgrund guter Wartungskonzepte und regelmäßiger Begutachtung von Sachverständigen (alle zwei oder vier Jahre) für ausreichend hoch. Es bestehe keine Notwendigkeit für eine TÜV-Untersuchung. Der TÜV-Vertreter hält dagegen. Trotz Gefahren auch für das Leben von Menschen und zahlreicher Unfälle werde nach völlig unterschiedlichen Vorgaben geprüft, beklagt Bühler. Nach den 2004 errichteten Anlagen müssten diese nur alle vier Jahre von unabhängigen Stellen geprüft werden, wenn sie ansonsten regelmäßig gewartet werden. Doch Wartung heiße nicht Prüfung. Für die rund 15 000 Altanlagen bestehe zudem keine bundeseinheitliche Prüfpflicht. „Das ist viel zu wenig. Oftmals sind Hersteller oder Projektierer und Wartungsfirmen miteinander verbunden. Es sei daher dringend geboten, dass die Politik eine „gesetzlich geregelte, unabhängige Drittpflicht der Gesamtanlagen einführt“, heißt es weiter.

Solche Forderungen erscheinen manchen interessengestrieben. Der TÜV versuche sich mit seiner gießkannenartigen Forderung nach zusätzlichen Inspektionen ein neues Geschäftsfeld zu erschließen, moniert der Vorstandschef der Deutsche Windtechnik AG, Matthias Brandt. Das Unternehmen ist Marktführer unabhängiger Anbieter von Wartungen, Inspektionen, Reparaturen und Instandhaltungen. „Aus unserer Sicht fehlt dem TÜV auf diesem Gebiet zu Teilen die Kompetenz, um die Komplexität der ganzen Technik zu begreifen“, sagt er. Laut Brandt kommen Vorfälle wie Brände oder Rotorblattrisse extrem selten vor. Wenn aber etwas passiere, sei eine hohe öffentliche Aufmerksamkeit sicher, weil Windräder eben nicht hinter hohen Fabrikmauern stünden. „Es wird schon genau gewartet und geprüft“, sagt er. Und das von Spezialisten, „die sich mit der Materie bestens auskennen“.

„Selbst die Deutschen wollen jetzt digital bezahlen“

Der Paypal-Chef glaubt, im Zuge der Corona-Krise werde sich der Niedergang von Bargeld beschleunigen / *Von Roland Lindner, New York*

Dan Schulman öffnete kürzlich bei sich zu Hause eine Schublade, und darin lag ein Zehn-Dollar-Schein. Das wäre eigentlich nicht sonderlich bemerkenswert, aber ihn brachte es zum Nachdenken. Es erinnerte ihn daran, wie selten er noch mit Bargeld in Berührung kommt. Er sagt, er habe üblicherweise keinerlei Scheine oder Münzen bei sich. Und registrierte auch in seinem Umfeld eine schwindende Bedeutung von Bargeld. Ein Freund habe ihm erzählt, er habe seinem Kind zur Belohnung zwanzig Dollar gegeben – und Verwunderung geerntet, warum er das bar und nicht auf elektronischem Weg getan habe.

Als Vorstandschef von Paypal, einem Anbieter diverser Bezahlungsleistungen, hat Schulman großes Interesse daran, solche Geschichten zu erzählen. Wenn die Menschen anders als in bar bezahlen, hat sein Unternehmen Chancen, an Einkäufen mitzuverdienen. Bargeld hat sich freilich als recht beständige Zahlungsform herausgestellt, gerade in Deutschland. Hierzulande werden nach jüngsten Erhebungen der Bundesbank noch immer mehr als 70 Prozent der Transaktionen in bar abgewickelt, wenn auch mit sinkender Tendenz.

Die Corona-Pandemie hat die Ausgangslage jedoch verändert. Nicht nur wird jetzt mehr im Internet eingekauft. Auch in der Offline-Welt versuchen viele Menschen, aus Angst vor einer Infektion das Berühren von Dingen zu vermeiden, mit denen womöglich andere kurz vorher in Kontakt waren. Das gilt nicht nur für Bargeld, sondern auch für das Kreditkartenterminal an der Kasse, dessen Tastatur und Stift zum Unterschreiben nun auf einmal als Gefahrenquelle wahrgenommen werden. Daher sieht Schulman die Zeit gekommen, in der von immer mehr Verbrauchern der Nutzen von kontaktlosem Bezahlen erkannt wird. Zuvor hatten fast nur Unternehmen aus der Finanz- und Technologiebranche davon geschwärmt.

