

Abgasskandal in der Automobilbranche

Erweiterter Untersuchungsbericht

von Frederic Beck
Europabüro Dr. Cornelia Ernst MdEP

April 2017 - Dezember 2017

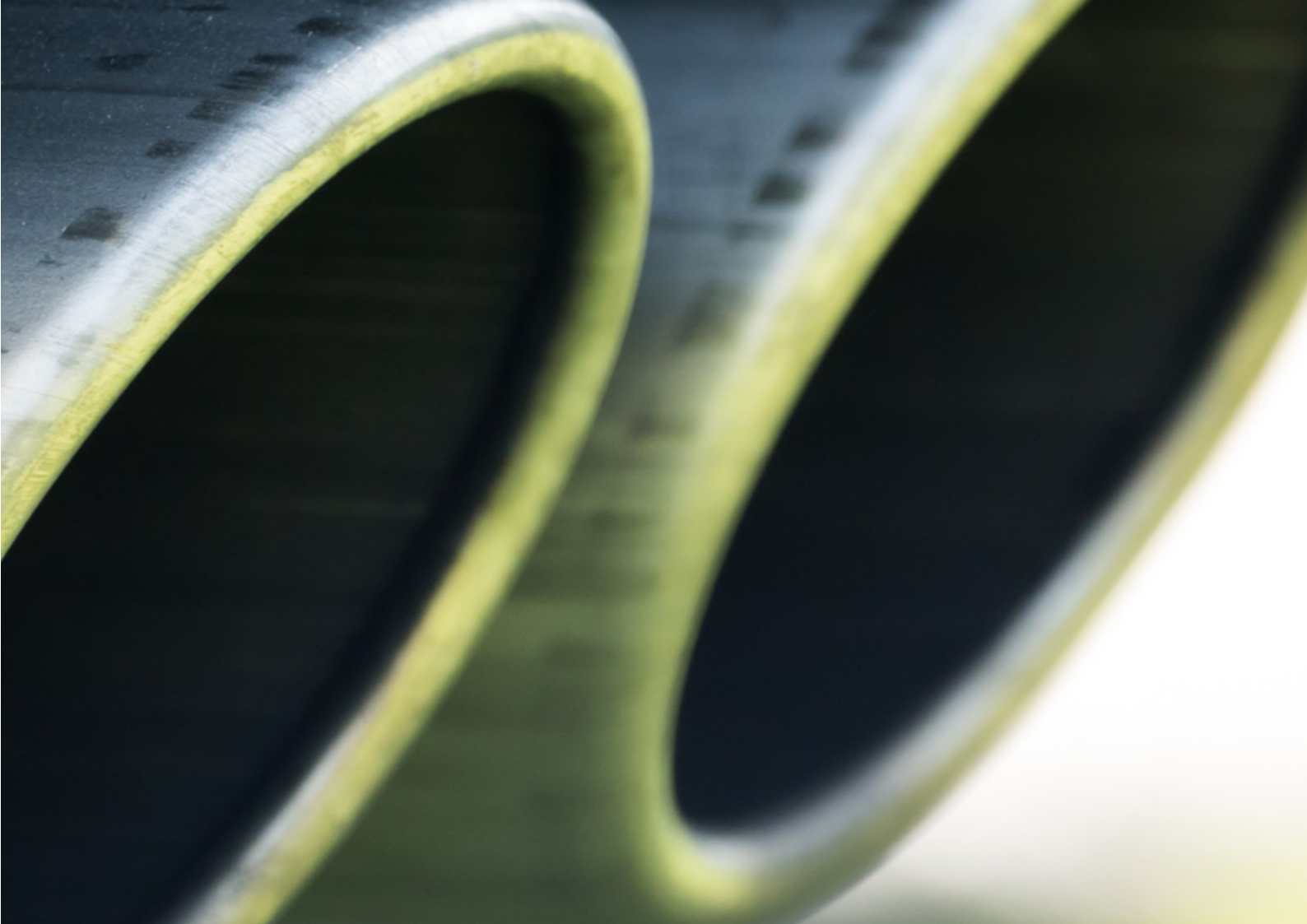
European United Left • Nordic Green Left

EUROPEAN PARLIAMENTARY GROUP



GUE/NGL

www.guengl.eu



Impressum

Herausgegeben von der Delegation DIE LINKE. im Europaparlament, Konföderale Fraktion der Vereinten Europäischen Linken /Nordische Grüne Linke GUE / NGL.

Besonderer Dank gilt Frederic Beck.

Redaktion: Frederic Beck

Layout und Gestaltung: Christopher Colditz

Fertigstellung und Publikation am 28. Februar 2018

www.guengl.eu

www.dielinke-europa.eu

Über den Autor

Frederic Beck, geboren am 30.07.1998 in Leipzig, absolvierte 2016 sein Abitur und führte anschließend ein einjähriges Praktikum bei Dr. Cornelia Ernst im Europäischen Parlament in Brüssel durch. Sein Arbeitsschwerpunkt lag hier bei der Zuarbeit für den Untersuchungsausschuss EMIS (Emissionsmessungen in der Automobilindustrie) zur Aufklärung des Abgasskandals auf Europäischer Ebene. Seit Sommer 2017 ist Frederic Beck als lokaler Assistent bei Dr. Cornelia Ernst beschäftigt. Er ist Student der Politik- und Wirtschaftswissenschaften an der Universität Halle.



European United Left • Nordic Green Left



EUROPEAN PARLIAMENTARY GROUP

GUE/NGL

www.guengl.eu

DIE LINKE.
IM EUROPAPARLAMENT

Inhalt

Einleitung

1.	Strategien der Europäischen Union Teil 2	5
2.	Deutsche Rolle im Abgasskandal Teil 2	11
3.	Deutsche Akteure aus Wirtschaft und Gesellschaft	17
3.1.	VW	17
3.2.	Audi	22
3.3.	VDA	24
3.4.	Zulieferer	25
3.5.	Daimler	27
3.6.	BMW	28
3.7.	Porsche	30
3.8.	NGO's	32
4.	Andere (EU)-Staaten und dortige Konzerne	33
5.	Visionen – Ausblick in eine grüne Zukunft	36
6.	Literatur und Quellen	41
7.	Kontakt	43

