

Olaf Scholz hat es sich gerade erst im neuen BMW i7 bequem gemacht, als über ihm der Protest losbricht. Eine Greenpeace-Aktivistin springt auf das Dach des E-Wagens und hält ein Transparent hoch: „The party is over“. Mit einem Megafon erklärt die Gruppe, warum sie in den Kanzlerbesuch auf der Automesse IAA Mobility im September eingreift. „Hier wird nicht die Zukunft gefeiert, hier wird die Zukunft zerstört.“ Scholz hält dagegen. Der Wandel zur E-Mobilität sei doch ein „beeindruckendes Zeichen“, dass es „mit technologischem Fortschritt möglich“ sei, den menschengemachten Klimawandel aufzuhalten, und „wir trotzdem ein tolles Leben führen“ können, proklamiert der Bundeskanzler.

Was er nicht sagt: Ohne einen noch viel grundlegenden Wandel der Autoindustrie wird das nicht möglich sein. Laut Umweltbundesamt müssen die Emissionen im Verkehrssektor bis 2030 um fast die Hälfte sinken, um die Klimaziele einzuhalten. Das bedeutet, dass dann entweder die Hälfte der Autos kein CO₂ ausstößt – oder bis dahin viel weniger Autos unterwegs sind.

Forscher Paech: „Auto bleibt immer Teil des Problems“

Eine Studie der Universität Valladolid kommt zu dem Schluss, dass der Verkehr nur mit Degrowth-Szenarien klimaneutral wird. Das bedeutet: Die Elektrifizierung des Verkehrs reicht nicht aus, vollständig CO₂-neutral werde Mobilität nur bei einem Rückgang des Verkehrsaufkommens, schreiben die spanischen Forscher:innen. Andere drücken sich drastischer aus.

„Wenn die menschliche Zivilisation ökologisch überleben will, wird sie sich von dem Autoverkehr, wie wir ihn derzeit erleben, verabschieden müssen“, meint der Postwachstumsforscher Niko Paech, der eine außerplanmäßige Professur für Plurale Ökonomie an der Universität Siegen innehat. „Das Auto wird niemals Teil der Lösung sein, sondern bleibt immer Teil des Problems.“

Als Grund führt Paech an, dass weder Antriebe noch Fertigungsverfahren oder die Modernität der Infrastruktur sogenannte Rebound-Effekte verhindern könnten. Damit sind die unbeabsichtigten Nebenwirkungen der neuen Technologien gemeint. Paech stört die „chronische Überschätzung technischer Möglichkeiten“: Wasserstoff-Autos etwa leiden unter einem Energieumwandlungsverlust von bis zu 60 Prozent. Sie benötigen aber weiterhin „immense“ Flächen zur grünen Energiebereitstellung.

Dasselbe gelte für die Elektromobilität, die mit ihrem Ressourcenverbrauch keinen Ausweg darstelle, sondern sogar das Risiko in sich berge, den Autoverkehr noch desaströser werden zu lassen, meint der Wachstumskritiker. Auch die Ausdehnung der Verkehrsinfrastruktur und der Platzbedarf parkender, immer größer werdender Autos sei „ökologischer Irrsinn“.

Die spanischen Wissenschaftler:innen erklären, der Rohstoffbe-



Greenpeace-Protest auf der diesjährigen IAA Mobility in München. Der Kanzler war einige Tage zuvor beim Joggen gestürzt. AFP

Wenn VW für „Verkehrswende“ steht

Emissionsfreie Mobilität gelingt nicht allein durch Elektrifizierung. Studien zeigen: Autokonzerne müssen schrumpfen, damit der Verkehr klimaneutral werden kann. Ideen, wie eine nachhaltige Zukunft der Branche aussehen könnte, gibt es auch / Von Maximilian Arnhold

darf der Elektromobilität sei zu groß. Mögliche Engpässe fürchten sie unter anderem bei Kupfer, Kobalt, Mangan und Nickel. Die Studie empfiehlt mehr Recycling. Dass das gegenwärtige Wirtschaftssystem auf Wachstum und nicht auf Nachhaltigkeit ausgerichtet sei, erschwere dies jedoch, sagt Studienautor Inigo Capellán-Pérez. Auch der Weltklimarat IPCC kommt in der Auswertung mehrerer Studien zu dem Ergebnis, dass „nur ein Degrowth-Ansatz eine Klimastabilisierung unter zwei Grad ermöglicht“. Eine Formulierung, die es in sich hat. Sie bedeutet, das Wirtschaftssystem so umzubauen, dass es nicht auf Wachstum angewiesen ist.

