01 — 2024

EIN THEMEN-SPECIAL AUS
ABOUT TRUST

ABOUT GOALS

→ Wie eine Organisation Klimapolitik mitgestaltet
→ Kleine Schritte für ein großes Ziel → Wie E-Autos zum rollenden Kraftwerk werden → Frau in Führungsposition

Liebe
Leserinnen
und Leser,

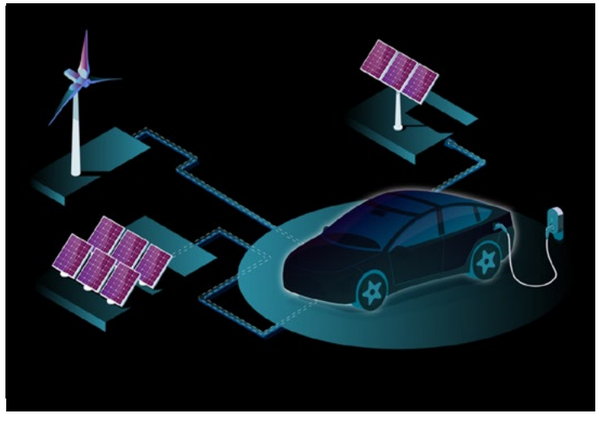
→ Wie eine Organisation Klimapolitik mitgestaltet

ein Ziel vor Augen zu haben, kann Ansporn und Motivation sein. Mit einem Fixpunkt im Blick wird der Weg nicht nur direkter – wir sind auch in der Lage, unterwegs Wichtiges von Unwichtigem zu trennen, unsere Geschwindigkeit oder Kräftereserven einzuschätzen.

→ Kleine Schritte
für ein großes Ziel

Wie Ziele aussehen, ist von Geschichte zu Geschichte unterschiedlich. Ob es global wichtige Klimaziele sind oder persönliche Bestzeiten…

Alle Artikel sind auf dem Stand ihres Veröffentlichungsdatums.

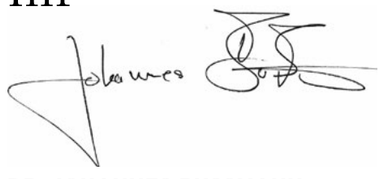


→ Wie E-Autos zum rollenden Kraftwerk werden

In dieser eigens kuratierten Reader-Ausgabe von About Trust, dem Zukunftsmagazin von TÜV SÜD, betrachten wir das Thema von verschiedenen Seiten. Natürlich finden Sie diese und viele weitere Beiträge dauerhaft online auf abouttrust.tuvsud.com.

Welche Ziele haben Sie vor Augen?

Ihr



DR. JOHANNES BUSSMANN
Vorstandsvorsitzender der TÜV SÜD AG.

→ Frau in Führungsposition

Wie eine Organisation Klimapolitik mitgestaltet

Aktivismus kann die unterschiedlichsten Formen annehmen. Anand Gopal arbeitet bei Energy Innovation, einer US-Denkfabrik für Klimapolitik. Er und sein Team versorgen Regierungsverantwortliche mit Analysen und Forschungsergebnissen. Das Ziel: stärkere Gesetze gegen den Klimawandel. Ein Gespräch über globale Symptome, die Klimaproteste und mehr.

TEXT DAVID LÜTKE **FOTO** PHILOTHEUS NISCH **28.07.2023**

Hat Ihre Kindheit und Jugend in Indien ein besonderes Verständnis des Klimawandels beeinflusst?
Ich bin früher viel gewandert, unter anderem im Himalaya-Gebirge. Jedes Jahr stellte ich fest, dass die Schneegrenze in den Bergen höher lag. Das brachte mich dazu, mehr über die Zusammenhänge erfahren zu wollen. So begann ich, über die Auswirkungen des Klimawandels zu lernen.

Wie hat sich Ihre Sichtweise nach Ihrem Umzug in die USA verändert?
Ich lebe seit mehr als 20 Jahren in Kalifornien. Als ich in die USA zog, fiel mir direkt die saubere Luft auf. Leider entspricht das inzwischen nicht mehr den Tatsachen. Die Schlagzeilen der letzten Jahre über die extremen Wetterereignisse allein in diesem Bundesstaat sind berüchtigt. Die Probleme der Luftqualität in den USA sind so extrem, dass einige der Messwerte inzwischen schlechter sind als in meiner Heimatstadt Chennai. Meine Perspektive ist daher wertvoll. Ich komme aus einer Region, die durch die Folgen des Klimawandels in extremer Weise betroffen sein wird. Und sogar an einem viel wohlhabenderen Ort werden mich die Auswirkungen des Klimawandels ziemlich hart treffen. Kein Teil der Welt wird ohne erhebliche Folgen davonkommen. Diese Perspektive hat also großen Einfluss auf meine Arbeit.