Einleitung

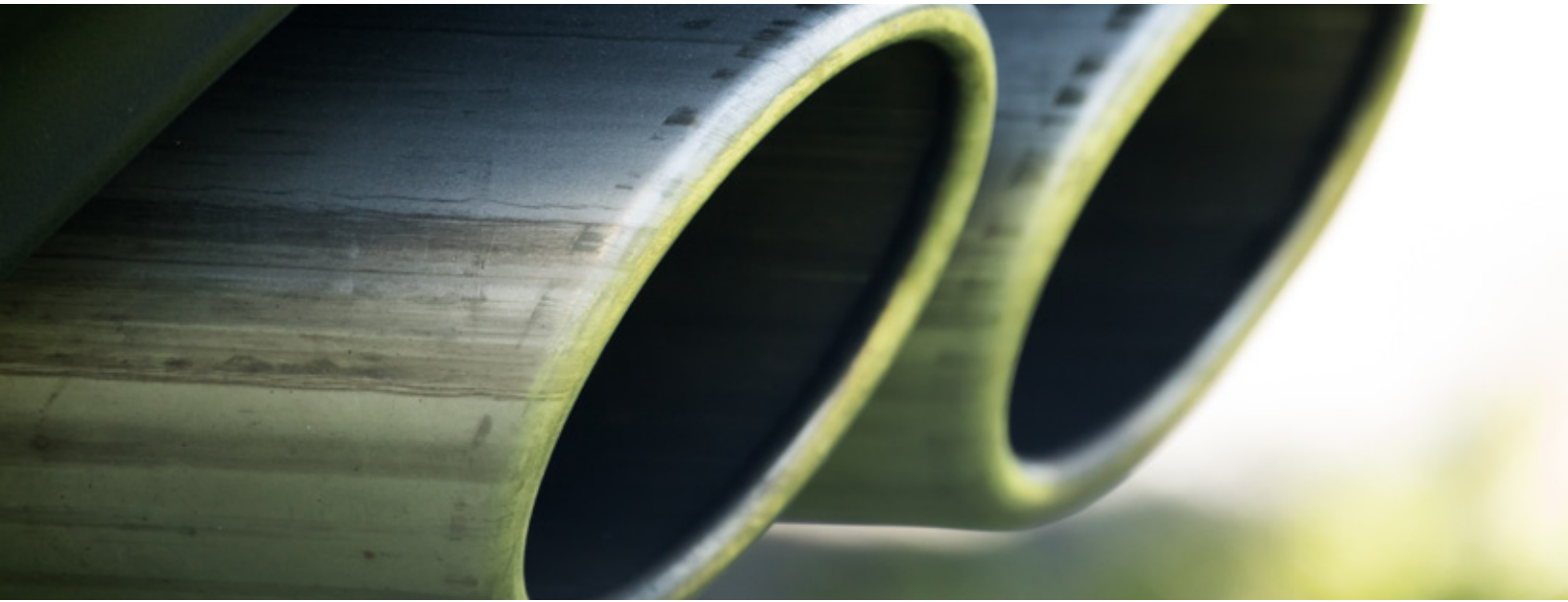


Foto: Pixabay.com / Snap_it / CC0

Jährlich sterben in deutschen Großstädten ca. 10.000 Menschen vorzeitig an den Folgen der hohen Stickoxid-Belastung (NOx). Die deutschen und europäischen Spitzenpolitiker*innen sahen diesem Treiben lange tatenlos zu und versuchten schönzureden, was eigentlich ganz offensichtlich seit Jahren bis zum Himmel stank. Die Fahrzeughersteller taten so, als wären die einzuhaltenden Grenzwerte für sie nicht der Rede wert, stattdessen liefen im Hintergrund Prozesse von ungeahntem und zuvor nie dagewesenem Ausmaß ab, die alle bisherigen Betrugereien in der Automobilbranche wohl auf Jahre in den Schatten stellen werden. Was mit Volkswagen begann, ist mittlerweile zum Problem für den gesamten Industriezweig geworden. Immer mehr Modelle sind betroffen, immer neue Machenschaften kommen ans Licht und es droht ein immenser wirtschaftlicher Schaden, welcher sowohl finanzielle als auch imagetechnische Aspekte umfasst. Wo sich die Konsequenzen in den USA durch Millionenzahlungen an Staat und Verbraucher*innen widerspiegeln scheint in Deutschland neben einem laschen Softwareupdate nur ein aufmunterndes Lächeln zu sein. Was einstmals Wertarbeit „Made in Germany“ verkörperte, ist heute nur noch Schall und Rauch. Über die Hälfte der Bevölkerung allein in Deutschland hat auch nach den Dieselpfählen von Industrie und Politik kein Vertrauen mehr in die hiesige Fahrzeugindustrie.

In Anknüpfung an das im Sommer 2016 veröffentlichte Dossier, soll der Fokus nun auf der Zeit nach dem Ende des Untersuchungsausschuss im Europäischen Parlament liegen. Anstatt nur zurückzusehen, sollen auch Visionen und Perspektiven aufgezeigt werden, welcher Weg beschritten werden muss, um logische Schlüsse aus dem Versagen der aktuellen Regierungen und Wirtschaftseliten zu ziehen für eine gerechte, soziale und ökologische KFZ-Branche in Deutschland und Europa.

1. Strategien der Europäischen Union Teil 2

Die Europäische Union stand 2017 an einem Scheideweg. Nach dem verkorksten Ergebnis des Abgasuntersuchungsausschuss, wurden die neuen CO₂-Strategien der Kommission für die Zeit zwischen 2021 und 2030 offengelegt. Sie sollten endlich die Wende bringen. Von den ursprünglichen Plänen blieb am Ende aber wieder nur ein Bruchteil übrig. So sollte nach dem Auslaufen der bisherigen Flottengrenzwerte, eine Quote für emissionsfreie KFZ von 15 bis 20 Prozent eingeführt werden. Diese kommt jetzt nicht, stattdessen setzt man auf freiwillige Aktionen der Hersteller. Diese Maßnahmen werden dann mit einem Bonussystem belohnt. Gesetz dem Fall, sie erreichen die Werte, können sie die Abgasgrenzwerte um bis zu 5 Prozent überschreiten, ohne Gefahr zu laufen, sanktioniert zu werden. Bei den CO₂-Emissionen war eine Reduktion um insgesamt bis zu 35 Prozent, mindestens aber 25 Prozent nach unten vorgesehen, geblieben ist ein Zwischenziel von 15 Prozent Reduktion bis 2025 und eine Verminderung des CO₂-Ausstoßes von 30 Prozent bis 2030. Schuld am wiederholten Einknicken der Kommission ist einmal mehr die mustergültige Lobbyarbeit deutscher Unternehmen. Da Angela Merkel, die sonst stets für die deutsche Automobilindustrie kämpfte gerade anderweitig beschäftigt war, sollte der VDA Vorsitzende Matthias Wissmann persönlich für Gespräche mit Spitzenfunktionär*innen nach Brüssel gereist sein, um auf die Entscheidungen einzuwirken. Ihm Sprang sogleich der aus Deutschland stammende Haushaltskommissar Günther Oettinger



Foto: Jochen Zick, Action Press, CC BY-ND 2.0

bei, obwohl dieser gar nicht mit der Materie betraut ist. Die Wirtschaftslobbyist*innen lehnten die Pläne entschieden ab, so wollten sie zum Beispiel die Emissionssenkungsquote deutlich nach unten korrigieren. Da die strenge neue Gesetzesvorlage gefallen ist, muss nun auch Deutschland um seine Klimaziele für 2030 bangen. Ebenso scheinen die Pariser Vereinbarungen mit der Brüsseler Entscheidung in immer weitere Ferne zu rücken. Einigen Mitgliedsstaaten gefällt das gar nicht. So schrieben die Umwelt- und Verkehrsminister*innen zahlreicher EU-Staaten (u.a. Portugal, Österreich, Irland) einen Brandbrief an die EU-Kommission, mit der Aufforderung sich ja nicht einlullen zu lassen. In dem Schreiben wurden sogar noch ehrgeizigere Ziele gefordert, wie etwa die CO₂-Reduktion bei PKW um 40 Prozent. Die einstigen Verfechterinnen strengerer Vorgaben Elzbieta Bienkowska (Industriekommissarin) und Violeta Bulc (Verbraucherkommissarin) sind schon seit geraumer Zeit deutlich verhaltener geworden. Doch gerade von diesen Beiden bräuchte es jetzt klare Zeichen, dass sie ihren Worten taten folgen lassen. Jetzt ist

es am Europäischen Parlament eine starke Position zu finden, wenn der Entwurf in die Verhandlung geht. Angesichts der Mehrheitsverhältnisse scheint allerdings fraglich, ob sich die Parlamentarier*innen zu einem progressiven Gegenvorschlag durchringen können. Bei der Wirtschaftsfreundlichkeit des dominierenden konservativen Lagers, kann dass nur eine linke Mehrheit mit Hilfe der Liberalen schaffen, die allerdings bekanntlich nicht dazu neigen, den Unternehmen allzu sehr auf den Schlipps zu treten. Diese Aufgabe wird auch den linken Kräften, insbesondere aus Deutschland zukommen. Wir werden versuchen durch stetes nachbohren die Kommission weiter anzutreiben und zur Rechenschaft zu zwingen. Der Vorschlag von Martin Schulz eine verbindliche Europäische E-Auto-Quote einzuführen verpuffte leider so schnell wie er gekommen war.

