

# Süddeutsche Zeitung

AM WOCHENENDE

WWW.SÜDDEUTSCHE.DE

2MG

MÜNCHEN, SAMSTAG/SONNTAG, 27./28. NOVEMBER 2021

77. JAHRGANG / 47. WOCHE / NR. 275 / 4 EURO



## Geschenke für den Kopf

82 überraschende, kluge und liebevolle Weihnachtsideen der SZ-Kulturredaktion

► Feuilleton

COLLAGE: STEFAN DIMITROV, FOTOS: IMAGO, DIMITRY SHIROUSOV/IMAGO, ARMANDO GALLO/IMAGO



### GEFLEGT AUSRASTEN

Über die Kunst, in Zeiten der Pandemie den richtigen Ton zu treffen

► Gesellschaft

### DIE ROLLE IHRES LEBENS

Wie die Schauspielerin Gwyneth Paltrow zum Wellness-Guru wurde

► Stil



## Das Streiflicht

(SZ) Beim Reiten sitzt der Mensch, wie aus einer aktuellen Studie der Deutschen Reiterlichen Vereinigung erhellt, nicht gemütlich wie auf der Couch, sondern auf einem sich bewegenden Lebewesen, in aller Regel dem Pferd. Welche Anforderungen das an sein Koordinationsvermögen und seinen Gleichgewichtssinn stellt, wissen wir aus einer wesentlich älteren Studie, nämlich der „Ilias“. In deren 15. Gesang schildert Homer, wie Ajas, Telamons Sohn, von Schiffsverdeck zu Schiffsverdeck eilt, um die Danaer zur Verteidigung zu animieren. Er gleicht dabei einem in den Künsten des Reitens bewanderten Mann, der eine Koppel von vier edlen Rossen vom Land zur Stadt bringt und sich, indessen diese rennen, gewandt und unfehlbar von einem aufs andere schwingt.

Seit die Pferde in eigenen Transportern von da nach dort gebracht werden, sieht man solche Nummern nur noch im Zirkus. Der Liebe zum Reiten hat das keinen Abbruch getan, und es sind auch keineswegs nur halbwegsige Mädchen, die sich gern von einem Pferd davontragen lassen. Laut der Studie des Reiterverbandes könnte es sich jeder sechste Deutsche vorstellen, mit dem Reiten zu beginnen, wobei die meisten dieser sechsten Deutschen 45 Jahre alt sind, dem Anfängeralter mithin längst entwachsen. Das muss jedoch, wie es weiter heißt, kein Hindernis sein, doch wird vom Reitenlernen abgeraten, wenn bei den Adepten eine ausgeprägte Arthrose vorliegt. Da jeder sechste Deutsche mit großer Wahrscheinlichkeit auch Karl May gelesen hat, kennt er die Fülle dessen, was auf dem sprichwörtlichen Rücken der Pferde möglich ist. Da gibt es einerseits die ans Wunder grenzende Kunst, wie sie, von Old Shatterhand natürlich abgesehen, nur Winnetou beherrscht: „Er kam gleich einem Halbgotte dahergesaut. Stolz und aufrecht, wie angewachsen, saß er auf dem fliegenden Rappen.“ Andererseits lässt Karl May durchblicken, dass er selbst sich auch erst zurechtfinden musste. In der Erzählung „Der Scout“ sagt ihm, dem Greenhorn, der Westmann Old Death auf den Kopf zu, er sitze auf dem Pferd „wie eine Wäscheklammer auf der Leine“ – ein insofern wenig stringentes Urteil, als der schlechte Sitz einer Wäscheklammer oft auch an der schlappen Leine liegt.

Wem also der Sinn nach einem Reitkurs steht, der sollte das jetzt dem Christkind schreiben. Und die anderen? Die erfreuen sich an dem von Friedrich Torberg überlieferten Bonmot, mit dem Alfred Polgar einst auf das, was sich zwischen Mensch und Pferd ereignet, ein bezauberndes Licht warf. Polgar saß zusammen mit Freunden im Wiener Café „Herrenhof“, als der eitle Schriftsteller Otto Soyka das Lokal im Reitkostüm betrat, mit Schafstiefeln, Sporen und Gerte. Polgar leise zu seinem Nachbarn: „Also, ich hab ja auch kein Pferd. Aber so kein Pferd wie der Soyka hab ich bestimmt nicht.“

Medien, TV-Programm ..... 48,71-72  
Rätsel & Schach ..... 40  
Traueranzeigen ..... 33-35