Ist ein Verständnis der globalen Zusammenhänge wichtig, um die Probleme des Klimawandels anzugehen?
Wenn man den Ärmsten der Welt – also den Bauern in Indien, Südostasien oder Subsahara-Afrika – helfen will, macht es bereits einen großen Unterschied, in den reichsten Ländern der Welt, wie den USA und Deutschland, etwas zu ändern. Wenn wir die Emissionen und Treibhausgase reduzieren, profitieren davon in erster Linie die Menschen, die an vorderster Front mit dem Klimawandel zu kämpfen haben.

Ihre Arbeit mit Energy Innovation hat einen starken politischen Fokus. Wie bringen Sie den Kampf von der globalen Front des spürbaren Klimawandels auf die Tische, an denen Gesetze geschrieben werden – und mit welchem Ergebnis?
Letztendlich ist Energy Innovation nur in der Lage, Berechnungen an diejenigen weiterzugeben, die die Macht haben, unsere wissenschaftlichen Analysen in konkrete Politik umzusetzen. Wir spielen eher eine unterstützende Rolle und das ist der Knackpunkt: Regierungsvertreter*innen erleben viel Lobbyismus von Industrien, die kein Interesse daran haben, den Klimawandel zu stoppen. Umso wichtiger ist es, dass Politiker*innen auch erfahren, warum es sich für das Klima zu kämpfen lohnt.

Sie sprechen von politischer Macht. Liegt diese Macht nur in den Händen von Politiker*innen? Wie stehen Sie zu Klimaprotesten in ihren neuen Formen?
Jeder größere gesellschaftliche Wandel erfordert eine Vielzahl unterschiedlicher Akteure. Wir brauchen so viele Menschen wie möglich, die sich für das Klima einsetzen. Kein Ansatz ist effektiver ist als der andere. Wer sich dazu berufen fühlt, sich für das Klima einzusetzen, sollte das unbedingt tun. Und zwar auf die Art und Weise, die einen am meisten motiviert. Unterschiedliche Formen des Protests sind auch deshalb nützlich, weil sie in Zukunft wieder andere Menschen inspirieren und motivieren können, sich für das Thema Klima einzusetzen.

Wie bewerten Sie wirtschaftliches Interesse als Motivation im Kampf gegen den Klimawandel?
Wenn Sie nach der Technologie suchen, die die größten Gewinne abwirft, sind Sie mit sauberen Technologien wie Windkraft, Solar- oder Batterietechnologie viel besser beraten. Sie entwickeln sich schneller in Richtung Erschwinglichkeit, als es bei fossilen Brennstoffen der Fall war. Als Investor sollte Sie das interessieren, ob Ihnen das Klima am Herzen liegt oder nicht. Es gibt eigentlich keinen rationalen wirtschaftlichen Grund, gegen Klimaschutzmaßnahmen zu sein.

Wie wird die Geschwindigkeit der Entwicklung sauberer Technologien die globale sozioökonomische Landschaft verändern?
Natürlich wird es Wohlstandstransfers von einem Sektor zum anderen geben. Das ist der Grund, warum wir alle noch nicht an einem Strang ziehen. Gleichzeitig ist es unausweichlich, dass saubere Technologien in Zukunft unser Technologiestandard sein werden.

„Es gibt eigentlich keinen rationalen wirtschaftlichen Grund, gegen Klimaschutzmaßnahmen zu sein.“

Aber dieser technologische Wandel muss schneller gehen als bei jedem anderen zuvor – denn das Klima wird sich noch weiter verschlechtern, wenn man nur den Marktkräften freien Lauf lässt.

Unternehmen scheinen oft darauf zu warten, dass der Gesetzgeber ihnen eine Richtschnur vorgibt. Was muss geschehen, damit der Privatsektor mit mehr Eigeninitiative vorangeht?
Diese Wahrnehmung ist im Allgemeinen völlig korrekt. Unternehmensbasierte Innovation und politische Innovation wirken allerdings meist zusammen. Tatsächlich ist es für eine Aktiengesellschaft mit Stakeholdern schwierig, mit dem Versprechen längerfristigen Erfolgs auf die Gewinne des nächsten Quartals zu verzichten. Das erklärt unter anderem auch die konservative Einstellung gegenüber bestehender Geschäftsmodelle und Marktanteile.

Haben Sie ein Beispiel dafür, wie mutiges unternehmerisches Handeln zu messbaren Ergebnissen führen kann?
Ja. Tesla konnte sich fast ein Jahrzehnt lang auf Einnahmen stützen, die das Unternehmen durch eine Überkompensierung des staatlichen kalifornischen Förderungsprogramms für emissionsfreie Fahrzeuge erhalten hat. Sie konnten Carbon-Offset-Credits an ihre Konkurrenz verkaufen, die nicht so viele emissionsfreie Fahrzeuge produziert hatte. Ein gutes Beispiel von Innovation, gefördert durch Politik.