Unbeantwortet bleibt auch die Frage wie weit die in diesem Jahr u.a. gegen Deutschland eingeleiteten Vertragsverletzungsverfahren gediehen sind. Schließlich könnte es sein, dass erst ein Abschluss dieser die betroffenen Nationen dazu bewegt eine Kurskorrektur einzuschlagen, denn nur die bloßen Ermittlungen führen noch nicht zu einer Schuldvidenz. Klar ist jedoch, dass deutsche Autos auch in anderen EU-Staaten dafür sorgen, dass dort reihenweise die Grenzwerte überschritten werden. In sage und schreibe 23 der 28 Mitgliedsstaaten ist das der Fall. Kommissionspräsident Juncker sieht ein „Gesamt-Diesel-Problem“, welches es zu lösen gäbe. Ihm pflichtet der deutsche CDU-Europapolitiker Markus Pieper bei. So sei bisher zu „deutschlas-tig“ über das Problem diskutiert wurden.

Auch im Kartell-Karussell besetzt die EU einen wichtigen Platz, immerhin kann sie Strafzahlungen in Milliardenhöhe veranlassen. Diesmal scheint auch Günther Oettinger nicht allzu zimperlich mit den deutschen Herstellern umzugehen. Die Untersuchungen, ob es sich wirklich um strafbare Absprachen gehandelt habe, seien zwar noch nicht abgeschlossen, aber man werde, sollten sich die Vorwürfe erhärten, rigoros gegen die betroffenen Firmen vorgehen. Man nehme dabei „keine Rücksicht auf große Namen“, so der Haushaltskommissar. Immerhin soll das Kartell seit den 90ern aktiv gewesen sein und über 200 Beteiligte umfassen.

Oettinger will den Diesel aber noch nicht abschreiben, wobei wir wieder beim Anfang des Kapitels wären. Es könnte also schon Helfen, wenn die EU-Kommission ihre interne Linie gemeinschaftlich klären würde, bevor es zu willkürlichen Aussagen wie dieser kommt.

Auch für die Förderung von Projekten, welche die Weichenstellung zukünftiger Industrieverfahren vornehmen, ist die EU zuständig. Im Falle von BMW kostet dies das Unternehmen mehr Rückzahlungen, als an Förderungen übrig bleibt. Dazu aber später mehr.

Ein Bereich der ebenfalls die rechtliche Normierung tangiert, ist die neue RDE-Gesetzgebung, die im vorherigen Bericht ausführlich diskutiert und in der Entstehung begleitet wurde. Nun ist sie zum 1.9.2017 in Kraft getreten. Ab September 2018 kommt der neue WLTP-Prüfzyklus, der die Testfahrt im Freien auf der Straße bringt. Dies ist ein Novum in der Welt und wird das Tricksen in Zukunft deutlich schwieriger machen, da die Testbedingungen nicht mehr starr organisiert sind, sondern wesentlich unvorhersehbarer. Einen faden Beigeschmack bringt aber, dass mit dem neuen Prüfverfahren auch die Toleranzgrößen für die getesteten Fahrzeuge deutlich erweitert werden. Man hebt die Grenzwerte also auf ein schlechteres Niveau, als sie es bisher sind. Der Konformitätsfaktor macht es möglich. Um diesen wurde vorher arg gerungen, auch DIE LINKE setzte sich für eine Verschiebung der Grenzwerte auf 0 ein, am Ende konnten sich aber die wirtschaftsnahen Kräfte durchsetzen. Nun sind bis zu 110 Prozent mehr für die Hersteller drin, wo vorher 80mg Stickoxid die Grenze waren, dürfen jetzt 168mg auf einem Kilometer in die Luft geblasen werden. Immerhin sinkt der KF ab 2020 auf nur noch 50 Prozent über den bisherigen Werten, was aber immer noch satte 120 Milligramm bedeuten würde.

Auch die Endrohrmessung wird 2018 Pflicht. Damit ist sichergestellt, dass die Abgasreinigung auch tatsächlich funktionsfähig ist. Bisher reichte die Auslesung des Onboard-Diagnose-Systems. Mit diesem Schritt wird die Softwaremanipulation zu einem unwirksameren Mittel für die Umgehung der Schadstoffgesetzgebung werden. Viele Automobil-

hersteller werden also auch aus diesem Grund ihre Fahrzeuge nachrüsten müssen.

Für das im ersten Dossier angeführte Problem der unterschiedlichen Auslegungen von Test- und Zulassungsstandards für Fahrzeugklassen in den Ländern der Europäischen Union und dem damit verbundenen „Zulassungsshopping“ gibt es auch weiter keine Lösung. Dazu meint Kanzlerin Merkel: „Wir haben europäische Richtlinien, die umgesetzt werden müssen – überall.“ Sie sieht daher Europa in der Pflicht, dass überall die gleichen Standards zur Anwendung kommen. Eine Parallele mit unseren Vorstellungen tut sich da auf, doch wie immer hapert es an der konsequenten Linie. So wäre es wohl fatal, wenn Fahrzeugklassen deutscher Hersteller, die z.B. in Luxemburg eine Zulassung erhalten, in Deutschland aber nicht, plötzlich dort mit der gleichen Strenge getestet würden. Es wäre ein Eigentor, denn die Garantie für eine Nichtbeanstandung wäre wahrscheinlich nicht mehr gegeben.



2. Deutsche Rolle im Abgasskandal Teil 2

Es mutet fast grotesk an, dass diejenigen in der deutschen Politik mit den schmutzigsten Dienstwagen auch gleichzeitig die größten Gegner*innen einer progressiven Umweltpolitik sind, oder anders gesagt eben die heftigsten Verfechter*innen der Dieseltechnologie. So verwundert es wenig, dass der erste Platz an den noch Ministerpräsidenten von Bayern geht – Horst Seehofer. Der gepanzerte Diesel-BMW des 68-jährigen bläst 303g CO₂ pro Kilometer in den Himmel. Auf dem saubersten Rang bugsiert sich ein – auch das keine Überraschung – Grüner. Der baden-württembergische Umweltminister Stefan Wenzel verpestet die Umwelt nur mit 100g/km CO₂. Die Deutsche Umwelthilfe hatte erfolgreich auf die Herausgabe der Daten geklagt.

Im August 2017 sollte ein epochaler Wandel eingeleitet werden und wurde doch nur zu einem schlecht ausgeführten Rückwärtsmanöver. Der erste bundesdeutsche Dieseltreffen fand in Berlin seinen Anfang und bald darauf sein jähes Ende. Nach ewigen Stunden der Verhandlung zwischen Bund, Ländern und der Autoindustrie standen einige Maßnahmen zu Papier, die am eigentlichen Problem aber nicht rütteln. Dennoch, es wird wohl die größte aller Rückrufaktionen, welche die Deutschen je erlebt haben. Über 5 Millionen Fahrzeuge werden einem Software-Update unterzogen, dass den Stickoxid-Ausstoß um bis zu 30 Prozent senken soll. Ein Schritt ist dies, aber lange nicht ausreichend. Über 50 Prozent sind ohnehin Fahrzeuge von VW und seinen Töchtern, die bereits einem verbindlichen Rückruf unterliegen. Neu dabei sind nun vor allem Fahrzeuge der Abgasklassen Euro 5 und 6. Der abgedeckte Temperaturbereich steigt deutlich, dem Ziel von einer mindestens 90-prozentigen Abdeckung hinken die Ergebnisse aber noch deutlich hinterher. Ausländi-