## Jetzt kommt das Ende des Verbrenners

Nach Atomkraft und Kohle steht Deutschland der nächste Ausstieg bevor: Wie die Ampel-Koalition den Abschied von Diesel und Benziner beschleunigen will

VON MARKUS BALSER UND MICHAEL BAUCHMÜLLER

Eine Ära endet nur selten mit einem lauten Knall, das ist unter deutschen Motorhauben nicht anders. Sie endet mit Zeilen wie Nummer 798 bis 802 im Koalitionsvertrag. „Wir unterstützen die Transformation des Automobilsektors“, steht da. Ziel: 15 Millionen Elektroautos bis 2030. Voll-elektrische, reine Elektroautos, ohne Spritank. Der Otto- und der Dieselmotor, diese Triumphe deutscher Ingenieurskunst, haben sich in dieser Woche ein gutes Stück ihrem Ende genähert: Sie werden Anschauungsbeispiele für Industriegeschichte, für Technologien, die keine Zukunft haben, weil sie dem Klima schaden. Dazu brauchte es noch nicht einmal ein formales Verbot im Koalitionsvertrag, wie es sich die Grünen von 2030 an gewünscht hatten. „Ob da jetzt ein Verbrennerverbot wörtlich drinsteht oder nicht, ist gar nicht so entscheidend“, sagt die Berliner Klimawissenschaftlerin Brigitte Knopf, die im Auftrag der Bundesregierung Fortschritte beim Klimaschutz bewertet. „Der Effekt ist, dass wir darüber diskutieren.“ Allein diese Diskussion werde den Ausstieg aus dem Verbrenner ähnlich stark beschleunigen wie ein tatsächliches Verbot. „Im Grunde“, sagt Knopf, „ist der Geist damit aus der Flasche.“

Tatsächlich sprechen die Zahlen mittlerweile eine klare Sprache. Allein im Oktober wurden ebenso viele Elektroautos zugelassen wie Dieselfahrzeuge. Nur stand dahinter beim Diesel ein Minus von 50 Prozent, bei den E-Autos dagegen ein Plus von einem Drittel gegenüber dem Vorjahr. „Der Wandel kommt schneller, als wir uns das heute vorstellen können“, sagt Christian Hofchfeld, Chef von Agora Verkehrswende. Da sind etwa Technik und Kosten.

Schon von 2025 an würden E-Autos für Verbraucher beim Neukauf günstiger sein als Verbrenner, erwartet Hochfeld. Sinkende Batteriepreise stehen wachsenden Kosten für Abgastechik und beim Fördern immer entlegener Ölreserven entgegen. Für die Nutzer werde sich wenig ändern. Autofahrer würden in den Städten eben Stromtankstellen ansteuern.

Deutschland, Autoland – ohne Verbrenner? Wie schnell scheinbar unantastbare Technologien vor dem Aus stehen können, das konnten die Deutschen zuletzt bei der Kohle bestaunen. Noch vor sechs, sieben Jahren galt sie als sakrosankt. Dann beschlossen Union und SPD 2018 in ihrem Koalitionsvertrag eine Kommission, die dann das Enddatum 2038 für

die Kohle ausgehandelt hat. 2021 will die nächste Koalition den Ausstieg noch einmal um acht Jahre vorziehen, und der größte deutsche Braunkohlekonzern RWE spricht von einem „alles in allem ermutigenden Ergebnis“. Das Unternehmen setzt nun auf Ökostrom.

So eine Wende nimmt gerade auch die deutsche Autoindustrie. Zwischen 2033 und 2035 will Deutschlands größter Autohersteller VW raus aus dem Geschäft mit Verbrennern, und Mercedes-Benz hat am Rande der Klimakonferenz in Glasgow zusammen mit fünf anderen Herstellern zugesagt, bis 2035 nur noch emissionsfreie Autos auf den Markt zu bringen. „Mittlerweile ist auch den deutschen Autoherstellern klar, dass kein Weg am elektrischen



Auch ohne formales Verbot werden Autos mit Verbrennermotor wohl bald Geschichtes sein. Denn der Wandel hat längst begonnen. FOTO: RUPERT OBERHÄUSER/IMAGO

Antrieb vorbeiführt“, sagt Stefan Bratzel, der Automobilwirtschaft an der Fachhochschule der Wirtschaft in Bergisch Gladbach lehrt. „Das hat die Lage fundamental verändert.“ Schließlich habe die Autoindustrie die Politik lange beim Wandel gebremst.

