

MUT

Magazin
für Lösungen
Nº 10/2025

Unabhängig.
Kritisch.
Konstruktiv.

Lust auf Fisch?

*So geht Wirtschaft! Neue Ideen
für den Aufschwung*

Cryopool
ARPEGGIO

Liebe Leserinnen und Leser,

Wir hören es täglich rauf und runter: Deutschland steckt in der Krise. Bürokraten lähmen, Fachkräfte fehlen, Brücken bröckeln, ganz zu schweigen von kaputten Bahnschienen und Trumps Zöllen. Und jetzt gehen auch noch die Babyboomer in Rente. PsychologInnen sprechen von Problemtrance, wenn wir nur noch um unsere Sorgen kreisen. Sie bringt uns nicht weiter.

Umweltfreundlich produzieren, mutig gestalten und Arbeitsplätze schaffen, dafür stehen sechs Beispiele dieser Ausgabe. Denn es gibt sie in Deutschland: Start-ups, die wie Daniel Düsentrieb aus ein paar Kritzeleien am Rechner kluge Erfindungen machen. Wir stellen Menschen vor, die nicht nur für ihre Ideen brennen, sondern auch wissen, wie man sie wirtschaftlich erfolgreich umsetzt.

Oft stellt sich dabei die Aufgabe, aus der Not eine Tugend zu machen. Das betrifft vor allem Deutschlands Automobil-Industrie, in der immer noch mehr als 700.000 Menschen arbeiten. Sie muss sich etwas einfallen lassen, um nicht vom Weltmarkt verdrängt zu werden. Wie sie damit umgeht, haben wir uns im VW-Konzern genau angeschaut.

Vorsichtiger Optimismus ist angesagt. Nicht nur bei VW. Auch der Ökonom Jens Südekum ist zuversichtlich, dass es in zehn Jahren noch eine bedeutende Autoindustrie in Deutschland geben wird. Der Wirtschaftsexperte war einer der Vordenker des 500-Milliarden-Euro-Sondervermögens, mit dem die Bundesregierung die Wirtschaft ankurbeln will.

Natur hat im Wirtschaftsgeschehen keinen Preis, aber einen hohen Wert. Klimaforscher Hans Joachim Schellnhuber hätte allen Grund zu klagen, denn das Thema Klimawandel ist im Krisenstrudel in den Hintergrund gerückt, obwohl es um nicht weniger als unsere Zukunft geht. Aber er jammert nicht, er macht. Hier im Heft stellt er die Idee einer Wald-Bau-Pumpe vor, die die Atmosphäre reparieren kann. Und nebenbei die Forst- und Bauwirtschaft unter einen Hut bringt.

Wenn man unsere Geschichten liest, den Mut all dieser Menschen erlebt, die fest und positiv an die Zukunft glauben, bin ich hoffnungsvoll, dass die Welt auch für unsere Kinder und Enkel bewohnbar bleibt. Ich hoffe, es wird Ihnen nach der Lektüre genauso gehen.

Ihre
Uschi Entenmann



Foto: Rainer Kwiotek; Titelfoto: Fabian Zapotka

**Uschi Entenmann,
Chefredakteurin**

20 Tageszeitungen legen unser MUT-Magazin bei. Deren Interesse zeigt, wie groß das Bedürfnis nach Orientierung ist. Denn in MUT prangern wir nicht nur Missstände an und lassen dann die LeserInnen alleine. Wir suchen nach Antworten und Perspektiven. Unsere AutorInnen und FotografInnen eint die Neugier auf spannende Themen und die Leidenschaft der Recherche. MUT soll Mut machen.

OLYMP

Matthew McConaughey
Oscar-Winning Actor
and Bestselling Author



14

Die Landwirtin Maritta Kellhuber, 36, aus Mitterskirchen im niederbayerischen Rottal ist jung, flexibel und einfallsreich. Aber kein Mensch käme auf die Idee, dass sie in ihrem Stall Pilze hält!



24

Der Ökonom Jens Südekum, 50, stammt aus dem Harz und lehrt in Düsseldorf. Dass seine Wachstums-Expertisen Hand und Fuß haben, das schätzt vor allem der Finanzminister.

06 Ein Blick über den Tellerrand

Es ist ja nie von Nachteil, sich umzuschauen: Was machen andere Länder anders oder sogar besser? Also auf in die Lernkurve – nach Litauen, Island, Schweden, Kanada und Korea! Südkorea natürlich.

08 Qualität kommt von Qual

Wer „qualitatives Wachstum“ will, der muss Firmen gelegentlich auf die Finger klopfen, meint unser Kolumnist. Das kann natürlich auch mal sehr wehtun.

10 Eine Vision ohne Nein und Aber

Wer eine Vision im Kopf hat, hat Blockierer an der Backe. So war es auch bei Triqbriq. Doch die Holzwürfel-Bauer ließen sich nicht von den vielen „Ja, aber“ der „Kein-Mut-Haber“ bremsen. Sechs Beispiele von ÜberzeugungstäterInnen und ihre Erfolgsgeschichten.

Fotos: Fabian Zapoteka; Frank Schultze; PowerCo / Marco Prosch; Christoph Püschner



28

Sieht aus wie Science-Fiction, ist aber VW. Ein Experte prüft die Stacking-Anlage des blitzsauberen Werks in Salzgitter. Die WAS?

24 „Die zweite Halbzeit können wir gewinnen“

Unsere Industrie war und ist der Franz Beckenbauer unserer Wirtschaft. Leistungsträger, Erfolgsgarant, Lichtgestalt. Gut, es gab ein paar Gegentore. Aber Ökonom Jens Südekum sieht sie bald wieder an der Tabellenspitze.

28 Krise als Chance

Das wussten schon die alten Heiler: Eine Krise ist der Wendepunkt und bringt Genesung. Deshalb haben sie bei Volkswagen nach der großen Krise ordentlich Geld in die Hand genommen und in die Zukunft investiert.

38 Das Bauhaus der Erde

Der Klimaforscher Hans Joachim Schellnhuber wurde in einem Holzhaus aus dem 16. Jahrhundert geboren. Es hat nicht nur symbolischen Charakter für ihn. Er sieht darin das Modell für eine „gebaute Umwelt“ der Zukunft.



42

Paul Belthle aus dem Donautal ist 19 Jahre alt und Ölmüller. Wie kommt ein Typ seines Alters nur auf die Idee, Raps, Hanf und Kümmel auszuquetschen? Und das auch noch erfolgreich?

42 Der kleine Ölprinz

„Wer seine Zukunft bauen will, muss in der Gegenwart leben“, sagt der kleine Prinz bei Saint-Exupéry. Und das dachte sich auch Paul Belthle, als er vor einem blühenden Rapsfeld stand: Daraus mache ich in Zukunft Öl!

48 Von Marken, Elben und Erfindern

Man muss sich auch mal was trauen, damit etwas vorangeht, meint unsere Kolumnistin. Kündigen vielleicht, wenn's langweilig wird. Sich selbst zur Marke machen. Und vor allem: nicht gleich jede schräge Idee als Schwachsinn abtun.

- 03 Editorial**
- 50 Impressum**
- 51 Partner**

Ein Blick über den Tellerrand

Regierungen setzen den Rahmen. Bürger füllen ihn mit Leben und Ideen. Mal klappt das gut, mal – wie bei uns – ist Luft nach oben. Fünf Länder zeigen, wie es geht. Ein Streifzug um die Welt.

TEXTE JAN RÜBEL

DIGITALISIERUNG

Litauen läuft voll vernetzt



Ohne Kabelschrank kein Netz.

Anders als Deutschland besitzt Litauen ein flächendeckendes und hoch beschleunigtes Internet. Deutschland dagegen hofft, Ende des Jahres sein Glasfasernetz wenigstens zur Hälfte ausgebaut zu haben. Der kleine baltische Staat fördert bei Bürgerdiensten den Austausch auf digitaler Ebene: Behörden-gänge erledigen sich meist online, die Mehrheit nutzt entsprechende Portale.

Während in Deutschland die E-Patientenakte noch in den Anfängen steckt, praktiziert sie Litauen seit 2015: Auf der zentralen Plattform (ESPBI IS) sind sämtliche Patientendaten verbunden – unabhängig von der jeweiligen Klinik oder Arztpraxis. Diagnosen, Atteste, Laborwerte, Impfstatistiken, Patientenverläufe und Gesundheitszertifikate werden dort gespeichert und können abgerufen werden.

Diese umfassende Digitalisierung zeigt sich auch in der Wirtschaft. Mittlerweile arbeiten mehr als 50 Prozent der Beschäftigten im Dienstleistungssektor. Schon früh wird bilingual ausgebildet, viele junge Menschen entscheiden sich für technische Studiengänge. Mittlerweile wächst der litauische Tech-Talentpool jährlich um durchschnittlich 13 Prozent.

FÜHRUNGSETAGEN

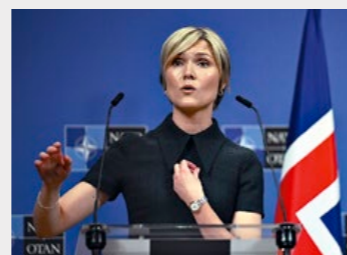
Island setzt auf Frauenpower

Die Wirtschaft eines Landes lebt von Köpfen und Händen der Menschen, die darin arbeiten; je mehr es sind, desto stärker ist die Wirtschaftskraft. Daher ist es relevant, wie mit der Hälfte einer Gesellschaft umgegangen wird – mit den Frauen. Deren Workforce wird in Island besonders stark genutzt. Wirtschaftliche Führungsfunktionen werden zu 41,2 Prozent mit Frauen besetzt, 44 Prozent der Aufsichtsräte sind Frauen, und die Frauenerwerbsquote liegt bei 80 Prozent.

Frauen in Island mobilisieren ihre Interessen: 1980 kam mit Vigdís Finnbogadóttir die weltweit erste demokratisch gewählte Regierungschefin ins Amt. 1983 gründeten Frauen eine politische Partei: die Frauen-Liste. Heute werden 46 Prozent aller Parlamentssitze von Frauen

eingenommen, in Deutschland sind es erst 35,7 Prozent. Auch heute regiert in Island mit Kristrún Frostadóttir eine Frau. Sieben von elf Ministerposten haben Frauen übernommen, ebenso den Parlamentsvorsitz und den Posten des Staatsoberhauptes. Größere Parteien müssen eine Frauenquote von 40 Prozent einhalten.

Island investiert auch mehr in frühkindliche Bildung und Betreuung, nämlich 1,7 Prozent des Bruttoinlandsprodukts, deutlich mehr als Deutschland mit weniger als einem Prozent.



Premierministerin von Island: Kristrún Mjöll Frostadóttir.



Fotos: picture alliance / ZB; picture alliance / Anadolu; picture alliance / PantherMedia; picture alliance / NunPhoto; picture alliance / YONHAPNEWS AGENCY

FACHKRÄFTEMANGEL

Schweden bildet jeden

Teil des Schulalltags ist und Berufsberater auch die Eltern einbinden. Und der soziale Hintergrund spielt in Schweden für Bildungserfolge eine geringere Rolle als in Deutschland, „Leave no one behind“ (Lass niemanden zurück) ist gelebtes Motto. Alle Kinder gehen deshalb gemeinsam zur neunten Klasse in eine Schule, ohne nach Leistung getrennt zu werden. Zudem ist das Bildungssystem zentral gesteuert, schafft also landesweit gleiche Bedingungen; in Deutschland sorgt der Föderalismus dagegen für erhebliche Unterschiede zwischen den Bundesländern. Außerdem haben die meisten Kinder in Schweden Zugang zu staatlichen und hoch subventionierten Kitas, die gut ausgestattet sind und mit frühkindlicher Bildung eher starten als in Deutschland. Bei uns hängen Qualität und Verfügbarkeit vom Wohnort und oft vom sozialen Status ab. Und nicht zuletzt sind Lennmittel, Mittagessen und Transport in Schwedens Schulen und Kitas meist umsonst.

Auch unsere NachbarInnen im Norden kämpfen mit dem Problem unbesetzter Stellen in wichtigen Berufen. So würden dort bis zum Jahr 2035 etwa 12.000 IngenieurInnen fehlen, wenn nichts unternommen wird. Schweden investiert deshalb 7,1 Prozent seines Bruttoinlandsprodukts in Bildung, womit das Land europaweit an erster Stelle steht; Deutschland rangiert mit 6,8 Prozent dahinter.

Einen weiteren Vorteil bietet das schwedische Schulsystem. Es ist effektiv darin, junge Menschen fit für den Arbeitsmarkt zu machen. Der Fokus liegt dabei auf selbst gesteuertem Lernen und Integration digitaler Medien und Technologien.

Auch die Berufsberatung funktioniert dort besser als in Deutschland, weil sie

INTEGRATION

Kanada räumt Hürden ab

Während bei uns über „Multikulti“ gestritten wird, ist Multikulturalismus in Kanada seit 1971 per Gesetz verankert. Das schafft eine Willkommenskultur, die Integration erleichtert. Einwanderer werden je nach beruflicher Qualifikation rasch anerkannt. Sprachförderung beginnt kostenlos direkt nach der Ankunft, im Gegensatz zu Deutschland, wo es oft zu langen Wartezeiten kommt. Kanada steuert die Integration nicht kommunal, sondern auf Provinz- und Bundesebene, wodurch bürokratische Hürden für Einwanderer niedriger liegen, was ihnen den Zugang zu sozialen



Der kanadische Integrationsminister Marc Miller zeigte 2023 Flagge.

Sicherungs- und Gesundheitssystemen garantiert. All dies führt bei MigrantInnen zu einer Erwerbsquote von rund 80 Prozent. Ähnlich hoch liegt die Zahl der KanadierInnen, die der Einwanderung zustimmen.

GRÜNDER-BOOM

Südkorea startet durch

Früher überstrahlten große Tech-Konzerne wie Samsung, LG oder Hyundai die Wirtschaft von Seoul. Doch das Land setzt längst massiv darauf, Start-ups zu gründen und zu hegen. Jährlich investiert der Staat Milliarden US-Dollar in Förderprojekte – darunter das global ausgerichtete „K-Startup Grand Challenge“, das internationale Start-ups anzieht und Unterstützung, Finanzierung, Mentoring und vor allem auch Marktzugang bietet. In Südkorea profitieren

Start-ups von digitalen Verwaltungslösungen und einfachen Rahmenbedingungen. In Deutschland dagegen kämpfen sie mit komplexeren Bürokratiehürden, die Zeit und Ressourcen kosten.



Besucher auf größter Start-up-Messe in Seoul, 2024.



Qualität kommt von Qual

Früher glaubten UnternehmerInnen und FirmenchefInnen, man müsse das Geld nur mit vollen Händen aus dem Fenster werfen, damit es zur Tür wieder hereinkomme. Falsch, meint unser Autor.

TEXT ANTON HUNGER

An die zehn Millionen Dollar ließ Milliardär Jeff Bezos für seine Hochzeit in Venedig liegen. Viel Geld, das in die Kassen von Grandhotels floss. Doch beim Volk von Venedig kam davon nichts an.

Im Gegenteil: 90 Privatjets, die Prominenz aus aller Welt einflogen, bliesen Unmengen Treibhausgas in den Himmel. Nach ihrer Landung wurden die Einheimischen von Security-Leuten so strikt auf Abstand gehalten, dass vielen der Weg zu Märkten und Geschäften versperrt war. Immerhin durften sie im Fernsehen am Saus und Braus der dekadenten Geld-Elite in ihrer Nachbarschaft teilnehmen.

„Na und?“, rufen VolkswirtInnen oberlehrerhaft. Die millionenschwere Hochzeit des Tycoons steigere doch das Bruttosozialprodukt der Lagunenstadt und damit ihr wirtschaftliches Wachstum. Wer Geld ausgibt, wofür auch immer, fördere Wachstum. Kollateralschäden sucht man in der Ökonomen-Logik vergeblich.

Eine fatale Einfältigkeit. Indem wir Kollateralschäden vermeiden, fördern wir Wohlstand. Der Schlüsselbegriff lautet: qualitatives Wachstum. Denn wir wissen, es lohnt sich, Geräte herzustellen, die länger leben und Energie sparen. Sie reduzieren den Rohstoffverbrauch, verringern Emissionen und schonen Ressourcen. Es zahlt sich aus, Häuser aus Lehmziegeln und Holz zu bauen, gedämmt mit natürlichen Materialien wie Hanf oder Stroh. Es lohnt sich ebenso, sie mit Sonnenkollektoren zu bestücken, ihre Fassaden zu begrünen und automatisch steuerbare Licht- und Heizungssysteme zu installieren. Inzwischen existieren Häuser, die mehr Energie erzeugen als verbrauchen. Ähnlich kostengünstig und ökologisch verträglich ist es, Brückenteile mit

Faserverbundstoffen zu verstärken. Und wenn's doch mal Beton sein muss: Mit 3-D-Druck lassen sich tragende Teile herstellen, die mit weniger Material und ohne Armierungsstahl auskommen.

Wachstum durch Verzicht oder gar Verbot? Um Himmels willen, wettet der ökonomische Sachverstand. Aber was spricht dagegen, Firmen auf die Finger zu klopfen, die bewusst die Lebensdauer ihres Produkts verkürzen? Mobiltelefone, die länger als eine Dekade halten, sind Stand der Technik, werden aber nicht hergestellt. Was auf den Markt kommt sind Wegwerfprodukte, die Geld und Energie gekostet haben, und schließlich auf dem Müll landen. Gründlich recycelt können sich diese Halden als Schatzkammern erweisen und damit zum nachhaltigen Wachstum beitragen. Das System der Kreislaufwirtschaft könnte also die Abrissbirne in einen Wohlstandsmotor verwandeln: Bauschutt ist kein Müll, sondern Rohstoff.

Darüber hinaus wären steuerliche Erleichterungen für nachhaltige Technologien und Investitionen ein wirksamer Hebel, qualitatives Wachstum zu fördern. Warum nicht ein fiskalisches Signal für Gebrauchsgüter wie Waschmaschinen setzen, die länger als üblich halten und Energie sparen? Ihre Hersteller könnten steuerlich entlastet werden und die Konkurrenz zwingen, ähnlich effiziente Geräte zu produzieren.