sche Hersteller*innen beteiligen sich gar nicht an der Aktion, die vom Nationalen Forum Diesel beschlossen wurde. Sie sehen sich nicht in der Pflicht, da ihre Typengenehmigungen nicht zur Debatte stehen. Das KBA hat keine Befugnisse sie zu etwaigen Serviceleistungen zu zwingen. Vom Gedanken einer technischen Umrüstung der Hardware, wie von diversen NGO's gefordert, verabschiedete man sich aber zügig, zu aufwendig und teuer, argumentierten die Unternehmen. Bei manchen Fahrzeugen ist das auch technisch nicht umsetzbar, da ihr Motorraum zu klein ist, um die entsprechenden Bauteile einzufügen. Für alle Autos, bei denen der Platz vorhanden wäre, sind Hardware-Lösungen aber nach wie vor die beste Option. Insgesamt werden die jetzt beschlossenen Nachrüstungen die Belastungen mit NO_x wohl nur um ein Viertel senken. In den Städten heißt das, die NO₂-Werte gehen lediglich um 10 Prozent runter. Die Hersteller*innen sagten aber immerhin zu, selbstständig Abwrackprämien für alte Diesel einzuführen, um den Kund*innen einen Kaufanreiz für neue Fahrzeuge zu bieten. Dabei müssen die Autobauer*innen ohne staatliche Förderung auskommen. Im Vorfeld war auch eine Art „Abwrackprämie 2.0“ im Gespräch. Diese wurde vor allem aus der konservativen und gewerkschaftlichen Ecke unterstützt. Am Ende sollten die Unternehmen für ihre Schandtaten aber nicht noch Subventionen kassieren. Außerdem gibt es solche Prämien für E-Autos bereits, dem Diesel aber wollte man durch finanzielle Bevorteilung das Leben nicht künstlich verlängern. Von Strafen oder strengeren Grenzwerten, mehr Transparenz oder Offenheit, fehlt hingegen jede Spur. „Das Prinzip der Freiwilligkeit“ hat also weiter Vorfahrt, und so blieb an diesem Tag in Berlin nur heiße Luft. Das Problem, welches sich seit vielen Jahren durch die deutsche Regierungs-

politik zieht, wurde wieder einmal überdeutlich. Die Bundesregierung, also der Staat, verschläft es, seine Rolle als marktwirtschaftliches Korrektiv einzunehmen. Es wird nicht mehr nach langfristigen Strategien gesucht, sondern nur noch die kurzsichtige Denke der Unternehmen adaptiert. Ob man das als Kuschellinie, Schonungshaltung oder opportunistisch bezeichnen will, bleibt dabei jedem/r selbst überlassen. Eine Weichenstellung weg vom Abstellgleis, hin zur Fernstrecke wurde jedenfalls einmal mehr verpennt. Renditendenken und Gewinnmaximierung wiegen immer noch mehr, als das Wohlergehen des Volkes. Damit schießt sich der Staat selbst ins Knie und büßt zunehmend an Legitimation ein. Zu kritisieren bleibt auch, dass außerparlamentarische Organisationen keinen Zugang zu den Verhandlungen erhielten, obwohl sie den Prozess maßgeblich auslösten und bis jetzt intensiv begleiten. Einig war man sich an diesem Abend nur, dass es unbedingt gilt Fahrverbote zu verhindern, ob das mit diesen schwachen Ergebnissen zu schaffen ist, darf wohl arg in Zweifel gezogen werden. Das Thema Sammelklage kam gar nicht zur Sprache.

Auf den ersten folgt der zweite Streich. Anfang September 2017 also die nächste Runde im Diesel-Gipfel-Programm. Diesmal sogar mit einem klaren Ergebnis, dass aber leider – mal wieder – so gar nicht befriedigend wirkt. Eine Milliarde Euro will Merkel für die verbesserte Luftreinhaltung in deutschen Städten zur Verfügung stellen. Davon zahlt drei Viertel der Staat, also die Steuerzahler*innen und den Rest die Automobilindustrie. Das klingt zunächst nach einer Menge Holz, doch schaut man sich die Entscheidung genauer an fällt auf, dass sie rein gar nichts bewirken wird. Erstens ist es eine Unverfrorenheit, dass nun die Verbraucher*innen selbst zu großen Teilen für die von der Industrie verursachten Probleme aufkommen müssen, zweitens werden die Maßnahmen Fahrverbote nicht verhindern können. Das liegt daran, dass die Gelder frühestens nach dem dritten Diesel-Gipfel im November 2017 ausgezahlt werden, schließlich wurde erst dort entschieden welche Projekte in den Kommunen überhaupt gefördert werden. Bis dann neue E-Busse oder LaDestationen angeschafft und in Betrieb genommen wurden, werden die Gerichte längst die schmutzigsten Fahrzeuge von der Straße geholt haben,



Foto: Pixabay / eugeniu / CCO

was wiederum auf Kosten der Nutzer*innen geht. Der Justiz ist zu Ungewiss, um wie viel Prozent die Luft tatsächlich sauberer wird, sie bezweifelt jetzt schon die Effektivität des Vorhabens. Des Weiteren ist die Investition zwar richtig und wichtig, verfehlt aber ihr ausgerufenes Ziel, denn durch das Geld wird kein einziges Auto sauberer, nur die Umwelt in dem es verkehrt verändert sich. Ungewiss ist zudem, ob die neue Regierung den jetzt beschlossenen Plänen überhaupt zustimmen wird, es könnte also sein, dass am Ende gar kein Geld fließt. Als einzig vernünftige Alternative bleibt mal wieder nur zu sagen: bittet endlich die Industrie ordentlich zur Kasse, wenn schon nicht mit Strafzahlungen, dann wenigstens mit dem zwingenden Auftrag alle betroffenen Fahrzeuge nach höchst möglichem Standard auf das neuste umwelttechnologische Level zu bringen. Die Presse meint dazu, Dobrindt könne froh sein, dass die Autoindustrie ihn nicht entlassen habe. Was für ein Rollenverständnis. Kein Wunder aber, bei den fliegenden Positionswechseln, die viele Industrielle in die Politik und umgekehrt hinlegen. Vielleicht liegt der Sanftwaschgang des Staates gegenüber den Unternehmen auch an großzügigen Spenden dieser an die Regierungspartei CDU. Sicher nur ein Faktor von vielen. Bei dem oben erwähnten Dieseltreffen vom November, bestätigte Angela Merkel noch einmal ihr Vorhaben, 1 Milliarde Euro in die Kommunen zu geben. 150 Millionen sind für Busnachrüstung bestimmt, 350 Millionen für die Elektrifizierung des Verkehrs und das Gros, nämlich 500 Millionen, für die Digitalisierung des Verkehrsraums (z.B. von Parkleitsystemen). Man müsse nun so früh wie möglich mit der Ausschüttung beginnen, um auch tatsächlich kurzfristigen Fahrverboten entgegenzuwirken. Das „Sofortprogramm Saubere Luft 2017-2020“ soll also die Stickoxidgrenzwerteinhalten in den Kommunen mit zu hoher Luftverschmutzung gewährleisten. Dem Deutschen Städtetag reicht das nicht aus, er fordert eine konsequentere Linie gegenüber den Automobilherstellern. Man wolle genau wissen, wie weit die Nachrüstungen gediehen sind und welche Auswirkungen dadurch tatsächlich eintreffen. Damit unterstreicht er eine von Merkel selbst getroffene Aussage, die nach dem 1. Dieseltreffen noch meinte, man müsse „ein Resümee ziehen, welcher Schritt sinnvoll und wirkungsvoll war und welcher nicht“. Davon war aktuell aber nichts mehr zu hören. Wie

mit diesen luschigen Aussagen und Maßnahme das Ziel von einer Millionen Elektrofahrzeugen bis 2020 und die Reduzierung der Treibhausgase um bis zu 95 Prozent bis 2050 geschafft werden soll bleibt ungeklärt und rückt in immer weitere Ferne.

