

Tobias Haas und Isabel Jürgens

VW begrünt? Der Kampf ums Auto

Es ist das jährliche Hochamt der deutschen Autobauer: Vom 11. bis 15. September stellt die Branche in Frankfurt bei der Internationalen Automobilausstellung (IAA) wieder ihre neuesten Modelle vor. Jahrzehntlang war den erfolgsverwöhnten Unternehmen und dem Verband der Deutschen Automobilindustrie (VDA) dabei der Beifall des Publikums sicher. Doch das ist Geschichte: Die jüngste Zeit ist geprägt von zunehmenden Auseinandersetzungen um die Zukunft der Mobilität. „Die Gegner des Autos versuchen, die gesamte Branche in die Enge zu drängen“, beklagte der damalige VDA-Präsident Matthias Wissmann bereits im November 2017: „Einigen geht es nicht um Software-Manipulation, sondern sie bekämpfen heute den Diesel, morgen den Benziner und übermorgen die Elektromobilität. Wir müssen also individuelle Mobilität sichern – dafür setzen wir uns mit Nachdruck ein.“¹

Dabei hat Wissmann durchaus einen Punkt getroffen: Die Auseinandersetzungen um die Mobilität lassen sich nicht allein auf den Dieselskandal und Luftschadstoffe reduzieren. Es sind aber nicht nur die realen und vermeintlichen Gegner des Autos, sondern vielmehr die massiven klimapolitischen Herausforderungen und deren Politisierung etwa durch Fridays for Future, die einen wachsenden Handlungsdruck auf die Branche ausüben. Zudem verlieren Autos bei den jüngeren Generationen an Bedeutung. Vor diesem Hintergrund stehen die Automobilhersteller vor einer gewaltigen, doppelten Herausforderung: Einer-

seits müssen sie neue Geschäftsmodelle entwickeln und sich für die „Generation Carsharing“ vom Autoproduzenten zum Mobilitätsdienstleister mausern. Andererseits müssen sie endlich vom Verbrennungsmotor zu neuen, umweltverträglicheren Antriebsalternativen gelangen.

Neue Bündniskonstellationen

Angesichts dessen zeichnen sich interessante neue Bündniskonstellationen ab. Vor allem der Konflikt zwischen Volkswagen und dem VDA im Frühjahr dieses Jahres markiert einen Bruch, der die jüngsten Erneuerungsversuche der deutschen Automobilhersteller verdeutlicht. Während der VDA in den Debatten um die Abkehr vom Verbrennungsmotor seit jeher „Technologieoffenheit“ fordert, offenbarte VW-Chef Bernhard Diess im Frühjahr seine Unzufriedenheit damit und verlangte eine eindeutige Orientierung in Richtung E-Mobilität.

Während einer Sitzung des Verkehrsausschusses des Bundestags kam es dann kürzlich zu einer erstaunlichen Konstellation: VW stellte seine Investitionsstrategie vor und erntete dafür aus den Reihen der Unionsparteien und der FDP heftige Kritik. Hingegen nahmen die Grünen VW ob ihrer Investitionspläne für Elektroautos in Schutz. So stellte es jedenfalls der Vorsitzende des Verkehrsausschusses im Bundestag, Cem Özdemir, beim Fachgespräch der Grünen Bundestagsfraktion „Klimaschutz im Verkehr – Wie helfen uns die Vorschläge der Verkehrskommission beim Klimaschutzgesetz?“ am 8. Mai dar. Einer der Podiumsgäste

1 Vgl. Martin Kunz und Matthias Wissmann, Politik neigt zu Verbotsschildern, in: „ADAC Motorwelt“, 30.11.2017.

war Thomas Steg, zwischen 2002 und 2009 Regierungssprecher, inzwischen Chef-Lobbyist von VW. Hier scheint sich zwischen den Grünen und VW eine neue Allianz zur ökologischen Modernisierung der Automobilindustrie herauszubilden, die die Forcierung der Elektroautomobilität energisch vorantreibt – und dabei auch Rückhalt in der IG Metall findet. Die pocht nämlich darauf, dass in Deutschland eine Batteriezellfertigung aufgebaut wird.