Nach seiner Auffassung vollzieht sich nun eine Entwicklung, die ansonsten drei bis fünf Jahre in Anspruch genommen hätte, binnen Monaten, und er hält sie für unumkehrbar: „Dies ist ein fundamentaler Wandel“, sagt er im Gespräch mit der F.A.Z. Digitale Bezahlmethoden würden so von einem „Nice-to-have“, also einer netten Sache, zu einem „Must-have“, einer Notwendigkeit. Und Paypal sieht sich dafür bestens aufgestellt: „Unsere Produkte sind relevanter, als sie je waren.“

Der Anbieter blickt auf eine bewegte Geschichte zurück, mit der illustre Namen verbunden sind. Das Unternehmen wurde 1998 gegründet und hieß zunächst Confinity, unter den Gründern war Peter Thiel, der deutschstämmige Unternehmer und Investor, der sich auch als einer der ersten Geldgeber des sozialen Netzwerks Facebook einen Namen machte. Confinity verschmolz bald mit einem anderen Unternehmen, das von Elon Musk mitgegründet wurde, dem heutigen Vorstandschef des Elektroautoherstellers Tesla und des Raumfahrtunternehmens SpaceX. Thiel und Musk zählen zur sogenannten „Paypal Mafia“, einem in der Technologiebranche geläufigen Begriff, mit dem die einstigen Führungsfiguren aus den frühen Tagen des Bezahlendienstes gemeint sind, die später auch mit anderen Projekten von sich reden machten.

Wandel zum Finanzdienstleister

Das in Paypal umbenannte Unternehmen ging 2002 an die Börse und wurde noch im gleichen Jahr für 1,5 Milliarden Dollar an das Online-Auktionshaus Ebay verkauft. Paypal war dann lange als Anhängsel von Ebay bekannt, über das die dortigen Transaktionen abgewickelt wurden. Allmählich wurde der Bezahlendienst aber zu einer wichtigen Säule im Konzern. 2015 spaltete sich Ebay auf, Paypal wurde zu einer separaten börsennotierten Gesellschaft, und Schulman, der vom Kredit-

kartenanbieter American Express angeheuert wurde, übernahm dort den Chefessel. Die beiden Unternehmen haben sich seither auseinanderentwickelt. Laut Schulman entfallen heute nur noch sieben bis acht Prozent von Paypals Zahlungsvolumen auf Ebay-Transaktionen. Nach der Abspaltung seien es noch mehr als 20 Prozent gewesen. Und der Bezahlendienst wird heute an der Börse mit fast 170 Milliarden Dollar bewertet, während der frühere Mutterkonzern nur auf rund 30 Milliarden Dollar kommt.

Paypal ist heute viel mehr als ein Vehikel, um Online-Einkäufe auf Ebay oder anderswo zu bezahlen. Das Unternehmen hat auch eine Reihe von Diensten für den Offline-Handel in stationären Geschäften, zum Beispiel für kontaktloses Bezahlen über einen sogenannten QR-Code auf dem Smartphone. Es hat verschiedene Plattformen, über die sich Menschen untereinander Geld schicken können, zum Beispiel um eine gemeinsame Rechnung im Restaurant zu begleichen.

Paypal vergibt sogar Kredite und hat gerade auch beim Verteilen von Corona-Finanzhilfen der amerikanischen Regierung an Verbraucher und kleine Unternehmen geholfen. Um den Aktionsradius auszuweiten, hat Schulman in den vergangenen Jahren viel auf Bündnisse mit anderen Finanzdienstleistern wie Mastercard oder JP Morgan gesetzt und damit potentielle Rivalitäten hintangestellt. Er hat auch rege zugekauft und beispielsweise vier Milliarden Dollar für Honey bezahlt, einen Spezialisten für Online-Rabatte. Schulman sieht Paypals Größe und die breite Aufstellung als erheblichen Wettbewerbsvorteil. Allein schon deshalb, weil Paypal so über große Mengen an Daten verfüge, die es erleichterten, betrügerische Transaktionen zu erkennen. „Die Leute haben viel Vertrauen in unsere Marke“, sagt er.