Welche technologische Entwicklung gibt Ihnen Hoffnung?
Neben Solar-, Windkraft- und Batterietechnologie hat vor allem eine Innovation enormes Potenzial für die Reduzierung von Emissionen – und das ist alternatives Protein. Pflanzliche und kultivierte Fleischalternativen können unglaublichen Wandel herbeiführen. Ein großer Teil der Ackerflächen für den Anbau von Futtermitteln würde plötzlich nicht mehr benötigt werden. So könnten wir viel mehr Kohlenstoff auf natürliche Weise binden als bisher. Bis dahin ist es noch ein langer Weg. Aber auch Solarenergie steckte vor zwanzig Jahren noch in den Kinderschuhen und niemand glaubte, dass sie eines Tages einen so großen Marktanteil erreichen würde. ●

BUSSMANNS NOTIZEN

Kleine Schritte für ein großes Ziel

23.06.2023

Um eine Kreislaufwirtschaft nachhaltig möglich zu machen, ist noch viel Arbeit nötig. Dabei geht es darum, dass Ökologie und Ökonomie Hand in Hand gehen. TÜV SÜD-Vorstandsvorsitzender Dr. Johannes Bussmann über tägliche Herausforderungen und den Wert kleiner Schritte.

Es ist eine Mammutaufgabe: Bis zum Jahr 2050 will die EU in ihren Mitgliedsstaaten die Voraussetzungen für eine funktionierende Kreislaufwirtschaft schaffen. Dieser Zeitraum mag lang erscheinen – es würde sich aber um eine grundlegende Transformation unseres Wirtschaftens handeln, wenn Rohstoffe nicht nur abgebaut, verarbeitet und genutzt, sondern flächendeckend über Recycling wieder in industrielle Prozesse überführt werden.

Dass ein Engagement rund um die Circular Economy ökologisch höchst sinnvoll ist, steht außer Frage: Allein in der EU fallen aktuell jährlich rund 2,3 Milliarden Tonnen Abfälle an. Der Großteil davon im Baugewerbe, im Bergbau und in der Industrie. Rund 180 Kilogramm Verpackungsmüll produziert im Schnitt jede EU-Bürgerin und jeder EU-Bürger, von denen weniger als die Hälfte recycelt wird. Mit rund 20 Test- und Zertifizierungsverfahren für sämtliche relevanten Prozesse der Kreislaufwirtschaft arbeitet TÜV SÜD mit daran, dass der Recyclinganteil steigt. Unser Leistungsspektrum umfasst die Vorbereitung zur Wiederverwendung über das Recycling oder die sonstige Verwertung von Produkten oder Abfällen bis hin zur Prüfung und Bestätigung von Quoten, um Greenwashing zu vermeiden.

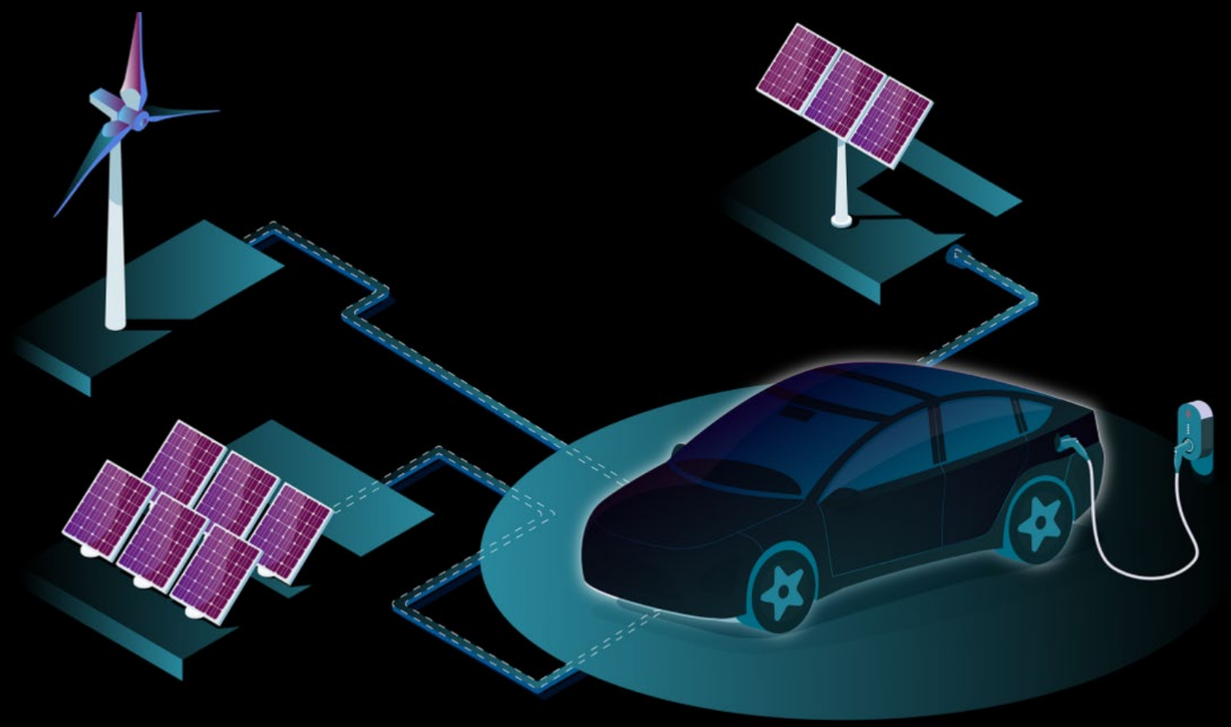
Große Bedeutung hat die Frage der Wiederverwendung und -verwertung gerade bei Schlüsseltechnologien für den grünen Umbau unserer Wirtschaft, wie Batterien für Elektrofahrzeuge, Hardwarekomponenten oder Solarmodule. Hier an Lösungen mitzuarbeiten, die nicht nur ökologisch, sondern auch ökonomisch Sinn machen, ist auch für TÜV SÜD eine Herausforderung.