Was beim Sozialprodukt-Indikator völlig übersehen wird, sind nicht messbare Wohlstandstreiber. Einer der wichtigsten sind Ideen. Das bedeutet, kreative Köpfe und Start-ups zu fördern, die an innovativen Lösungen arbeiten. So kann Wohlstand auch ohne Mengenwachstum generiert werden. Positiver Nebeneffekt: Die Lebensqualität steigt mit. ■

Illustration: Astrit Vatnika



MR MARVIS

DÜSSELDORF - Kasernenstraße 11 | HANNOVER - Hohe Bleichen 11 | MÜNCHEN - Odeonsplatz 1

Die Herbst/Winter-Kollektion von MR MARVIS für 2025 ist da – mit den idealen Hosen für die kälteren Monate. Probiere mit Den feinen Cords einen neuen Look aus oder entdecke Favoriten wie Die Coolerdays, Die Cords und Die Jeans. Vervollständige Deinen Look mit unseren zeitlosen Strickmodellen und winterfesten Outerwear-Highlights. Hergestellt in Portugal. Shoppe jetzt die gesamte Kollektion auf mrm Jarvis.de oder schau im MR MARVIS Store vorbei.



Zertifizierte Corporation

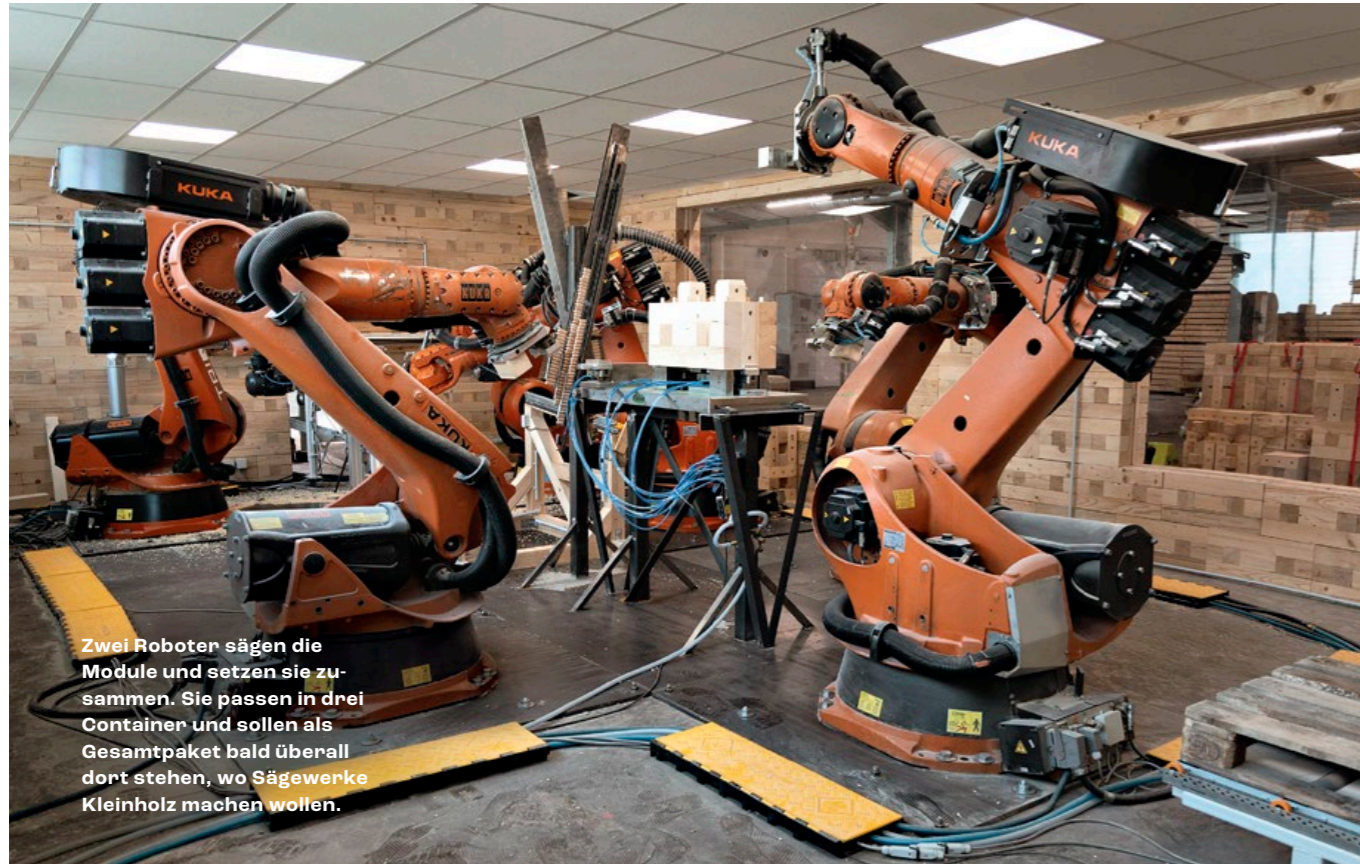


Eine Vision ohne Nein und Aber

Seit 2022 fertigt die Start-up-Firma Triqbriq Holzbausteine. Nicht zum Spielen – zum Drin-Leben. Lewin Fricke musste dafür wie alle, die etwas Neues wagen wollen, jede Menge Neinsager und Bedenkenträger überzeugen. Sechs ÜberzeugungstäterInnen und ihre Erfolgsgeschichten.

TEXTE TOBIAS ASMUTH
FOTOS FABIAN ZAPATKA

Es sieht aus wie eine Kiste Kapla-Steine in einem ordentlich aufgeräumten Kinderzimmer. Aber mit diesen genialen Holzklötzen lassen sich ganze Häuser auf- und wieder abbauen.



Zwei Roboter sägen die Module und setzen sie zusammen. Sie passen in drei Container und sollen als Gesamtpaket bald überall dort stehen, wo Sägewerke Kleinholz machen wollen.

Foto: TRIQBRIQ

„ Ich habe Politikwissenschaften studiert, den Master aber geschmissen, als mich Freunde fragten, ob ich bei ihnen einsteigen will. Ich habe nicht lange überlegt, zugesagt und es keine Minute bereut. Das liegt an der Idee, die mich sofort begeistert hat. Wir produzieren massive, aber handliche Holzbausteine. Diese sogenannten Briqs bestehen aus Industrie-, Schad- sowie rückgebautem Altholz, für das es sonst kaum Verwendung beim tragenden Bau gibt. Die Holzbausteine lassen sich im Handumdrehen ohne Verbindungsmittel ineinanderstecken und schaffen ein tolles Raumklima. Außerdem lagern sie im Vergleich zu Zement oder Beton das Treibhausgas CO₂ ein, anstatt es auszustoßen. Die Arbeit in einem Start-up ist enorm abwechslungsreich und voller Premieren. Egal, ob du ein Jahr nach der Gründung siehst, wie die ersten Holzbausteine auf der Fertigungsstraße von Robotern zusammengesetzt werden. Oder wenn du ein paar Monate später vor dem ersten Rohbau stehst, der mit deinen Modulen in die Höhe wächst. Ob du mit Investoren verhandelst oder mit Architekten sprichst – oft passieren diese Dinge das erste Mal. Mittlerweile sind in Deutschland schon 15 Häuser mit Triqbriq gebaut worden, in Braunschweig sogar ein Supermarkt aus 11.000 unserer Briqs. Bei aller Begeisterung braucht man beim Gründen einen langen Atem. Es gibt in

Deutschland viel zu viele Ja-aber-Sager. Es heißt dann ‚Eure Idee ist super, aber ...‘ oder ‚Eure Pläne klingen total überzeugend, aber ...‘. Es fehlen häufig Mut und Fantasie, da spielt viel Vorsicht und Trägheit mit. Wir treffen aber auch viele Menschen, die sich begeistern lassen, die sich fragen, wie wir in Zukunft nachhaltiger bauen können. Politiker in Stuttgart und in Berlin interessiert unser Konzept. Auf dem ehemaligen Flughafen in Tegel haben wir vor einem Jahr einen Pavillon gebaut, den wir in diesem Herbst Stück für Stück demontieren und auf der alten Rollbahn wieder aufbauen. Dabei verwenden wir nur die aktuell im Pavillon verbauten Materialien. Wir wollen so die Idee des zirkulären Bauens demonstrieren: Unsere Holzbausteine müssen nicht umständlich und kostenintensiv entsorgt werden, sondern können wiederverwendet werden. Auch das spart Emissionen. In Deutschland gehen acht Prozent des Treibhausgases auf Herstellung und Transport von Zement, Gips und Kalk zurück. Deshalb ist unser nächster Schritt, die Produktion zu skalieren und die Holzsteine in regionalen Sägewerken zu fertigen. Die Roboter, die sie sägen und zusammensetzen, passen in drei Container. In zwei Jahren wollen wir 30 solcher Container-Anlagen überall im Land in Sägewerken im Einsatz haben. Das ist unsere Vision – ohne Nein und Aber.“ ■



IDEE fängt mit ID an. Der ID.7 Tourer

Mit viel Elektropower, vielen Innovationen, viel Wow. Mit großer elektrischer Reichweite und DC-Schnellladung, viel Platz im Innenraum und vielen Komfortfunktionen, der intuitiven Bedienung, seinem Infotainment und umfangreicher Konnektivität bringt der ID.7 Tourer moderne Mobilitätsideen auf die Straße.



Die gelernte Bankkauffrau hat sich aus der Not heraus in die Pilze gestürzt. Mit viel Geld und nach manchen schlaflosen Nächten machte sie aus ihrem Bauernhof eine Bio-Kräuterseitlings-Plantage.



Wer Kühe kann, der kann auch Kräuterseitling

Eben noch standen in Maritta Kellhubers Ställen Kühe. Jetzt sprießen hier Edelpilze auf Stellagen. Ihre Schwammerl (Pleurotus eryngii) haben es sogar schon ins Fernsehen geschafft. Und ihr brachten sie einen Bayerischen Staatsehrenpreis.

„ **Warum wir heute Pilze statt Rinder im Stall haben?** Daran ist auch eine neue Düngeverordnung schuld. Seit 2020 gelten strengere Regeln, wie wir Landwirte düngen dürfen. Das bedeutete für uns: Viehzucht lohnt sich nicht mehr, weil wir unsere Gülle abgeben und dafür bezahlen müssen. Die Frage war also, was mit den Ställen wird. Ich weiß noch, wie ich zu meinem Mann aus Gaudi gesagt habe: ‚Machen wir halt Schwammerl.‘ Ich kannte nur Champignons als Zuchtpilze, bis ich im Supermarkt Kräuterseitlinge gekauft habe. Die kamen aus Südkorea. Einmal um die halbe Welt. Wahnsinn! Ich habe dann viel gelesen, mit Pilzzüchtern in Österreich gesprochen und im Keller ausprobiert, wie Pilze wachsen. Im September 2021 haben wir die letzten Tiere abgegeben, den Boden rausgerissen und die Ställe umgebaut. Hat fast 500.000 Euro gekostet, besonders die Klimatechnik war teuer. Da schläfst du ein paar Nächte kaum, wenn du daran denkst, wie viel das ist. Aber einen Rückzieher machen ging nicht mehr. Wir hatten eine mündliche Zusage von Rewe, uns die Pilze abzunehmen. Mehr nicht. Wir sind ins kalte Wasser gesprungen. Ab Mai 2022 haben wir dann jede Woche 500 Kilo Kräuterseitlinge geerntet. Da war die Erleichterung riesengroß. Der Huber Wirt, der Fernsehkoch bei ‚Wir in Bayern‘, kocht mit unseren Pilzen. Ich ernte die Schwammerl morgens – und nachmittags sehe ich sie im Fernsehen. So frisch sind die jeden Tag. Es ist viel Aufwand, zu garantieren, dass wir zum passenden Zeitpunkt ernten. Um die 150-Gramm-Schalen zu füllen, haben wir eine Verpackungsmaschine angeschafft. Dann der Vertrieb. Wir haben drei Rentner aus dem Dorf, die wechseln sich ab und fahren jeden Tag in das Rewe-Logistikzentrum in Eitting bei

München. Außerdem gehen ein paar Kilos an Gemüsegeschäfte in der Gegend. Wir haben auch unser eigenes Logo entwerfen müssen, mit Naturland- und Bio-Siegel. Eigentlich gibt es in der Landwirtschaft viele Auflagen und ständige Kontrollen. Aber bei den Kräuterseitlingen konnte mir das Landwirtschaftsamt keine Auskunft geben. Wir haben also alles selbst ausprobiert. Wenn ich gewusst hätte, wie kompliziert der Anbau der Schwammerl ist, hätte ich das nicht gemacht. Es ist nicht immer gut, in die Zukunft zu schauen. Sonst hätte man mir den bayerischen ‚Staatsehrenpreis Bäuerin‘ als Unternehmerin 2025 nie verliehen. G’scheit gefreut habe ich mich, aber deshalb machen wir uns nicht weniger Gedanken. Inzwischen nutzen wir die Abwärme unserer Biogasanlage, was die Kosten für die Pilze senkt, denn die müssen in einem Raum konstant 23 Grad haben, damit sich das Myzel, also das Wurzelflecht, bildet. Der nächste Raum braucht 18 Grad, um den Pilz zum Wachsen zu bringen. Im Jahr 2028 ändert sich die Einspeisevergütung für unseren Strom. Wir wissen nicht, ob sich unsere Anlage dann noch rentiert. In Deutschland gibt es viele Gesetze und leider ändern sie sich recht häufig. Das macht es für mich als Unternehmerin nicht leicht. Aber ich sage mir: Irgendwas wird uns schon einfallen.“ ■

Ihre Geschäftsidee lautet: App öffnen, Order eintippen, Geld anlegen. Ein Kinderspiel eigentlich und jetzt schon in fünf Ländern verfügbar. Die Firma von Podzuweit (li.) und Prucker hat inzwischen 700 Mitarbeiter.

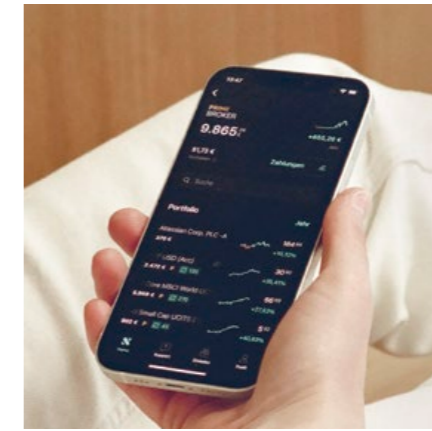


Weil Aktien einfach die besseren Spardosen sind!

Für Erik Podzuweit und Florian Prucker sind ETFs die beste Finanzerverfindung seit 30 Jahren. Warum also sollte nicht jeder davon profitieren und ganz easy InvestorIn werden können? Genau!

START-UPS

„ Die Börse ist für mich ein besonderer Ort. Es geht um Hoffnungen und Träume, Erfolg und Scheitern. Das mag nicht für alle Menschen nach dem besten Ort klingen, um zu sparen. Aber Aktien sind die besseren Spardosen. Börsen gehen rauf und runter, aber im Mittel nach oben. Wer sein Geld weltweit gestreut anlegt, gewinnt. Für mich waren daher die beste Finanzerverfindung der vergangenen 30 Jahre die Exchange Traded Funds, kurz: die ETFs. Sie haben das Potenzial, Kapitalmärkte zu demokratisieren und für viel mehr Menschen zu öffnen. Die reiche Elite konnte ihr Geld immer schon gut anlegen und sich Berater leisten. Ein ETF bündelt nicht nur Hunderte oder Tausende Wertpapiere, er funktioniert auch wie ein Vermögensberater, der Steuern und Abgaben im Blick hat. ETFs waren bei unserer Gründung die Basis. Denn du brauchst dafür ein Wertpapierdepot. Das bietet zwar auch jede Bank an. Doch dort ist die Benutzerführung nicht intuitiv. Wir wollen heute alles am Smartphone erledigen können, einfach und übersichtlich. Der zweite Punkt ist der Preis. Unsere Kunden können bereits ab einem Euro einen Sparplan einrichten und eine Order kostet statt zehn Euro nur maximal 99 Cent, oft auch nichts. Wenn du im Monat 100 Euro anlegen willst, macht das einen Unterschied. Deshalb ist für mich die Börse auch der richtige Ort, um privat fürs Alter vorzusorgen. Wie in anderen europäischen Ländern wie Schweden oder Großbritannien sollte das angelegte Geld bis zu einer gewissen Grenze – vielleicht



20.000 Euro – nicht besteuert werden. Wir wollen die Hürden, am Kapitalmarkt anzulegen, für alle Menschen verringern: Darum bieten wir ab diesem Sommer ein Kinderkonto an und wachsen im Ausland: Italien, Österreich, Frankreich, Spanien, Niederlande. Wir sind als Fintech gestartet. Als ein Unternehmen, das neue technologische Lösungen anbietet. Bei uns ist das vor allem die App. Wir haben dazu aber weiterhin die Infrastruktur von Banken genutzt. Jetzt haben wir

eine eigene Technologie-Plattform gebaut, die European Investor Exchange, einen auf die Bedürfnisse von Privatanlegern zugeschnittenen Handelsplatz initiiert und eine Banklizenz beantragt. Solche Prozesse dauern in Deutschland ihre Zeit. Manchmal hemmen zu viele Gesetze und Verordnungen die Ideen. Aber das größere Problem für die Start-up-Szene in Deutschland ist fehlendes Kapital. Noch einmal zurück zur Rente. Das Geld wird von den Arbeitenden zu den Rentnern weitergeleitet. Das Geld sollte besser am Kapitalmarkt angelegt werden. Mit dieser riesigen Summe könnte man Renditen erzielen, die zusätzlich in das Rentensystem fließen. Der Pensionsfonds könnte sein Geld investieren: zum Beispiel in etablierte und auch junge Unternehmen, die neue Technologien entwickeln und forschen. Wir wollen unser Modell kontrolliert wachsen lassen und vielleicht irgendwann selbst an die Börse bringen. Das ist mein Traum.“ ■

ERIK PODZUWEIT

EUROPA PARK
EUROPA.GEMEINSAM.ERLEBEN.