Ein weiteres Problem dem sich die Bundesregierung stellen muss, ist der kontinuierlich wachsende Dieserverbrauch von zuletzt 121 Millionen Litern im Jahr 2016. Seit 1999 ist der Dieselanteil an deutschen Tankstellen damit um 20 Prozent auf nunmehr 65 Prozent gestiegen. Der Benzinverbrauch nimmt dagegen stetig ab und lag im vergangenen Jahr nur noch bei 66 Millionen Liter, wurde also vom Diesel deutlich abgehängt. Zumal der Fiskus für Diesel satte 18ct weniger an Steuern pro Liter kassiert. Insgesamt lag das Steuervolumen 2016 bei 37 Milliarden Euro. Immerhin sinkt der Verkauf von Dieselfahrzeugen seit dem Bekanntwerden des Skandals in Deutschland deutlich. Von einer Erhöhung der Steuern auf Dieseldieselkraftstoff, um die Begünstigung gegenüber dem Benzin zu beenden, wollen aber weder Union noch SPD etwas wissen.

Babara Hendricks ist wegen der Abgasaffäre im Gegensatz zum Kollegen Dobrindt ehrlich richtig wütend. Kurz vor ihrem politischen Karriereende im Herbst 2017 rechnet sie konsequent mit dem größten deutschen Autohersteller*innen ab. An einem Tag im Sommer vor dem VW-Vorstandsgebäude sieht sie dafür den richtigen Moment gekommen. „Vertrauensverlust“, „Verbrauchertäuschung“ und vieles mehr lässt sich aus ihrer Rede entnehmen. Für sie ist genau jetzt der Wendepunkt gekommen. Die Politik muss aus der Defensive endlich wieder in die Offensive gehen. Das Ereignisse wie Kartell und Dieseltreffen erst aus der Presse an die Politikoberen gelangen dürfe nicht wieder vorkommen. Zu lange sei die Autobranche geschützt worden, mit dem Ergebnis, dass jetzt ein umso tieferer Fall folgte. Entscheidungen zu Gunsten der Hersteller*innen dürfen nicht mehr den Regelfall darstellen. Der Kontrast zwischen Wirtschaft und Politik muss deutlicher gezeichnet werden. Schwer hatte sie es mit ihren Forderungen, weil andere Ministerien (vorne weg das BMVI unter Dobrindt) immer wieder blockiert haben. Babara Hendricks wird ihren Weg nicht zu Ende gehen können, bleibt zu hoffen, dass auf sie ein*e

ebenso engagierter Nachfolger*in folgt. Rückendeckung für ihr hartes Vokabular, bekam sie jedenfalls nicht vom damaligen Parteichef Martin Schulz. Dieser hatte noch im Wahlkampf deutlich gemacht, dass mit ihm ein Ende des Diesels nicht zu machen sei, ebenso wenig wie Fahrverbote in deutschen Innenstädten. Für mehr Offenheit und Transparenz im Dieselskandal sprach er sich dann aber doch aus.

Ihr Gegenspieler Alexander Dobrindt hat in der Zeit als Verkehrsminister nicht wirklich eine rühmliche Rolle ausfüllen können. In seiner Periode als Generalsekretär bekannt für derbe Sprüche und Aussagen, die frei Schnauze getroffen wurden, wandelte er sich ab 2013 zu einem eher ruhigen Zeitgenossen, der Entscheidungen nur in kleinem Kreise trifft, die Öffentlichkeit - oder zumindest den Diskurs mit dieser - meidet. Cem Özdemir sagte mal über den Bayern, er sei der „Minister für Vertuschung und Interessenpolitik“. Dazu passt die goldene Regel aller bisherigen Minister, die für den Bereich Verkehr zuständig waren – es gilt die wichtigste Wirtschaftssparte im Lande zu schützen und nicht gegen sie zu kämpfen. Wie diese Maxime dann aufgefasst wird, ist Grundlage des Ermessensspielraums. Für Horst Seehofer ist die Arbeit seines Schützlings lobenswert, Dobrindt habe „die Verkehrsinfrastruktur vorangebracht wie keiner vor ihm“. Für den Ministerpräsidenten Winfried Kretschmann klingt es eher so: „Er hat uns hängen lassen“. Für Alexander Dobrindt selbst ist es natürlich bedeutender, wenn es von der eigenen Partei Lob gibt, und dort lässt sich seine Position ganz gut mit der eigenen verknüpfen, man sei schließlich Partner der Wirtschaft, auch wenn man „Kumpanei“ vermeiden wolle. Der ehemalige Schützenkönig hätte in seiner Amtszeit dabei voll ins Schwarze treffen können, wäre er nur ein wenig offensiver und progressiver vorgegangen. Er hat das System aber weder kritisiert, noch etwas getan, um es wirksam zu verbessern. Für Strafen seien die Gerichte zuständig, er nur für die Vorgabenerfüllung durch die Autokonzerne, und das erfolgt, wie weithin bekannt ist, auf freiwilliger Basis. Schon Anfang 2016 hätte er ein deutliches Zeichen setzen können, beim alljährlichen Neujahrsempfang des VDA, doch stattdessen schmierte er den Unternehmen Honig ums Maul. Gleiches Spiel, anderer Anlass, beim Wahlkampfauftakt der CSU in München. Das Dobrindt schweigt ist die eine Sache,

dass er aber Prozesse zur Lösungsfindung und Ahndung von Vergehen bewusst verzögert und manipuliert, geht hingegen gar nicht. Bereits 2016 lies das BMVI über 50 Fahrzeugtypen auf Verbrauchswerte testen. 30 davon überschritten die Werte deutlich, und zwar so, dass man sie hätte stilllegen müssen. Die Ergebnisse wurden allerdings bis Sommer 2017 unter Verschluss gehalten, und plötzlich waren alle Fahrzeuge sauber. Die Tests wurden einfach an die standardisierten Verfahren der Wirtschaft angepasst und im Beisein der Unternehmen durchgeführt. Den Vorgang nennt man auch „Sauberszauber“. Für die Deutsche Umwelthilfe ist Dobrindt ein Betrüger, der sich mit seinen Taten straffällig gemacht hat, schon alleine, weil er Milliarden an CO₂-Steuern für die überhöhten Werte der Konzerne nicht eintreibt und Aufklärungsarbeiten verhindert. Der Ex-Minister selbst ist sich keiner Schuld bewusst, er habe so schnell reagiert wie sonst keiner seiner Kolleg*innen in der EU. Untersuchungskommission und weitere Maßnahmen stünden für ihn. So bleibt festzuhalten, dass die Rolle seiner Person ambivalenter nicht sein könnte, auf der einen Seite berechnender Analyst, auf der anderen impulsiver Bock. Beides zusammen macht ihn unberechenbar, sicher auch in seiner neuen Rolle als CSU-Landesgruppenchef.

Dobrindt gehört auch zu den Gegnern einer Sammelklage-Option für geprellte Verbraucher*innen, nun da er abgetreten ist und Koalitionsverhandlungen laufen steigen die Chancen für ein solches Verfahren aber wieder. Einen Vorstoß dazu machte FDP-Vize Wolfgang Kubicki. Dieser fordert, dass eine gesammelte Geltendmachung von Ansprüchen vor Gericht möglich sein müsste, allerdings nicht ohne Maß. Unternehmen müssten vor „überzogenen Forderungen geschützt“ werden. Dies meint er ausnahmsweise nicht, weil er ein Freund der Autolobby ist, sondern weil andere Modelle, wie sie in den USA praktiziert werden dazu führen, dass Anwaltskanzleien mit möglichst hohen Forderungen für sich selbst eine große Rendite rausschlagen wollen. Es geht also weniger um Verbraucher*innenschutz, als vielmehr maximalen finanziellen Erfolg für die Anwälte, welche Unternehmen unverhältnismäßig belasten und die Sammelklage an sich diskreditieren würde. In Deutschland nutzt die Kanzlei Hausfeld aus den USA nun ein Schlupfloch für die eigentlich verbotene

