

Auf dieser Seite finden Sie jeden Montag Geschichten aus der nachhaltigen Wirtschaft

## Machtpoker der grünen Banker

Die sozialökologische Bochumer GLS wird Großaktionär beim Konkurrenten Umweltbank

Aus Bochum  
Andreas Wyputta

Die sozialökologisch orientierte GLS-Bank aus Bochum hat Ärger mit ihrer jüngsten Beteiligung an der Umweltbank aus Nürnberg. Bei der jährlichen Hauptversammlung der Umweltbank scheiterte GLS-Vorstandssprecher Thomas Jorberg mit dem Versuch, zwei der drei Aufsichtsräte des Konkurrenten auszutauschen. Umweltbank-Vorstandschef Stefan Weber hatte zuvor gewarnt, die GLS-Aktion rieche nach „unfreundlicher Übernahme“ und bedeute einen „Angriff auf die Unabhängigkeit“ der Nürnberger, der „massiv und mit allen Tricks vorgetragen“ werde. Über eine Mehrheit im Aufsichtsrat könne die GLS letztlich auch den Vorstand der Umweltbank austauschen.

Die Bochumer sind gerade dabei, ein Aktienpaket der Umweltbank-Gründerfamilie um Sabine und Horst Popp zu erwerben. Sobald die Bankenaufsicht BaFin formell zustimmt, werden 15,6 Prozent der knapp 28 Millionen Umweltbank-Aktien übertragen. Die GLS wäre damit größter Einzelaktionär der Umweltbank – der Rest der Anteile liegt in Streubesitz. Doch der Coup der Bochumer scheiterte: Dem alarmierten Umweltbank-Vorstand gelang es offenbar, sich von vielen KleinaktionärInnen bevollmächtigen zu lassen. Mit den so gesicherten Stimmrechten wurde der GLS-Vorschlag abgeschmettert. Im Amt bestätigt wurden stattdessen die lang-

jährigen Umweltbank-Aufsichtsräte Heinrich Klotz und Günter Hofmann. Kritik war zuvor auch vom Dachverband der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre gekommen. Dem Verfahren fehle Transparenz, so Geschäftsführer Markus Dufner. Über einen vom Kleinaktionär Martin Hundhausen vorgetragenen Antrag des Dachverbands, die Neubesetzung des Aufsichtsrats erst bei einer neu anzusetzenden außerordentlichen Hauptversammlung (aoHV) zu regeln und das Kontrollgremium bis dahin kommissarisch im Amt zu lassen, wurde aber nicht einmal abgestimmt.

GLS-Vorstandssprecher Jorberg nannte den Vorschlag, mit 15,6 Prozent der Anteile zwei Drittel des Umweltbank-Aufsichtsrats neu zu besetzen, auf einer Pressekonferenz am Wochenende in Bochum einen „ganz normalen Vorgang“. Man hätte eine „Know-how-Erweiterung sinnvoll gefunden“, nun sei daraus eine Machtfrage gemacht worden, klagte Jorberg. An eine Erweiterung der Marktanteile der GLS, bei der auch die taz Konten hat und die an der Finanzierung des neuen Verlagsgebäudes in Berlin beteiligt ist, habe er nicht gedacht. Sinn machen würde ein solcher Zusammenschluss: Beide Banken sind im seit der Finanzkrise stark wachsenden Bereich des nachhaltigen Bankings aktiv. Die Umweltbank bietet allerdings nur Anlagen und Vorsorgeprodukte, aber keine Girokonten an. Die GLS versteht sich dagegen als Vollbank.

## Der chinesische Tesla-Jäger

Das chinesische Start-up Byton spuckt mit seinem zweiten Elektroauto große Töne. Wächst da ein Wettbewerber des US-Unternehmens heran? Einiges spricht dafür

Von Felix Lee

Auf den ersten Blick wirkt der K-Byte wie eine gewöhnliche, langgestreckte Limousine: ein fast fünf Meter langes Gefährt in eher unaufgeregtem Design. Doch der zweite Blick zeigt, dass sich der Byton des chinesischen Unternehmens Future Mobility Corporation von einer konventionellen Limousine unterscheidet. Anstelle der Außenspiegel sind Kameras installiert. Türöffner fehlen, stattdessen soll das Auto seinen Eigentümer per Kamera und Gesichtserkennungssoftware ausmachen. Lärm macht das elektrisch betriebene Auto keinen. 520 Kilometer lang soll die Batterie durchhalten und in 20 Minuten der Akku per Schnelllader halb voll sein, in 30 Minuten zu 80 Prozent. Noch ist der K-Byte eine Studie, die Byton kürzlich auf der Unterhaltungselektronikmesse CES Asia in Shanghai vorgestellt hat. Doch der chinesische Autohersteller sorgt in der Branche für Aufsehen – und wird bereits als Tesla-Konkurrent gehandelt.