Dass wir selbst mit gutem Beispiel vorangehen, zeigen unsere eigenen Konzerninitiativen. Nur zwei Beispiele: Unsere IT-Hardware wird grundsätzlich nach dem Ende der Nutzung für eine weitere Verwendung aufbereitet. Gleichzeitig arbeiten wir daran, in unserem gesamten Geschäftsbetrieb den Anteil der verwertbaren Abfallmenge am Gesamtmüll zu steigern.

All das sind kleine Schritte. Aber auch Rom wurde nicht an einem Tag erbaut. Ich bin davon überzeugt, dass sich jeder kleine Einsatz lohnt – und TÜV SÜD wird auch in Zukunft seinen Teil dazu beitragen.

DR. JOHANNES BUSSMANN
ist seit Anfang des Jahres Vorstandsvorsitzender der TÜV SÜD AG.

Wie E-Autos zum rollenden Kraftwerk werden



Den fossilen Energieverbrauch grundsätzlich zu senken, ist eines der globalen Klimaziele. Sinnvoller erster Schritt auf dem Weg dorthin: die bereits produzierte Energie optimal nutzen. Gerade bei photovoltaisch erzeugter Energie geht viel verloren, wenn sie nicht sofort genutzt wird und auch nicht gespeichert werden kann. Jetzt könnte sich mit einem guten Jahrzehnt Verspätung eine mögliche Lösung etablieren.

TEXT STEFAN LEMLE **03.05.2023**

Bidirektionales Laden heißt das Verfahren, wenn die Batterie eines E-Autos nicht nur Strom aufnehmen, sondern auch in ein Netz einspeisen kann. So kann die Batterie des Fahrzeugs nicht benötigten Strom einer Photovoltaikanlage speichern und bei Bedarf, etwa bei schlechtem Wetter, wieder ins Hausnetz abgeben. Energieverbrauch und Kosten können so spürbar gesenkt werden.

Viele E-Autos stehen mehr in der Garage, als sie auf der Straße unterwegs sind. In dieser Zeit können sie als Heimspeicher verwendet werden. Vehicle-to-Home, kurz V2H, heißt dieses Konzept. Dazu muss die heimische Wallbox leicht modifiziert und ein spezieller Aufladestecker (CHAdeMO) verwendet werden, um den Gleichstrom im Akku in Wechselstrom fürs Netz umzuwandeln. In Japan ist dieses Verfahren seit Jahren erfolgreich etabliert, im Rest der Welt überraschenderweise noch immer Neuland. In Deutschland ist die Technologie noch nicht zugelassen. Jetzt haben die meisten großen Autohersteller allerdings signalisiert, ihre Fahrzeuge künftig auf allen Märkten für bidirektionales Laden auszurüsten.

Dann ist auch die nächste Stufe möglich: V2G – Vehicle-to-Grid. Hier ist die Idee, möglichst viele E-Fahrzeuge ins Energienetz einzubinden. Die in der Batterie des Autos gespeicherte Energie kann so ins allgemeine Stromnetz zurückgeführt werden, zum Beispiel um Stromspitzen entgegenzuwirken oder das Netz zu entlasten. Noch fehlen dazu die regulatorischen Voraussetzungen. Auch gibt es derzeit noch viel zu wenig Fahrzeuge, die bidirektional laden können. Zudem sind die Akkus von heutigen Modellen nicht für endlos viele Lade- und Entladevorgänge ausgelegt.

Natürlich kann dann trotzdem noch gefahren werden. Aber in Standzeiten – und das sind durchschnittlich 90 Prozent der Zeit – können die Elektroautos als Stromspeicher benutzt werden. Auf diese Weise könnte der Anteil erneuerbarer Energien im Stromnetz spürbar erhöht werden.