Sammelklage. Sie gründet eine Partnerfirma, die alle Ansprüche der Kläger*innen (hier über 15.000) auf sich vereint und damit vor Gericht zieht. Sie trägt alle Risiken, gewinnt aber bei Erfolg auch kräftig, in diesem Falle bis zu 100 Millionen Euro, dies würde bei einer möglichen erstrittenen Schadenersatzsumme eine Provision von 35 Prozent bedeuten. Kubicki hält diese Art der Prozessierung für einen Irrweg. Davon unabhängig ist jedoch die traurige Realität, dass auch mit diesen 15.000 zusätzlichen Klagen immer noch nur 30.000 von 2,5 Millionen Verbraucher*innen mit Ersatzansprüchen vor Gericht ziehen. Mit einer Sammelklageoption würde die Quote sicherlich deutlich steigen. Ob eine neue Regierung den Weg dafür freimacht, bleibt abzuwarten. Die Kanzlerin ist auch in dieser Hinsicht skeptisch, zwar stehe sie einem besseren Geltendmachen von Ansprüchen der Verbraucher*innen offen gegenüber, findet aber die bisherigen Vorschläge zur Musterfeststellungsklage „noch nicht voll ausgereift“, ohne sie wird es aber auch in der zukünftigen Regierung bei dem Thema nicht gehen. Hoffen kann man nur, dass sich die SPD dann mit ihren Vorschlägen durchsetzen wird, wie sie bei Heiko Maas bereits in der Schublade liegen.

Auch die Regierung von Niedersachsen hat sich in den letzten Jahren nicht mit Ruhm bekleckert. Ist ihre Aufgabe doch eigentlich eine rigorose Kontrolle von VW, lässt sie nun sogar Regierungserklärungen vom Unternehmen abnicken. Der Ministerpräsident selbst bestreitet die Anschuldigung. Er wäre aber nicht der erste, auch einstige CDU-Regierungschefs handelten ähnlich. Die Frage ist nur, welches Motiv Weil mit der Aktion verfolgte, hatte er Angst die Verschwiegenheitspflicht zu verletzen oder die Zustimmung des Landtages verwehrt zu bekommen? VW sagt dazu, man habe Kritik in „positive Formulierungen umgewandelt“ und Passagen „weichgespült“. Auch die Sprecherin des Weil-Büros bestreitet nicht, dass die Erklärung vom Wolfsburger Konzern durchgesehen wurde, man müsse schließlich im Bezug auf die laufenden Ermittlungen in den USA vorsichtig sein, aber insbesondere die harte Kritik am Unternehmen hätte man unverändert gelassen, das klingt dann so: „die Landesregierung hat in eigener Verantwortung entschieden“. Die Wähler*innen scheinen den Vorgang nicht übel genommen zu haben und bestätigten Weil im Amt. Rückendeckung gibt es auch

vom Parteivorsitzenden, der die Angriffe als „richtige Dreckigkeit“ bezeichnete. Weil habe nur als Vertreter der staatlichen Miteigentümerschaft seine gesetzlichen Aufgabe erfüllt. Am Ende waren die Änderungen auch nicht so gravierend, werfen aber wieder einmal die Frage auf, in welchem Verhältnis Staat und Unternehmen stehen sollten. Im VW-Gesetz ist geregelt, dass das Land Niedersachsen 20 Prozent an VW halten sollte. Möglich wurde dies einst durch Hitler, der in den 1930er Jahren mit enteignetem Gewerkschaftsvermögen, das Unternehmen aufbaute. Davon profitiert der Staat bis heute. Nutzen soll dies vor allem der Belegschaft. Mit dem Einfluss des Landes können Schließungen oder Standortverlagerungen verhindert werden, außerdem werden Aspekte des Umweltschutzes, der Nachhaltigkeit und überregionaler Interessen ins Unternehmen eingebracht. Klar ist, dass wenn das Land seine Anteile verkauft all diese Dinge an Einfluss verlieren und der Raum Spekulant*innen und knallharten Ökonom*innen überlassen würde, so wie es sich z.B. die FDP vorstellt. DIE LINKE verfolgt den Ansatz einer Vergesellschaftung durch die Belegschaft, z.B. in Form einer Stiftung. Dort könnte in den Grundregeln, all jenen Aspekten Raum gegeben werden, die oben genannt wurden. Dies würde verhindern, dass sich die Arbeitnehmer*innen vor allem auf Arbeitsplatzsicherung und kurzfristige Maßnahmen versteifen würde. Dietmar Bartsch sagt dazu, „das würde dazu führen, dass die, die die Unternehmenssubstanz erarbeiten, ein höheres Mitspracherecht haben“. Also die ganz klassische Form der Kapitalrückgabe an das Kapital selbst (die Belegschaft). Die Vertreter*innen ebendieser wollen davon aber wenig hören, sie sind mit dem jetzigen Weg zufrieden und so wird sich auf kurze Sicht daran vermutlich auch nichts ändern. Dies zeigt auch die ambivalente Rolle der Gewerkschaften im Spiel um Einfluss. Dort hört man noch allzu oft auf die eigenen Interessen, die aus Gründen der Machterhaltung manchmal auf Kosten aller Arbeiter*innen des VW-Konzerns gehen. Im Wahlkampf spielte das Thema deshalb auch kaum eine Rolle.

Aber wie sieht eigentlich die Stimmung in sächsischen Gefilden aus? Dort wird schon seit langer Zeit nach Lösungen gesucht, wie man die Autoindustrie langfristig in der Region halten kann. Im vorherigen

Bericht wurde darauf bereits eingegangen. Diesmal soll es vor allem um die Ladeinfrastruktur im Land gehen. Ein erstes Förderprogramm für die breite Einführung von Schnellladestationen wurde vom Bund bereits Anfang 2017 aufgelegt. Sachsen ging dabei fast leer aus. Nur 0,6 Prozent der bewilligten Ladestationen gingen an den Freistaat, ganze 38. Zum Vergleich: im Heimatstaat des damaligen Verkehrsministers Dobrindt werden nun für 6,3 Millionen Euro Aufladepunkte gebaut (Sachsen: 215.000 Euro). Die Verteilung lief nach dem „Windhundprinzip“, d.h. wer zuerst Bedarf anmeldet bekommt das Geld. Martin Dulig sagte nach der Kritik, dass noch nicht alle Ladepunkte für Sachsen bewilligt seien, die Zahl also noch steige. Für die Beantragung der Mittel in Sachsen zuständig ist die Sächsische Energieagentur. Sie soll für die zweite Förderrunde einen möglichst großen Anteil für den Freistaat sichern. Außerdem ist sie Ansprechpartnerin für Kommunen. Die TU Dresden bastelt aktuell an einer Bedarfsanalyse für Sachsen. Es gelte auch mit möglichst vielen Informationsveranstaltungen die Bevölkerung und Kommunalregierungen zu sensibilisieren. Der Fördertopf umfasst über drei Jahre 300 Millionen Euro, die ab jetzt – also der zweiten Förderrunde (zur IAA eingeläutet) – nicht mehr nach dem Prinzip des schnellsten Rufes verteilt werden. Mit dem Programm sollen auch neue Arbeitsplätze geschaffen und die Akzeptanz in der Bevölkerung erhöht werden. Immerhin profitiert das Land in der Mitte der Bundesrepublik von den Investitionen der Hersteller*innen. So stellen BMW und VW ihre Werke in Leipzig, bzw. Zwickau komplett auf Elektrofahrzeugproduktion um. Dies bedeutet also eine längerfristige Sicherung der Arbeitsplätze vor Ort und ist ein Bekenntnis zum attraktiven und modernen Standort Ostdeutschland.

Geht man noch eine Stufe tiefer, bleibt man schließlich bei den Kommunen hängen, die letztendlich auch diejenigen sind, welche alle Entscheidungen unmittelbar zu spüren bekommen, also auch mögliche Diesel-Fahrverbote.