UN-Generalsekretär António Guterres verglich die sich ändernde Welt mit einer rasanten Autofahrt: „Wir sind auf dem Highway in die Klimahölle, mit dem Fuß noch auf dem Gaspedal“, sagte er beim jüngsten Weltklimagipfel. Postwachstumsszenarien könnten

womöglich eine letzte Ausfahrt darstellen. Das heißt nicht gleich Verzicht. „Im Kern steht Degrowth für eine demokratische und geplante Reduktion von Produktion und Konsum in den reichen Ländern, die darauf abzielt, ökologischen Druck und Ungleichheit zu verringern und das Wohlergehen zu steigern“, erläutert der Transformationsforscher Matthias Schmelzer. Die Schrumpfung



Ökonom Niko Paech. IMAGO

der Wirtschaft sei nicht das Ziel, „sondern das ist quasi der Nebeneffekt einer effektiven Nachhaltigkeitspolitik“, so der Wirtschaftshistoriker von der Uni Jena.

Bisher ist davon aber keine Rede. Geht es nach den Autoherstellern und der Politik, soll zunächst E-Mobilität die Klimawende im deutschen Verkehr bringen – der seit 1990 kaum CO₂-Einsparungen verzeichnet. Auf Nachfrage der

„Wenn die menschliche Zivilisation ökologisch überleben will, wird sie sich von dem Autoverkehr, wie wir ihn derzeit erleben, verabschieden müssen.“

Niko Paech, Postwachstumsforscher

Frankfurter Rundschau erteilen Volkswagen und BMW auch bereitwillig Auskunft, wie Degrowth aus ihrer Sicht aussehen könnte. Einzig Mercedes-Benz lässt die FR-Anfrage unbeantwortet.

Demnach will VW künftig „nachhaltige Wertschöpfung über Volumenwachstum“ stellen. Als Beleg führt der Konzern den Aufbau einer Mobilitätsplattform zusammen mit dem Autovermieter Europcar an sowie den Einstieg in das Geschäft mit Leasingfahrrädern. Im Frühjahr sei sogar eine Degrowth-Arbeitsgruppe gegründet worden, heißt es aus Unternehmenskreisen. Schließlich sei niemand „so blöd zu denken, es könnte jetzt einfach so weitergehen“. Doch ginge es nicht um Klima-Bedenken, eher spielen politische Risiken wie die Abhängigkeit von Lieferketten eine Rolle.

BMW gibt an, an einer zirkulären Wirtschaft zu arbeiten. „Es geht darum, den Designprozess anzupassen, Ressourcen effizienter zu nutzen und Wertstoffkreis-



WEITERHÖREN

Der Klimaforscher Anders Levermann erklärt in der aktuellen Folge des FR-Klimapodcasts „Kipp und Klar“, wie er das Dilemma aus Wirtschaft und Wachstum lösen würde.

Auf FR.de läuft der Klimapodcast, unterm Direktlink [FR.de/podcast](https://www.fr.de/podcast) – oder Sie richten die Kamera ihres Smartphones auf den QR-Code hier: FR



läufe zu schließen.“ Dass es grundsätzlich möglich sei, ein zu 100 Prozent aus Rezyklaten bestehendes und seinerseits voll wiederverwertbares Auto zu schaffen, habe man 2021 mit der Studie „BMW iVision Circular“ gezeigt. Der Haken: Noch ist das nur eine Vision für das Jahr 2040.

Ein Knackpunkt sind auch Gemeinschaftsfahrten. VW-Tochter Moia, ein On-Demand-Fahrdienstleister, der bisher nur in Hamburg und Hannover zum Einsatz kommt, hat sein Lizenzmodell auch für Nahverkehrsunternehmen geöffnet. Der bayerische Autobauer bietet das nicht an – das Modell sei auch vom Konkurrenten nicht profitabel zu betreiben, lästert eine Unternehmenssprecherin.

