

Dieseldgate: Deutsche Autokonzerne in der Sackgasse. Welche Zukunft, welche Alternative?

Seit über einem Jahr sind die Medien voll von immer neuen Enthüllungen über den Skandal der Automobilkonzerne: Wie sie beim Kraftstoffverbrauch ihrer Fahrzeuge betrügen, wie sie Fahrzeugtests manipulieren oder dass sie die Stickoxidgrenzwerte um ein Vielfaches überschreiten.

Die Frage stellt sich, warum die Autokonzerne so tricksen. Haben Sie das wirklich nötig? Offensichtlich stehen die Konzerne unter dem Druck steigender Umweltauflagen. So bei den Abgasgrenzwerten oder beim CO₂-Ausstoß. Die zunehmenden Auflagen sind nicht zuletzt eine Folge der wachsenden Motorisierung und damit zunehmenden Abgas- und Partikelemissionen der Autos. So musste die französische Regierung im März 2014 in Paris ein Fahrverbot verhängen, die die krebserregenden Feinstaubpartikel in der Stadt einen Wert von 180 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft erreicht hatten. Der zulässige EU-Grenzwert liegt aber bei

nur 80 Mikrogramm. Auch die Stickoxide (NO_x) hatten die zugelassenen Grenzwerte bereits überschritten. Wenn man die Luftverschmutzungen in vielen deutschen Städten bewertet, wird deutlich, dass auch hier zum Schutz von Kindern und älteren Menschen an vielen Tagen eigentlich Fahrverbote überfällig gewesen wären.

Individualverkehr erzeugt Klimawandel

Ein weiteres Problem besteht darin, dass der Verkehr ein wesentlicher Verursacher des Klimawandels ist. Er trägt weltweit zu rund einem Viertel zum klimaschädlichen CO₂-Ausstoß bei - mit rasant wachsender Tendenz. In Deutschland liegt heute der Anteil des Autoverkehrs an der Endenergie bei 28%. Das ist ungefähr die Größenordnung der Energiemenge, die man maximal mit Windkraft und Sonne hierzulande erzeugen könnte. [8] Die Zahlen zeigen, dass der rasant wachsende Individualverkehr mit einem stabilen Weltökosystem nicht vereinbar ist.

Das Geschäftsmodell der deutschen Autokonzerne

Wie reagieren nun die global operierenden deutschen Autokonzerne auf diese Situation? Das Geschäftsmodell von BMW, Mercedes und auch VW besteht vornehmlich darin, auf PS-starke Premium-Fahrzeuge zu setzen. Hier sind die größten Gewinnmargen zu erzielen. Doch diese Orientierung der deutschen Autokonzerne hat einen Nachteil: Ihre großen Limousinen und ihre wachsende Produktion von SUVs macht die Fahrzeuge immer schwerer. Das und die vielen Sonderfunktionen in den Autos erweisen sich als wahre Energiefresser. Mit dieser Produktpalette können BMW, Daimler und VW die sinkenden CO₂-Grenzwerte immer weniger erfüllen. Gerade hier droht nun eine weitere Verschärfung. Ab 2020 soll EU-weit der durchschnittliche Kohlendioxid-Ausstoß von heute 130 g/km auf 95 g/km abgesenkt werden. Auf die Autokonzerne kommen damit erhebliche Probleme zu. Es drohen sogar Strafzahlungen bei Nichteinhaltung der Grenzwerte - vom Image-Schaden ganz zu schweigen.

Die Diesel-Strategie

Welche Strategie fahren die Autokonzerne in dieser Situation? Zunächst einmal glauben sie, dass ihnen ihre Dieselfahrzeuge helfen könnten, die CO₂-Auflagen zu erfüllen. Immerhin verbraucht der Diesel rund 20% weniger Kraftstoff als der Benzinmotor. Laut

dem Autolobbyisten und ehemaligen Bundesverkehrsminister Wissmann ist der Diesel damit "ein echter Klimafreund." [1]. Und der Staat steht diesem, „Klimafreund“ mit Steuergeschenken zur Seite. In Deutschland wird Dieseltreibstoff gegenüber Benzin massiv subventioniert. Der Betrag beläuft sich auf 7 Mrd. Euro pro Jahr [2].