Am 22.2. 2018 wird das Bundesverwaltungsgericht erstmals zu den von der DUH eingeklagten Fahrverboten urteilen (siehe auch Rolle der NGO's). In erster Instanz hatte die DUH zu allen beklagten 16 Städten Recht bekommen. Gegen 45 weitere Städte

werden formelle Verfahren eröffnet, um die Luftreinhaltepläne dieser zu verbessern. Bis dahin heißt es für viele größere Städte weiter zittern oder sich wie Stuttgart, Düsseldorf und München – wo die Entscheidungen bereits gefallen sind – schon mal auf das drohende Ungemach vorbereiten. Die Mehrheit der Fahrzeugbesitzer*innen fährt Diesel, davon sind noch mal alle Fahrzeuge der Euro5 und 6 Norm abzurechnen, die durch Umrüstung dem Verbot entgehen könnten, der Rest bleibt buchstäblich auf der Strecke und muss in Zukunft draußen bleiben. Einen solch drastischen Schritt gab es zuletzt im Zusammenhang mit der Einführung der Umweltzonen in deutschen Städten. Von der Prohibition betroffen wären auch Fahrzeuge der kommunalen Ver- und Entsorgungsunternehmen, bei denen eine Umrüstung nicht möglich ist, die also nicht mindestens Euro4 entsprechen. Sollten die Umrüstungsmaßnahmen aber nicht zur geforderten Luftreinhaltung ausreichen, drohen Fahrverbote für alle Fahrzeuge, die nicht den aktuellsten Stand der Technik erfüllen. Dies würde eine massive finanzielle Mehrbelastung für private und öffentliche Akteur*innen bedeuten. Dem ökonomischen Verlust würde aber ein beträchtlicher gesundheitlicher Gewinn gegenüber stehen, schlagen doch 10.000 Todesfälle jährlich in Deutschland durch NOx-Luftbelastung zu buche. Typische Erkrankungen bei Städter*innen sind Bronchitis oder beeinträchtigte Lungenfunktion. Diese Krankheitsbilder würden wohl zunehmend aus dem Alltag verschwinden, wenn die Entscheidung zu Gunsten der Fahrverbote fällt. Nach einer Umfrage der Uni Duisburg sind vier von fünf Autokäufer*innen so verunsichert, dass sie ihre Kaufentscheidung für ein neues Auto verschieben wollen. Das merken natürlich auch die Autohäuser in den Kommunen, denen Fahrverbote drohen. Hier verlagert sich die Nachfrage zusehends auf Benzin- und Hybrid-Fahrzeuge. Damit hoffen die Menschen auf Sicherheit vorm Fahrverbot. Auf dem Land zeigt sich ein ganz anderes Bild, der Selbstzünder wird dort weiter nachgefragt. Schuld daran ist größtenteils die Wahrnehmung der Alternativlosigkeit von Vielfahrer*innen. Das die Lage aber insgesamt prekärer wird, liegt für viele am Versagen der Politik. So schließt sich also der Kreis.

3. Deutsche Autobauer

3.1 Volkswagen

Im vergangenen Jahr hat VW einen bedeutenden Preis gewonnen - den Nobelpreis, um genauer zu sagen den Ig-Nobel-Preis (ignobel - unwürdig). Er steht für Paradoxien in Forschung und Entwicklung. Im Bereich Chemie wurde VW für die Lösung des Problems mit übermäßigem Abgasausstoß „gewürdigt“.

Eher Unschön ist auch diese Nachricht, dass die Diesel-Affäre teurer und teurer wird, so lies der Konzern mit einer Mitteilung das Börsenparkett beben. Für das dritte Quartal 2017 wurden weitere 2,5 Milliarden Euro für die Bewältigung des Skandals in den USA zurückgelegt. Die vage Pflichtmitteilung lies nur durchblicken, dass dies mit höherem Aufwand bei der Umrüstung von Fahrzeugen mit 2 Liter Motor zu erklären sei. So sind nach wie vor nicht für alle KFZ technische Lösungen gefunden. Der Konzern hat noch bis 2019 Zeit, eine Instandsetzungsquote von 85 Prozent zu erreichen. Eigentlich hat der Hersteller von 475.000 betroffenen Autos bereits knapp 300.000 umgerüstet, was die Nachricht noch überraschender werden lies, da damit gerechnet wurde, dass alles reibungslos läuft, seit im Jahr 2016 ein Milliardenvergleich in den Vereinigten Staaten ausgehandelt wurde. Analysten sagen, „es zeige, dass VW noch einiges an Wegstrecke zu bewältigen habe“.

Nicht nur die finanziellen Entbehrungen sind schmerzlich, auch die beginnende Verurteilung ehemaliger Mitarbeiter*innen. Jüngst geschah dies erstmalig vor einem Detroit Gericht. Der langjährige VW-Mitarbeiter und Diesel-Experte James Liang muss für drei

Jahre und vier Monate hinter Gitter, außerdem hat er eine Strafe von 200.000 Dollar zu zahlen. Die richterliche Entscheidung ging deutlich über das geforderte Strafmaß der Staatsanwaltschaft hinaus, weil der zuständige Richter Cox wohl ein Exempel an dem schmalen Mann „der leisen Töne“ (Zitat des Staatsanwaltes) statuieren wollte. Allerdings wäre auch eine Inhaftierung von bis zu sieben Jahren möglich gewesen. Überraschend schien die Entscheidung trotzdem, da der 63-jährige nicht als Strippenzieher, sondern vielmehr als ausführendes Organ betrachtet werden muss. Sein Anwalt lies mitteilen, dass es sich bei Liang um ein „Opfer des VW-Systems“ handele. Ihm wird zugute gehalten, dass er mit der Ermittlungsbehörde kooperierte und schon frühzeitig ein umfassendes Geständnis abgab. Problematisch ist hingegen, dass er der einzige von acht in den USA Beschuldigten ist, welcher bisher vor Gericht gebracht werden konnte. Der Rest hat sich vermutlich nach Deutschland abgesetzt oder befand sich zum Zeitpunkt der Anklage bereits dort, so wie der frühere Entwicklungsvorstand Heinz J. Neußer.

Klagen richten sich aber nicht nur gegen einzelne Akteur*innen, sondern betrafen, betreffen und werden auch das Unternehmen in seiner Gänze betreffen. Aktuell neuen Stoff dafür bieten die Auto - Kartell Vorwürfe gegen VW (mit Audi und Porsche), Daimler, sowie BMW. So soll das Quintett seit Jahren unlautere Absprachen auf den Gebieten Fahrzeugentwicklung, Technologie und Dieselstrategien getroffen haben. Es geht dabei vor allem um Vereinbarungen zur AdBlue-Technik, welche maßgeblich für die Abgasfilterung im Auto verantwortlich ist. Diese soll von den Unternehmen möglichst sparsam eingesetzt worden sein, um Kosten auf Rechnung von Gesundheit und Umwelt zu sparen. Um einem

