

WIRTSCHAFT



Das im Jahr 2000 gegründete Tübinger Unternehmen Immatics entwickelt mit seinen rund 200 Mitarbeitern zielgerichtete Immuntherapien gegen Krebs.

Foto: Max Lautenschlaeger

Kommentar

Wer hat, der sollte auch geben

Bisher fließt zu wenig vom Reichtum im Land in die Start-up-Finanzierung. Das muss sich ändern.

Netzwerken – das ist ein Schlüsselwort der Start-up-Welt. Man kann es auch altmodischer formulieren: Man muss einen kennen, der einen kennt, der einen kennt. Risikokapital ist Vertrauenssache, das hat mit persönlichen Verbindungen zu tun.

Aber Risikokapital kann auch keine rein regionale Angelegenheit sein: Private Geldgeber sehen sich, bei allem gelegentlichen Idealismus, nicht als Wirtschaftsförderer. Die bisherige Start-up-Förderung des Landes, die von der Natur der Sache her stark regionalpolitisch angelegt ist, kann das nicht kompensieren. Und so hinkt Baden-Württemberg im Vergleich zu seinem wirtschaftlichen Potenzial und im Vergleich der Bundesländer bei diesem Thema seit Jahren hinterher.

Damit sich das ändert, braucht es auch Offenheit und Risikobereitschaft bei den Menschen, die hierzulande eigentlich genügend Kapital in der Tasche haben. Und so etwas entsteht nur durch Vorbilder und persönliche Erfahrungen. Das wirtschaftliche Umfeld wird schwieriger, und das Thema Sicherheit rückt wieder stärker in den Mittelpunkt. Aber ein Stück weit haben diejenigen, die von der über Jahrzehnte starken Wirtschaft im Südwesten profitiert haben, auch eine Bringschuld. Ehemalige erfolgreiche Gründer finanzieren wiederum Gründer – das ist ein entscheidender Anstoß. Und er ist bei allem Risiko auch lukrativ.

Dafür gibt es inzwischen konkrete Beispiele wie etwa den Gründer von Fahrrad.de René Marius Köhler oder Armin Pohl, den Gründer der Animationsfirma Mackevision. Solche Geschichten und Vorbilder braucht es mindestens so sehr wie Förderkonzepte des Landes. Das Neue an diesen Geschichten ist, dass solche Investoren Weltläufigkeit und überregionale Erfahrungen am Ende wieder in der Region einbringen. Das muss nicht gleich Lokalpatriotismus nach dem Muster des Lidl-Gründers Dieter Schwarz sein, der sein Geld dafür ausgibt, um aus seiner Heimatregion rund um Heilbronn ein Innovationsmekka zu machen. Aber es braucht noch mehr von dieser Heimatverbundenheit in Verbindung mit dem Blick über den Südwesten hinaus.



Von Andreas Geldner

Das Geld für Start-ups sitzt lockerer

Immer noch bleibt Baden-Württemberg bei den Finanzierungen mit Risikokapital unter seinen Möglichkeiten. Doch die Aufholjagd hat begonnen. Vor allem die Bereitschaft von Geldgebern aus dem Südwesten wächst, in diesem Bereich zu investieren.

Von Andreas Geldner

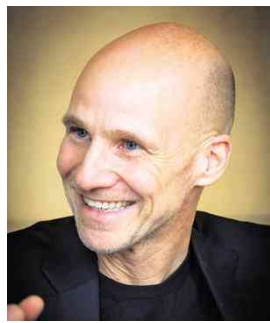
Wer genau das Geld gibt, das ist auf der Präsentationsfolie für den aktuellen Risikokapitalfonds der Stuttgarter Risikokapitalgesellschaft Grazia Equity nicht nachzulesen. „Chef und Gründer einer stark wachsenden Softwarefirma“ oder „Chef einer führenden Biotechfirma“ – so steht es anonymisiert auf einer der etwa zwei Dutzend grauen Boxen mit den künftigen Investoren. Diskretion ist in dem Geschäft, das Grazia-Gründer Alec Rauschenbusch seit fast einem Vierteljahrhundert von Stuttgart aus betreibt, ein wichtiges Gebot. „Da sind eine ganze Reihe erfolgreicher Menschen aus Baden-Württemberg dabei“, sagt er.