Wohin geht die Reise?

Zugleich zeigt sich aber auch: Ganz offensichtlich zieht die Automobilindustrie an verschiedenen Strängen, um neue Antriebsmodelle auf den Markt zu bringen. Grundsätzlich sind dabei drei technologische Alternativen zu Diesel und Benzin denkbar: Das ist zum einen der batterieelektrische Antrieb, bei dem im Automobil statt eines Verbrennungsmotors eine Batterie eingesetzt wird.

Eine zweite Alternative stellt die Brennstoffzelle dar, in der Wasserstoff mit Sauerstoff reagiert, wobei Strom erzeugt wird.

Als dritte Option kommen synthetische Kraftstoffe für Verbrennungsmotoren ins Spiel, also solche, die durch chemische Verfahren gewonnen werden. Allerdings brauchen sie momentan aufgrund von Umwandlungsverlusten insgesamt noch etwa viermal so viel Energie wie ein batterieelektrischer Antrieb. Angesichts dieser Vielfalt insistiert der VDA darauf, sich alle drei Alternativen offenzuhalten, ansonsten verhindere man mögliche zukünftige Technologiesprünge in den jeweils nicht gewählten Optionen. Außerdem sei längst noch nicht abschätzbar, welche Technologie sich letztlich behaupten wird. Die Gefahr, aufs falsche Pferd zu setzen, sei also zu groß.

Dagegen argumentiert VW, es sei nun an der Zeit, sich auf batterieelektrische Antriebe als Zukunftsoption fest-

zulegen.² Dass Volkswagen derartig voranprescht, kommt allerdings nicht aus heiterem Himmel. Der Konzern steht seit 2015 im Zentrum des Dieselskandals. Neben massiven Imageverlusten summieren sich die Strafzahlungen für den Konzern inzwischen auf mehr als 30 Mrd. Euro. Außerdem haben zahlreiche Städte und Länder in Reaktion auf die Diesellaffäre konkrete Ziele für das Verbot von Verbrennungsmotoren ausgegeben. Hinzu kommt: Auch auf dem für VW extrem wichtigen chinesischen Markt fördert die Zentralregierung in Peking massiv batterieelektrische Antriebe. Der Konzern verspürt also den größten Handlungsdruck. Und nun scheinen sich in der Wolfsburger Unternehmenszentrale tatsächlich auch diejenigen Kräfte durchzusetzen, die erneuern wollen. Richtungsweisend innerhalb des VW-Konzerns ist die im Jahr 2016 bekannt gegebene „Together-Strategie 2025“ beziehungsweise die der Marke VW, „Transform 2025+“. Ihr Ziel: im Jahr 2025 eine Million Elektroautos zu verkaufen.

Zugleich zeigt sich, dass in der gesamten Automobilindustrie starke Pfadabhängigkeiten bestehen. Denn dass sich der Wolfsburger Konzern derartig eindeutig auf batterieelektrische Antriebe festlegt, hat auch damit zu tun, dass der Konzern wenig zu Brennstoffzellenfahrzeugen geforscht hat – im Gegensatz zu Daimler. Doch bei der Brennstoffzelle stellt sich das Problem, dass ihr Energiebedarf ungefähr doppelt so hoch ist wie der eines batterieelektrischen Antriebs. Ob sich die Brennstoffzelle etablieren kann, ist also fraglich – zumal es schwierig wäre, deutschlandweit eine Ladeinfrastruktur für E-Autos *und* Brennstoffzellenautos gleichzeitig aufzubauen. Insofern gibt es aus Sicht des Volkswagen-Konzerns in der Tat gute Gründe, sich auf E-Autos als Zukunftstechnologie zu orientieren.

² Vgl. FAZ, VW droht mit Austritt aus Branchenverband VAD, www.faz.net, 16.3.2019.