JETZT URLAUB BUCHEN

EINE REISE VIELE ZIELE

Mack INTERNATIONAL

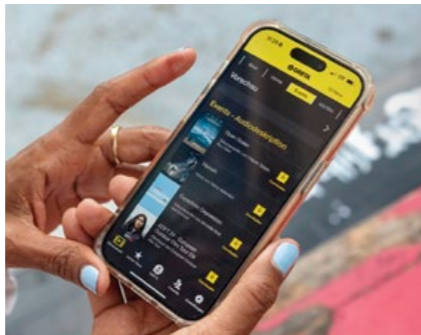


Ein Dankeschön ans ganz große Kino

„Jenseits von Afrika“ auf breiter Leinwand, „Barbie“ in Pink auf CinemaScope. Wie sieht man Blockbuster, wenn man blind ist? Wie hört man „La La Land“, wenn man nicht hören kann? Die Lösung heißt: Greta-App.

„ **Kino ist für mich ein Sehnsuchtsort und so etwas wie ein Glücksbringer.** Als es im

Wirtschaftswissenschaftsstudium nicht lief, habe ich bei einer Verleihfirma einen Job bekommen. Ich habe dort unglaublich viel gelernt: wie Filme gemacht und vor allem wie sie vertrieben werden. Irgendwann wollte ich unbedingt einen eigenen Film drehen, und zwar über eine blinde Sportlerin aus Eritrea. Ich kam dort vor 52 Jahren zur Welt, bin aber in Mannheim aufgewachsen. Doch bei den Dreharbeiten merkte ich, dass ich keine Regisseurin, sondern Unternehmerin bin. Und: Blinde können eigentlich an allem teilnehmen, aber sie gehen nicht ins Kino. Das hat mich berührt, denn ich bin mein Leben lang jede Woche ins Kino gegangen. Ich hatte dann die Idee für unsere Greta-App (der Name ist inspiriert von der großen Greta Garbo), mein Dankeschön an das Kino. Mit ihr sollten blinde Menschen per Smartphone und Kopfhörer eine Audiodeskription des Films bekommen. Ich habe über verschiedene Quellen Gelder beantragt. Das war recht mühsam, denn für private InvestorInnen waren wir zu klein, aber in Deutschland gibt es zum Glück solche Institutionen wie die Filmförderanstalt oder das Medienboard, die uns mit Geldern und Darlehen unterstützt haben. Bei der ersten Vorführung nörgelte der Vertreter des Berliner Blindenverbandes noch an unserer App herum, weil er mit der Bedienung ein paar Probleme gehabt hatte. Aber wir haben weitergemacht und die Anwendbarkeit schrittweise verbessert. Ich bin jemand, der sagt: Lass uns erst



mal anfangen, unterwegs werden wir sehen, was wir noch brauchen oder ändern. Wir in Deutschland schreiben oft lieber erst lange Konzepte und am Ende fehlt die Kraft, die Pläne auch umzusetzen. Unser Prinzip hat sich in den Jahren nicht geändert. ProduzentInnen und VerleiherInnen geben die Produktion der Audiodeskriptionen in Auftrag, also die

Beschreibung der Szenen oder die Untertitel. Wir liefern und verbreiten sie. Dafür nehmen wir eine niedrige Gebühr von 1000 Euro. Wir sind erfolgreich, weil wir günstig sind, denn wir bieten eine rein softwarebasierte Lösung. Es gibt Anbieter, bei denen Kinobetreiber eine Box in ihren Kinosaal stellen müssen, die die Audiodeskription auf das Handy spielt. Mittlerweile haben wir acht Mitarbeitende, und es gibt uns in 14 Ländern. Wir gehen nur in Länder, in denen Barrierefreiheit gesetzlich geregelt ist, wo es also den Willen gibt, blinden oder gehörlosen Menschen ein Kinoerlebnis zu ermöglichen. Greta liefert auch eine Version mit Untertiteln für gehörlose Menschen und eine für Menschen mit Hörgeräten, bei der die Dialoge verstärkt werden. Außerdem bieten wir eine Version mit Videos in Gebärdensprache an, bisher nur in Brasilien, wo das vom Gesetz vorgeschrieben ist. Auch in Deutschland zeigen sich Fortschritte bei der Inklusion behinderter Menschen. Das ist für uns als Gesellschaft ein Gewinn. Mein Lieblingsbeispiel für Ideen, die behinderten Menschen helfen, ist der Pizzaschneider. Der wurde für Menschen mit nur einer Hand erfunden. Heute benutzen ihn alle. Teilhabe ist nie eine Einbahnstraße.“ ■

Seneit Debese, 52, ist in Mannheim dem Kino verfallen – und auch Greta Garbo. Kino ist für sie ein Glücks- und Sehnsuchtsort, an dem alle teilhaben sollen. In 14 Ländern nutzen Blinde und Gehörlose nun bereits Debeses Kino-App.



„Wir nehmen einfach das Tier aus der Gleichung“, sagt Dr. Sebastian Rakers, 45, aus Hamburg. Bei ihm kommt der Lachs aus dem Labor. Oder besser: aus der Zellkultur. Schmeckt dann wahrscheinlich so wie Fischstäbchen.



Der Fisch schmeckt vom Kopf her



Petrischale statt Petri Heil! Sebastian Rakers will unsere Art, Fisch zu genießen, revolutionieren. Aber ob seine „Bluu Seafood“-Idee je auf die Teller kommt, entscheiden Essgewohnheiten und EU-Bürokraten.

„Als Meeresbiologe der Fraunhofer-Gesellschaft habe ich mit wachsender Sorge gesehen, dass unsere Meere überfischt werden und die Aquakultur immer problematischer wird. In Norwegen werden die Fjorde wärmer. Lachse brauchen es aber kälter, leiden unter Parasiten. Neben dem Futter für Fischfarmen verseuchen auch Medikamente das Meer. Die Stammzellenforschung brachte mich auf die Idee, Zellen von Lachsen und Forellen in Bioreaktoren zu züchten. Wenn du einmal Stammzellen gewonnen hast, oder genauer: immortale Zellen, teilen sie sich immer weiter, ohne Qualität einzubüßen. Sie brauchen lediglich eine konstante Temperatur von 20 Grad und eine Nährlösung aus Zucker, Vitaminen und Mineralien. Solche Züchtungen stehen im Nährstoffgehalt wild gefangenem Fisch in nichts nach. Fisch ist gesund. Wir brauchen ihn bei einer wachsenden Weltbevölkerung. Ein weiterer Vorteil ist, dass wir dafür nicht töten müssen. Wir nehmen den Fisch aus der Gleichung. Das Ergebnis ist gesund und nachhaltig und klar: schmeckt nach Fisch. Nach Jahren der Forschung kann ich sagen: Unsere Idee funktioniert. Wir haben mit kleinen Petrischalen begonnen. Heute füllen wir Bioreaktoren, die 500 Liter fassen. Wenn wir bei mehreren Tausend Litern züchten, wird unser Fischfleisch kostengünstig im Supermarkt landen, zum Bei-

spiel als Fischstäbchen. Wir müssen also investieren und dazu brauchen wir Geld. Vor allem aber brauchen wir eine Zulassung, damit man unser Fischfleisch probieren kann. Das ist besonders wichtig, weil unsere Essgewohnheiten kulturell geprägt sind. Wir müssen die Menschen also nicht nur von der Qualität überzeugen, sondern auch ihr Bild ändern, wie Fisch auszusehen hat. Leider haben sich diese beiden Bedingungen ineinander verhakt. Denn was wir produzieren wollen, fällt unter die Kategorie Novel Food. Dazu gehören alle Lebensmittel aus neuen Quellen, Techniken und Zusammensetzungen. Die Europäische Behörde für Lebensmittelsicherheit wacht darüber, dass sie sicher und bekömmlich sind. Klar, dass auch wir diesen Nachweis antreten müssen. Doch der Genehmigungsprozess, der nicht länger als 18 Monate dauern soll, zieht sich viel länger, ist kompliziert und undurchsichtig. Ohne die Zulassung sind keine Investoren zu gewinnen und ohne die kann ich die Menschen nicht probieren lassen. Wir haben deshalb eine Zulassung in Singapur beantragt, dort geht alles schneller. Singapur ist ein Stadtstaat, der bald 30 Prozent der Nahrung selbst anbauen will. Das kann nur mit neuen Methoden gelingen. Dieser Elan fehlt mir manchmal in Europa. Wir sind gut in der Forschung, aber nicht so gut darin, aus Ideen Produkte zu verwirklichen.“

Geladen mit Sportwagen-DNA.

DER PORSCHE TAYCAN UND MACAN.



PORSCHE

Taycan Turbo GT mit Weissach-Paket (WLTP): Stromverbrauch kombiniert: 20,8 – 20,6 kWh/100 km;

CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km; CO₂-Klasse: A;

Macan Turbo (WLTP): Stromverbrauch kombiniert: 20,7 – 18,9 kWh/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km; CO₂-Klasse: A; Stand 08/2025



Friederike Pfeffer weiß: Fashion lebt von Kreativität. Aber wer ahnt schon, was morgen gefragt ist? Deshalb soll eine flexible Software Modelabels helfen, Pullover und Schals „on demand“ zu stricken. Ist nachhaltiger.



Ein Leitfaden fürs Pullover-Stricken



In der Mode gilt: Weniger ist manchmal mehr. Das dachten sich auch Friederike und Florian Pfeffer, als sie ihre Programme für Strickereien entwickelten. „ito ito“ heißt ihr Unternehmen. Das ist das japanische Wort für Faden.

„ **Mode lebt von Kreativität.** Das System aber, nach dem Mode produziert wird, ist schrecklich einfallslos. Designer entwerfen eine Kollektion, bestimmen Farben, Stoffe, Schnitte für Röcke, Hosen, Jacken und zwar heute schon für Herbst und Winter 2026/27. Wenn das, was sie sich ausgedacht haben, in anderthalb Jahren nicht ankommt, bleiben die Kleider liegen und werden irgendwann vernichtet. Das ist verrückt. Mit unserer Software wollen wir das ändern. Sie übersetzt Entwürfe in Dateien, die Strickmaschinen lesen und verarbeiten können. Der Modedesigner hat schnell einen Prototypen in der Hand, kann noch etwas ändern und dann produzieren lassen. Das bietet Modelabels die Chance, sehr viel kurzfristiger zu planen. Was nur klappt, weil wir unsere Software mit dem Konzept der Shared Factory kombinieren. Die Idee dazu kam uns, als wir in einem Video sahen, wie ein Hacker eine Handstrickmaschine von seinem Computer aus steuerte. Da dachten wir: genau das – aber im industriellen Maßstab. Unsere Software verknüpft also die Maschinen verschiedener Strickereien zu einem Netzwerk. So können wir Aufträge verteilen, Maschinen auslasten und Ware schnell zu den Kunden bringen. Das funktioniert bei zwei Pullovern, fünf Schals oder bei 100 Mützen. Die Labels gewinnen Zeit und kön-

nen sogar in der laufenden Saison noch einmal auf Anfrage die Kleider produzieren lassen, die sich am besten verkaufen. Bisher arbeiten wir mit drei deutschen und zwei europäischen Strickereien und mit bis zu 50 Labels zusammen. Es ist nicht leicht, eingespielte Produktionsmuster einer Industrie zu ändern. Mein Mann und ich kommen aus der Werbung und schauen daher ein wenig von draußen auf das System ‚Mode‘. Es ist einerseits enorm erfolgreich, denn heute werden mehr als doppelt so viele Kleider verkauft wie vor 20 Jahren, die auch nur halb so teuer sind. Allerdings landet davon viel schnell im Müll, was ein Desaster für unsere Umwelt ist. Auch wegen der enorm langen Transportwege, die viel Energie kosten. Durch unsere Software könnte wieder mehr Kleidung in Europa produziert werden. Der Start macht uns Mut. Es mag in Deutschland manchmal zu viele Regeln geben, aber es gibt auch kluge staatliche Förderungen wie die der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW), die wir erhalten haben. Unser Ziel ist, noch mehr Labels und Textilunternehmer zu finden. Wir wollen Investoren gewinnen und wachsen, was erst mal ein wenig widersprüchlich klingt, weil wir doch der Modeindustrie sagen: Macht mal weniger. Eigentlich geht es aber darum, mehr von dem Besseren zu machen. Das ist für unsere Gegenwart eine wirklich kreative Ansage.“

SCHWEBST DU SCHON ODER STEHST DU NOCH?

DREES & SOMMER

GRÜNE VERKEHRSWENDE MIT DREES & SOMMER



DRESO.COM

Der Professor für Volkswirtschaft an der Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf gilt als Ratgeber des Finanzministers Lars Klingbeil (SPD) – und als Kritiker von Kanzler Merz (CDU). Macht aber nichts. Seine Expertise wird trotzdem gehört.

Herr Südekum, werden in 20 Jahren noch Autos in Deutschland gebaut?

Ich glaube, ja. Deutschland wird Auto-land bleiben. Aber die Autoindustrie muss sich schneller verändern, um stark zu bleiben.

Was muss geschehen, damit sie nicht verschwindet?

Sie muss jetzt schnell bezahlbare Elektroautos auf den Markt bringen und E-Mobilität zu einem Massenphänomen machen. Momentan halten sich Käuferinnen und Käufer noch zurück, auch weil die Ladeinfrastruktur besser werden muss. Irgendwann aber legen sie den Schalter um. Bis dahin müssen gute deutsche Angebote in den Autohäusern stehen. Sonst kaufen alle chinesische Fahrzeuge.

Sind wir nicht schon reichlich spät dran?

Die deutsche Autoindustrie war im Jahrzehnt vor der Corona-Pandemie extrem erfolgreich. Während dieser goldenen Dekade haben die Hersteller viel Geld verdient und die Frage aus dem Blick verloren: Was kommt danach? Über das Elektroauto wurde zu lange gelächelt.

Jetzt erleben wir Gewinneinbrüche bei allen deutschen Herstellern. Der Ökonom Ferdinand Dudenhöfer sagt, in der Automobilindustrie hänge alles von China ab.

Wir haben ein großes Wettbewerbsproblem. Die chinesische Regierung hat das Land systematisch in Richtung Elektromobilität umgekrempelt. Wer ein Verbrennungsfahrzeug neu zulassen will, zahlt eine Extra-Steuer. Chinesische Hersteller haben riesige Produktionskapazitäten aufgebaut und wollen im nächsten Schritt den gesamten Weltmarkt mit günstigen Angeboten erobern. Wenn die deutsche Autoindustrie dem nicht qualitativ bessere, aber trotzdem bezahlbare Autos entgegenseetzt, gehen wir im Wettbewerb mit China unter.

Der Wettbewerb wird auch darüber entschieden, wer bei KI die

Nase vorne hat. In China und in den USA wird ungefähr zehnmal so viel in Forschung und Entwicklung von KI investiert wie in Deutschland. Haben wir den Anschluss bereits verloren?

Es kommt darauf an, über welches Segment wir reden. Seit Anfang 2023 können wir alle durch ChatGPT im Alltag künstliche Intelligenz nutzen. Es gibt gute Gründe, warum die KI-Revolution auf diesem Konsumentenmarkt aus großen Ländern wie den USA oder China kommt: Weil dort viel mehr Menschen wohnen, die viel mehr Daten generieren und dadurch die Algorithmen anlernen. Wenn es aber um KI zur Verbesserung von industriellen Produktionsprozessen geht, hat Deutschland noch sehr gute Chancen. Das sind hoch spezialisierte Anwendungen im Maschinenbau, der Chemie- und Autoindustrie. Bei uns können in diesem Segment sogenannte Einhörner entstehen, also Start-ups, die eine Bewertung von einer Milliarde oder mehr bekommen. Die erste Halbzeit der Digitalisierung haben wir verloren. Aber die zweite Halbzeit können wir gewinnen.

Seit drei Jahren wächst die deutsche Wirtschaft nicht. Warum sind wir Schlusslicht in der EU beim Wirtschaftswachstum?

Es gibt mehrere Gründe. Der Energiepreis-Schock durch Putins Angriff auf die Ukraine hat uns hart getroffen. Härter als Spanien zum Beispiel, weil wir abhängiger von russischem Gas waren und Energiepreise für ein Land mit so hohem Industrieanteil wie Deutschland größere Auswirkungen haben als für ein Land mit mehr Dienstleistungen und Tourismus. Deutschland exportiert außerdem so viel nach China wie kein anderes europäisches Land. China verfolgt jetzt aber die Strategie, sich unabhängiger von Importen zu machen. Die Frage ist, ob das deutsche Geschäftsmodell so weiter überleben kann.

„Wir sind in Deutschland immer noch Weltspitze, wenn es darum geht, innovativ zu sein.“

Wie meinen Sie das?

In der Vergangenheit ist die Nachfrage nach Produkten aus Deutschland immer aus dem Ausland gekommen. China war in einen riesigen Boom gestartet und wir konnten dorthin exportieren. Auch der US-amerikanische Markt stand uns offen. Mit den Trump-Zöllen ist das heute anders. Also müssen wir neue Partner und neue Märkte finden, selbst Nachfrage schaffen und Impulse setzen.

Sie meinen damit das Finanzpaket über 500 Milliarden Euro, das im März vom Bundestag beschlossen wurde.

Wenn der Staat in Brücken, Schienen, Straßen, digitale Infrastruktur, Stromtrassen und die Sanierung von Krankenhäusern investiert, springt die Konjunktur wieder an. Dann hängen sich im zweiten Schritt private Investoren dran. Die großen amerikanischen Investmentfonds zeigen großes Interesse, wieder massiv in Deutschland zu investieren.