Die Investoren sind in einer ersten Finanzierungsrunde, dem sogenannten Cloning, in den neu aufgelegten Fonds eingestiegen, der in den kommenden Jahren mehr als 100 Millionen Euro in Start-ups etwa auf den Feldern nachhaltiger Konsum, Gesundheitswesen oder Digitalisierung investieren soll. Und damit ist der Risikokapitalfonds nach Angaben von Rauschenbusch der bisher größte dieser Form in Baden-Württemberg. Grazia Equity ist bei Start-up-Finanzierern in Deutschland durchaus eine Größe. Sieben Unternehmen, die man über die Jahre mitfinanziert hat, haben inzwischen eine Milliardenbewertung.

Grazia hat immer global investiert, nicht nur regional – etwa in einen Online-Händler

für Brillen, ein Statistikportal oder zurzeit in ein Unternehmen, das einen veganen Käse entwickelt. Dass Grazia Equity in Stuttgart beheimatet ist, hatte mit dem Lebensmittelpunkt seines Gründers zu tun und zunächst nicht mit einer regionalen Perspektive. Doch Rauschenbusch glaubt im Südwesten an ein zunehmendes Potenzial.

Dass der neue Risikokapitalfonds von Grazia Equity, der nun mit dem ersten Zeichnungsschluss zum größten Teil finanziert ist, auf Investoreseite verstärkt einen südwestdeutschen Touch hat, liege im Trend, sagt er.



„Bei den Investoren in unserem neuen Fonds sind eine Reihe erfolgreicher Menschen aus Baden-Württemberg dabei.“

Alec Rauschenbusch, Gründer der Stuttgarter Risikokapitalgesellschaft Grazia Equity

Er hofft dabei auf mehr Start-ups wie etwa das Tübinger Biotechnologieunternehmen Immatics, eines seiner frühen Portfoliounternehmen, das innovative Krebstherapien entwickelt, oder auch wie das aus Israel nach Heilbronn gebrachte Unternehmen Inspekto, das die Automatisierung der Qualitätsinspektion in der Industrie auf ein neues Niveau hebt. In beide hat er investiert. „Wir stärken sehr gerne das baden-württembergische Start-up-Ökosystem“, sagt der Investor.

Dass dies ein überregional agierender Risikokapitalgeber sagt, ist ein neuer Akzent. Risikokapitalfirmen wie Lea aus Karlsruhe, die beispielsweise mit der Landesförderbank L-Bank kooperieren, hatten von vorne herein ihren Schwerpunkt bei baden-württembergischen Unternehmen. Auch andere Kapitalgeber, etwa der Zukunftsfonds Heilbronn oder die Business Angels Region Stuttgart denken eher regio-

nal oder wollen zumindest die Unternehmen, in die sie investieren, ins Land holen.

Und die von der baden-württembergischen Landesregierung etablierten oder geförderten Finanzierungsmodelle bleiben aus politischen Gründen auf Firmen ausgerichtet, die im Land selbst ihren Sitz haben.

Die etwa im Vergleich zu Berlin oder München fehlende überregionale Perspektive galt lange als einer der größten Schwachpunkte des Start-up-Ökosystems in Baden-Württemberg. „Baden-Württemberg liegt bei den Finanzierungen mit Risikokapital in Deutschland zwar immer noch nicht auf dem Platz, der seiner Wirtschaftskraft entspricht, aber es hat in den vergangenen Jahren Boden gutgemacht“, sagt Rauschenbusch.

Der Trend stimme in der Tat sagt Adrian Thoma, der den „Gründermotor“ in Stuttgart

betreibt und auch für den Bundesverband Deutsche Start-ups im Land spricht. „Aber auch wenn der dritte Platz beim Finanzierungsvolumen gut aussieht, so ist doch der Abstand zu den Spitzenreitern Berlin und Bayern eher noch größer geworden.“ Wenn nur drei Prozent des Wagniskapitals in Deutschland in den Südwesten fließen, sei das viel zu wenig.