Byton ist in China nicht allein – es vergeht kaum ein Monat, in dem nicht ein neuer Anbieter für Elektroautos auf dem größten Automarkt der Welt die Bühne betritt. Sie heißen Nio, Thunder Power, Lucid Motors, Faraday Future, WM. Dem 2016 gegründeten Start-up Byton werden die größten Chancen eingeräumt, weltweit zu reüssieren. Byton wird von zwei in der Branche prominenten Männern geleitet, den beiden einstigen BMW-Topmanagern Carsten Breitfeld und Daniel Kirchert. Breitfeld hatte für die Bayern den Hybridsportwagen i8 entwickelt, Kirchert das Joint Venture von BMW mit dem chinesischen Autokonzern Brilliance aufgebaut. Sie arbeiten mit einem Team aus Managern, De-



Mitarbeiterin erklärt das Armaturenbrett des neuen Byton auf der Automesse in Peking Foto: Andi Wong/ap

signern, Ingenieuren und Softwareentwicklern weiterer namhafter Konzerne aus aller Welt, darunter Ex-Mitarbeiter von Tesla, Google, Apple und eben BMW.

Das Design kommt aus einem Designstudio in Imaning bei München, Bosch liefert die Antriebsstränge. Für die digitalen Konzepte hat Byton ein Entwicklungsbüro im Silicon Valley beauftragt. Die Technik fürs autonome Fahren kommt von Aurora, dem Start-up des ehemaligen Chefentwicklers des Google-Car-Programms. Der K-Byte soll von vornherein mit Autonomielevel 4 geliefert werden. Pedale sind nur noch vorhanden, falls man doch noch mal selbst Gas geben möchte. Ende 2019 soll die SUV-Variante auf den chinesischen Markt kommen, ein

Jahr später auf den europäischen Märkten. Die Limousinenversion soll ab 2021 folgen.

Das mag ambitioniert klingen. Doch der Hersteller kann mit großzügiger Unterstützung rechnen. An Byton ist FAW (First Automotive Works) beteiligt, Chinas wichtigster Autobauer, der unmittelbar der chinesischen Zentralregierung unterstellt ist. Auch chinesische Internetkonzerne investieren kräftig. Byton hat den IT-Giganten Tencent an seiner Seite.

Punkten will Byton zudem mit dem Preis. Der Elektro-SUV soll rund 43.000 Euro kosten, die Limousine K-Byte leicht darüber. Das vergleichbare Tesla-Modell S beginnt als Basisversion bei rund 76.000 Euro. Anders als Tesla will Byton von Beginn an in die günstige Mas-

senproduktion einsteigen. Angestrebt ist eine Jahresproduktion von 300.000 Fahrzeugen. Zum Vergleich: Tesla hat im ersten Quartal dieses Jahres gerade einmal 35.000 Fahrzeuge produziert. Die Frage ist: Reichen finanzkräftige Investoren und Manager aus dem Westen aus, um gegen Mercedes-Benz, BMW oder Audi zu bestehen? Byton-Präsident Kirchert spricht von Versäumnissen der deutschen Hersteller. Batterietechnologie sei „hochkomplex“ und habe mit der traditionellen Automobilindustrie nur noch wenig zu tun, so Kirchert. Fünf bis zehn Jahre müsse ein Unternehmen hier in Vorleistung gehen, chinesische Batteriehersteller wie BYD und CATL hätten so lange gebraucht. „Jetzt sind sie führend.“

taz panterpreis  
Menschenrechte!  
sind kein Spiel!

Die Initiative *Familienleben für Alle!* kämpft für den uneingeschränkten Familiennachzug nach Deutschland und gibt geflüchteten Menschen die Chance, gehört zu werden.

*Familienleben für Alle* ist als eine von sechs Initiativen für den taz Panter Preis 2018 nominiert.

STIMMEN  
SIE AB!  
Vom 4. August  
bis 2. September  
taz.de/panter

taz panterstiftung

Der taz Panter Preis ist ein Projekt der taz Panter Stiftung und mit zweimal 5.000 Euro dotiert.

Unterstützen Sie unsere Arbeit mit Ihrer Spende: taz Panter Stiftung BIC GENODEM1GLS | IBAN DE 974 306 096 711 037 159 00 GLS Bank Bochum