Viel passiert

Ginmon muss umziehen

Kisten packen, schon wieder. Lars Reiner und der von ihm mitgegründete Finanzdienstleister Ginmon müssen bald wieder umziehen. Die Räume im Main-Incubator der Commerzbank an der Voltastraße sind zu klein geworden. Noch nicht einmal ein Jahr lang ist Ginmon mit seiner Online-Plattform am Markt, über die Privatanleger mit wenigen Klicks in breitgestreute Indexfonds investieren können. Doch das Start-up wächst derzeit so schnell, dass sich die Kundenzahl allein seit Beginn des Jahres verfünffacht habe, wie Reiner sagt.

Genauere Zahlen gibt Ginmon derzeit nicht bekannt. Er lässt aber wissen, dass die Mitarbeiterzahl, die vor Jahresfrist noch bei sechs lag, mittlerweile auf fünfzehn angewachsen sei. Und dass das Fintech – das Kürzel steht für Finanztechnologie – bald eine neue Adresse haben werde. Unter den Kunden seien nicht nur junge, ans Internet gewöhnte Menschen, sondern viele Anleger über 50 Jahre.

Ginmon wirbt mit einer Anlagestrategie, die von hohen Renditen ausgeht und bislang eigenen Angaben zufolge nur vermögenden Anlegern vorbehalten war. „In den vergangenen Monaten ist viel passiert“, sagt Reiner, der drei Jahre lang bei der Deutschen Bank beschäftigt war. Aus dieser Erfahrung heraus sagt er: „Bei uns herrscht in der Produktentwicklung ein viel höheres Tempo.“ Derzeit bemühe sich das Start-up, das noch keine Gewinne macht, vor allem darum, neue Kunden zu gewinnen. Schließlich arbeite die Ginmon-Software so, dass die Kosten durch neue Kunden kaum steigen. Reiner und seine Kollegen wollen weitere Kunden gewinnen. Zudem möchten sie ihr bisher auf Privatkunden zugeschnittenes Angebot auch für Geschäftskunden öffnen.

Damit d

Start-up Mobile

Im Frankfurter House of
bility knallen in diesen T
Korken. Für den Mobi
Mobileeee, der in dem I
ne Büroräume hat, gibt
zwei Gründe zum Feie
Start-up erhielt gestern
Gründerpreis. Und feier
sen Tagen sein einjährig

Wenn es nach Michae
das erst der Anfang. De
der Gründer und Ge
Mobileeee hat, sind e
und seine beiden Mitgrü
und Ilker Yilmaz hatt
Frankfurter Flughafen ge
ander zu tun. In diese
fest, dass die Fuhrparkfl
fen ineffizient seien. Je
Flughafen für die Mitar
zwecken zur Verfügung
kommen in Spitzenzeite
satz. „Aber das sind viel
den am Tag“, sagt Lindh
rigen Zeit? „Stehen sie n
aus dem Fahrzeug ein Ste

Aus dieser Erkenntnis
schäftsidee von Mobilee
stellt den Unternehmen
zwischen einen Fahrzeug
gung, in dem sich die do
triebe bedienen können.
bares Geld, weil sie die
rund um die Uhr a
Schließlich werden die
für kurze Zeit wirklich ge

Mobileeee setzt bei sei
Elektrofahrzeuge. Denn:
rückgelegten Strecken au
fen oder in einem Ind
recht kurz, zudem gebe

Diesel-Debatte lässt viele On

Frankfurter Gründerpreis: Junge Unternehmen mit pfiffigen Geschäftsideen

Gründer auf Wachstumskurs

Gestern Abend wurde im Römer der Frankfurter Gründerpreis verliehen. 37 Firmen haben sich beworben, sechs kamen ins Finale. Den ersten, mit 12 500 Euro dotierten Preis gewann schließlich der Mobilitätsdienstleister Mobileeee, die weiteren Preise gingen an die Kreditplattform Creditshelf und an das Anlageportal Ginmon.

Von Daniel Schleidt

Volle Fahrt voraus. *Mobileeee verleiht Autos an Flughäfen und bald auch in Industrieparks und Wohngebieten.* Foto Lukas Kreibig

Schnelle Kredite

Creditshelf will wachsen

An seine erste Vorlesung an der Universität kann sich Tim Thabe noch gut erinnern. Weniger an die Inhalte als an seinen Sitznachbarn. Der Geschäftsführer des Start-ups Creditshelf saß 1996 an der Uni Mannheim in der Einführungsvorlesung für BWL neben Daniel Bartsch. Zuvor kannten sich die beiden Erstsemester noch nicht, doch seitdem sind sie Freunde und mittlerweile auch Geschäftspartner. Gemeinsam mit Christoph Maichel sind die beiden Männer Gründungspartner und Geschäftsführer von Creditshelf, einem Frankfurter Fintech, das es sich zur Aufgabe macht, den Mittelstand mit schnellen Krediten zu versorgen.