Für den endgültigen Durchbruch aber fehlt vor allem eins: mehr erneuerbarer Strom, mit dem die Autos wirklich klimafreundlich fahren. Die Koalition will dazu massenhaft Windparks ausbauen und Dächer mit Solarzellen pflastern. Ziel: 80 Prozent Anteil am Strommarkt bis 2030, und das bei einer stark wachsenden Stromnachfrage. Im Gegenzug winkt eine schrumpfende Abhängigkeit von Erdöllieferanten wie Russland, Kasachstan oder Saudi-Arabien. Allein in den ersten neun Monaten dieses Jahres schaffte Deutschland 50 Milliarden Liter Erdöl über Pipelines und Schiffe ins Land und weiter mit Lkws an die Tankstellen.

Die braucht es nun auch für Elektroautos in großer Zahl. 15.000 Ladestationen müssten pro Woche in Europa entstehen, rechnen die Berater von McKinsey vor. „Diese Infrastruktur wird entscheidend sein“, sagt Forscher Bratzel. Nötig sei ein rascher Ausbau von Schnelllade-Stationen in den Städten, an denen man ein Auto in zehn, 20 Minuten aufladen könne. Denn eine Gefahr sehen Forscher für den E-Auto-Boom durchaus: Wenn der Siegeszug in lange Schlangen vor den Ladesäulen münde, warnt Bratzel, „kann sich die Sache auch ganz schnell wieder drehen“.

Debatten über die Machbarkeit des Umbaus aber halten Forscher für übertrieben. „Wir wollen ja niemanden morgen zum Mars fliegen lassen“, sagt Agora-Mann Hofchfeld. „Wir schließen Ladesäulen an die Verteilnetze an. Das ist in wenigen Jahren machbar.“

## RKI-Chef sieht Virusvariante mit „großer Sorge“

EU-Länder stellen Flüge aus Südafrika ein. Biontech prüft, ob sein Impfstoff gegen den neuen Erreger wirkt

München – Eine neue Variante des Coronavirus aus Südafrika beunruhigt den Präsidenten des Robert-Koch-Instituts, Lothar Wieler, und den geschäftsführenden Gesundheitsminister Jens Spahn (CDU). „Wir sind tatsächlich in sehr großer Sorge“, sagte Wieler während der wöchentlichen gemeinsamen Pressekonferenz am Freitag. In Südafrika breitet sich ein mutiertes Virus mit dem Namen B.1.1.529 in hohem Tempo aus, wie die südafrikanischen Gesundheitsbehörden mitteilten. Einzelfälle von Infektionen mit B.1.1.529 wurden mittlerweile auch aus Belgien, Israel, Botswana und Hongkong berichtet. Die Weltgesundheitsorganisation WHO stuft die neue Variante am Freitagabend als besorgniserregend ein und gab ihr den Namen Omikron-Variante. Die EU-Gesundheitsbehörde sorgt sich angesichts der Variante um den Impfschutz: Omikron sei die bisher am stärksten vom Wildtyp abweichende Variante, hieß es.

Die EU-Länder stellten ebenso wie weltweit zahlreiche weitere Staaten den Flugverkehr aus Südafrika ein. Die EU will zusätzlich Passagierflüge aus Botswana, Swasiland, Lesotho, Mosambik, Namibia und Simbabwe aussetzen. Deutschland stuft zudem Südafrika und die genannten Länder als Virusvariantengebiet ein. Ab Samstag dürfen demnach nur noch Deutsche aus diesen Ländern einreisen und müssen sich daraufhin in Quarantäne begeben. Für Reisende, die noch am Freitag in Deutschland landeten, habe man keine Handhabe, sagte Spahn. Er könne diese Menschen nur bitten, sich freiwillig einem PCR-Test zu unterziehen und zu isolieren. Einreisende aus der Region würden von der Bundespolizei „vorsorglich auf eine infektionseindämmende Verhalten in Deutschland“ hingewiesen.