Aber das Potenzial sei da: „Wir haben gerade eine Gründerwelle im frühen Stadium“, sagt Thoma. Es sei nur eine Frage der Zeit, bis sich das auch in Finanzierungen niederschläge. Auch beim „Gründermotor“ glaubt man, dass im Land noch mehr Investorenkapital anzuzapfen ist – das dann auch selbst eine Magnetwirkung für Gründer entwickelt. „Talente ziehen dorthin, wo auch das Kapital ist“, sagt Thoma.

WO STEHT DER SÜDWESTEN?

Aufholjagd Eine aktuelle Untersuchung der Beratungsgesellschaft EY bescheinigt Baden-Württemberg beim Thema Start-up-Finanzierung eine Aufholjagd. So hat sich beispielsweise in Baden-Württemberg die Anzahl von Finanzierungsrunden für Start-ups von 2020 auf 2021 mehr als verdoppelt – das zweitstärkste Wachstum aller Bundesländer. Besser war nur Niedersachsen, allerdings von einem deutlich niedrigeren Ausgangsniveau.

Platzierung Und auch mit einem Anstieg der Finanzierungssumme um 286 Prozent auf fast 600 Millionen Euro liegt das Land klar über dem mit einem Plus von 229 Prozent ebenfalls 2021 sehr positiven Bundes-trend. Beim Finanzvolumen reicht es im Vergleich der Bundesländer auf Platz drei, bei der Zahl der Finanzierungen für Platz fünf. age

PODIUM ZU GESUNDHEITSDATEN

Veranstaltung Das Wissenschaftsministerium Baden-Württemberg und das Forschungsinstitut ZEW in Mannheim laden ein zur Podiumsdiskussion „Digital Health: Warum Deutschland mehr Gesundheitsdaten braucht“. Warum liegt Deutschland bei der Erforschung von Covid-19 weit hinter anderen Staaten zurück? Welches Potenzial birgt die Nutzung von Gesundheitsdaten insgesamt? Es diskutieren: Wissenschaftsministerin Theresia Bauer, Anna Bauer-Mehren von Roche Diagnostics, Johannes Bauernfeind, Vorstandschef AOK Baden-Württemberg, und Achim Wambach, ZEW-Präsident.

Anmeldung Die Podiumsdiskussion findet am 1. Juni, 18 bis 19.30 Uhr, bei der BW-Bank in Stuttgart, Kleiner Schlossplatz 11, statt. Für die kostenfreie Veranstaltung anmelden können sich Interessierte bis 20. Mai unter nicole.ehrhardt@zew.de. red

Lufthansa setzt auf Rückkehr der Reiselust

Vorstandschef Spohr hofft auf eine Erholung der Passagierzahlen vor 2025. Die Aktionäre müssen weiter auf Dividenden verzichten.

Von Barbara Schäder

Die Staatshilfen sind weitgehend abbezahlt, die Menschen fliegen wieder, und das Luftfrachtgeschäft boomt: Nach zwei Jahren Coronaflaute konnte Lufthansa-Chef Carsten Spohr auf der Online-Hauptversammlung der Fluggesellschaft viele gute Nachrichten präsentieren. Dennoch musste er die Aktionäre trösten: Auf Dividenden müssen sie weiter verzichten – und zwar nicht nur für das vergangene Geschäftsjahr, in dem die Lufthansa einen Milliardenverlust erlitt, sondern so lange, wie der Staat an Bord bleibt.

Noch hält der Bund über den zu Beginn der Coronakrise eingerichteten Wirtschafts-

stabilisierungsfonds 14 Prozent der Luft-hansa-Anteile. Die auf Kosten des Steuerzahlers erworbene Beteiligung wurde mit der Auflage verbunden, auf Dividendenausschüttungen an alle Aktionäre zu verzichten. Allerdings ist der Bund vertraglich verpflichtet, seinen Anteil bis zum Oktober 2023 zu verkaufen.