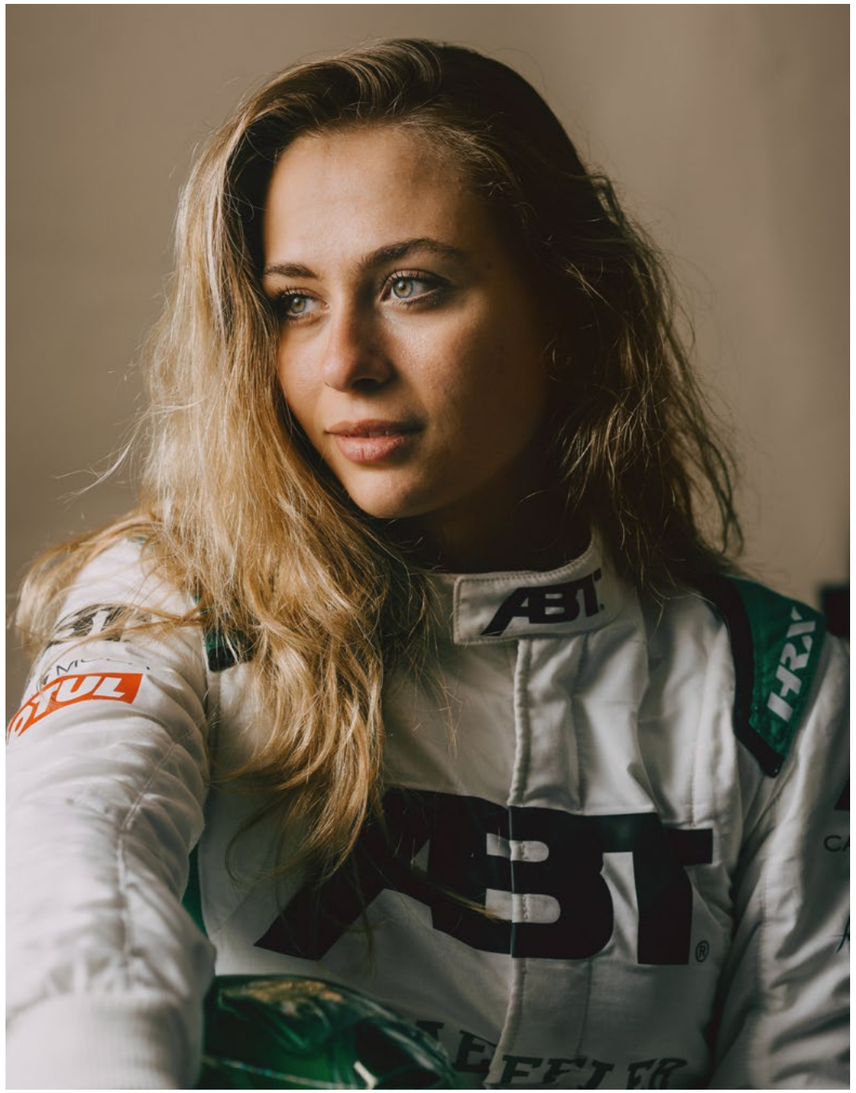
Klar ist aber auch: Die Idee setzt eine grundsätzlich stärkere Planung der Mobilität voraus. Um das zu erreichen, braucht es finanzielle Anreize für die Autobesitzer.. Denn wohl erst dann sind die meisten bereit, zu sagen: Ich brauche mein Auto erst wieder in ein paar Stunden, und da ich nur kurz zum Einkaufen will, reichen mir 15% Akkuleistung. Damit die Technologie V2G funktioniert ist also ein kompletter Prozess erforderlich. ●

DAS AUTO WIRD ZUM ENERGIESPEICHER
Mit dem speziellen CHAdeMO-Ladestecker kann in Standzeiten Energie wieder ins Hausnetzt abgegeben werden.

90

PROZENT
der Zeit parken Elektroautos ungenutzt. In diesen Zeiträumen können sie als Stromspeicher genutzt werden.

FRAU *in*



Führungsposition

Sophia Flörsch will Autorennen gewinnen. Nicht, um der Welt zu beweisen, dass Frauen genauso gut fahren können wie Männer. Sondern einfach, weil sie zu den Besten gehören will. —— **TEXT** JULIUS SCHOPHOFF **FOTOS** MARIAN LENHARD **28.07.2021**

Man könnte mit dem Schaum im Mund beginnen. Er stammt aus einem Feuerlöscher und ist das Erste, an das sich Sophia Flörsch erinnert, wenn sie an den Unfall denkt, bei dem sie mit 276 Sachen rückwärts in ein Fotografenhaus krachte.

Oder man steigt ein knappes Jahr später ein, auf den letzten Kilometern des Berlin-Marathons, bei dem es schüttet und ihr bei jedem Schritt die Knie wehtun, als ob gleich die Kniescheiben rausspringen.

Man könnte auch viel früher anfangen, als Flörsch gerade 14 ist und der Vater ihres Teamkollegen auf einer Rennstrecke auf sie zukommt und sagt: „Was machst du überhaupt hier? Ein Mädchen, im Motorsport?!“

Oder man beginnt in der Zukunft, an einem Sonntag, an dem sie ihr Ziel erreicht hat, ganz oben auf dem Treppchen steht und eine Champagnerflasche köpft – als erste Siegerin eines Rennens in der Formel 1 oder Formel E.