Irgendwann müssen Impulse auch wieder aus dem Privatsektor kommen. Wieso schaffen nur wenige Neugründungen in Deutschland den Aufstieg zu international bedeutenden Firmen?

Wir sind in Deutschland immer noch Weltspitze, wenn es darum geht, innovativ zu sein und was Neues zu entwickeln. Gerade aus den Unis kommen Start-ups mit zum Teil spektakulären Ideen. Viele werden in der Frühphase auch gefördert, etwa durch Fonds der Kreditanstalt für Wiederaufbau. Wer eine Million oder zwei Millionen für eine Geschäftsidee braucht, der hat in Deutschland eigentlich kein Problem. Das Problem kommt später, in der sogenannten Wachstumsphase. Wer 200 Millionen sucht, um sein Geschäftsmodell zu skalieren, der findet

„Die zweite Halbzeit können wir gewinnen“

Fehlendes Wachstum, KI-Revolution und ein gigantisches Schuldenpaket – wie steht es um die deutsche Wirtschaft? Der Ökonom Jens Südekum, Miterfinder des Sondervermögens der Bundesregierung, ordnet für uns die wichtigsten Fragen.

INTERVIEW USCHI ENTENMANN UND TILMAN WÖRTZ
FOTOS FRANK SCHULTZE

Südekum weiß: In der Wirtschaft hängt alles mit allem zusammen. Wenn sie nicht wächst, wachsen auch die Löhne nicht, steigen Beiträge und Schulden. Trotzdem sind seine Prognosen immer optimistisch. Woher nimmt der Mann das nur?



„Am Ende repariert nicht Geld unsere Brücken. Dafür brauchen wir Leute und Hände.“

in Europa meist niemanden mit so dicken Taschen. Dann gehen viele der erfolgreichen Start-ups in die USA.

Wieso gibt es diese Investoren in Europa nicht? Der EU-Binnenmarkt entspricht immerhin zu zwei Dritteln der Größe des amerikanischen.

Der Kapitalmarkt in Europa ist aber zersplittert. Eine deutsche Bank finanziert vor allem deutsche Projekte. Italienische Banken italienische und eine griechische Bank griechische. Weil wir am Ende nicht ein Regelwerk haben, sondern 27 verschiedene, nach der sich Banken richten müssen. Die USA sind ein Land, ein Rechtssystem, eine Sprache. Eine Bank aus Kalifornien finanziert auch Projekte in Pennsylvania, ohne Mehrkosten für Anwälte tragen zu müssen, die sich in allen Rechtssystemen auskennen. Wir brauchen in Europa deshalb das, was heute die „Spar- und Investitionsunion“ heißt. Dann ließen sich erfolgreiche junge Unternehmen mit dem nötigen Wagniskapital auf europäischer Ebene ausstatten. Der europäische Kapitalmarkt würde damit stärker, der Nachteil gegenüber dem amerikanischen Kapitalmarkt würde sinken. Daran wird intensiv gearbeitet.

Alle Parteien wollen bürokratische Hürden abbauen, die Wachstum im Weg stehen. Wieso dauert das so lange?

Ich nenne mal ein positives Beispiel: Bei dem Flüssiggas-Terminal in Brunsbüttel lagen zwischen Beschluss und Betrieb nicht mal zehn Monate. Deutschland wollte sich unabhängig von russischem Gas machen. Hätte der Staat das übliche Planfeststellungsverfahren mit all den Einspruchsmöglichkeiten eingeleitet, wäre das Ding heute noch nicht fertig. Also hat die Regierung für das Projekt eine eigene gesetzliche Grundlage geschaffen und dabei ein „überragendes öffentliches Interesse“ festgeschrieben. Diesen Weg mit viel schnelleren Planungen und Genehmigungen sollten wir jetzt auch bei den Investitionen durch das Sondervermögen gehen, dann kommt richtig Tempo rein.

Naturschutzorganisationen sind nicht glücklich über den Vorschlag, weniger Einspruchsmöglichkeiten zu haben.

Der Artenschutz soll ja nicht abgeschafft werden, aber es gibt andere gute Lösungen, etwa durch sogenannte Ausgleichsflächen. So bleibt der Artenschutz bestehen und gleichzeitig geht alles schneller.

Was ist für Sie ein negatives Beispiel für Bürokratisierung?

Nehmen Sie etwa das wichtige Thema der Integration von Geflüchteten in den

Arbeitsmarkt. Wenn Menschen über den Fluchtweg nach Deutschland kommen, wollen viele am liebsten sofort arbeiten, und das wäre auch richtig. Aber dann schlägt die Bürokratie zu. Erst mal gibt es eine pauschale Sperre und erst nach drei Monaten dürfen die Menschen beim Ausländeramt überhaupt eine Arbeitsgenehmigung beantragen. Dieses Verfahren dauert dann aber oft zwischen ein und zwei Jahren, in denen die Menschen schlichtweg nicht arbeiten dürfen, obwohl sie es wollen. Unter der Ampelregierung wurde deshalb im Arbeitsministerium in Berlin ein neues Gesetz vorbereitet – die sogenannte Genehmigungsfiktion: Danach würde der Antrag von Geflüchteten sofort als genehmigt gelten, es sei denn, das Ausländeramt widerspricht innerhalb von zwei Wochen. Die Ämter könnten sich dann auf die schwierigen Fälle konzentrieren. Das ist eine tolle Idee, weil es die Leute viel schneller auf den Arbeitsmarkt bringen und gleichzeitig die Verwaltung entlasten würde.

Aber das Gesetz wurde nicht verabschiedet.

Nein, bislang nicht. Und der Bund könnte das auch gar nicht alleine entscheiden, denn für die Ausländerämter sind Länder und Kommunen zuständig. Aber dort ist man von der Idee nicht nur begeistert, weil man einen Kontrollverlust befürchtet. Ich finde, die Länder sollten sich hier einen Ruck geben. Wir sind dringend auf

zusätzliche Arbeitskräfte angewiesen. Deutschland hat ein massives demografisches Problem. Alle reden davon, Fachkräfte ins Land zu holen. Und gleichzeitig leben bereits viele hier und dürfen nicht arbeiten.

Sie wollen den Fachkräftemangel über Einwanderung lösen?

Am Ende repariert nicht Geld unsere Brücken. Dazu brauchen wir Leute und Hände. Bis zur Mitte der 30er-Jahre gehen viel mehr Babyboomer in Rente als junge Menschen auf den Arbeitsmarkt kommen. Da klafft eine Lücke von rund sieben Millionen Erwerbstätigen, die einen massiven Wachstumshemmer darstellt.

Die OECD hat angemahnt, dass in Deutschland viele Fachkräfte zu früh in Rente gehen und dafür sogar noch steuerliche Anreize bekommen.

Die demografische Situation in Deutschland ist so dramatisch, dass wir an allen Schrauben drehen müssen. Ich bin skeptisch, ob die Regelaltersgrenze nun auf 70 Jahre hochgesetzt werden muss, wie es Wirtschaftsministerin Katherina Reiche vorschlägt. Es wäre viel mehr gewonnen, wenn die faktische Lebensarbeits-

zeit steigt, also wenn mehr Leute tatsächlich bis 65 arbeiteten. Das tun viele nicht. Und wer noch länger arbeiten möchte, der sollte steuerlich begünstigt werden. Viele Frauen arbeiten außerdem nur Teilzeit und nicht wie in Skandinavien zu 80 Prozent in Vollzeit. Gäbe es auch bei uns genug Kita-Plätze, in denen Kinder bis zum Nachmittag betreut werden, wären viele Frauen bereit, in Vollzeit zu arbeiten. Deshalb ist es richtig, dass es jetzt auch starke Investitionen in bessere Kinderbetreuung gibt.

Ist Arbeit in Deutschland zu teuer im Vergleich zum Ausland?

In der Wirtschaft hängt alles zusammen: Wenn sie nicht wächst, wachsen auch die Löhne nicht. Dann fließen weniger Beiträge in die Renten- und Pflegekassen – während die Bevölkerung immer älter wird und die Ausgaben für Rente und Pflege steigen. Mit der Folge, dass entweder der Bund zuschießen muss oder die Beiträge steigen müssen.

Es sind also nicht die Löhne selbst, die Arbeit teuer machen, sondern die Beiträge in die Sozialkassen?

Genau. Das Problem sind die Lohnnebenkosten, also das, was der Arbeitgeber

zahlen muss, was aber nicht beim Arbeitnehmer netto ankommt. Es werden ja zwei Sachen abgezogen: einmal die Steuern und andererseits die Sozialversicherungsbeiträge. Die Steuern haben sich in den letzten Jahren kaum verändert. Aber bei den Beiträgen haben wir einen Anstieg. Und weil die Babyboomer von jetzt an in Rente gehen, droht in den nächsten fünf bis zehn Jahren ein weiterer Anstieg. Und damit wird der Faktor Arbeit für Arbeitgeber teurer und mindert unsere Wettbewerbsfähigkeit, wenn wir nicht gegensteuern. Die Koalition hat sich dieses Thema für die zweite Jahreshälfte vorgenommen, und das ist auch richtig so.

Wo sehen Sie die deutsche Wirtschaft nächsten Sommer?

Wenn jetzt nicht wieder irgendwas ganz Blödes in der Welt passiert, bin ich optimistisch. Der Internationale Währungsfonds und die OECD haben bereits positivere Prognosen abgegeben. Deutsche Bank Research sagt für das Jahr 2026 sogar ein Wachstum von zwei Prozent vorher. Das mag sehr optimistisch sein, aber nach oben dürfte das Wachstum auf jeden Fall gehen. Und damit hoffentlich auch die Stimmung im Land. ■



*Wir haben den Schuh nicht erfunden,
aber perfektioniert.*

HD

HEINRICH DINKELACKER
SEIT 1879

Krise als Chance

Der VW-Konzern investiert Milliarden in Technologien der Zukunft, um den größten Einbruch in seiner Geschichte zu überwinden.

TEXT JOACHIM RIENHARDT
FOTOS JONAS WRESCH

Aus dem Blaumann in den Laboranzug. Chinesische ExpertInnen prüfen an Monitoren die Funktionstüchtigkeit der sogenannten Stacking-Anlage. „Stacking“ – das heißt normalerweise „hochstapeln“. Aber hier geht es erst mal nur um die chemische Stabilität der Batterien.

Salzgitter scheint in China zu liegen, zumindest wirkt das so im Motoren-Leitwerk von VW, zwölf Kilometer südlich von Braunschweig. Eine monströse Halle erhebt

sich dort, 450 Meter lang, 120 Meter breit. „Türen geschlossen halten“, steht auch auf Chinesisch am Eingang. Dahinter schweißen chinesische Arbeiter Leitungsröhre zusammen, durch die bald Kathodenmaterial für Batterien von Elektroautos fließen soll.

Etwas weiter installieren Fachkräfte aus China Maschinen, die aus ihrer Heimat stammen und Elektrodenmischungen auf Folien aufbringen werden. Quer verstreut liegen chinesisch bedruckte Tüten herum, voller Schrauben, Klemmen und Streben. Dahinter ist der Zutritt nur über eine Personenschleuse möglich. Arbeiter aus dem Reich der Mitte in weißen Overalls, mit Mundschutz, Brillen und Handschuhen, beugen sich über Computer und kontrollieren die Funktionalität der gigantischen Anlage, die bald schon täglich 60.000 Batteriezellen für E-Autos auswerfen soll.

Das Stück China auf dem ehemaligen Parkplatz des deutschen VW-Konzerns ist Teil einer sogenannten Gigafactory. Auf einer Fläche so groß wie 280 Fußballfelder entsteht die Produktionsstätte für Batterien von E-Autos, die einzige eines Autokonzerns in Europa in Eigenregie. Sie ist eine der wichtigsten Säulen der Innovationsstrategie von Konzernboss Oliver Blume. Mit ihr plant er, sein Unternehmen durch technische Innovation, höhere Qualität und besseres Design bis spätestens 2035 zum „globalen Technologie-Treiber für die Automobilindustrie“ zu machen. Über seine Rolle als Pionier sagt Blume: „Allem voran steht der Mut, Neues zu wagen.“

Blume wird viel Mut brauchen. VW steckt in der tiefsten Krise seiner Geschichte. Immer noch nagt der Dieselskandal am Ruf des Konzerns. Kriege,

Frisch beschichtete Anoden- und Kathodenblätter werden über Walzen geglättet und gepresst (re.), bevor sie in der sogenannten Z-Faltungstechnik gestapelt und in Einheitszellen verbaut werden. Diese werden mit Elektrolyten befüllt (u. re.). PowerCo-Chef Frank Blome hofft auf Innovationen „Made in Germany“.

Trumps Zölle und rückläufige Umsätze in China senken die Gewinne. Viel davon ist selbst verschuldet. Unter anderem die zögerliche Umstellung auf E-Mobilität. So gesehen ist der Bau der Gigafactory durch die VW-Tochter PowerCo in Salzgitter „auch ein Symbol, dass wir die Fahnen nicht einrollen nach dem Motto: Der Letzte macht das Licht aus“, so sieht es ein hoher VW-Manager, der nicht genannt werden möchte. Die Krise wird offenbar als Chance begriffen.

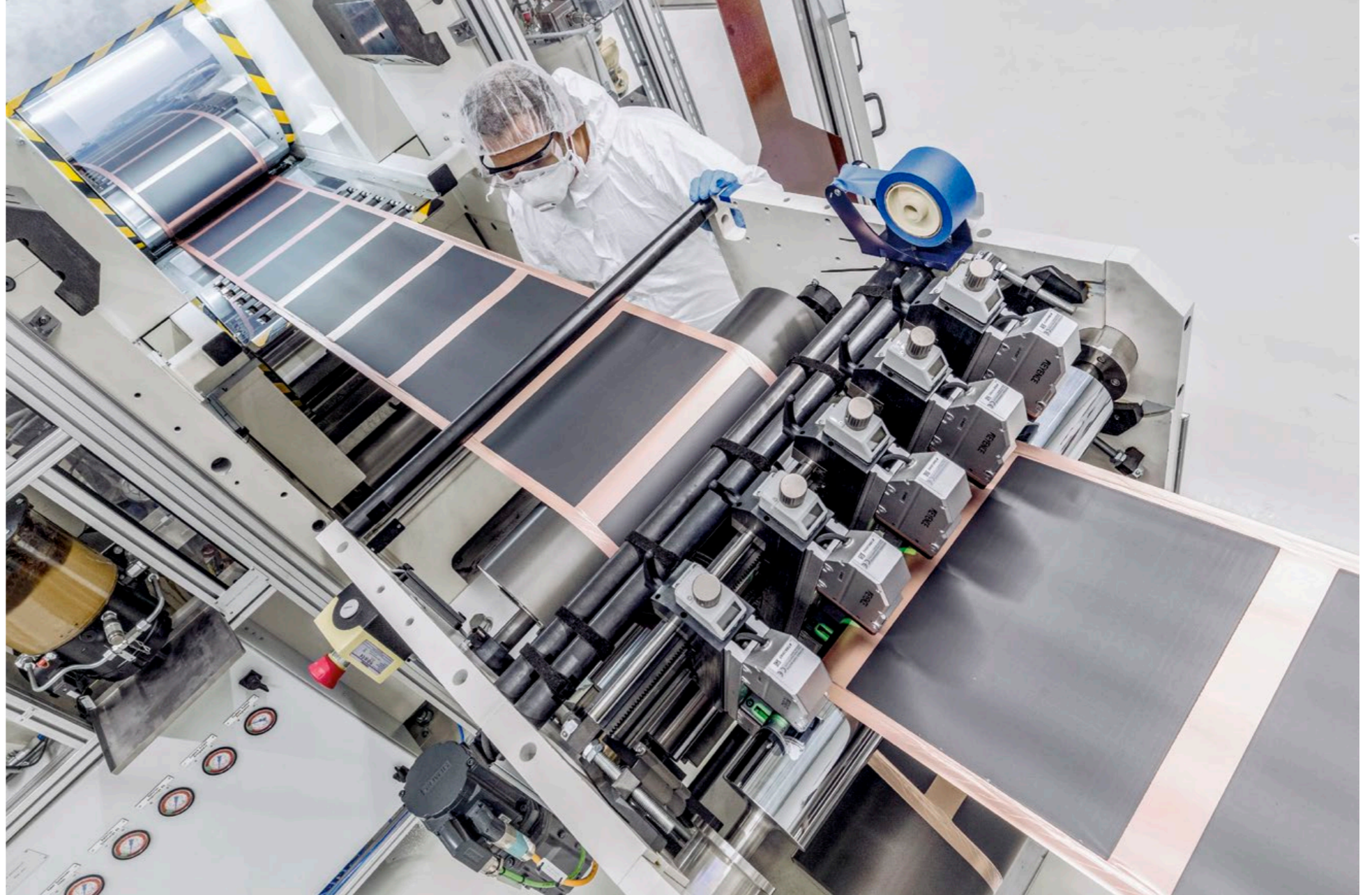
Vollkommen eigenständig Batteriezellen herzustellen, das hat noch kein deutscher oder europäischer Autobauer gewagt. VW buttert zwei Milliarden Euro allein in seine Gigafactory. Sie soll Herzstück der Transformation sein, die den VW-Konzern vom Verbrenner zur E-Mobilität pusht und damit beim technologischen Wandel eine Schlüsselrolle spielt. Nach dieser Blaupause sollen zehn weitere folgen: vier in Valencia, Spanien, sechs in St. Thomas, Kanada. Investition: bis zu 20 Milliarden Euro.

„Der Wandel der Automobilbranche ist derzeit größer als einst beim Umstieg von der Pferdekutsche zum motorisierten Fahren“, haben schon Blumes Vorgänger gesagt. Bereits 2015, nach dem Dieselskandal, riefen sie die Zukunft der E-Mobilität aus. Damals wähte man sich noch immer unantastbar, unverletzlich wie Siegfried, Helden der deutschen Industrie, berauscht vom Glücksgefühl, die besten Verbrennermotoren der Welt zu bauen. E-Batterien wollte man je nach Bedarf einfach beschaffen wie Scheibenwischer, Schaltknüppel oder Alufelgen – ohne sich die Hände bei der Beschaffung oder Verarbeitung seltener Erden selbst schmutzig zu machen. Nun scheint das Rennen gelaufen. Derzeit kommen 95 Prozent der Batterien für E-Autos vom asiatischen, vorrangig chinesischen Markt – auch für VW.