Ob es am Ende dieses Jahres überhaupt etwas auszuschütten gäbe, ist trotz aller Fortschritte ungewiss: Auf eine Gewinnprognose will sich der Lufthansa-Vorstand nicht einlassen. Grund sind die hohen Treibstoffpreise, die auch der Schutzgemeinschaft der Kapitalanleger (SdK) Sorgen bereiten: Ihr Sprecher Andreas Schmidt äußerte Zweifel, ob die Lufthansa mit der bereits angekündigten Erhöhung der Ticketpreise die steigenden Kosten ausgleichen könne.

Letzte Woche konstatierte die Fluggesellschaft, dass gerade auf Transatlantik-Flügen auch die teuren Plätze gefragt sind. Klar ist aber auch: Die Lufthansa darf die Preisschraube nicht überdrehen, schließlich ist sie auf nachhaltig steigende Passagierzahlen angewiesen. Für das laufende Jahr rechnet sie mit 75 Prozent des Vorkrisenniveaus, 2023 sollen es dann 95 Prozent sein.

Der Nachholbedarf sowohl bei Urlaubs- als auch bei Geschäftsreisen sei groß, zeigte sich Spohr überzeugt. In den Osterferien zeigte sich allerdings, dass nicht alle Flughäfen auf die Rückkehr der Reiselust vorbereitet waren: Lufthansa habe „eine dreistellige Anzahl von Flügen von und nach Frankfurt streichen“ müssen, ärgert sich Spohr – und muss einräumen, dass auch die eigenen Callcenter oft „nur mit langen Wartezeiten“ erreichbar seien.

Wie groß der Unmut der Betroffenen ist, machte der Antrag eines Aktionärs deutlich, der forderte, Spohr und den übrigen Vorständen wegen „Chaos bei der Kundenbetreuung“ die Entlastung zu verweigern. Erfolgreich war dieser Antrag nicht, der Vorstand wurde mit mehr als 99 Prozent der auf der Hauptversammlung abgegebenen Stimmen entlastet.

Die nächste Bewährungsprobe steht den Managern allerdings bereits bevor: Sie müssen die Schulden abzubauen, die in den vergangenen Jahren kräftig gestiegen sind – auch, weil Lufthansa für die Rückzahlung von Staatshilfen Geld am Kapitalmarkt lieh. Kreditverschuldung und Pensionsverpflichtungen zusammen belaufen sich laut dem jüngsten Quartalsbericht netto, also nach Gegenrechnung von Barguthaben und Wertpapierbeständen, auf rund 14 Milliarden Euro.

Ob es Ende dieses Jahres etwas auszuschütten gibt, ist ungewiss.

Wissing gegen höhere Prämien

Der Bundesverkehrsminister schließt eine „absurd hohe Förderung“ von Elektrofahrzeugen aus.

In der Debatte um mehr Klimaschutz auf den Straßen hat Bundesverkehrsminister Volker Wissing einer massiven Anhebung der Kaufprämien für Elektroautos eine Absage erteilt. Er schließt aus, „dass wir eine absurd hohe Förderung für den Kauf von E-Fahrzeugen einführen“, sagte der FDP-Politiker am Dienstag im Deutschlandfunk. Er betonte, dass er den Umstieg auf klimaneutrale Mobilität durch marktwirtschaftliche Anreize erreichen möchte.

Das „Handelsblatt“ hatte über Pläne des Ministeriums berichtet, die Kaufprämie für reine E-Autos bis 2027 zu verlängern und deutlich zu erhöhen. Ab dem zweiten Halbjahr 2025 sollten Käufer demnach zudem ein mindestens elf Jahre altes Verbrennerauto verschrotten müssen, um noch die volle Förderung zu erhalten. Der Zeitung zufolge gehen die Vorschläge aus einem Gutachten für die Regierung hervor, in dem Forschungsinstitute den Entwurf für ein geplantes Klimaschutzprogramm bewertet haben.

Wissing machte deutlich, er plane keine Abwrackprämie und keine höhere E-Mobilitätsprämie. „Zwischen den Ministerien mag auf Arbeitsebene es einen Austausch geben, indem bestimmte Positionen zur Diskussion gestellt werden“, sagte er. „Die Position des Verkehrsministers ist das eindeutige nicht.“

Wirtschaftsminister Robert Habeck (Grüne) wendet sich wie Umweltverbände gegen eine Ausdehnung der Kaufprämie. dpa