Vielleicht startet die Erzählung über Sophia Flörsch aber auch einfach im Hier und Jetzt, an einem frühsommerlichen Donnerstag, im Wohnzimmer eines Bungalows in Pullach bei München, in dem Deutschlands schnellste Rennfahrerin mit ihrer Schwester und ihrem Vater lebt. Im Schneidersitz hockt sie auf einer hellen Sofalandschaft. Sie trägt einen weißen Kapuzenpullover mit einem schwarzen Herz auf der Brust, dazu silberne Ringe, ihre Fingernägelsind pink lackiert.

Sophia Flörsch, geboren am 1. Dezember 2000, mit neun Jahren Kart-Europameisterin, mit 15 die erste Frau auf dem Podium der ADAC Formel 4. Jetzt, mit 20, startet sie als eine von zwei Pilotinnen in der DTM – und auch das soll nur ein Boxenstopp sein auf dem Weg zu ihrem großen Ziel. Sophia Flörsch will als erste Frau ein Rennen in der Königsklasse gewinnen.

Das Mädchen, das die Machowelt des Motorsports aufmischt: Das ist die Geschichte, wegen der das Fernsehen sie seit Kindertagen begleitet und wegen der erst am Vortag eine Reporterin der Süddeutschen da war. Wenn über ihre Karriere berichtet wird, geht es immer auch um die drängenden Debatten unserer Zeit, um Gleichberechtigung, Chancengleichheit und Emanzipation. Aber wird diese Erzählung der jungen Rennfahrerin gerecht? Oder ist gerade der Fokus auf ihr Frausein Teil des Problems?

„Am Anfang habe ich gar nicht gemerkt, dass ich gegen Jungs fahre“, erzählt sie, während draußen ein Mähroboter über den Rasen schleicht. Sie war vier, als ihr Vater sie das erste Mal mit auf die Kartbahn nahm,

um ihr Kurvengefühl für die Skisaison zu schulen. „Mir war damals gar nicht bewusst, dass ich da als Mädchen etwas Besonderes war“, sagt sie. Und eigentlich spielt ihr Geschlecht für sie auf der Rennstrecke bis heute keine Rolle. Flörsch will einfach gegen die Besten antreten – und das sind bisweilen nun einmal meistens Männer.

Trotzdem merkte sie früh, dass manche sie im Motorsport als Fremdkörper wahrnahmen. „Weißt du, wie schlimm es ist, von einem Mädchen überholt zu werden?“, fragte einmal einer ihrer Gegner, nur halb im Spaß. Ein anderes Mal kam der Vater ihres Teamkollegen zu ihr und sagte ihr ins Gesicht, dass es für ein „Mädchen“ unmöglich sei, Formel 1 zu fahren. Flörsch verstand nicht, was der Mann wollte. „Was hatte der gegen mich? Was hatte der gegen meinen Traum?“ Heute glaubt sie, dass die Ablehnung des Mannes auch daher rührte, dass sie im Ranking vor seinem Sohn lag.

Noch immer durchziehen Vorurteile gegen Frauen am Steuer den Rennsport, von der Kinder-Kartbahn bis in den Chefsessel der Königsklasse: „Ich glaube nicht, dass eine Frau die körperlichen Voraussetzungen hätte, um ein Formel-1-Auto schnell zu fahren“, sagte 2016 der damalige Formel-1-Boss Bernie Ecclestone. „Und sie würde auch sicher nicht ernst genommen werden.“

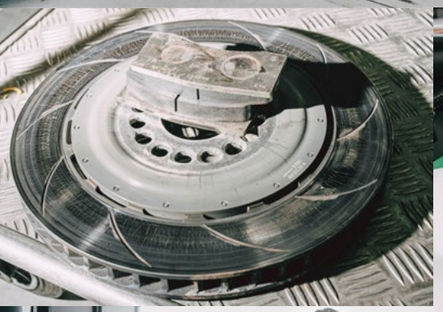
In Rennwagen wirken gewaltige Fliehkräfte auf die Piloten ein – in der Formel 1 sind es in Kurven bis zu 5 g, also das Fünffache des eigenen Körpergewichts. Die Fahrer brauchen deshalb eine kräftige Oberkörpermuskulatur. „Da muss ich mehr trainieren als die Männer“, sagt Sophia Flörsch. Sechs Mal die Woche schuftet sie zwei bis drei Stunden im Fitnessstudio. Entscheidend ist im Rennsport aber nicht die Maximalkraft, sondern die Kraftausdauer – und beim Durchhaltevermögen gibt es nicht viele Männer, die es mit Sophia Flörsch aufnehmen können. Noch am

IM RAMPENLICHT
Dass die Scheinwerfer auf sie gerichtet sind, ist Sophia Flörsch gewohnt. Seit ihrer Kindheit begleiten sie Journalisten auf ihrem Weg. Auch bei der Testfahrt am Hockenheimring, bei der wir sie zum Shooting treffen, ist ein weiteres mehrköpfiges Kamerateam dabei.