Die Corona-Krise hat gegenläufige Effekte. Einerseits leidet das Geschäft von

Paypal, weil Partner wie der Fahrdienst Uber, der Zimmervermittler Airbnb oder der Konzertveranstalter Live Nation drastische Umsatzrückgänge verzeichnen und somit Paypal weniger an deren Transaktionen mitverdienen kann. Dem steht aber ein rasanter Anstieg der Nutzerzahlen gegenüber. Das Unternehmen sagt, es habe im April so viele neue Nutzer gewonnen wie noch nie, und am 1. Mai habe es die meisten Transaktionen in seiner Geschichte abgewickelt. Gerade viele ältere Menschen verwendeten in diesen Tagen zum ersten Mal digitale Paypal-Dienste. Und Plattformen zum gegenseitigen Versenden von Geld wie Venmo würden für immer mehr Dinge genutzt. Etwa um Online-Yogakurse zu bezahlen oder um wohlthätige Einrichtungen zu spenden.

Kontrast zum Shareholder-Value

Schulman ist überzeugt, dass die Corona-Krise dauerhafte Veränderungen anstößt, die auch dann Bestand haben, wenn sich der Gesundheitsnotstand einmal entspannt. In Restaurants werde nicht mehr mit Bargeld bezahlt und nur dann mit Kreditkarte, wenn es kontaktlos geschehe. Für viele Händler werde das Geschäft in physischen Läden „sekundär“ werden, und das gelte sogar für große Ketten wie Walmart. Die Menschen fühlten sich nicht mehr wohl in überfüllten Geschäften. Daher seien die Händler stärker auf Online-Kanäle angewiesen.

In der Zeit, die noch vergeht, bis ein Impfstoff gegen das Virus gefunden ist, wird sich laut Schulman ein neues Denken festsetzen: Etwa dass sich Lebensmittel, eine bislang vom Online-Handel erst wenig erschlossene Produktkategorie, einwandfrei über das Internet bestellen lassen. „Die Leute sehen, dass die Tomaten und der Salat, den sie geliefert bekommen, ziemlich gut sind, und dass jemand sie ausgewählt hat, der etwas davon versteht.“ Schulman führt die Entwicklung in Deutschland als Indiz für einen grundsätz-

lichen Wandel an. Obwohl hier Geschäfte wieder geöffnet wurden, halte sich das über Paypal abgewickelte Zahlungsvolumen auf gesteigertem Niveau und sei bis zu drei Mal so hoch wie vor der Corona-Krise. „Selbst die Deutschen, die überwiegend bargeldorientiert waren, bewegen sich zum digitalen Bezahlen hin.“ Der Paypal-Chef macht jenseits des Tagesgeschäfts auch oft mit seiner Auffassung von Unternehmensführung von sich reden. Er selbst nennt sie „Reverse Friedmanism“, also eine Art Kontrastprogramm zum Ökonomen Milton Friedman und dessen „Shareholder Value“-Denken, wonach es das oberste Ziel des Managements sein müsse, den Wert für die eigenen Aktionäre zu steigern.

Die Paypal-Aktionäre können sich zwar wahrlich nicht beklagen, aber Schulman versteht sie nicht als seine wichtigste Interessengruppe. Für ihn sind das die Mitarbeiter. Er hält es für seine Pflicht, sich um deren finanzielle Verfassung zu sorgen. Das Unternehmen hat jüngst die Arbeitnehmerbeiträge zur Sozialversicherung für niedrig bezahlte Mitarbeiter deutlich reduziert. „Wir müssen ein Unternehmen mit moralischer Verantwortung sein“, erklärt er sein Vorgehen.

Der Paypal-Chef distanziert sich mit seiner Philosophie noch weiter vom „Shareholder Value“-Ansatz, als es im vergangenen Jahr der „Business Roundtable“ getan hat, eine Lobby-Vereinigung mit prominenten amerikanischen Managern. Die Gruppe gab sich neue Prinzipien, wonach Unternehmen nicht mehr zualerster im Dienst ihrer Aktionäre stehen, sondern sich einer breiteren Palette von Interessengruppen verpflichtet fühlen sollten, also etwa Mitarbeitern, Lieferanten und der Umwelt. Schulman sagt, er sehe mittlerweile tatsächlich einige „progressive Unternehmen“, die solche Versprechungen in die Tat umsetzen, aber das sei nicht genug. „Ich denke, es müssen noch viel mehr Unternehmen klar demonstrieren, dass ihr Sinn nicht nur darin besteht, Geld zu verdienen.“