Dazu gibt es eine zweite kräftig sprudelnde Subventionsquelle für Dieselautos: Ein Drittel aller hiesigen Neuzulassungen sind Firmen-Pkws - vor allem Dieselfahrzeuge von Audi, BMW und Mercedes. Die steuerliche Begünstigung ist nicht unerheblich: So subventionieren die OECD-Regierungen Firmen-Pkws jährlich zwischen 19 bis 33 Mrd. Euro. [3] Das Ergebnis dieser Subvention kann sich sehen lassen: Jedes zweite in Deutschland und in der EU verkaufte Auto ist mittlerweile ein Diesel [4]. Und der Autolobbyist Wissmann weiß: „Bei der Diesel-Technologie sind wir führend.“ Doch ausgerechnet diese vielfach aufgepäppelte Technik erweist sich nun als Sorgenkind. Der zuerst in den USA aufgedeckte NO_x-Skandal hat ein helles Schlaglicht darauf geworfen. Prinzipiell sind die NO_x-Abgasvorgaben in den USA und in Europa vom Dieselmotor zwar noch technologisch erreichbar. Aber zu einem hohen Preis: Es muss eine kleine chemische Fabrik in das Fahrzeug integriert werden, die durchgehend Harnstoff, das sog. AdBlue, fein verstäubt in den Abgasstrang einleitet. Und diese Technologie ist sehr teuer. Viel zu teuer für den Jetta-TDI in den USA, wo sich VW schließlich nur noch mit Manipulationen und Betrug zu helfen wusste. Es wird damit deutlich: Es gibt zwar

eine Clean-Diesel-Technologie, aber für Klein- und Mittelklassewagen ist sie schlicht zu teuer.

Die deutschen Autokonzerne haben heute Eigenschaften von Dinosauriern: Zu groß, zu schwer und zu spezialisiert. Mit ihren fetten Premiumlimousinen und ihrem angeblichen "Clean-Diesel" drohen sie in die technologische Sackgasse zu fahren. Auf die Manipulationen und Betrügereien bei NOx-Ausstoß und Kraftstoffverbrauch haben sie zurückgegriffen, weil ihnen sonst nichts mehr einfiel.

Elektroautos verschlafen

Die deutschen Autokonzerne stehen vor einem weiteren Problem, dass sie mittelfristig teuer zu stehen kommen könnte: Sie haben die neue Technologie der Elektrofahrzeuge mit großer Arroganz weitgehend an sich vorbei ziehen lassen. Tatsächlich sind Elektroautos für Konzerne wie VW oder Daimler eine massive Bedrohung. Der technologische Vorsprung der Autokonzerne beruht heute darauf, dass sie die schwierige Technik des Verbrennungsmotors beherrschen und kontrollieren können. Hier kann ihnen keiner so schnell das Feld streitig machen. Bei Elektroautos wäre das ganz anders und die Gewichte würden sich verschieben. Die Zulieferer hätten hier ein viel größeres Knowhow und könnten den klassischen Autokonzernen einen wesentlichen Teil der Wertschöpfung abjagen.

Wenn sie nicht sogar selbst Elektroautos herstellen. Deswegen haben sich insbesondere VW und Mercedes gegenüber dieser neuen Technologie bisher äußerst reserviert verhalten. So die Einschätzung von Dieter Zetsche von Mercedes: "Wir werden viel Geld dafür ausgeben und zunächst nichts verdienen." [5]. Und da sie auf schnelles Geld aus sind, haben sie bisher im Verhältnis zu den USA oder Japan kaum Elektroautos zur Marktreife entwickelt.

Der eigentlich Kern der Technologie von Elektroautos ist die Batterietechnik. Hier zeichnet sich eine schnelle Entwicklung ab. Kostete die Batterie für einen PKW normaler Größe in 2009 noch 20.000 Euro, so wird heute geschätzt, dass sie in 2 Jahren bei 4500 Euro liegen könnten - ein Preisrutsch von über 75% [6]. Und eine weitere Kostensenkung bei einer gleichzeitigen Erhöhung der Ladekapazität ist zu erwarten. Die deutschen Autokonzerne sind aber mittlerweile von der japanischen, koreanischen und amerikanischen Konkurrenz im Bereich der Batterietechnik komplett abgehängt worden.