2012 entschieden die drei Gründer, die mittlerweile in der Bankenbranche Karriere gemacht hatten, sich mit einer eigenen Idee selbständig machen zu wollen. Im Oktober 2014 gründeten sie Creditshelf. Die Firma, die aktuell 15 Mitarbeiter beschäftigt, vermittelt auf einer Internetplattform mittelständischen Betrieben kurzlaufende Kredite und sammelt dafür Kapital bei professionellen Investoren ein, zum Beispiel bei sogenannten Family Offices oder Unternehmen mit kurzfristigen Liquiditätsüberschüssen.

„In Deutschland gibt es drei Millionen Unternehmen, und nur die größten 1000 unter ihnen bekommen von den Banken den besten Service", sagt Thabe. Die Betriebe dahinter, „teilweise Weltmarktführer", erhielten nur standardisierte Produkte ihrer Hausbank. Mit ihrer Prozessinnovation will Creditshelf genau diesen Unternehmen zu kurzfristigen Krediten verhelfen. Akzeptiert werden aktuell Kreditanfragen zwischen 100 000 und 2,5 Millionen Euro bei Laufzeiten zwischen einem und zwölf Monaten. Momentan hat Creditshelf eigenen Angaben zufolge rund fünf Millionen Euro an Krediten vergeben. „Damit liegen wir leicht über Plan." Für das gesamte Jahr 2016 ist ein Kreditvolumen von [illegible] Millionen, für 2017 in Höhe von [illegible] Millionen Euro [illegible]

ZAHL DES TAGES

Mehr Geld für den Konsum

Verfügbares Einkommen in Hessen zuletzt gestiegen

Hatten die Menschen in Hessen zuletzt mehr Geld im Portemonnaie als im Jahr zuvor oder weniger? Das Statistische Landesamt beantwortet diese Frage sogar bis hinter das Komma. Demnach ist das Einkommen der Hessen nach den neuesten Daten um 1,5 Prozent gestiegen. Dieser Zuwachs entspricht einem Plus von 310 Euro im Jahr. Diese Summe hinzugerechnet, kam jeder Hesse zuletzt im Jahr auf 21 610 Euro. Diese Zahlen beziehen sich natürlich auf den Durchschnitt und auf 2014 – neuere Daten gibt es noch nicht. Da die Inflationsrate im vergangenen Jahr aber sehr gering war, während Löhne und Gehälter in vielen Branchen merklich zulegten, dürfte auch 2015 das verfügbare Einkommen höher sein als im Jahr zuvor.

Mit 21 600 Euro im Jahr liegen die Männer und Frauen in Hessen im bundesweiten Vergleich über dem Durchschnitt, der 21 200 Euro beträgt. Da lässt sich die Nachricht verschmerzen, dass 2014 die verfügbaren Einkommen in vielen anderen Bundesländern schneller gestiegen sind als zwischen Kassel und Odenwald. Die Statistiker beziffern den Anstieg auf 1,9 Prozent im Mittel. Als verfügbares Einkommen gelten jene Mittelzuflüsse, die die Verbraucher vollständig für den Konsum einsetzen können – und fürs Sparen, wie das Landesamt erläutert. Das Einkommen setzt sich aus Arbeitsentgelten – in Hessen durchschnittlich je Einwohner 20 030 Euro – und Einkünften aus Vermögen zusammen. *thwi.*

Viel passiert

Ginmon muss umziehen

Kisten packen, schon wieder. Lars Reiner und der von ihm mitgegründete Finanzdienstleister Ginmon müssen bald wieder umziehen. Die Räume im Main-Incubator der Commerzbank an der Voltastraße sind zu klein geworden. Noch nicht einmal ein Jahr lang ist Ginmon mit seiner Online-Plattform am Markt, über die Privatanleger mit wenigen Klicks in breitgestreute Indexfonds investieren können. Doch das Start-up wächst derzeit so schnell, dass sich die Kunden[illegible] seit Beginn des Jahres verfünffacht habe, wie Reiner sagt.

Genauere Zahlen gibt Ginmon derzeit nicht bekannt. Er lässt aber wissen, dass die Mitarbeiterzahl, die vor Jahresfrist noch bei sechs lag, mittlerweile auf fünfzehn angewachsen sei. Und dass das Fintech – das Kürzel steht für Finanztechnologie – bald eine neue Adresse haben werde. Unter den Kunden seien nicht nur junge, ans Internet gewöhnte Menschen, sondern viele Anleger über 50 Jahre.