Während sich der VDA die Optionen für synthetische Kraftstoffe offen halten will, spielen diese selbst in den „Klimapfaden“ des Bundesverbands der Deutschen Industrie (BDI) für das Automobil keine Rolle. Der Grund dafür: Die Herstellung von synthetischen Kraftstoffen ist extrem energieintensiv und teuer. Zudem werden synthetische Kraftstoffe auch in Zukunft nur begrenzt verfügbar sein – zumindest für den Automobilverkehr. Denn die Gewinnung von Strom durch regenerative Energien ist mit Rohstoff- und Flächenbedarfen verbunden und führt vielfach zu lokalen Konflikten – man denke nur an den wachsenden Widerstand gegen Windkraftanlagen.³

Lifestyle statt mobiler Wende

Schaut man etwas genauer auf die Strategiepapiere und neuen Modelle der deutschen Automobilkonzerne, so wird eines klar: auf ein sozial und ökologisch verträgliches Verkehrssystem zielen sie alle nicht ab. So plant Daimler, sein Kerngeschäft „Premiumfahrzeuge“ zu erweitern und lediglich die Marke Smart ab 2020 vollelektrisch zu bauen. Der Konzern setzt nach wie vor hauptsächlich auf große Autos mit hohen Reifen und getönten Scheiben, die dem Fahrer ein Gefühl der Überlegenheit vermitteln. Im Mittelpunkt der BMW-Konzeptautos wiederum steht das Interieur, das je nach Bedürfnissen der Fahrer zum „Ort der Entspannung, der Interaktion, des Entertainments oder der Konzentration“⁴ werden soll. Geht es nach BMW, ist das Auto der Zukunft nicht primär ein effizientes, geteiltes Mittel zur Fortbewegung, sondern eher ein zweites Wohnzimmer –

oder in den Worten des Konzerns: ein „Favorite Space“.

Und auch VW arbeitet auf ein Auto hin, dessen individualisierte und personalisierte Nutzung im Vordergrund steht. Das zeigen auch die von VW so stark angepriesenen neuen Modelle der „I.D Familie“. Mit dem „I.D 3“, der auf der IAA dieses Jahr präsentiert wird, soll im kommenden Jahr bereits das erste Serienfahrzeug der neuen Modellreihe vom Band laufen. Der Titel der neuen Elektroautoreihe ist dabei Programm. Denn I.D. ist nicht nur der Name, sondern auch ein digitaler Schlüssel, der Informationen wie Sitz- und Klimaeinstellungen, Lieblings-Radiosender sowie persönliche Kontakte speichert. Wie alle anderen Konzerne setzt VW also auch weiterhin voll auf den hochindividualisierten Verkehr mit einem entsprechend großen ökologischen Fußabdruck. Insofern geht mit der Änderung der Antriebstechnologie keine Verkehrswende einher.

Alles zu wenig

Gegen die Erneuerung der Automobilität insgesamt, wie sie auf der IAA zelebriert werden wird, aber auch gegen die angeblich ökologische Erneuerung, wie sie momentan scheinbar von Volkswagen forciert wird, formiert sich dieses Jahr erstmals Protest von einem breiten zivilgesellschaftlichen Bündnis. Es versucht, klima- und verkehrspolitische Auseinandersetzungen zu bündeln und die Autoindustrie als wesentliche Verursacherin nicht nur der Luftverschmutzung, sondern auch der Klimakrise zu benennen. So findet am 14. September eine Demonstration und Sternfahrt zur IAA statt, die vom Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC), dem Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND), campact, der Deutschen Umwelt Hilfe (DUH), Greenpeace, den NaturFreunden und dem ökologischen Verkehrsclub (VCD) getragen wird. Für den Folgetag ruft das

3 „Klimapfade“ ist ein 2018 vom BDI veröffentlichtes Consulting-Papier zu möglichen Wegen einer weitgehenden Dekarbonisierung der deutschen Wirtschaft bis zum Jahr 2050, für den Automobilsektor, vgl. <https://e.issuu.com>.