Morgen des Gesprächs hat sie eine Spritze Hyaluronsäure ins rechte Knie bekommen, in dem sich immer wieder Wasser sammelt: eine Folge des Berlin-Marathons im September 2019. Der Lauf war eine Idee eines Sponsors, sie hat spontan zugesagt, obwohl sie nie länger als die halbe Distanz gelaufen war. Ab Kilometer 30 wurde es schmerzhaft, und das Gefühl mit den herausspringenden Kniescheiben war gar nicht so abwegig: Am Ende trug sie einen Knorpelschaden und einen Meniskusanriss davon. Hat sie nie daran gedacht aufzuhören? „Nee, Aufgeben ist nicht meins. Wenn ich mir was in den Kopf setze, ziehe ich das durch.“

„Mein Kind ist stur“, wird ihr Vater sagen, als Flörsch schon wieder auf dem Weg ins Fitnessstudio ist. Er hat sein Immobiliengeschäft aufgegeben, um

IM FOKUS
Trotz des Trubels um sie herum konzentriert sich Sophia Flörsch immer wieder auf das Wesentliche: ihr Rennauto, die Piste, die Wetterverhältnisse. Nur ein paar Runden prescht sie über die Bahn. Dann steuert sie zurück in die Box, die Techniker checken Parameter, optimieren – und es geht von vorne los.



IM AUSTAUSCH
Zwischendurch holt Flörsch von ihrem Team die wichtigsten Infos aus den Testrunden ein. Wie wirken sich die neuen Einstellungen am Fahrwerk aus? Wo gibt es noch Optimierungsbedarf?

„Am Anfang habe ich gar nicht gemerkt, dass ich gegen Jungs fahre.“

seine Tochter durch den Rennzirkus zu begleiten. Alle zwei Wochen fuhr er sie zu Kartrennen quer durch Italien, die Schulaufgaben erledigte sie auf dem Beifahrersitz. Heute schwingt Stolz mit, wenn er von der Beharrlichkeit seiner Tochter spricht: „Das Schlimmste ist ihr Kopf: Wenn sie sich was vornimmt, macht sie das auch, zu 100 Prozent, ohne Rücksicht auf Verluste.“

Wie entschlossen die Rennfahrerin Sophia Flörsch ihre Ziele verfolgt, weiß die Welt spätestens seit ihrem Crash. Es war ein Aufprall, der eher an einen Flugzeugabsturz erinnert als an einen Autounfall. Das Handyvideo eines Zuschauers verbreitete sich binnen Minuten um die Welt: Es ist eine dieser Aufnahmen, die man erst gar nicht begreift, weil alles so schnell geht und das Auge nicht folgen kann und weil man selbst dann, wenn man erkennt, was geschieht, nicht glauben will, was man sieht.

Es ist der 18. November 2018, Grand Prix der Formel 3 auf dem Stadtkurs von Macau. Das Fahrerfeld ist dicht beisammen, am Ende einer langen Geraden geht es in eine enge Rechtskurve. Einer nach dem anderen biegt in gedrosseltem Tempo in die Kurve – als plötzlich etwas von rechts durchs Bild fliegt, kaum mehr als ein Schatten. In der Zeitlupe erkennt man: Es ist der Mercedes von Sophia Flörsch, damals 17 Jahre alt. Er schießt mit dem Heck voran über die anderen Wagen hinweg und kracht in drei Meter Höhe in ein Fotografenhaus. Nicht nur ihre Mutter, die das Video zu Hause in München sieht, ist sich sicher: Sophia ist tot.

Aber Sophia sitzt da, im Cockpit, quicklebendig, bei vollem Bewusstsein, das Gesicht mit dem Schaum des ausgelösten Bordfeuerlöschers bedeckt. Dessen bitteren Geschmack wird sie die ganze Nacht im Mund behalten, auf der Intensivstation des Krankenhauses, in dem sie auf einer Stahlplatte fixiert auf ihre Operation wartet. Flörsch darf weder essen noch trinken, weil das zu einer Schwellung am zertrümmerten siebten Halswirbel führen könnte, der auf den halb zerquetschten Wirbelkanal drückt. Auch schlafen darf sie nicht, weil die Ärzte ständig überwachen müssen, ob sie ihre Zehen und Finger noch spürt.

Der Eingriff, der am nächsten Morgen beginnt, dauert elf Stunden. Die Ärzte operieren durch den Hals, vorbei an den Nerven der Sinnesorgane. Am Ende verschrauben sie die gebrochenen und zusammengeflickten Halswirbel mit einer Titanplatte. Nach acht Tagen verlässt Sophia Flörsch das Krankenhaus. Nach 100 Tagen steigt sie wieder in den Rennwagen – der schönste Tag ihres Lebens, wie sie später sagen wird. Im Februar 2020 schließlich wird Sophia Flörsch in Berlin mit dem Laureus World Sports Award ausgezeichnet. Im Publikum applaudieren ihr Boris Becker, Dirk Nowitzki und Lewis Hamilton, siebenmaliger Formel-1-Weltmeister.