Ginmon wirbt mit einer Anlagestrategie, die von hohen Renditen ausgeht und bislang eigenen Angaben zufolge nur vermögenden Anlegern vorbehalten war. „In den vergangenen Monaten ist viel passiert", sagt Reiner, der drei Jahre lang bei der Deutschen Bank beschäftigt war. Aus dieser Erfahrung heraus sagt er: „Bei uns herrscht in der Produktentwicklung ein viel höheres Tempo." Derzeit bemühe sich das Start-up, das noch keine Gewinne macht, vor allem darum, neue Kunden zu gewinnen. Schließlich arbeite die Ginmon-Software so, dass die Kosten durch neue Kunden kaum steigen. Reiner und seine Kollegen wollen weitere Kunden gewinnen. Zudem möchten sie ihr bisher auf Privatkunden zugeschnittenes Angebot auch für Geschäftskunden öffnen.

Damit das Stehzeug zum Fahrzeug wird

Start-up Mobileeee bietet Fahrzeugflotten an Flughäfen und in Industrieparks an

Im Frankfurter House of Logistics and Mobility knallen in diesen Tagen zweimal die Korken. Für den Mobilitätsdienstleister Mobileeee, der in dem Logistik-Haus seine Büroräume hat, gibt es nämlich gleich zwei Gründe zum Feiern. Erstens: Das Start-up erhielt gestern den Frankfurter Gründerpreis. Und feiert zweitens in diesen Tagen sein einjähriges Bestehen.

Wenn es nach Michael Lindhof geht, ist [illegible] Denn die Pläne, die der Gründer und Geschäftsführer von Mobileeee hat, sind ehrgeizig. Lindhof und seine beiden Mitgründer Silvia Müller und Ilker Yilmaz hatten jahrelang am Frankfurter Flughafen geschäftlich miteinander zu tun. In dieser Zeit stellten sie fest, dass die Fuhrparkflotten am Flughafen ineffizient seien. Jene Autos, die am Flughafen für die Mitarbeiter zu Dienstzwecken zur Verfügung gestellt werden, kommen in Spitzenzeiten zwar zum Einsatz. „Aber das sind vielleicht zwei Stunden am Tag", sagt Lindhof. Und in der übrigen Zeit? „Stehen sie nur rum und wird aus dem Fahrzeug ein Stehzeug."

Aus dieser Erkenntnis erwuchs die Geschäftsidee von Mobileeee. Das Start-up stellt den Unternehmen am Flughafen inzwischen einen Fahrzeug-Pool zur Verfügung, in dem sich die dort ansässigen Betriebe bedienen können. Sie sparen damit bares Geld, weil sie die Autos nicht mehr rund um die Uhr anbieten müssen. Schließlich werden die Autos meist nur für kurze Zeit wirklich gebraucht.

Mobileeee setzt bei seinem Angebot auf Elektrofahrzeuge. Denn: Die meisten zurückgelegten Strecken auf einem Flughafen oder in einem Industriepark seien recht kurz, zudem gebe es an solchen Standorten in der Regel überall Steckdosen, um die E-Autos aufzuladen. Im Juli vergangenen Jahres startete Mobileeee am Frankfurter Flughafen einen Probebetrieb. „Wenn uns das Projekt am größten und komplexesten Flughafen in Deutschland gelingt, dann schaffen wir es an allen anderen auch", sagt Lindhof. 15 Autos von Mobileeee sind seit [illegible] Sommer auf dem Gelände unterwegs, seit [illegible] in den Betrieb übergegangen. Seitdem wird die Flotte größer. Momentan sind es 40 Fahrzeuge, Ende Juni sollen es 60, Ende des Jahres bereits 200 sein.

Das Flughafengeschäft soll auch in der nahen Zukunft der Kern der Mobileeee-Aktivität sein. Noch in diesem Jahr will das Start-up auch an den Flughäfen in Berlin, München und Stuttgart vertreten sein, schon 2017 sollen auf 22 Flughäfen in Deutschland die Autos mit dem Schriftzug der Frankfurter fahren. Zudem strebt das kleine, derzeit sechs Mitarbeiter starke Unternehmen Kooperationen mit Industrieparks an, die erste Vereinbarung steht Lindhof zufolge kurz vor dem Abschluss. Aber auch Immobiliendienstleister sollen künftig zu den Kunden von Mobileeee gehören. So soll Mietern in Wohngebieten eine kleine Fahrzeugflotte angeboten werden, damit sie sich ein eigenes Auto sparen können.