Wirtschaftlich ist das eine kleine Katastrophe. 40 Prozent der Wertschöpfung eines E-Autos werden mit der Bat-

terie verdient – von den Herstellern in Asien also. Der Zugriff auf seltene Erden und ihre Verarbeitung, und somit die Grundlagen der E-Mobilität, liegen größtenteils in chinesischer Hand. Allein im zweiten Quartal dieses Jahres ist bei VW der Gewinn um mehr als ein Drittel eingebrochen. Zehn Prozent des Verlustes sollen so schnell wie möglich ausgeglichen werden.

Zwei dreistöckige Containerhäuser hat man für die Verwaltung von PowerCo errichtet, in dem auch Vorstandsvorsitzender Frank Blome, 57, sein Büro aufgeschlagen hat. Blomes Schritte knarzen



Fotos: PowerCo / Stefan Warten (oben und unten rechts)

im provisorischen Neubau. Er kommt von einem Interview mit einem Podcaster, der E-Mobilität propagieren möchte und als Batterie-Influencer Geld verdient. Sein Aufnahmestudio hat er in einem Wohnmobil untergebracht, das vor Blomes Container parkt, gepflastert mit Sponsoren-Logos.

Blome und der Influencer duzen sich. Man spricht von Herausforderungen des Marktes. Blome klagt, dass seine Manager „teure Dienstreisen nach Brüssel unternehmen und ohne Geld zurückkommen“, während die Konkurrenz in China neben der Zentral- auch noch von jeder Provinzregierung subventioniert werde. Aber der Kunde frage nicht nach dem Logo „Made in Germany“. Er frage auch nicht, wo die seltenen Erden herkommen, die in der Zelle stecken. „Der Kunde fragt nach kurzen Ladezeiten, großen Reichweiten und niedrigem Preis“, sagt Blome. „Wir können das Rad nicht neu erfinden. Aber Innovationen müssen wieder aus Deutschland kommen. Wir müssen von den besten lernen und sie dann überholen.“

Bei VW hat Blome die Marktmacht des VW-Konzerns hinter sich, knapp 9,5 Millionen Fahrzeuge Jahresproduktion. Jedes dritte E-Auto, das in Europa gefahren wird, kommt aus dem Konzern. Bald sollen 50 Prozent der E-Autos mit Batterien aus seiner Produktion bestückt werden. Ursprünglich sollte dafür das gesamte Motoren-Leitwerk Salzgitter bis 2030 zum E-Standort umfunktioniert werden. An Werk II grüßt ein riesiges Banner: „Zusammen in die Zukunft. Leitwerk Salzgitter – vom Motor zur Batteriezelle“.

Dem einstigen Bundeskanzler Olaf Scholz hat Blome bei der Grundsteinlegung der Gigafactory die Hand geschüttelt. Der rief den Tag zu einem historischen Datum deutscher Industriegeschichte aus. Volkswagen zeige, wie nachhaltige und klimaschonende Zukunft der Mobilität aussehen könne. Na-



Salzgitter, wir schreiben das Jahr 2025: Ingenieur Robert Thewes testet Batterie-Prototypen im elektrischen Prüffeld (o.). In Ingolstadt sammeln Test-Busse mit Kameras, Laser- und Radarsensoren Daten fürs autonome Fahren (Mi.). Die Projektverantwortlichen Wolfgang Schmid (u. li.) und Falk Wagner (u. re.) sind auf der Suche nach der besten Zellchemie.

türlich weiß auch Olaf Scholz nicht, ob der E-Mobilität tatsächlich die Zukunft gehört oder ob sie bald schon Vergangenheit sein wird. Die Politik erwartet von Blome Wachstumsimpulse, VW ist der Motor für den Standort Deutschland. Der Konzern erwartet mehr Gewinn durch größere Unabhängigkeit von den asiatischen Zulieferern. Blome sieht sich zum Erfolg verdammt. „Wir haben nicht viel Spielraum, um Fehler zu begehen“, sagt er. Oder, wie es Robert Thewes, einer von Blomes Entwicklern, ausdrückt: „Wir sind the last man standing“ (der Letzte, der übrig bleibt).

Thewes steht in seinem Prüflabor inmitten verkabelter Metallkästen, die übergroßen Kühlschränken gleichen. Sein Labor liegt in einer ehemaligen Werkhalle, in der alten Welt, wie VW-Leute sagen. In den 70er-Jahren wurde hier der K 70 gebaut, einst als Flaggschiff geplant. Keine

Erfolgsgeschichte. Jetzt, mit eigenen Batterien, soll das anders laufen.

Thewes und seine KollegInnen prüfen Prototypen in der sogenannten Next-Level-Analyse. Der Betrieb unter Extremtemperaturen wird getestet, Alterungsprozesse werden beschleunigt, Be- und Entladungszyklen tausendfach wiederholt. Nebenan simulieren KollegInnen Unfälle, erforschen Explosions- und Brandgefahren. Eine Halle weiter tüfteln MitarbeiterInnen an Produktionsmethoden und der richtigen chemischen Mischung. Thewes ist zuversichtlich, dass ihr Produkt auf dem Markt bestehen kann. „Aber es kann noch nicht unser Ziel sein, besser zu sein als die Chinesen“, sagt er. „Wir müssen zunächst auf Augenhöhe kommen.“

Zumindest möchte man weniger abhängig von China werden. Abkoppelung, Unabhängigkeit, Resilienz sind magische Begriffe der Innovationsstrategie in sämtlichen Bereichen des Mega-Konzerns. Motto: think global, build local. Das gilt auch für das Geschäft in China selbst. Zum ersten Mal seit Bestehen des Konzerns wird ein sogenanntes „In China für China“-Modell gefahren, das sich auf Marktbedingungen in China ausrichtet. Erstmals sind es nicht mehr allein deutsche Ingenieure aus Wolfsburg, die der Welt sagen, was die Welt braucht. Jetzt tüfteln sie in der chinesischen Großstadt Hefei mit chinesischen KollegInnen im Innovations-Zentrum Volkswagen Group an Fahrzeugen, passend für das lokale Ökosystem, zugeschnitten auf den Markt, der andere Bedürfnisse hat als der westliche.

Gefragt sind Autos, die High-Tech-Lounges auf Rädern ähneln, Limousinen mit Karaoke-Entertainment, sprachgesteuerten Fensterhebern und langen Radständen, die den Fond im Wagen zum Wohnzimmer machen. Die ersten Modelle mit hoch automatisierten Fahrsystemen kommen Ende dieses Jahres auf den chinesischen Markt. Nirgendwo sonst auf der Welt schreiten Elektromobilität, Digitalisierung und autonomes Fahren schneller voran als dort. Trotzdem kann VW die Technologie von dort nicht übernehmen. Die Verkehrssituati-

„Es kann noch nicht unser Ziel sein, besser zu sein als die Chinesen. Wir müssen auf Augenhöhe kommen!“

on in China ist eine ganz andere. Dazu kommt die Abschottungspolitik der USA. Undenkbar, dass chinesische Teile in Wagen für den US-Markt eingebaut werden. Andererseits werden vielleicht bald Autos mit Bauteilen aus den USA in China unverkäuflich sein. Je mehr die Welt in Lager zerfällt, desto eigenständiger möchte VW an allen Standorten rund um den Globus werden.

Je regionaler, desto widerstandsfähiger – das ist die Kernbotschaft der neuen Konzernstrategie. Rund 140 ExpertInnen haben sie unter der Leitung von Gero Corman, 38, und seinem zehnköpfigen Team entwickelt. „Wir haben alles auf den Prüfstand gestellt, immer die langfristige Orientierung im Visier“, sagt Corman, der Mastermind hinter der Strategie. Dem Vorstand haben sie die unterschiedlichsten Lösungsmöglichkeiten präsentiert – wie ein Menü zur Auswahl –, freilich mit Empfehlungen der Köche.

Cormans Hemd ist weiß, der Scheitel sitzt, seine Formulierungen sind präzise. „Eines der wesentlichen Merkmale unserer Strategie ist der globale Ansatz mit starken regionalen Ausrichtungen. Damit unterscheidet sich die Volkswagen Group von vielen anderen OEMs (Originalgerätehersteller, die Red.)“, sagt Corman. Amerikanische Mitbewerber haben sich längst aus China zurückgezogen. „Wir wollen stark bleiben in China und Europa, wachsen in den USA und präsent sein in neu entstehenden Märkten wie in Indien. Rund 680.000 Beschäftigte weltweit mit langjähriger Expertise in allen Märkten: Das ist ein ungeheurer Vorteil.“

Durch China könne man sich inspirieren lassen, wie man Entwicklungsprozesse beschleunigt, und man könne vom sogenannten China-Speed lernen. In China wird an sechs Tagen die Woche im Schichtbetrieb programmiert, ohne 35-Stunden-Woche, ohne 38 Urlaubstage pro Jahr. Um zumindest die Entwicklung

von Basis-Software zu beschleunigen, hat man sich mit fünf Milliarden am Start-up Rivian in den USA beteiligt.

Die hauseigene VW-Tochter Cariad in Ingolstadt, offiziell das Zentrum für Entwicklung von Computerprogrammen sämtlicher Marken, soll sich – mithilfe von Bosch – auf Schlüsseltechnologien wie das autonome Fahren konzentrieren. Rund 1000 ExpertInnen sind allein dafür abgestellt. Die Zeit drängt, die Konkurrenz schläft nicht. Bald schon werden chinesische Hersteller den europäischen Markt fluten. Bei 69 Prozent der AutofahrerInnen, das ergaben Studien, wird autonomes Fahren künftig als Hauptverkaufsargument ziehen. Die Strategen in Wolfsburg gehen davon aus, dass diese Technologie bald Standard sein wird.

„Wir reißen den Software-KollegInnen ihre neuen Entwicklungen quasi aus der Hand“, sagt Falk Wagner, 52, Elektronikingenieur, verantwortlich für die Testflotten bei Cariad. Wagner steht vor dem Entwicklungszentrum in Ingolstadt neben einem schwarzen VW-Bus, bestückt mit Dutzenden von Kameras, Radar- und Lasersensoren. Auf Aufklebern steht „Test Vehicle, Research and Development“. Zur Probefahrt setzt sich ein Ingenieur hinters Steuer. Er drückt einen roten Knopf am Armaturenbrett. Jetzt ist das System aktiviert.

Noch muss ein Mensch das Lenkrad berühren, damit die autonome Fahrt beginnen kann. Auf dem Monitor, so groß wie ein Pizzakarton, übertragen Kameras und Sensoren in 3-D-Simulation, wie sich die Verkehrssituation darstellt. Fließender Verkehr, Tempo 50, wie vorgeschrieben, Abstand zum Vordermann mit knapp 100 Metern mehr als ausreichend, rechts ein paar Fußgänger. Zwei grün eingblendete Autosymbole signalisieren, dass die Längs- und Querlenkung in Händen der Technik liegt, die das Fahrzeug nun vor einer roten Ampel langsam zum Stehen bringt. Nur den Blinker beim anschließenden Abbiegemanöver setzt der



Das braucht kein Mensch! Der Kofferraum dieses Testfahrzeugs ist voller Rechner, Stecker und einem dichten Kabelsystem. In dem werden bei Testfahrten Daten gespeichert, um sie der KI zuzufüttern. Damit der VW eines Tages ganz autonom läuft, und läuft und läuft ...

Sicherheitsfahrer selbst, „um zu zeigen, was wir hier machen“.

Wenig später, auf der Autobahn Richtung München, muss er den Fahrspurwechsel mit dem Setzen des Blinkers initiieren, damit das Testfahrzeug zum Überholen ansetzt. Bald soll die Software nicht nur assistiertes Fahren auf Level 2 ermöglichen – sondern auch den Sprung zu Level 3 schaffen. „Dann übernimmt das Auto für eine begrenzte Zeit vollständig die Kontrolle: Es hält die Spur, passt die Geschwindigkeit an, wechselt selbstständig die Fahrbahn“, sagt Wagner. Der Fahrer darf dann den Blick vom Verkehr abwenden. Bei Level 3 haftet der Hersteller für alle Unfälle. Ab Mitte 2026 soll das für die Anwendung in Serienprojekten zur Verfügung stehen.

Wagner öffnet die Heckklappe des Testwagens. Der Kofferraum ist voller

Rechner, Stecker, Ventilatoren und einem dichten Kabelsystem, aus dem es unablässig blinkt. Nur das blaue Kästchen oben links sei für das autonome Fahren notwendig. Der große Rest sammle Daten, die Sensoren und Kameras liefern. „So wird das ganze System mit Daten für die KI gefüttert. Die muss lernen wie ein Kind, dem man auch möglichst viel zeigen muss, damit es versteht, die Umgebung zu interpretieren.“

Mehr als 100 Datensammlerfahrzeuge sind in aller Welt unterwegs, um Informationen zu bündeln und Situationen einzufangen, die unterwegs relevant sein könnten. Das Kind KI soll auf alles vorbereitet werden. Ein Ball, der auf die Straße rollt, eine Euro-Palette, die auf der Autobahn von einem LKW fällt, Fahrbahnmarkierung, die sich gelöst hat. Es geht auch darum, ob die Kamera bei Schlagschatten alles sieht. Oder bei extremem Gegenlicht. Ob sich ein Objekt bewegt oder nicht. Was tun, wenn Blaulicht ins Spiel kommt? Oder Regen?

Jede Minute fließen Datenmengen im zweistelligen Gigabyte-Bereich aus jedem

„Design ist das Denken in Möglichkeiten. Design bedeutet, sich vom Ist zu lösen.“

der Fahrzeuge der Entwicklungsflotte in die Cloud. „Am Ende wird der gewinnen, der die beste Datenbank hat“, sagt Projektleiter Wolfgang Schmid, 45, ein vollbärtiger Mann mit Schiebermütze, promovierter Maschinenbauingenieur. Er ist sicher, dass VW das Rennen macht. „Wir stehen gut da. Wir haben sämtliche Entwicklungen bei uns. Alles ist in einer Hand. Wir sind vollkommen unabhängig.“ Nach einer Pause fügt er hinzu: „Es ist die große Chance, beim automatisierten Fahren in Europa gegen Mitbewerber im Rest der Welt bestehen zu können.“

Ob das gelingt, könnte allerdings auch stark davon abhängen, ob die Au-

tos den potenziellen Kunden optisch gefallen. Design, das sagt jedenfalls Michael Mauer, 63, seit 21 Jahren Designchef von Porsche, spielt eine maßgebliche Rolle bei der Kaufentscheidung. Ihm fällt bei der Wiederauferstehung von VW eine wichtige Aufgabe zu. Immerhin hat ihn VW-CEO Blume vor zweieinhalb Jahren zum Designchef des gesamten Konzerns ernannt. Mauer, klassisches Jackett über Langarm-Shirt mit Turtleneck, sitzt im Porsche-Entwicklungszentrum in Weissach bei Stuttgart und scribbelt mit einem roten Marker ein Siegerpodium auf ein Blatt Papier. Design steht ganz oben. „Wir blicken zehn, 15 Jahre voraus“, sagt er und malt das zweite Bild: einen Punkt für die Gegenwart, einen für die Zukunft. Dazwischen zieht er eine Linie, darü-

ber einen Bogen. Es sieht aus wie die Kontur eines VW Käfers. „Wir sind im Möglichkeitsraum. Design ist das Denken in Möglichkeiten. Design bedeutet, sich vom Ist zu lösen. Fantasie ist nicht begrenzt.“ Deswegen sei es Treiber von Innovation. „Wir Designer spielen ständig Pingpong mit den Ingenieuren“, sagt Mauer.

Es mache allerdings keinen Sinn zu versuchen, in jeder Dimension besser zu werden als die Chinesen. Das würde vermutlich scheitern. „China hat eine beeindruckende Entwicklung vollzogen. Wir lernen daraus, gehen aber, basierend auf unseren Stärken, unseren eigenen Weg“, sagt Mauer. Man müsse den Mut haben, sich unter veränderten Rahmenbedingungen weiterzuentwickeln, seine Stärken zu identifizieren und dort noch stärker werden. Be-

REWE GROUP

TEIL IHRER WELT.

Als Handels- und Touristikunternehmen sind wir jeden Tag ein Teil Ihrer Welt: beim Einkauf von Lebensmitteln, Heimwerker:innen- und Gartenbedarf, bei der Versorgung unterwegs, oder bei Ihrem nächsten Urlaub.

Die Unternehmen der REWE Group bieten Ihnen beste Produkte und innovative Services, die das Leben leichter und angenehmer machen. Und weil wir eine Genossenschaft mit über 95-jähriger Tradition sind, wissen wir um unsere ökologische und soziale Verpflichtung gegenüber kommenden Generationen. Nachhaltige Zukunftssicherung ist unser Auftrag.