Zukünftige Produktkonversion: Von der Auto- zur Mobilitätsindustrie

Die Betrachtung zeigt, dass die deutsche Autoindustrie, die bisher erfolgsverwöhnt ist, mittelfristig aus dem Feld der führenden Nationen abstürzen könnte. Dies wäre nur auf den ersten Blick eine Tragik, denn die Autoindustrie hat in einer Zeit, in der ein die Menschheit gefährdender Klimawandel droht, sowieso keine moralische Exis-

tenzberechtigung mehr. Vielmehr könnte eine Krise der deutschen Autoindustrie ein Anlass sein, um ein alternatives, besseres Mobilitätssystem zu schaffen, das nicht mehr auf dem Individualverkehr aufbaut. Dazu gehört der Ausbau des öffentlichen Bahn-, Straßenbahn- und Busverkehrssystems. Insbesondere in den größeren und mittleren Städten könnte zukünftig das Fahrrad eine wichtige Rolle spielen. Nach Berechnungen der TU Dresden könnten in den Städten rund 50 % der Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt werden [7]. Eine Vision, die z.B. in Kopenhagen bereits heute Wirklichkeit geworden ist. Für Umzüge und spezielle Einzelfahrten könnte das ganze ergänzt werden durch ein großzügiges Car Sharing-Systemen. Ein 1:1-Ersatz der heutigen Automobilflotte durch Elektroautos ist dagegen keine Alternative, weil dafür mittelfristig die materiellen Ressourcen auf unserem begrenzten Planeten nicht existieren.

Es stellt sich natürlich die Frage nach möglichen Ersatzarbeitsplätzen, denn in der unmittelbaren Automobilproduktion arbeiten heute in Deutschland immerhin 800.000 Menschen. Dazu kommen noch einmal 780.000 Personen im Kfz-Handel und bei Kfz-Reparaturen. Hier bietet sich zunächst einmal an, in den heutigen Automobilfertigungsstätten sinnvolle Produkte zu produzieren. Das könnten neben einer deutlich verringerten Autozahl vor allem öffentliche

Verkehrsmittel sein, also Busse und Eisenbahnen. Dazu könnten weitere sinnvolle ökologische Produkte kommen. Klar ist, dass in den heutigen Automobilschmieden das technische Know-How und die Fähigkeiten vorhanden sind, um eine Produktkonversion zu vollziehen. Es ist aber unmittelbar einsichtig, dass zukünftig in einer neuen Mobilitätsindustrie weniger Arbeitszeit anfällt, als in der heutigen Automassenproduktion. Die Antwort ist einfach: Alle Beschäftigten behalten ihren Job aber die Arbeitszeit wird deutlich abgesenkt. Eine entsprechende Logik gilt auch für andere Bereiche der Gesellschaft, so dass es notwendig sein wird, die gesamtgesellschaftliche Arbeitszeit in diesem Sinn neu zu justieren.

[1] Süddeutsche Zeitung, Interview mit M. Wissmann, 11.11.2015

[2] New York Times International, 16.10.2015

[3] Frankfurter Allgemeine Zeitung, 28.5.2015

[4] Süddeutsche Zeitung, 10./11.10. 2015

[5] Süddeutsche Zeitung, 7./8.9.4.2012

[6] Wirtschaftswoche 41/ 2.10.2015

[7] Umweltbundesamt; TU Dresden: Potenziale des Radverkehrs für den Klimaschutz, Kurzfassung, Dresden November 2012

[8] Ökosozialismus: Analyse + Perspektiven, Nr. 26 (2015)

Die Schriftenreihe „Ökosozialismus: Analyse + Perspektiven“ (ehemals Ökosozialistische Flugschriften) erscheint in loser Folge. Die Schriftenreihe versteht sich als Diskussionsbeitrag in der breiten Linken zu ökologischen Fragen und zur Entwicklung ökosozialistischer Positionen. Einzelne Inhalte repräsentieren nicht in jedem Fall die Position aller Unterstützer. Die Schriften sind im Netz zu finden unter www.sozone.de sowie den Seiten des Ökosozialistischen Netzwerks.

Kontakt, Bestellung und Mitarbeit :

Klaus Meier, Linkes Forum Frankfurt,
MeierKlaus13@yahoo.de