Wie schwer es den Konzernen fällt, vom endlosen Wachstumsgedanken wegzukommen, zeigt die Antwort auf die Frage: Braucht es immer noch mehr Autos auf der Welt? „Das entscheiden nicht wir, sondern die Kund:innen“, schreibt VW. BMW sieht sogar einen weiter steigenden Bedarf nach individueller Mobilität. „Es gibt derzeit rund 1,1 Milliarden Autos und gut acht Milliarden Menschen auf der Erde.“ Die Nachfrage sollte immer mehr auf nachhaltige und ökologisch verträgliche Weise befriedigt werden können.

Der Astrophysiker und TV-Moderator Harald Lesch („Terra X“) weist die „anhaltende Wachstums- und Innovationszerhörung“ der Autolobby zurück. Tatsächlich werde ihm aber auch zu wenig darüber gesagt, was Menschen in ihrem Verhalten ändern könnten, um verursachte Schäden zu verringern. Lesch findet: „Es wäre in jeder Hinsicht besser, sich weniger technisch mobil zu bewegen. Da wir aber offenbar unser Lebensglück an Wachstumszahlen gekoppelt haben, gehen wir momentan in die selbst gesetzte Falle.“

Ökonom Niko Paech, der als ein Vordenker der Postwachstumsökonomie gilt, sieht veränderte Handlungsmuster ebenfalls als Schlüssel zum Degrowth. Das Auto hätte verschiedene Konsumfunktionen wie Funktionalität und Identitätsstiftung so auf die Spitze getrieben wie kein anderes

Produkt. Eine Zerschlagung der Unternehmen allein sei daher nicht ausreichend, denn „Konzernne kommen und gehen, aber eine autovernarrte Gesellschaft bleibt“. Einzige Lösung: Aktivist:innen müssten konsequent in die Bevölkerung hineinwirken und vorleben, wie ein „gelingendes Leben ohne Auto“ möglich sei – und gleichzeitig die Automobilkonzerne konfrontieren, sagt Paech. Das werde nicht ohne Konflikte und Streit gehen. Die Auseinandersetzung gehöre aber zu einer Demokratie dazu.

Ein Beispiel, wie das laufen könnte, will die „Verkehrswende-Stadt Wolfsburg“ sein. Beschäftigte von VW und Klimaschützer:innen sind hier eine seltene Allianz eingegangen. Mit öffentlichen Aktionen fordern sie das VW-Stammwerk auf, die ÖPNV-Produktion umzubauen. Da verlässt schon mal ein als Straßenbahn verkleideter Autozug das Werk. Man müsse „bedürfnisorientiert danach wirtschaften, was gebraucht wird – statt für die Profite weniger“, erklärt Mobilitätsaktivist Ruben Gradl. „Autos brauchen wir nicht mehr, sondern Busse, Bahnen und Lastenräder.“

Dass es technisch möglich und in kürzester Zeit machbar sei, die Fertigung umzubauen, habe Seat in Spanien zu Beginn der Corona-Pandemie gezeigt. In einem Endmontagewerk wurde binnen drei Tagen auf Beatmungsgeräte umgestellt. Es ginge nur um die Frage, was wirtschaftlich sei, meint Gradl. „Natürlich springt bei der Produktion von Luxus-elektroautos mehr Gewinn raus als bei einer Straßenbahn oder einem Beatmungsgerät.“ Daher müssten die Beschäftigten die Kontrolle über die Produktionsmittel wiedererlangen. Vergesellschaftung statt Gewinne für Aktionär:innen.

Es geht auch um die Zukunft der Beschäftigten

Gradl zeichnet ein Bild, in dem Akteur:innen aus Gewerkschaft, Kollegium und Zivilgesellschaft gemeinsam die soziale und ökologische Frage angehen. Am Ende stünde „VW für alle“ – als gemeinwohlorientierter, kollektiv geführter „Verkehrswende“-Betrieb, bei dem die Betroffenen entscheiden, was produziert wird.

Klingt kaum vorstellbar? „Diese Vorstellung müssen wir anfangen zu wagen.“ Das sei eine radikale Antwort auf die Krise, in der eigentlich auch VW längst stecke. „Wird hier weiter auf Autos gesetzt, kostet das Arbeitsplätze“, warnt Gradl, der selbst nicht bei VW tätig ist. Der Aktivist glaubt den Postwachstumsversprechen kein Wort. Geplante Absätze stockten, im November werde ein neues Sparprogramm ausgehandelt. Obwohl der Autokonzern auf E-Mobilität umgestellt habe – global sei man doch zu spät gekommen.