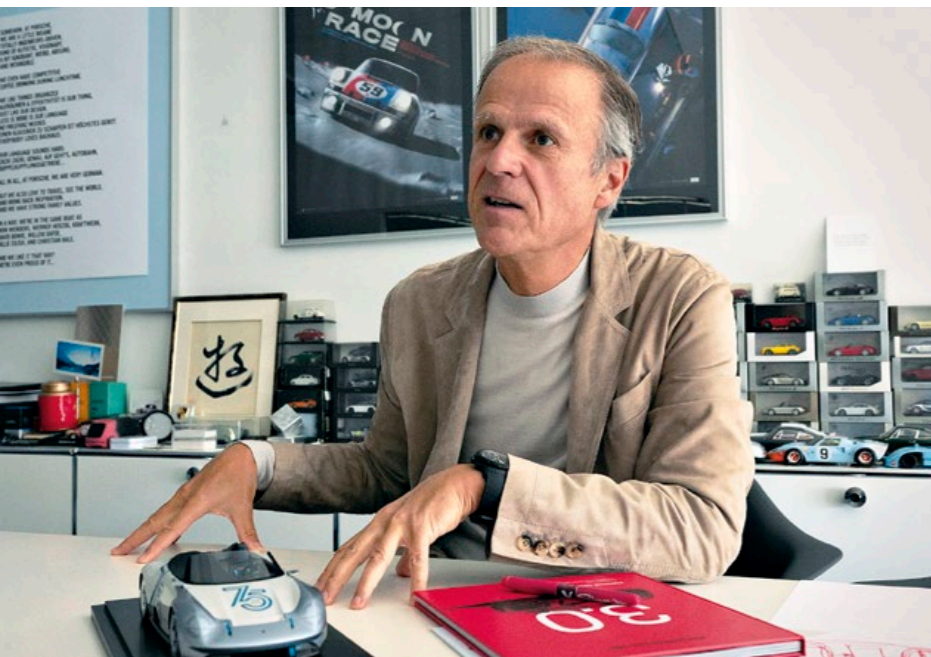


Foto: Uli Reinhardt

Michael Mauer, 63, war 18 Jahre lang Designchef von Porsche, bevor er es für den ganzen Konzern und seine zehn Automobilmarken wurde. Vielleicht ist das der Grund, warum der elektrische „ID.2 all“ bald wieder „Polo“ heißen soll.

angefangen bei den Batterien. Im kommenden Jahr sollen die ersten Kleinwagen mit der Einheitszelle bestückt werden. Preis: unter 25.000 Euro. Der sogenannte Volksstromer soll die Wende bringen, obwohl 80 Prozent der Produktionskosten für die Batterie in das Rohmaterial fließt, vornehmlich also nach Asien/China. In zehn Jahren sei es vielleicht möglich, den Antrieb aus recycelten Altbatterien zu bauen, sagt Gero Corman, der Mastermind hinter der Konzernstrategie. „Oder mit ganz anderen Rohstoffen, die wir heute noch gar nicht im Fokus haben.“ Corman projiziert einen virtuell erzeugten Berg auf den Bildschirm. Er hat darauf eine Wandertour mit verschiedenen Stationen eingezeichnet. „Vor uns liegt kein Spaziergang im Park. Es ist eine Bergwanderung.“ Natürlich sei es möglich, dass man beim Aufstieg scheitert. Was passiert beispielsweise, wenn China der Welt den Rohstoffhahn abdreht? Der Aktienkurs zeige, dass die Investoren große Sorgen hätten. Ihm sei aber nicht bange, sagt Corman.

„Wir wissen, wir haben genug Luft und Ausdauer, um oben ankommen“, sagt er. Entscheidend sei, die Schlüsselstellen des Aufstiegs zu kennen. Und flexibel zu agieren. „Wir entscheiden, wie wir sicher weiterkommen, wenn wir ein Schneefeld erreichen – aber bereits im Voraus haben wir an alle Optionen gedacht und diese bewertet.“ Adaptivität nennt Corman das, die Fähigkeit des Unternehmens, sich aktiv und schnell auf veränderte Bedingungen auszurichten.

Entsprechend ungewiss ist, wann beim Motorenleitwerk von VW in Salzgitter der letzte Verbrennermotor vom Band laufen wird, 65 Millionen waren es bislang. Der Termin ist inzwischen so flexibel wie die Weltlage volatil – und so schwankend wie die Nachfrage nach E-Autos. Zuletzt zog der Absatz wieder an. Sieben von zehn E-Autos, die zwischen

dingt durch die lange Tradition, sei dies die Identität der Marken. „Unsere Identität macht uns einzigartig. Und dieser Identität muss ich treu bleiben“, sagt er. „Sie über Bord zu werfen wäre ein Fehler. Das tiefe Verständnis für die eigene Historie und ein klares Zielbild für die zeitgemäße Weiterentwicklung der Marke sind die Erfolgsfaktoren für die Zukunft.“

Mauer schwärmt von deutschem Design, das auf der Bauhaus-Epoche fußt, von „Form Follows Function“, von der Einzigartigkeit eines Porsche 911. Diese Unverwechselbarkeit gebe es bei allen zehn Marken des Konzerns. Eineinhalb Jahre lang hat er mit Kollegen für jede einen Leitfaden erstellt. Das sei ein Versuch zu sagen, woher ihre Marke herkomme, „finde heraus, wer du bist – und sei diese Person“. Diese Authentizität erfordere Mut. Auch den, nicht jedem Trend zu folgen und so vielleicht Kunden zu verschrecken. Mauer meint damit Drehknöpfe statt Touchscreen, Zündschlüssel statt Startsensor, emotionales Erlebnis statt Chip.

Auf dem Sideboard hinter ihm stehen geschätzt 100 kleine Modellautos, Zeugnis der reichen Geschichte der Marken. Mauer kritzelt eine Skizze nach der anderen. Mit Mut und guten Ideen könne man in gewisser Weise auch gegen Trumps Zölle anzeichnen. Gerade jetzt, da die Antriebskomponenten bei E-Autos kleiner werden, wachse der Freiheitsgrad fürs Design. Das Positive an der Krise sei, dass man sehr viel offener für neue Ideen sei.

Mauer blickt von seinen Skizzen auf. Er spricht langsam, wirkt nachdenklich. Was ihm mitunter fehle, sei die Einstellung von Gründern wie Ferry Porsche. Der habe sich nie damit abspeisen lassen, dass etwas nicht geht. Wenn man in die Zukunft blicke, gebe es – heute wie früher – stets viele Dinge „die noch nicht gehen“, sagt Mauer. Etwas lauter fügt er hinzu: „Aber unsere Welt ist voll mit Dingen, die einmal noch nicht gingen.“ Die Betonung läge auf vier Buchstaben: noch.

Möglicherweise ist es genau dieser Spirit, warum viele bei VW sagen, das Design sichere die Zukunft des Konzerns. Es braucht ihn in allen Bereichen,

Januar und Mai in Deutschland verkauft wurden, stammen aus dem VW-Konzern. In den Werkhallen der alten VW-Welt geht es deutlich ruhiger zu als zu Volllastzeiten.

In den Fluren neben Werkhalle 4, zweiter Stock, hängen noch Bilder vom ersten Käfer, vom ersten VW-Bus, vom ersten Golf. In der Halle gibt es noch Zapftankstellen für Öl. Hier werden normalerweise Nockenwellen für Einspritzmotoren hergestellt, entwickelt vor zehn Jahren, damals eine technische Innovation. Momentan scheint der Betrieb im Winterschlaf, die Produktion wird gezielt heruntergefahren, nur zwei Arbeiter sind da. Einer davon ist Maschinenschlosser Markus Brandt, 46. Er hat seine Lehre bei VW gemacht und weiß, dass vielleicht bald Schicht ist.

„Es tut einem im Herzen weh, wenn man schon als kleines Kind im Motor-

raum herumgekrochen ist“, sagt er. Bis zur Rente bei VW? Das war der Plan. Ob der noch aufgeht, muss sich erst zeigen. Künftig sind keine Maschinenschlosser wie er mehr gefragt. In der neuen Welt braucht es vor allem ChemielaborantInnen.

Bis zu 20.000 Arbeitsplätze sollen bei der Batterieproduktion in den Gigafactorys entstehen. Noch in diesem Jahr soll in Salzgitter die „Batterie Akademie“ eröffnet werden, unter anderem zur „Transformation von Stammitarbeitenden“. Natürlich werden viele ihre Arbeit verlieren. Konzernweit werden möglicherweise ganze Werke geschlossen. VW hat Milliarden für Umstrukturierungen zur Seite gelegt. Personalabbau solle durch natürliche Fluktuation erfolgen, heißt es.

„Unsere Identität macht uns einzigartig. Und dieser Identität muss ich auch künftig treu bleiben.“

Vielleicht wird auch Maschinenschlosser Markus Brandt in die Gigafactory wechseln, natürliche Transformation wird das genannt. Mit neuem Arbeitsvertrag, ohne Privilegien der alten VW-Welt, ohne IG-Metall. „Abwarten“, sagt er, setzt sich auf ein Werksfahrrad und zuckelt mit einem Kollegen Richtung Kantine, Betriebsrestaurant genannt. Dort ist eine ganze Wand mit Motiven von Kinderzeichnungen bunt bemalt, bereits seit eineinhalb Jahren. Darauf Parolen: „Zusammen in die Zukunft“, heißt es da. Und: „Vertrauen in die Strategie“. Ganz oben steht: „Unmögliches möglich machen“.

Unsere Mission:
Wir wollen **dreimal so vielen Krebspatient:innen** Zugang zu klinischen Studien geben wie bisher.

Wir wollen dadurch die Entwicklung neuer, lebensrettender Medikamente beschleunigen, mehr krebserkrankten Menschen früher Zugang zu innovativen Therapien ermöglichen und die Stärkung des Wissenschaftsstandorts Deutschland unterstützen.



Mehr zu unserer Forschung in Deutschland



Prof. Dr. Dr. hc. mult. Hans Joachim „John“ Schellnhuber, 75, hat eines der besten Abiture in Bayern gemacht und danach Mathematik und Physik studiert. Er habe wissen wollen, „was die Welt im Innersten zusammenhält“. Noch Fragen?

Das Bauhaus der Erde

Hans Joachim Schellnhuber war bis 2018 Direktor des Potsdam-Instituts für Klimafolgenforschung. Das gewann unter seiner Leitung weltweites Ansehen. Der Klimaexperte warnt seit Jahrzehnten vor dem Moment der unwiederbringlichen Kippunkte. Aber er kennt auch einen Königsweg im Rennen mit der Zeit.

INTERVIEW USCHI ENTENMANN
FOTO M. SILVERI | IIASA

„Der Klimawandel ist wie ein Asteroideneinschlag in Superzeitlupe. Wir gewöhnen uns an die Bedrohung.“

Herr Professor Schellnhuber, im Pariser Abkommen von 2015 haben 200 Länder versprochen, die Erderwärmung nicht über 1,5 Grad steigen zu lassen. Aber offenbar halten nicht alle Wort. Wie konnte das passieren?

Das Abkommen zur Rettung der Welt basiert auf Freiwilligkeit. Wie der Klingelbeutel in der Kirche. Der eine wirft einen Hosenknopf rein, andere 1000 Euro oder gar nichts. Die 1,5-Grad-Linie ist durchbrochen. Mit der Folge, dass wir in 20 bis 25 Jahren bei zwei Grad Erderwärmung liegen dürften. Und wenn nicht bald Einschneidendes weltweit geschieht, sind wir in 80 Jahren bei knapp drei Grad.

Was würde das bedeuten?

Die Tropen werden nahezu unbewohnbar, die Menschen dort würden die feuchtheiße Hitze im Freien nicht ertragen. Rund zwei Milliarden verlören damit ihren Lebensraum und müssten migrieren. Wohin? Es wäre das Ende der Zivilisation, wie wir sie kennen.

Und trotzdem ist das Klimathema in den Hintergrund gerückt. Warum nur?

Wir Menschen sind zwar situationsschlau und können im Hier und Jetzt clever handeln. Aber es fällt uns schwer, langfristig und in großen Dimensionen zu denken. Der Klimawandel ist jedoch wie ein Asteroideneinschlag in Superzeitlupe. Wir wissen, da kommt was Gewaltiges auf uns zu, aber es passiert so langsam, dass wir uns an die Bedrohung gewöhnen. Wir ziehen uns in ein bequemes Gefühl der Ohnmacht zurück. Man sagt sich: Diese Krise kriegen wir bestimmt nicht mehr in den Griff. Und damit gehen wir in die kollektive Verdrängung.

Sie haben den Begriff der Kippelemente geprägt. Bis auf ein paar Unwetter und Hitzetage lässt es sich hierzulande doch noch aushalten. Ist das die Ruhe vor dem Sturm?

Die Kippelemente sind große Teilsysteme der globalen Umwelt, die umschlagen oder zusammenbrechen können, wenn gewisse Temperaturlinien überschritten werden. Beispiele sind der

Amazonas-Regenwald und die tropischen Korallenriffe, auch die großen Eisschilde am Südpol und auf Grönland. Wenn die Kippunkte passiert wurden, reicht es nicht mehr, alle Kohlendioxid-Emissionen zu eliminieren.

Wir müssen dann einen Großteil der historischen Emissionen wiedergutmachen, sprich: Kohlendioxid aus der Atmosphäre filtern. Wenn wir das nicht schaffen, liegen wir möglicherweise jahrhundertlang im Bereich von zweieinhalb bis drei Grad Erderwärmung. Das könnten unsere Gesellschaften nicht aushalten. Sie erleben es ja jetzt schon in Südeuropa, 50 Grad Hitze in der Türkei und im Mittleren Osten. Und wir stehen erst bei 1,5 Grad globaler Erwärmung! Wir hätten bei drei Grad Erderwärmung in Deutschland im Sommer 45 Grad oder mehr. All das, was wir über Jahrhunderte klimaverträglich aufgebaut haben, würde nicht mehr funktionieren.

Wir wissen also, was auf uns zu kommt. Wissen wir auch, was wir dagegen tun können? Gibt es einen Königsweg?

Den gibt es tatsächlich. Wir müssen mit klimaheilenden Materialien bauen, anstatt mit klimaschädlichen. Unsere gebaute Umwelt – also Gebäude, Siedlungen und Infrastrukturen – verursacht 40 Prozent der globalen Treibhausgasemissionen und ist damit der größte Treiber des Klimawandels. Wenn wir nachwachsende Rohstoffe wie Holz und Bambus nutzen, anstatt Beton, Glas, Plastik, Aluminium und Stahl, werden der Atmosphäre große Mengen des Treibhausgases entzogen.

Klingt gut. Ist es auch machbar?

Die größte aller Innovationen der Evolution ist die Photosynthese. Pflanzen filtern Kohlendioxid aus der Luft und verwandeln es mithilfe von Sonnenlicht und Wasser in Sauerstoff und Zucker. Diese natürliche Maschinerie verwandelt unseren Atmosphärenmüll in wertvolle Rohstoffe und Sauerstoff. Einfach

und genial. Wir müssen deshalb das Betonzeitalter beenden. Wir brauchen Gebäude aus Holz, Bambus, Hanf, Stroh und Lehm, mit modernem Design.

Hört sich so an, als müssten wir dafür unsere Wälder abholzen.

Darüber sprach ich auch lange mit Robert Habeck. Er und viele Grüne gingen davon aus, dass man die Wälder für den Umwelt- und Klimaschutz sich selbst überlassen muss. Was viele aber nicht bedenken: Wenn ein Baum wächst, speichert er Kohlendioxid. Aber nur, bis er reif ist. Wenn er stirbt und verrottet, gibt er das Treibhausgas wieder größtenteils in die Atmosphäre zurück. Also muss ich unsere Wälder nachhaltig bewirtschaften, Bäume rechtzeitig ernten und in Balken, Bretter und Möbel verwandeln – damit speichern wir das Kohlendioxid über Jahrhunderte! Es hat mich viel Energie gekostet, die Grünen zu überzeugen. Als es endlich so weit war, zerfiel die Ampelregierung.

Sie wollen Forst- und Bauwirtschaft unter einen Hut bringen. Kann das funktionieren?

Ich nenne es Bauhaus Erde. Daran arbeite ich seit 2019 intensiv mit Forstwissenschaftlern, Stadtplanern, Architekten, Künstlern und Umweltgruppen. Unsere Gebäude und Städte sind überwiegend hässlich und gesundheitsschädlich, unerträglich bei Hitze. Die mit Beton und Asphalt versiegelten Orte sind urbane Wüsten. Denken Sie nur an den Potsdamer Platz in Berlin, ein Beispiel für eine völlig misslungene Stadtplanung. Stattdessen sollten wir Städte schön gestalten, inklusiv, lebenswert und gesund. Das Schöne ist zugleich für das Klima am besten. Unsere Initiative ist Werkstatt und Thinktank zugleich. Wir bringen Ästhetik, Ethik und Logik zusammen. →

→ **Wie lange würde es dauern, wieder ein gesundes gemäßigtes Klima herzustellen?**

Wenn wir weltweit für Siedlungen und Infrastrukturen nachwachsende Rohstoffe verwenden, etwa 200 Jahre. Doch es gibt sofort klimapositive Effekte: Bei einem Einfamilienhaus aus Stahl, Beton und Ziegeln werden ungefähr 100 Tonnen Kohlendioxid freigesetzt. Wäre es aus Holz, Bambus und Hanf, würden Sie nicht nur diese Tonnen einsparen, sondern zusätzlich 100 Tonnen binden. Allerdings sollte das Haus mehrere Jahrhunderte stehen.

Die Politik setzt eher auf Energieeffizienz. Fördert Photovoltaik und Wärmepumpen, es gibt bereits Häuser, die damit fast klimaneutral sind. Reicht das nicht auch?

Da sind wir weit gekommen. Aber ohne die Materialwende geht es nicht. Wichtig ist deshalb das Zusammenspiel zwischen Gesetzgebung in einer demokratischen Gesellschaft und der privaten Bereitschaft, sich für das Gemeinwohl und nicht nur für das Privatwohl zu organisieren.

Aber es nützt doch auch, Müll zu trennen, mit Bahn und Bus zu fahren, statt mit dem Auto, Flugreisen zu vermeiden und kein Fleisch zu essen?

Ja, jede Maßnahme trägt zum Klimaschutz bei und bedeutet, dass wir Verantwortung übernehmen. Aber der große Hebel liegt in der gebauten Umwelt.

Wäre die gebaute Umwelt nicht ein Thema für die nächste große Klimakonferenz?

Diese Konferenzen werden immer größer und teurer, sie sind oft nur Jahrmärkte der Eitelkeit. Und sie finden gerne in ölexportierenden Ländern statt. Ob dort das Thema Bauwende erwünscht ist? Schließlich brauchen Sie fossile Brennstoffe, um Beton, Stahl und Plastik zu erzeugen.