Die vierte Säule des Geschäfts soll im kommunalen Carsharing entstehen, bei dem die Elektroautos tagsüber etwa von Kleingewerben wie den Besitzern von Blumenläden und abends oder an Wochenenden von Privatpersonen genutzt werden können. Lindhof streicht heraus, dass sein Unternehmen die Mobilität der Zukunft ganzheitlich und nicht singulär betrachtet. „Wir beschränken uns nicht nur auf die Bereitstellung von Autos, sondern bringen die Ladelösungen gleich mit."

Der Geschäftsführer gibt zu, dass die Idee nicht so einzigartig sei. Es gebe andere, die ähnliche Pläne verfolgten. Deshalb will Mobileeee klotzen und nicht kleckern. Das Ziel: „Wir müssen schnell in die Fläche kommen."

Diesel-Debatte lässt viele Opel-Käufer offenbar kalt

Autohändler berichten über weiter rege Nachfrage / Nur wenige Kunden zeigen sich kritisch

olsc./thwi. RHEIN-MAIN. Opel liefert sich mit der Deutschen Umwelthilfe und anderen Kritikern ein Fernduell um die Ursache zu hoher Abgaswerte. Der Stickoxid-Ausstoß ist laut Umwelthilfe bei zwei Testwagen mit Dieselmotor zu hoch gewesen. Die Abgasreinigung verrichtet nur zwischen Temperaturen von knapp 20 und gut 30 Grad regulär ihren Dienst, wie es weiter heißt. Opel-Kunden scheint die Debatte aber eher kaltzulassen. Dies legen zumindest Aussagen von Händlern in der Region nahe, die Autos mit dem Blitz auf dem Kühlergrill verkaufen.

Ulrich Brass, der eine Reihe von Autohäusern mit verschiedenen Marken betreibt und auch Opel-Fahrzeuge verkauft, sagt: „Die Kunden ignorieren das Thema nicht, wir werden darauf angesprochen – aber auf das Kaufverhalten wirkt sich das nicht aus." Er verweist auf eine Studie des Kraftfahrt-Bundesamts. Darin heißt es, dass es bei Opel keine Manipulationen bei der Abgasreinigung gegeben habe.

Das bestätigt auch ein Opel-Händler aus Bensheim. Nur sehr wenige Kunden würden sich bei ihm melden und nachfragen, was es mit den Vorwürfen auf sich habe, sagt er. Denjenigen könne er allerdings nur antworten, dass der Fall zurzeit noch nicht geklärt sei. Solange gelte „in dubio pro reo". Nur ein einziger Kunde hätte eine neue Software für seinen Diesel gefordert, sagt ein Händler aus Nierstein. Als er ihm erklärt habe, dass das eventuell gar nicht nötig sei, habe der Kunde das schnell eingesehen, sagt der Händler.

Ungebremst: *Opel-Händler berichten über weiter gute Verkäufe.* Foto Stefan Finger

„Vermutlich hat alles VW abgekriegt", fasst eine Verkäuferin aus Mainz-Kastel die Situation zusammen. Bei ihr hat sich, so wie bei den meisten anderen Händlern auch, kein Kunde gemeldet.

„Ich bin froh, dass ich mir keinen Diesel gekauft habe", sagt eine Astra-Fahrerin. Das habe sie bei der Anschaffung ihres Opels überlegt. Weil sie aber weniger als 20 000 Kilometer im Jahr fahre, nahm sie stattdessen lieber den Benziner. „Hätte ich mich für das teurere Auto entschieden, das dann die ganzen Abgase ausstößt, ich würde mich wirklich verappelt vorkommen." Einen Opel würde sie trotzdem wieder kaufen. Irgendein Auto müsse sie schließlich fahren, und sie wolle den wichtigen Arbeitgeber in der Region unterstützen.

Dieser Meinung ist auch ein anderer Opel-Fahrer. „Letztendlich tricksen die doch alle, wo sie nur können", sagt er beim Auftanken seines Diesel-Fahrzeugs. Dabei sei ihm egal, ob es sich um eine illegale Abschalteinrichtung handele oder der Spielraum des erlaubten Abgasausstoßes voll ausgereizt werde. Die Politik müsse endlich handeln.

„Wir verkaufen weiter erfolgreich Opel", heißt es beim Autohaus Nau in Gießen. Das Geschäft laufe richtig gut. Die Frage, ob Interessenten im Zuge der Diesel-Debatte vom Kauf Abstand genommen hätten, verneint eine Sprecherin. Die Verkäufer könnten die Abgasproblematik ganz gut erklären, sagt sie. Als Grundlage diene dazu eine Erklärung von Opel.