„Für eine Zukunft der Beschäftigten brauchen wir VW für alle“, beteuert Gradl. Sonst werde Wolfsburg enden wie Detroit: nicht mehr wirtschaftlich, die Produktion wird verlagert. Auch dann gäbe es weniger deutsche Autos. Aber so wäre weder dem Klima noch den Beschäftigten geholfen.

Appdate

Diese Woche habe ich ein Appdate mit einer App, die ganz weit vorne in den Download-Charts steht: zave.it ist ein Wortspiel zwischen save (sparen) und Z für die Generation Z, also die etwa zwischen 1995 und 2010 geborenen Digital Natives. Außerdem reimt sich „zave“ noch auf Dave, den Vornamen des Gründers und YouTubers Dave Henrichs. Die Unterstützung von Influencern wie ihm – derzeit 25, davon fünf weiblich gelesene Personen – ist Teil des Geschäftsmodells von zave.it: Nutzerinnen und Nutzer sparen laut Aussage der Website durchschnittlich fünf Prozent beim Kauf in verschiedenen Online-Shops und wählen aus, welcher Influencer:in profitieren soll. Next Generation Affiliate Marketing quasi. Ich habe zave.it dann aber doch nicht genutzt, weil ich dazu alle Cookies hätte akzeptieren müssen. Bin ich zu Gen X für diese App? <https://zave.it>

Victoria Wenzelmann berät Innovationsökosysteme und scannt für die FR das Netz.

KOPF ODER ZAHL

400

MILLIONEN

Pakete werden nach Schätzungen des Bundesverbandes Paket & Expresslogistik (Biek) hierzulande in den Monaten November und Dezember an die Haushalte zugestellt. Das wären fünf Millionen mehr als Ende 2022. Die Paketfirmen wissen schon jetzt relativ präzise über die Sendungsmengen Bescheid, da sie Rückmeldungen von ihren Handelskunden bekommen haben. Ende 2022 war die Paketmenge zwischen Handel und Privatkunden um circa zehn Prozent (45 Millionen Sendungen) eingebrochen, da die Folgen des Ukraine-Kriegs samt Inflation und Energieunsicherheit die Konsumlaune gedämpft hatten. In diesem Jahr habe sich die Schockstarre der Konsumentinnen und Konsumenten gelöst, sagte eine Biek-Sprecherin. dpa

Grüne Wette Ørsted

Vor nur wenigen Wochen haben wir an dieser Stelle schon einmal über den Absturz der Aktie des weltgrößten Windprojektentwicklers Ørsted (WKN: AONBLH) berichtet. Im August hatte das dänische Unternehmen über massive Probleme bei seinen Offshore-Projekten in den USA berichtet. Doch diese Woche wurde klar: Es kommt noch viel dicker. Ørsted wird dieses Jahr einen Verlust von umgerechnet 2,7 Milliarden Euro machen, teilte das Unternehmen mit. Und: Ørsted storniert seine Offshore-Projekte in den USA komplett – was auch noch dazu führen könnte, dass das Unternehmen Entschädigungen zahlen muss. Die Aktie, die auch im Nachhaltigkeitsindex GCX gelistet ist, brach daraufhin noch einmal ein. Wer vor einem Jahr auf sie gesetzt hat, ist inzwischen fast 60 Prozent im Minus. Schlechte Nachrichten auch für US-Präsident Joe Biden, der die Windkraft stark ausbauen will. Börse Seite 19 / Mehr Infos: www.fr.de/gcx

Ciao, Wunderkind

Einst galt René Benko als Mann der Zukunft. Nun zieht er sich zurück

VON FRANK-THOMAS WENZEL

René Benko gibt auf. Mehrere österreichische Zeitungen berichteten am Freitagmorgen, dass der Immobilienmilliardär sich aus seinem eigenen Konzern, der Signa-Holding, zurückzieht. Zuvor hatten wichtige Geschäftspartner ihm das Vertrauen entzogen. Der Rechtsanwalt und Sanierungsexperte Arndt Geiwitz soll nun als Treuhänder das Ruder übernehmen.