Und Ihre Bauhaus-Initiative, gibt es da konkrete Ergebnisse?

Es ist mir immerhin gelungen, Ursula von der Leyen zu überzeugen, das New European Bauhaus zu gründen, das von der EU finanziert wird. Es gibt Ausschreibungen und viele Projekte, die zeigen, dass man schöner, gesünder, gemeinschaftlicher bauen kann und zugleich beim Klima Positives bewirkt.

Herr Schellnhuber, ich habe drei Kinder zwischen 20 und 30 Jahren und frage mich, in welcher Welt sie in den nächsten 50 Jahren leben.

Ich habe selber noch einen 17-jährigen Sohn, und natürlich bricht es mir das Herz, wenn ich an seine Zukunft denke. Ich bin jetzt 75 und lebte weitestgehend in guten politischen und friedlichen Verhältnissen. Der Gedanke ist schier unerträglich, dass heute 20-Jährige durch ein ungewisses Jahrhundert gehen müssen, wo Schreckliches passieren wird, wenn wir uns in unser Schicksal ergeben. Aber das muss nicht sein. Genau darum setze ich mich nicht zur Ruhe. Ich will nicht zusehen, wie wir in den Abgrund schlittern, sondern halte mit einer einfachen, wirksamen Idee dagegen.

Werden Sie gehört?

2020 habe ich sie zusammen mit einem Forscherteam in „Nature Sustainability“ vorgestellt, einer sehr guten Fachzeitschrift zum Thema Nachhaltigkeit. Ich fürchtete zunächst, dass man die Arbeit völlig ignorieren würde, aber sie gehört mittlerweile zu meinen meistzitierten Veröffentlichungen. Es ist, als hätte man eine Feststellung in einen Raum gerufen, auf die alle gewartet haben. Daraus entstand ein ganzes Forschungsfeld. Es begründet, dass wir es uns leisten können, uns in Richtung Klimareparatur zu bewegen.

Was heißt das konkret?

Die Kosten im Holzbau liegen nur wenige Prozent höher als beim konventionellen Stahlbetonbau. Und der Holzbau wird in naher Zukunft sogar die kostengünstigere Option sein. Hinzu kommt, dass das Raumklima und das Wohlbefinden in Holzhäusern viel besser sind.

Haben wir genug Holz, um daraus ganze Städte zu bauen?

Definitiv. Selbst wenn wir in Europa für alle Neubauten zu 90 Prozent biologische Materialien verwenden. Wir haben genug nachwachsende Biomasse, müssten nicht einmal Holz von anderen Kontinenten importieren. Durch eine nachhaltige Bewirtschaftung unserer Wälder können wir sie zudem auf den Klimawandel vorbereiten und müssen nicht hinter dem Borkenkäfer aufräumen. Baumarten

„Ich will nicht zusehen, wie wir in den Abgrund schlittern, sondern halte mit einer einfachen Idee dagegen.“

wie Fichte, Buche und Eiche sind schon heute stark gefährdet. Wir müssen Arten pflanzen, die im Klima der nächsten Jahrhunderte überleben.

Um solch riesigen Bedarf an Holz zu decken, müssten entsprechend große Anbauflächen zur Verfügung stehen. Wo sehen Sie die?

Global gesehen werden die meisten neuen Gebäude in Afrika gebaut werden. Dort wird entschieden, ob wir die Klimakrise bewältigen oder scheitern. Der Kontinent verfügt über gewaltige Mengen biogener Ressourcen, ist aber auch von Wüsten und degradierten Ökosystemen geprägt. Es gilt, die Bioressourcen nachhaltig zu nutzen und die verwüsteten Flächen wieder aufzuforsten. Zum Beispiel mit schnellwachsenden Baumarten oder Gräsern wie Bambus.

Wären Sie in Personalunion Minister für Umwelt, Finanzen- und Wirtschaft – was würden Sie zuerst tun?

Natürlich die Transformation der gebauten Umwelt starten, sie würde einen gewaltigen nachhaltigen Wachstumsschub bewirken. Europa ist immer noch der Kontinent, wo die besten Ideen zu Architektur und Stadtplanung entstehen. Unsere fortgeschrittensten Holzbauunternehmen gehen längst neue Wege: Sie nutzen neben traditionsreichem Wissen digitale Technologien und Algorithmen. Bauprozesse werden effizienter, Material optimal eingesetzt und Gebäude so geplant, dass sie klimafreundlich und kostengünstig sind. Deutschland, Österreich, auch die Schweiz sind auf dem Weltmarkt führend. Als Wirtschaftsminister wäre ich unbedingt dafür. Als Finanzminister auch, wegen der Steuereinnahmen. Und als Umweltminister sowieso, weil es der einzige Weg ist, das Klima zu reparieren.

Werden Sie von der neuen Regierung um Rat gebeten?

Ich hatte schon einige gute Gespräche und den Eindruck gewonnen, dass die Regierung für diese Thematik sehr aufgeschlossen ist. ■

DIE WIEDEKING-STIFTUNG

steht für drei Stiftungen in Stuttgart, Bietigheim-Bissingen und Beckum, die von den Stiftern Ruth und Wendelin Wiedeking gemeinsam mit weiteren ehrenamtlichen Vorständen geführt werden. Das Stiftungsvermögen beträgt rund 35 Millionen Euro. Für gemeinnützige Projekte in den Bereichen **Soziales, Kultur und Wissenschaft** werden jährlich zwischen **200.000 Euro** und **500.000 Euro** ausgeschüttet. Die Förderung schließt Projekte aus, deren Realisierung staatlichen Institutionen obliegt.

Das gemeinnützige Engagement begründen Ruth und Wendelin Wiedeking mit ihrer Überzeugung:

„Es war immer unsere Lebenseinstellung, die Menschen an unserem Erfolg teilhaben zu lassen und den schwächsten Mitgliedern unserer Gesellschaft zu helfen.“

Gefördert werden Einrichtungen wie der Schülerwettbewerb **Mathematik ohne Grenzen** oder das Projekt **Verkehrssicherheit für Kindergartenkinder** der Landesverkehrswacht Baden-Württemberg e.V. Seit mehr als zehn Jahren engagiert sich die Wiedeking-Stiftung für den Verein **Straßenkinder Leipzig**, der bisher über 160.000 Euro für sein soziales Wirken erhalten hat. Auch der Verein **Stille Not Stuttgart**, der Bedürftige ohne Lobby unterstützt, wird bedacht, ebenso die Einrichtung **Horizont**, die wohnungslosen Müttern und deren Kindern in München ein sicheres Zuhause bietet. Förderung kommt auch dem **Schlupfwinkel Stuttgart** zugute, einer Anlauf- und Kontaktstelle für junge Menschen ohne ein Zuhause.

Die Stiftung **Kinderland Baden-Württemberg**, ein Projekt der Baden-Württemberg Stiftung, wird für ihr Vorhaben, Feinmotorik und handwerkliche Fähigkeiten von Kindern zu verbessern, unterstützt. Dem **Förderverein für krebskranke Kinder** in Tübingen wurde ein Skoda Fabia für Fahrten der betroffenen Kinder ins Krankenhaus übergeben. Anlaufstellen für **Familien in Krisensituationen** werden ebenso unterstützt wie das gesellschaftspolitisch relevante Festival **Leipzig zeigt Courage**, auch die finanzielle Unterstützung von ministeriell nicht in Planstellen vorgesehenen **Lehrstühlen**, das **Deutsche Literaturarchiv in Marbach** oder Maßnahmen zur **frühmusikalischen Erziehung** und zur **Sprachförderung von Kindern**.

Anträge auf Förderung können jederzeit an die Wiedeking-Stiftung gestellt werden.

Informationen zur Antragstellung finden sich auf der Website:

www.diewiedekingstiftung.de

Die Vorstände der Wiedeking-Stiftung prüfen alle eingegangenen Anträge und entscheiden in ihren Halbjahressitzungen über Relevanz, Gemeinnützigkeit und Unterstützungswürdigkeit.

Der kleine Ölprinz

In einem schwäbischen Weiler hat ein Teenager sein Hobby zum Beruf gemacht: Ölmüller. Und die Karriere läuft wie geschmiert. Hut ab!

TEXT JAN RÜBEL
FOTOS CHRISTOPH PÜSCHNER

Paul Belthle, 19, hinterm Tresen seines Selbstbedienungsladens in Thiergarten. Auch hier verkauft er seine frisch gepressten Speiseöle aus Raps, Hanf und Kümmel. Irgendwo tropft es immer „Omega-lecker“ in eine Flasche.



Mittagspause mit dem Team: Vorne sitzt Firmen-Chef Paul. Vater Jürgen und Mutter Yvonne gehören natürlich genauso dazu wie Onkel Tobi, die Praktikantinnen und Azubis. Es gab Nudeln mit Pesto. Das Basilikum kam aus dem Garten, das Öl kam aus – ist klar, oder?

Deutschlands jüngster Ölmüller stiefelt an einem Bahnhof vorbei, an dem seit Jahren kein Zug mehr hält. Regen prasselt auf den Hut, den er in die Stirn gezogen hat. In der Nähe rauscht ein breiter Fluss. Alles wirkt in diesem schwäbischen

Oberen Donautal wie aus vergangener Zeit – im Gegensatz zu Paul Belthle, dem 19-Jährigen aus dem Dörfchen Thiergarten. Der steckt in knielangen Jeans, hält ein Smartphone ans Ohr und sagt: „Nee, die neue Charge ist total cool. Ich bring heut' Nachmittag eine Palette vorbei.“

Er war zwölf, als seine Karriere als Ölmüller begann. Heute presst er Speiseöle aus Raps, Leindotter, Schwarzkümmel und Hanf in sechs Mühlen. Seine Firma „Omegalecker“ gilt als Muster für gutes Wirtschaften, von dem seine gesamte Familie profitiert.

„Da tropft es!“, sagt er und weist, in einem Fachwerkbau angekommen, auf eine dickliche, tiefgelbe Flüssigkeit. Sie windet sich aus Spalten einer kühl-schrankgroßen Schneckenpresse und fließt über ein Rohr ab. „400 Bar Druck werden beim Verquetschen der Rapssamen aufgebaut“, erklärt er. Autoreifen haben zwei bis drei Bar. Am Ende der Mühle quellen Reste in einen Bottich. „Das ist der Presskuchen. Bestes Tierfutter.“

Paul Belthle steigt in den Keller, wo das Öl eine Filteranlage durchläuft – die „Seitz Schenk 2001“

sieht aus wie hintereinander gestellte Leinwandbilder, aus denen die gereinigte Flüssigkeit rinnt. Anfangs, sagt er, habe er mit Kaffeefiltern experimentiert. „Man lernt ja hinzu.“ Mit einem Holzlöffel kratzt er Rückstände aus dem Stoff. Ein Handbuch für den Weg zum Erfolg ins Ölbusiness hatte er nicht. „Uns passierten auch Malheurs, einmal stand das ganze Öl hier drei Zentimeter hoch überm Boden.“ 2000 Liter produziert er am Tag, die Mühlen laufen pausenlos, Tag und Nacht. Er beliefert Supermärkte, hat einen Hofladen und einen Online-Versand. Und das alles wegen dieses einen Weihnachtsgeschenks im Jahr 2018.

Damals suchte sein Vater nach einer Alternative zur Playstation, die in der Generation des Sohns angesagt war. Außerdem wollte er den Jungen aus der Küche kriegen, die der Zwölfjährige mit dem Dörren von Früchten okkupiert und versaut hatte. In Kleinanzeigen bei eBay fand der Vater das Angebot einer gebrauchten Ölmühle als mögliche Alternative, fuhr ins 500 Kilometer entfernte Braunau in Österreich und kaufte sie für 500 Euro. „Ich dachte auch, dass

wir Öl immer brauchen“, sagt er, als er hinter Paul an die Filteranlage tritt. Damals betrieben die Belthles eine Jugendherberge: montags bis freitags jede Menge Klassenfahrten und am Wochenende Firmenevents. „Ein Grillbüffet für 25 Euro, alles selbst zubereitet“, erinnert sich der Sohn. An Heiligabend 2018 saßen sie bis eins in der Nacht und schraubten an dem Ding. Dann legte Paul los.

„Wann schließen wir das Teil an?“, fragt der Vater den Sohn und zeigt auf die neueste Investition: ein Mischer, der die ölhaltigen Rückstände, den Filterkuchen, in den Presskuchen knetet und damit veredelt. „Muss später noch ausliefern“, bescheidet Paul knapp. Er ist der Chef.

Die ersten Öle verkaufte der Schüler 2019 an LehrerInnen und NachbarInnen. Sie schmeckten frisch, natürlich. Waren bekömmlich. Zwei, drei Euro bekam er für ein 0,33-Liter-Fläschchen. Bald brauchte er mehr Raps, aber er wollte ihn nicht vom Discounter. Paul radelte los, suchte nach Feldern, wo der Raps besonders gut stand, wartete manchmal stundenlang, bis der Bauer vorbeikam. Dann ging es ans Geschäft. Denn das kannte der Teenager schon.

Immerhin hatte er schon in der Grundschule Süßigkeiten aus dem Supermarkt an seine MitschülerInnen verkauft. Aber Paul Belthle ist kein Dagobert Duck. Eher steuert er die kreative Begeisterungsfähigkeit eines Donald Duck in geordnete Bahnen. „Mir ging es nie ums Geldverdienen an sich, sondern um Spaß“, sagt er und schiebt seinen

Stetson in den Nacken. Gut, einen Tick hat er: 50 Hüte. Meist im Stil des Hollywoodstars Humphrey Bogart. Paul war acht, als sein Opa starb und er dessen Hut erbte. Seitdem ist er meist mit unterwegs, „das ist schön warm auf dem Kopf“. Und noch etwas unterschieden den Buben von anderen. Er lernte früh anzupacken.

In der Jugendherberge kellnerte der Junge, bereitete Salat mit der Oma zu. Ging mit ihr in den Garten, erntete, kochte und hatte daran Spaß. Immer öfter blieb er allein in der Küche, probierte aus, irgendwann waren Dörrfrüchte angesagt, er fermentierte Kohl und presste Pasten in Mörsern. Der Opa betrieb außerdem einen Kanuverleih, da gab es auch immer etwas zu schaffen. „Ich brauch schon Action“, sagt Paul Belthle, „mir wird schnell langweilig.“ Lego oder Malbücher waren nie sein Ding, und Spiele kamen nur einmal im Jahr auf den Tisch, zu Weihnachten: Monopoly, na klar.

Zum Mittagessen im ersten Stock über der Mühle kommen sie alle zusammen, jeden Tag. Paul (Inhaber), Vater Jürgen (Leitung Abteilung Ölpressung) und Mutter Yvonne (Büro-Ninja), dazu Onkel Tobi (Logistik), Jan-Phillip (Azubi), Pascal (Bürokraft) und Simona sowie Emily – beide Praktikantinnen und bald Erstsemesterinnen eines Dualen Studiums – Betriebswirtschaftslehre an der Uni und Arbeit hier. Es gibt Nudeln mit Ba-

„Uns passieren auch Malheurs. Einmal stand das ganze Öl hier drei Zentimeter hoch überm Boden.“



KÄRCHER

3-IN-1 XTRA!CLEAN.

Saugen, Wischen, Trocknen:

Die Kärcher Akku-Saugwischer FCV 4 und FCV 2 Natural N entfernen jeden Schmutz auf jedem Boden – selbst auf Teppichen im Trockenmodus.

karcher.de





Gesättigtes Öl in sattgelben Farben und Flaschen. Foto unten: Paul in seinem Lieferwagen. Im Sommer hat er das Abitur gemacht. Zum Wintersemester will er in Heilbronn studieren – Food Management. Dabei kann er schon alles!

Belthle. „Sollte ich Lastwagen fahren und meine Frau zurück als Sachbearbeiterin ins Jobcenter?“ Doch dann machte Paul mit seinem Öl immer mehr Absatz. „Wir dachten, wir machen jetzt Öl und öffnen später“, sagt Paul. Also schaffte er 2020 eine zweite Mühle an. Als die Herberge 2021 wieder Gäste aufnehmen durfte, waren die MitarbeiterInnen längst in anderen Jobs. „Und es lief auch so!“ Also kam die nächste Presse.

Paul hatte im Lockdown viel Zeit, Online-Unterricht funktionierte kaum, „die Aufgaben waren in einer Stunde erledigt“, sagt er. „In einer halben!“, sagt sein Vater. 2019 belief sich der Umsatz auf 16.800 Euro, 2024 waren es 2,4 Millionen Euro. Alles verdiente Geld steckte Paul in Maschinen, schaute auf YouTube, wie man eine Website bastelt, wie Flaschen effektiver abgefüllt werden. „Lesen ist nicht mein Ding, ich hab eine Lese- und Rechtschreibschwäche, brauch das Haptische.“ Das aber setzte er konsequent um. Einen Kredit nahm er nicht auf, kaufte nur gebraucht. Tingelte zu Messen, verkaufte seine Öle, wurde bekannt als der Junge mit dem Hut. Das Marketingkonzept, für das kein Cent an irgendeine Agentur ging und am häuslichen Küchentisch erdacht worden war, ging auf.

Und es sitzt tief. Nach dem Mittagessen springt Paul auf, „er läuft immer vom Tisch weg“, moniert Praktikantin Simona. Im Edeka-Markt der Nachbarstadt will er sein neuestes Produkt vorstellen, ein Rapsöl mit Zitrone und Gewürzen. „Das ist mega-lecker, aber das wissen sie noch nicht. Deshalb müssen wir es ihnen sagen.“ Es klingt wie Werbesprech. Nur komplett überzeugt. An der Tür des Transporters noch kurz die weitere Tagesplanung auf Zuruf: „Nein, erst die Paletten für den Versand checken“, sagt er zum Vater, der lieber am Mischer montieren will. „Papa, schön, dass du Einsicht zeigst.“ Bei Belthles herrscht ein feiner, ironischer Humor. Man zieht sich gegenseitig auf, scherzt miteinander. Wie ist es, wenn der Sohn Chef des Vaters wird?