„Das Letzte, was uns jetzt noch fehlt, ist eine eingeschleppte neue Variante, die noch mehr Probleme macht“, sagte

Spahn. Das Land befinde sich ohnehin schon in einer dramatischen Lage. „Es ist mittlerweile halb eins, aber der Weckruf ist noch nicht überall angekommen.“ Gemeinsam mit Wieler forderte Spahn „massive Maßnahmen zur Kontaktbeschränkung“ – „jetzt sofort“. Je länger man damit warte, desto einschneidender müssten die Maßnahmen in einigen Wochen ausfallen, warnte Spahn. Und Wieler fragte: „Wie viele Menschen müssen denn noch sterben? Was muss denn noch geschehen, damit alle daran mitwirken, das Virus zu bekämpfen?“ Derzeit würden freie Intensivbetten dadurch erkaufte, dass planbare Operationen verschoben werden, berichtete Spahn. Zudem hat die Verlegung von fast 100 Intensivpatienten in andere Regionen Deutschlands begonnen. Daran war erstmals auch die Luftwaffe beteiligt. Offen ist, ob die für den 9. Dezember geplante Ministerpräsidentenkonferenz, wie von einigen Ländern gefor-

dert, vorgezogen wird. Die Regierungschefs von Berlin, Hamburg und Schleswig-Holstein sagten am Freitag, dies sei nicht notwendig. Weil die Infektionszahlen auch bei Kindern steigen, planen die Grünen in Baden-Württemberg als erstem Bundesland flächendeckende Impfangebote für Schüler aller Altersgruppen – Grundschüler eingeschlossen. In den letzten Schultagen vor Weihnachten sollen landesweit Impfteams vor oder in Schulgebäuden im Einsatz sein, um Kinder, Eltern und Lehrer auf Wunsch gegen Covid-19 zu impfen.

Fräglich ist, ob sich die Ausbreitung von Omikron noch aufhalten lässt: Der Infizierte in Belgien ist am 11. November aus Ägypten eingereist. Die Firma Biontech erwartet in zwei Wochen Ergebnisse, ob ihr Impfstoff gegen den neuen Erreger wirkt, auch Moderna kündigte entsprechende Tests an.

CHRISTINA BERNDT, CLAUDIA HENZLER ► Seiten 2, 4 und 8

## Olympia-Attentat beschäftigt UN

Angehörige der Opfer von 1972 fordern Entschädigung

München – Fast 50 Jahre nach dem Anschlag auf die israelische Mannschaft bei den Olympischen Spielen 1972 in München haben Hinterbliebene bei den Vereinten Nationen 110 Millionen Euro Schadenersatz beantragt. Dies bestätigte Anke Spitzer, Witwe eines der Opfer, der Süddeutschen Zeitung. Der Betrag soll nicht aus UN-Mitteln, sondern aus dem Vermögen des libyschen Ex-Diktators Muammar al-Gaddafi beglichen werden, das die UN nach dessen Tod 2011 beschlagnahmt hatte. Nach Überzeugung von Angehörigen der elf israelischen Opfer hat Gaddafi den Anschlag unterstützt. RDE, URIT

► Seite 11



Die Geschichten des Jahres, auf 196 Seiten neu erzählt von der SZ-Redaktion. Von heute an gedruckt im Handel und als digitale Ausgabe unter [sz.de/2021](http://sz.de/2021)

## MIT IMMOBILIEN-, STELLEN- UND MOTORMARKT

Dax ▼	Dow ▼	Euro ▲
Xetra Schluss 15257 Punkte	N.Y. Schluss 34899 Punkte	21 Uhr 1,1303 US-\$
- 4,15%	- 2,53%	+ 0,0097

## DAS WETTER

6° / -4°

Häufig stark bewölkt, gebietsweise Regen, Schnee oder Graupel, stellenweise Glätte. In den Hochlagen der Mittelgebirge und in den Alpen Neuschnee, oberhalb 700 Metern Höhe Dauerfrost. Temperaturen bis sechs Grad. ► Seite 12 und Bayern

Euro-Jackpot (26.11.2021)  
5 aus 50: 7, 17, 21, 37, 39  
2 aus 10: 3, 5 (Ohne Gewähr)

Die SZ gibt es als App für Tablet und Smartphone: [sz.de/zeitungapp](http://sz.de/zeitungapp)

Süddeutsche Zeitung GmbH, Hultschiner Straße 8, 81677 München; Telefon 089/2183-0, Telefax -9777; [redaktion@sueddeutsche.de](mailto:redaktion@sueddeutsche.de)  
Anzeigen: Telefon 089/2183-1010 (Immobilien- und Mietmarkt), 089/2183-1020 (Motormarkt), 089/2183-1030 (Stellenmarkt, weitere Märkte), Abo-Service: Telefon 089/21 83-80 80, [www.sz.de/abo](http://www.sz.de/abo)  
A, B, F, GR, L, NL, SL, S, C, 2, 20; drk. 34; kn 36; sfr. 5,20