Geiwitz ist bereits bei Signa als Berater aktiv. Er hatte zuvor als Generalbevollmächtigter der Signa die Warenhaustochter Galeria durch ein Insolvenzverfahren geführt. Benkos Unternehmensgruppe besteht aus mehr als 100 Firmen. Die wichtigsten Sparten sind Immobilien und Einzelhandel. Hinzu kommen Beteiligungen an zwei österreichischen Zeitungen.

Eine Gruppe von Investoren, die an Unternehmen aus Benkos Signa-Holding beteiligt sind, hatte den 46-Jährigen in einem Brief ultimativ zum Rückzug aufgefordert. Das Schreiben wurde unter anderem von dem Bauunternehmer Hans Peter Haselsteiner (Strabag), Fressnapf-Gründer Torsten Toeller, Lindt & Sprüngli-Verwaltungsratspräsident Ernst Tanner, Arthur Eugster, dessen Firma Kaffeemaschinen baut, und der Unternehmerin Julia Dora Koranyi-Arduini unterzeichnet.

In dem Brief heißt es, nur bei einem sofortigen Rückzug Benkos sei ein Krisenmanagement zur Rettung des Konzerns möglich. Die komplex verschachtelte Gruppe ist in eine schwere Schieflage geraten. An mehreren Großbaustellen wie dem Hamburger Elbtower wurden die Bauarbeiten



Investoren hatten René Benko gedrängt aufzugeben. AFP

eingestellt. Um Geld in die Kasse zu bringen, hat Benko Immobilien und auch die Sportartikelketten Sport Scheck verkauft. Bei der Internetplattform Signa Sports Unlimited (SSU) zog die Muttergesellschaft eine versprochene Finanzspritze über 150 Millionen Euro kurzfristig zurück, wodurch SSU zahlungsunfähig wurde.

Medien berichten von einem Schneeballsystem

Fragen zur Bilanz und zu der „prekären Liquiditätssituation“ seien seitens der Geschäftsführungen „bis heute entweder nicht oder nur unzureichend beantwortet“ worden. Es lägen auch „keinerlei Informationen zum gegenwärtigen Krisenmanagement der Signa-Gruppe“ vor, soll es in dem Schreiben heißen, über das zuerst die „Lebensmittelzeitung“ berichtet hatte.

Die Investoren drohten offenbar damit, kein weiteres Geld zur Rettung des Konzerns zur Verfü-

gung zu stellen, wenn Benko sich nicht sofort zurückzieht. Der Self-made-Milliardär hat keine operative Funktion in seinem Konzern. Er ist aber der Vorsitzende des mächtigen Beirats der Signa-Holding. Benko kontrolliert laut der österreichischen Nachrichtenagentur APA über Privatstiftungen knapp 80 Prozent der Anteile der Holding. Die damit verknüpften Stimmrechte soll nun Geiwitz übernehmen.

„Nach allem, was man hört, scheint das Immobilienimperium sich nun als Kartenhaus herauszustellen“, sagte der Handelsexperte Gerrit Heinemann dem Redaktionsnetzwerk Deutschland (RND). Er verweist auf Medienberichte, denen zufolge es sich bei Benkos Firmengeflecht um ein Schneeballsystem handle. „Das funktioniert vor allem über Zurechnungen von Immobilienwerten: Hat sich der Wert einer Immobilie verdoppelt, dann wird dieser doppelte Wert in der Firmenbilanz ausgewiesen, was einen Hebeleffekt beim Eigenkapital erzeugt.“ Mit dem erhöhten Eigenkapital könne es dann zusätzliche Kredite von Banken geben, um weitere Projekte auf den Weg zu bringen. So drehe sich das Karussell immer schneller.

Die Signa-Geschäfte hatten in den vergangenen Jahren von dem niedrigen Zinsniveau profitiert. Mit der Zinswende 2022 kamen die Probleme. „Wenn das kippt, geht es schneller nach unten, als es nach oben gegangen ist. Die Abwertung der Immobilien, die jetzt bei Signa offensichtlich erforderlich ist, vernichtet das Eigenkapital und damit die Kreditwürdigkeit. Dann machen die Banken sofort dicht“, so Heinemann. Kommentar Seite 13