„Er nervt“, sagt der Vater und lacht laut. „Aber zum Glück war er manchmal in der Schule und ist bald an der Uni.“

Als Paul an die Rampe des Supermarkts fährt, begrüßt ihn die Filialeleiterin. „Könnten wir ein Selfie machen, für unser Insta?“ „Klar“, sagt Paul. „Aber nur, wenn du mich verlinkst.“ Paul bezeichnet sich als Urschwabe, als einen, der in breitem Dialekt verhandelt. Er raucht und trinkt nicht, „einer

muss ja den Schnaps verkaufen“, Vater Jürgen verkauft auch selbst destillierte Obstbrände. Auf der Rückfahrt lenkt Paul den Van über die Serpentina des Oberen Donautals. Wiegt sie eigentlich schwer – diese Verantwortung für die ganze Familie, die während Corona in eine finanzielle Existenzkrise schlitterte? „Ich hab das angefangen. Die Familie sagte nicht, dass ich mich da vorn hinstellen soll. Aber es liegt mir. Und es ist mein Ding.“

Rock 'n' Roll ist seine Musik, die Rockabilly-Mode der 50er-Jahre sein bevorzugter Stil. Vor drei Wochen hat er sein Abitur gemacht, vor zehn Tagen war Abiball, und im Wintersemester wird er Food Management in Heilbronn studieren. „Aber ich ziehe nicht aus. Die Mieten dort sind zu hoch.“ Lieber fährt er mit seinem gebrauchten Wohnmobil hin, übernachtet auf dem Campingplatz eines Weinguts. „Das ist mehr mein Ding.“ Der Erfolg des Paul Belthle, er liegt zu einem großen Stück auch am Vertrauen seiner Eltern. Die ihn machen ließen und dennoch eng bei ihm sind. Ihm erlaubten, dass er sich mit 15 Jahren von den ersten Einnahmen eine Ape kaufte, mit der er beim Ausliefern 12.000 Kilometer abriss. „Ich fahre gern, das entspannt und entschleunigt.“ Keinen einzigen Unfall habe er gehabt.

Zurück sichtet er ein paar Minuten im Büro seine Mails, dann checkt er die Kasse im Selbstbedienungsladen, fährt im Gabler Paletten mit Flaschen zur Abfüllung und winkt den DHL-Wagen auf eine Rampe, der täglich per Internet bestellte

Pakete abholt. Der normale Tag hier: immer irgendwo anders. „Als Chef muss ich den Überblick behalten.“

Gegen Abend schrauben Paul und sein vier Jahre jüngerer Bruder Hannes in der Werkstatt an ihren Mopeds aus den 70ern. „Ich hab eine bessere Zündung gekauft“, sagt Paul, „die ist jetzt magnetisch.“ Ende Juni waren die beiden beim Ötztaler Moped-Marathon. „Nach 100 Kilometern versagte dem Hannes seine Zündung, und meine klackerte schon. Aber schön war's.“ Ebenfalls schön sei, fügt Hannes hinzu, dass man bei der Honda CB 50 J nie fertig sei. „Immer ist etwas.“ Vielleicht ist es mit der Müllerei genauso. Und in ihrem Leben eh. Irgendwann merkt Paul, dass recht viel von Retro die Rede ist. Es gefalle ihm halt, er sei ja nicht unmodern. „In meinem Wohnmobil hab ich Lautsprecher mit Bluetooth.“

Würde er gern einmal etwas anderes machen? Zuerst versteht Paul die Frage nicht. „Etwas anderes als Öl?“ Und dann: „Warum?“ Die Frage stellt sich tatsächlich nicht, im Hier und Jetzt. Fertig. Die neue Zündung sitzt. Es blitzt, es tuckert. Dann dreht Paul im Leerlauf am Gas. Der Sound vertreibt die Krähen draußen von den Bäumen, noch einmal dreht Paul am Lenker. Dann verstimmt die Honda, der Müller schiebt sie zufrieden in die Ecke. Feierabend. Nur drüben, im Fachwerkbau, laufen die Mühlen stumm. ■

„Würdest du gern mal etwas anderes machen, Paul?“
„Etwas anderes als Öl? Warum?“

silikumpesto; die Pflanzen dafür aus dem Garten, das Öl von unten.

„Vor zweieinhalb Jahren hatten wir hier noch keine Glasfaser“, sagt Jürgen, „mit dem Satelliteninternet konnte man ab vier Uhr nachmittags keine Mails mehr senden – dann saßen zu viele im Ort vorm Rechner.“ Noch einmal zweieinhalb Jahre vorher war es weitaus schlimmer. Da grätschte Corona hinein.

Als die Jugendherberge wegen des ersten Lockdowns schloss, dachten sie: Das geht schon vorüber. Die Familie renovierte mit den MitarbeiterInnen einen Monat lang den Bau. Doch öffnen konnten sie danach nicht. Das Personal ging in Kurzarbeit. „Wir saßen zusammen und grübelten“, sagt Vater

German
Zuversicht

entsteht
im Südwesten



bwstiftung.de

25
Jahre

Baden-
Württemberg
Stiftung





Von Marken, Elben und Erfindern

*Kann es sein, dass wir ein bisschen bequem geworden sind?
Dass wir ein eher schläfriges Mitteleuropa-Land sind,
statt ein Super-Country zu sein, mit Superhirnen?
Ich stelle hier nur Fragen.*

TEXT **ULRIKE POSCHE**

Die Frau Stockl hat gekündigt. Einfach so. Nach 25 erfolgreichen Jahren im Kriminaldauerdienst. Sie wollte noch einmal etwas ganz Neues machen, gab die 52-Jährige an. Nicht nur in Rosenheim war man geschockt.

Und wer nun findet, dass es angesichts dessen, was an den „Stock Markets“ in den vergangenen Monaten los war, an den Börsen und in der Welt im Allgemeinen; dass es in Zeiten von Handels- und Vernichtungskriegen doch wohl nicht ganz so berichtenswert sei, wenn Miriam Stockl, die Polizeisekretärin einer Vorabend-Fernsehserie, aus dem Dienst scheidet, der hat zwar ein bisschen recht. Aber er hat auch von zwei Dingen absolut keine Ahnung.

Erstens: Miriam Stockl ist eine Marke, eine unternehmerische Legende! Sie

ist es deshalb, weil sie sich ihr Alleinstellungsmerkmal in einem hart umkämpften TV-Markt mit nur einem einzigen Signature-Satz selbst erfunden hat. Mit „Und läuft und läuft und läuft...“ wurde einst der VW zur Marke.

Mit „Es gabat a Leich“ wurde es die Schauspielerin Marisa Burger.

Seit 25 Jahren beginnt fast jede Folge der Rosenheim-Cops in etwa so: „Ja, grüß Gott, Herr Stadler, ins Kommissariat brauchen'S nicht mehr zu kommen, es gabat nämlich a Leich.“ Jeder kennt den Kult-Satz, auch wenn er die Serie nie sah. Es ist so etwas wie das Loriot'sche „Ach was“.

Die zweite Sache ist: Nichts bleibt ewig. Gar nichts, auch das Gute nicht. „Wir leben in Zeiten des Gewissheitsschwundes“, sagte der Politik-Professor Karl-Rudolf Korte neulich in einem Phoenix-Interview. Ja, wir sind jetzt im

Ungewissen angekommen. In allem ist der Ausgang so offen wie in den Ehen von Christian Wulff. Kann gutgehen, kann auch nicht.

Die Amerikaner sind nicht mehr unsere Freunde und Beschützer. Ein Bundeskanzler wird nicht zwingend im ersten Wahlgang gewählt. Ein Einser-Abitur ist kein richtiges Einser-Abitur mehr, Jens Riewa trägt keine Kravatte und die Milka-Tafel wiegt keine 100 Gramm mehr. Die Bundeswehr wächst, die Wirtschaft schrumpft, unser gemütliches Work-Life-Balance-Nuller-Jahre-Leben ist gelaufen und Dorothee Bär ist Weltraumministerin. Damit müssen wir uns abfinden. Wir müssen uns mit Veränderungen arrangieren, unsere Budgets neu sortieren und Selbstverständliches stornieren. Aber vor allem müssen wir uns etwas einfallen lassen.

Illustration: Aestrit Vatnika / Foto: Linda Gschwentner



Am Telefon meldet Miriam Stockl, TV-Polizeisekretärin in Rosenheim, „a Leich“. Im echten Leben heißt die Schauspielerin Marisa Burger. Gerade hat sie den Dienst quittiert, um etwas Neues auszuprobieren.

„Nichts bleibt ewig. Wir leben in Zeiten des Gewissheitsschwundes.“ So Karl-Rudolf Korte, Politikprofessor.

Oder, um es mit Miriam Stockl zu sagen, wir müssen „noch mal etwas ganz Neues“ machen. Also alle mal schnell die Reset-Taste drücken!

Nur, wie macht man das, wenn man sich so schön ans Jetzt gewöhnt hat?

Ich denke, es geht schon mal damit los, dass man nicht alles Neue runtermacht. Ich weiß noch, welche Shitstorms im Jahr 2018 über die damals 40-jährige Digitalministerin Bär von der CSU schwappten, als sie wie General Zieten mit dieser Idee von den „Flugtaxis“ aus dem Busch kam. Doofe, doofe Doro! Wie viel Spott musste sie ertragen für eine Vision, die wir heute „Drohne“ nennen?! Vielleicht, wenn man etwas mehr Pioniergeist hierzulande gehabt hätte, dann flögen inzwischen Krankentransporte durch die Gegend und wer weiß was. Aber so erproben sie ein Flugtaxi mit dem Namen „Rettungsdrohne Grille“ bislang nur bei der Bundeswehr. Sie soll verwundete Soldaten bergen. Sehen leider aus wie Särge, die Dinger.

Warum gibt es eigentlich bei uns keine genialen UnternehmerInnen (sic! 😊) wie Jeff Bezos, Mark Zuckerberg, Steve Jobs und Bill Gates? Ich meine, bevor hier eine Kracher-Idee die Marktreife erreicht hat, ist Elon Musk – von dem man halten kann, was man will – schon dreimal um den Mars geflogen! Als Amerikaner und Chinesen längst mit der KI rumexperimentierten, grinsten wir doch bei Selfies immer noch in die fal-

sche Richtung. „Wo muss ich jetzt hingucken?“ Und warum hat hier eigentlich niemand den Software-Anbieter „Palantir“ erfunden? Wir haben doch auch alle Tolkiens „Herr der Ringe“ gelesen, das Elben-Mittelerde-Epos mit den sieben „sehenden Steinen“ (Palantíri)! Sind wir möglicherweise, nachdem wir alles Mögliche schon in den vorigen Jahrhunderten erfunden hatten – Buchdruck, Auto, Aspirin, Kernspaltung und Adenauers Veggie-Wurst – sind wir einfach ein schläfriges Mitteleuropa-Land geworden mit schläfrigen Elben, statt ein Super-Country zu sein mit Super-Brains?

Wäre es nicht großartig, wenn sie an der TUM (Technische Universität München) oder an der RWTH in Aachen nicht am autonomen Fahren rumtüteltel, sondern einen Motor erfänden, der mit Regenwasser oder Essigreiniger läuft oder auf Gurkensalat-Basis? Ganz ernsthaft: Warum ist es technisch eigentlich immer noch nicht möglich, die angeblich so notwendigen Mangan-Knollen vom Meeresboden zu pflücken, ohne ihn gleichzeitig zu zerstören?

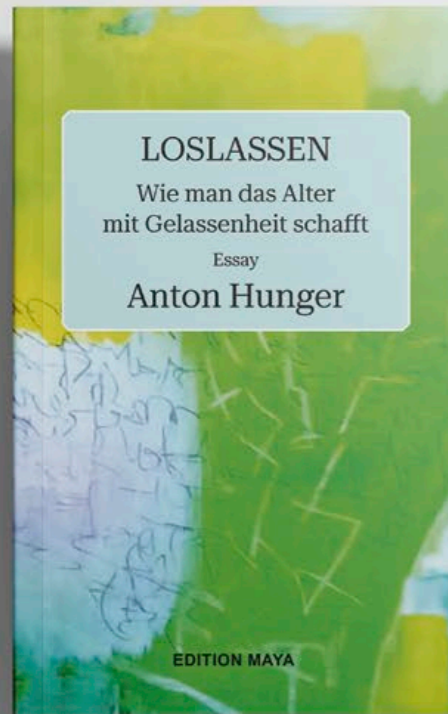
Mit 26 Jahren hatte Albert Einstein bereits seine bedeutendsten Forschungen veröffentlicht. Mit 26! Ich sag's nur.

Neulich hieß es, die besser gestellten Boomer sollten einen „Soli“ für die

mit den geringeren Renten zahlen. Ich halte das für keine gute Idee. Aber wenn wir Boomer einen Beitrag leisten sollten, damit Kinder beispielsweise an Sommercamps teilnehmen, in denen ihr Erfindergeist, ihre Kreativität angeregt werden und auch die Zukunftsfreude – da wäre ich dabei. Jede Idee wäre willkommen, Querdenken erwünscht. Jeder kann eine Marke werden – und das nicht nur in dem Sinne, in dem der Begriff im Ruhrgebiet zum Veräppeln genutzt wird: „Du bis' mich vielleicht 'ne Marke, du!“

Ich habe übrigens keine Ahnung, was die Frau Stockl in Zukunft machen wird. Vielleicht irgendwas mit KI? Mit Sicherheit keinen Crime-Podcast, Titel „Es gabat a paar Leich“, „Leich' und Locke“ oder so was. Nein, das macht sie 100-prozentig nicht!

Da bin ich mir absolut gewiss. ■



Keine Panik: Alter steht für Radikalität und Meisterschaft. Klasse Buch.

Udo Lindenberg

Rockmusiker, der sein Publikum auch
im hohen Alter begeistert.

LOSLASSEN – Wie man das Alter mit Gelassenheit schafft

Essay, 200 Seiten
24 Euro, 13,5 x 21 cm
Fadenbindung mit Schutzumschlag
ISBN: 978-3-930758-98-2
Edition Maya, Bingen und Berlin

IMPRESSUM

Herausgeber Culture Counts Foundation

Chefredaktion Uschi Entenmann
redaktion@mutmagazin.de

Gestaltung und Art Direktion Tom Schneider
tom@onlyfortomorrow.com

Druckvorstufe Dirk Wilde
art@dirk-wilde.com

Autoren Tobias Asmuth, Uschi Entenmann,
Anton Hunger, Ulrike Posche, Joachim Rienhardt,
Jan Rübel, Tilman Wörtz

Textchef Erdmann Wingert

Fotografen Linda Gschwentner, Christoph Püschner,
Uli Reinhardt, Frank Schultze, M. Silveri | IIASA,
Jonas Wresch, Fabian Zapatka

Titelfoto Fabian Zapatka

Illustrationen Astrit Vatnika

Bildredaktion Christoph Püschner

Schlussredaktion Frauke Meyer, Susanne Feick

Berater Anton Hunger

Druck Burda Druck GmbH
Hauptstraße 130, 77652 Offenburg

Auflage 600.000 Exemplare

Anzeigen Uli Kopp, anzeigen@mutmagazin.de

Anschrift Culture Counts Foundation gGmbH
Schafgasse 31, 71384 Weinstadt
redaktion@mutmagazin.de, Telefon 071 51-96 46 0
www.mutmagazin.de

Spendenkonto Culture Counts Foundation gGmbH
Volksbank Stuttgart
IBAN DE83 6009 0100 0349 5120 00, BIC VOBAD333

Medienpartner

SÜDWEST PRESSE

Badische  Zeitung

BIETIGHEIMER ZEITUNG
SACHSENHEIMER ZEITUNG | BONNIGHEIMER ZEITUNG

Frankfurter Rundschau

Ibbenbürener Volkszeitung

Elbe-Jeetzel-Zeitung

Mündener Tageblatt

Pforzheimer Zeitung

WAIBLINGER
KREISZEITUNG

Winnender
Zeitung

SCHORNDORFER
NACHRICHTEN

WELZHEIMER
ZEITUNG

Wendlinger Zeitung

Wendlinger Zeitung

Gießener Anzeiger

Kreis-Anzeiger Usinger Anzeiger

Hessische/Niedersächsische
Allgemeine
HNA

HZ
Hersfelder Zeitung

Frankfurter
Neue Presse
Taunus Zeitung Hochtaunus
Kreisblatt

Gießener Allgemeine
Alsfelder Allgemeine Wetterauer Zeitung

Unterstützer

BurdaDruck

DIE
WIEDEKING
STIFTUNG

Zeitenpiegel
Reportagen

HERRENSOCKEN IN PERFEKTION

TOTAL EASY CARE

Ganz unkompliziert waschen und trocknen

ORANGEFARBENES DETAIL

Leicht zu erkennen: Nie mehr einzelne Strümpfe!

KEIN UNANGENEHMER GERUCH

Merinowolle – von Natur aus antibakteriell

EXTRA WIDERSTANDSFÄHIG

21% Polyamid (wird häufig für Polarzelte verwendet), 2% Polyester, 1% Spandex

EXTRA WEICH

76% extrafeine Merinowolle, angenehm weich an den Füßen – den ganzen Tag

HOHE PASSFORM

Ein bisschen länger als normale Socken



SCANNEN
UND MEHR
ERFAHREN

Gute Socken sind wichtig. Trotzdem machen sich die meisten Männer keine Gedanken darüber. Müssen sie auch nicht – denn Joe Merino macht die perfekten Herrensocken, hergestellt aus extrafeiner Merinowolle. Ein bisschen länger, angenehmer als Baumwolle und maschinenwaschbar. Wenn Sie Joes Merinosocken erst einmal probiert haben, wird Ihnen alles andere nicht mehr genügen. Erhältlich in Rib und Fine in je **8 Farben**. Drei Paar für 36 EUR.

Besuchen Sie uns online oder in unseren Stores. Kostenlose Lieferungen und Rücksendungen.



JOEMERINO.COM

Luxury Merino Wool Essentials for Men