Sophia Flörsch, da muss sich Bernie Ecclestone keine Sorgen machen, wird ganz sicher ernst genommen. Und eigentlich bräuchte es den Hinweis auf ihr Geschlecht gar nicht, um ihre Geschichte zu erzählen. Aber natürlich liegt ein Reiz an diesem scheinbaren Widerspruch von pinken Fingernägeln und ölverschmierten Mechanikerhänden, von der Schönen und dem 600 PS starken Biest, von der Frau, die sich ihren Weg durch eine Machowelt bahnt, in der Frauen oft

IM DAUEREINSATZ
Höllenlärm, Hektik, hohe Konzentration. Es gibt etliche Tage wie diese, an denen Sophia Flörsch alles aus sich herausholen muss. Ihr scheint all das wenig auszumachen – sie weiß, wofür sie es tut.

nur Zierde sind und als Grid-Girls in engen Höschen auf die Strecke geschickt werden, um den Fahrern den Sonnenschirm zu halten.

Auf ihrem Instagram-Account demonstriert Sophia Flörsch, dass dieser Widerspruch gar keiner ist: Ihren fast 500.000 Followern zeigt sie sich im Rennanzug am Steuer, aber auch leicht bekleidet beim Training oder im Bikini vor türkisblauem Meer. Anders aber als bei Lewis Hamilton, der in Unterwäsche seine tätowierte Brust präsentiert, titeln die Medien bei ihr: „Wie sexy darf eine Rennfahrerin sein?“ Und

IM RUHEMODUS
Die Testfahrten am Hockenheimring ziehen sich über den ganzen Tag. Dazwischen: Interviews, Fotoshootings, Kameraaufnahmen. Um da Ruhe und Fokus zu behalten, zieht sich Flörsch immer wieder für ein paar Minuten zurück.

anders als Hamilton wird sie mit 15 von potenziellen Sponsoren auf ihre Familienplanung angesprochen. „Die haben mich damals gefragt, ob ich einen Freund habe und Kinder will“, erzählt Flörsch. Familienplanung? Mit 15? „Darüber hatte ich mir nie Gedanken gemacht.“

Vielleicht ist der Motorsport also gerade deshalb ein gutes Beispiel, weil er gar nicht erst so tut, als ob es Chancengleichheit gäbe. Am Ende entscheiden weniger Talent und Einsatz über Sieg und Niederlage, sondern vielmehr die Trainingsbedingungen, die Technik, das Auto, kurz: das Geld. Und das bekommen in der Regel noch immer die Männer. „Als Frau ist es schwer, Sponsoren zu finden“, sagt Sophia Flörsch. Weil es keine erfolgreichen Vorbilder gibt, keine Formel-1-Weltmeisterin. Weil man es den Frauen, trotz aller Respektsbekundungen, dann irgendwie doch nicht zutraut. Nicht mal ihr, Sophia Flörsch, dem Inbegriff einer Frau in Führungsposition.

Aber sie ist nicht der Typ, der sich über solche Widrigkeiten beschweren würde. Nicht über skeptische Sponsoren, nicht über sexistische Kommentare von Formel-1-Bossen und auch nicht über die Rolle, in die sie so oft gedrängt wird: die Heldin, die sich mit wallendem Haar gegen die Männer auflehnt und die Machowelt mit ihren pinken Fingernägeln aufmischt. Sie antwortet lieber auf der Piste. Wie damals, bei ihrem ersten Formel-4-Rennen.

17. April 2016, Motorsport Arena Oschersleben: Sophia Flörsch, gerade 15 Jahre alt, hat der Konkurrenz das ganze Rennen über Paroli geboten, darunter Mick Schumacher, Spross von Michael und seit 2021 Formel-1-Pilot. Zwischenzeitlich ist sie in Führung gegangen, als erste Frau der Geschichte. Nun, zu Beginn der letzten Runde, liegt sie auf Rang drei. Eine 15-Jährige auf dem Treppchen – es wäre eine Sensation! Dann setzt der Niederländer Job van Uitert zum Überholmanöver an, wo kein Platz zum Überholen ist. Sein Wagen setzt auf ihren Hinterreifen auf und rasiert ihren Heckflügel, Flörsch dreht sich und bleibt im Kiesbett stehen. Vom Streckenrand aus muss sie zusehen, wie die Konkurrenz an ihr vorbeizieht.

Und was macht sie? Fährt an und biegt zurück auf die Strecke, ohne Heckflügel. „Guck sich das einer an“, ruft der Fernsehkommentator, ganz außer sich. „Den Mut zu haben, nachdem du das Weiße im Auge deines Gegners gesehen hast!“ Platz drei ist futsch, aber Fünfte ist sie noch. Kurve für Kurve macht sie sich breit, trotz ramponiertem Heck.

Bis zur Ziellinie kommt keiner mehr an ihr vorbei. ●

„Die Begriffe ‚Verbrauch‘ und ‚Abfall‘ stehen vor dem Aussterben.“

LESEN SIE DIE GANZE GESCHICHTE ONLINE:

→ **WIE ABFALL AUSSTIRBT – RECYCLING ZWISCHEN REVOLUTION UND REGULIERUNG**