4 BMW Group, Der BMW Vision iNext. Die Zukunft im Visier, www.bmwgroup.com.

Bündnis Sand im Getriebe sogar zur Blockade der IAA als Form des zivilen Ungehorsams auf: „Höher, schneller, schwerer: Das ist das Motto des unbremsten Wachstums – auch mit Elektroantrieb. Das Klima, die Umwelt und unsere Lebensqualität kommen unter die Räder von Premiumschlitten und Stadtpanzern“,⁵ kritisiert das Bündnis zu Recht. Denn auch das vielfach als umweltfreundliche Lösung gepriesene Elektroauto weist fast alle Systemnachteile des herkömmlichen Automobils auf – darunter einen immensen Flächenverbrauch, Staus, Unfälle und Lärmbelastung.⁶

Konfrontation und Konversion

Zudem steigt durch Elektromobile sogar die Ressourcennutzung insgesamt, denn die Batterien selbst haben in der Herstellung einen enormen Rohstoffbedarf, insbesondere an Metallen und Seltenen Erden. Und diese werden ausschließlich importiert – vorwiegend aus Ländern des globalen Südens. Dort verschärft die Ausweitung des Ressourcenabbaus in der Tendenz sozial-ökologische Konfliktlagen zusätzlich.⁷ Insofern mag es zwar mit Blick auf die Luftreinhaltung durchaus erfreulich erscheinen, dass sich insbesondere Volkswagen verstärkt in Richtung Elektroautos bewegt, doch letztlich schafft VW damit nur weitere Problemlagen in anderen Weltregionen. Eine tatsächliche Abkehr von „höher, schneller, schwerer“ findet eben nicht statt.

Eine Verkehrswende, die ihren Namen verdient, ist daher nicht ohne massive gesellschaftliche Konflikte mit der Autoindustrie zu schaffen.

Und dafür müssen über die bisherigen Umweltverbände hinaus auch die Gewerkschaften stärker für eine echte sozial-ökologische Wende aktiv werden. Denn die Automobilindustrie ist die Kernbranche der deutschen Ökonomie und beschäftigt mehr als 800 000 Menschen allein in der Bundesrepublik.⁸ Gewerkschaften, insbesondere die IG Metall, stützen also ihre Organisationsmacht zu einem erheblichen Teil auf die Beschäftigten in diesem Sektor. Gerade sie haben daher gute Gründe, sich für eine ökologische Konversion der Autoindustrie einzusetzen, drohen doch ihre Arbeitsplätze wegzufallen, wenn sich die Automobilkonzerne weiter blind zeigen gegenüber den klimatischen Herausforderungen der nahen Zukunft. Doch angesichts ihrer Abhängigkeit von ebendiesem Industriezweig, ist das in der Tat alles andere als eine einfache Aufgabe.⁹

Letztlich muss die Verkehrswende über die unmittelbaren verkehrspolitischen Probleme hinaus auf eine starke Schrumpfung des Rohstoffbedarfs zielen – nicht zuletzt durch die massive Reduzierung des individualisierten Autoverkehrs bei gleichzeitigem Ausbau des öffentlichen Verkehrs und des Radverkehrs. Verdichten werden sich diese Auseinandersetzungen in den Städten, denn dort spitzen sich die Konflikte um das Automobil am stärksten zu. Dort wird auch deutlich, dass Elektroautos als Lösungsstrategie für die Verkehrsprobleme viel zu kurz greifen. Daher können die Proteste gegen die IAA ein Ausgangspunkt sein, um die Legitimation und Erneuerung der Automobilität zu untergraben. Es bleibt zu hoffen, dass sich nun Räume öffnen für eine tatsächliche Verkehrswende, die eingebettet ist in eine umfassende sozial-ökologische Transformation.

5 Vgl. Sand im Getriebe, Aufruf: IAA blockieren, www.sand-im-getriebe.mobi.

6 Vgl. Winfried Wolf, Mobilität ohne Auto. Plädoyer für eine umfassende Verkehrswende, in: „Blätter“, 12/2017, S. 77-86.

7 Vgl. Achim Brunnengräber und Tobias Haas, Die falschen Verheißungen der E-Mobilität, in: „Blätter“, 6/2017, S. 21-24.

8 Vgl. VDA, Zahlen und Daten, www.vad.de.

9 Vgl. zur Debatte: Ulrich Brand, In der Wachstumsfalle. Die Gewerkschaften und der Klimawandel, in: „Blätter“, 7/2019, S. 79-88; Norbert Reuter, Die Gewerkschaften gegen die Klimakrise, in: „Blätter“, 8/2019, S. 33-36.