noch größeren Schaden zu entgehen sollen Daimler und VW bereits vor einem Jahr die Reisleine in Form einer Selbstanzeige gezogen haben. Davon erhoffen sich die zwei Unternehmen, mit möglichst glimpflichen Kartell-Strafen davonzukommen. Nach den Vorwürfen gefragt, antwortet VW-Chef Müller mit Stillschweigen, schließlich sei alles reine Spekulation. Nach außen kann er diese Strategie fahren, nach innen aber musste er sich in einer nicht alle Tage vorkommenden außerordentlichen Aufsichtsratssitzung vor seinen Leuten rechtfertigen. Schlimm dabei ist, dass der Aufsichtsrat erst aus den Medien von den Ereignissen erfahren haben soll. Dies würde das ohnehin schon arg geschrumpfte Vertrauen wohl in Gänze verfliegen lassen. Der Betriebsrat sieht die Informationspflicht untergraben und damit auch die Verantwortungshaltung gegenüber den weltweit 600.000 Beschäftigten. Die VW-Oberen hingegen behaupten, sie hätten das Gremium ordnungsgemäß informiert, ein Protokoll solle dies belegen. Christine Hohmann-Denhardt persönlich soll die Information im Juni 2016 überbracht haben, dass ein entsprechendes Schreiben in die EU-Zentrale und den Sitz des BMVI versendet wurde. Die Möglichkeiten an Fakten heranzukommen wird zusätzlich dadurch erschwert, dass die EU-Kommission VW angewiesen hat keine Nachrichten an die Öffentlichkeit weiterzuleiten, sonst würden Bonus-Regelungen verfallen. Nun drohen VW also weitere Milliarden-Klagen von Anleger*innen und Verbraucher*innen. Die ersten Kanzleien bringen sich bereits in Stellung, um Sammelverfahren vor Zivilgerichten einzuleiten. Es scheint, sofern sich der Verdacht bestätigt, sehr wahrscheinlich, dass Verbraucher*innen Ansprüche geltend machen können, ebenso wie die unter Preisdruck stehenden Zulieferer. Bedeutend einfacher wären all diese Klagen zu beschreiten wenn VW endlich die Millionen von Dokumenten, die in riesigen Aktenstapeln schlummern, öffentlich machen würde. Bisher sträubt man sich vehement und so gelangen nur partiell Dateien an die Öffentlichkeit.

Ein Musterprozess der Strahlkraft besitzt wurde im Herbst vergangenen Jahres in Dresden ausgefochten, dort hatte ein Fahrzeugbesitzer auf die Erstattung seines Schadens, in Form eines Neuwagens geklagt. Der 33-jährige habe den Wagen in dem Glauben gekauft er erfülle die Euro 5-Norm. Die 7.

Strafkammer des Landgerichts wies die Klage allerdings zurück, da sich der Halter weigere das Software Update für sein Auto durchführen zu lassen. Erst wenn diese fehlschläge, so Richter Gilbert Häfner, könne man weitere Ansprüche geltend machen, es sei jedoch volkswirtschaftlich nicht sinnvoll eine ganze Fahrzeugflotte auszutauschen. Der Kläger könne das Update nur aus Angst vor Schäden die entstehen könnten nicht verweigern.

Sicherlich werden all diese Maßnahmen von privaten Akteuren ihren Teil zur Aufklärung und Gerechtigkeitsförderung leisten, doch was ist mit denjenigen, die ihr Leben durch die schmutzigen Abgase des deutschen Autobauers bereits verloren haben? Allein in Deutschland könnte VW durch die manipulierten Abgassysteme 500 Menschen das Leben gekostet haben. Mit dieser Zahl vornweg zu preschen ist sicherlich einfach und ein gutes Argumentationsmittel im Kampf gegen die Dreckschleudern, doch so ganz klar worauf sich die Werte stützen ist es nicht. „Vorzeitige Todesfälle“ kann als ein sehr vager Begriff wahrgenommen werden, da ist es wissenschaftlich schon wesentlich fundierter, wenn man die Werte nicht auf mögliche Todesfälle - die einen sehr großen Schwankungsgrad von bis zu 100 Prozent haben können - sondern lieber von verkürzter Lebenszeit pro Einwohner*in spricht. Das sind immerhin noch 37 Minuten pro Einwohner*in, Zeit mit der sicherlich viele Menschen sinnvolles anstellen würden. Zugutehalten muss man den Epidemiolog*innen jedoch, dass sie sich eben immer nur auf den Vergleich der realen Bevölkerung mit einer ideellen vorgestellten Kohorte stützen könne und so die Prognosen nie genau sind. Fest steht aber, dass VW Menschenleben vernichtet oder stark in Mitleidenschaft gezogen hat.

Einer der seine Position in der Diskussion um Diesel- oder Elektroantrieb ganz sicher gefunden hat, ist VWN-Chef Eckhard Scholz. Er sieht für den Dieselantrieb der Nutzfahrzeugflotte noch lange nicht das Ende der Fahnenstange erreicht, viel zu effektiv sei dieser und habe zudem noch großes Potenzial. Ja sogar eine „existenzielle Abhängigkeit“ bestünde. In den Städten könne er sich für den Lieferverkehr durchaus elektrischen Batteriebetrieb vorstellen, auf der Langstrecke aber bleibe die herkömmliche Methode unabdingbar. Dies liege auch an den CO2-

Grenzwerten die man ab 2020 einhalten müsse, aber auch an den niedrigen Preisen, bzw. der Alternativlosigkeit für die Kund*innen. Gas wäre eine Alternative gewesen, wurde aber zu wenig beworben und hat nun den Anstrich einer Verzichtslösung. Damit bleiben die Potenziale unter Tage, so der Nutzfahrzeugmanager weiter. VW könne nur Anreize schaffen, alte Fahrzeuge via Abwrackprämie in neue umzutauschen. Das Bekenntnis zur Umsetzung der festgelegten Ziele stehe. Ein Masterplan, und da ist Scholz durchaus selbstkritisch, habe zu lange gefehlt. Nun müssen die 20 Milliarden in Elektroantriebe auch zügig investiert werden. Mit dem E-Crafter und e-load-up hat VWN bereits Angebote im Elektrosegment geschaffen, die auch durchaus z.B. als Konkurrenz zum Streetscooter der Post gesehen werden können. Langfristig meint der Braunschweiger, führe kein Weg an Hybrid und Elektro in allen Produktlinien vorbei. Mit steigendem Produktionsvolumen werden sicher auch die Kosten sinken. Zuvor bedarf es jedoch, wie der fünffache Familienvater meint, einer Versachlichung der Debatte um den Diesel.

Ob es wirklich bald wieder so rund läuft wie früher, ist heute noch nicht abzusehen. Die steigenden Verkaufszahlen in Europa und den USA lassen bei VW aber Hoffnung aufkommen. Gerade der US-Markt schien nach Dieselgate für die Niedersachsen endgültig verloren. Doch nach und nach geht die Zuversicht auf bessere Zeiten. Mit den neuen SUV-Modellen und kräftigen Kaufanreizen, wie verlängerter Herstellergarantie und günstigen Preisen will VW die Trendwende schaffen. Für deutsche Kund*innen bleiben solche Vorstöße aber weiterhin Träumerei. Wie bereits vom VWN-Chef angekündigt, soll nun das Zukunftsprogramm des Unternehmens anrollen. Bis Ende 2022 sollen 34 Milliarden Euro in die Modernisierung des Unternehmens gesteckt werden. Das Gros dieses Geldes fließt in die Roadmap-E, also die Elektrifizierung der Fahrzeugflotte. Diese soll bis 2030 alle Fahrzeugtypen des Unternehmens umfassen. Die Entwicklungen dazu laufen in der Konzernzentrale in Wolfsburg, aber auch Sachsen profitiert davon. Ab 2019 wird in Zwickau die I.D.-Modellfamilie vom Band rollen. Des Weiteren wird das Portfolio durch E-Modelle der Konzerntöchter Audi und Seat ergänzt. Dafür wird eine Milliarde in das Werk gesteckt. Die bisherige Passat- und Golf-

produktion wird an anderen Standorten weitergeführt. Wenn auch das Zwickauer Werk umgerüstet ist, werden die sächsischen VW-Standorte also voll auf Elektro abfahren. In der Gläsernen Manufaktur Dresden wird ja bereits der E-Golf produziert. So sollen bis 2025 bereits 80 Modelle mit E-Motor auf dem Markt sein. Für 200 Millionen wird außerdem in die Batterieforschung am Standort Salzgitter investiert. Für China sind weitere 10 Milliarden an Investitionsvolumen geplant. Man bekenne sich aber zum Standort Deutschland, wie die Investitionen u.a. in Zwickau beweisen sollen. Der Plan steht also, warten wir die Umsetzung ab.



Foto: Flickr.com / Douglas Pfeiffer Cardoso / CC BY-NC-ND 2.0

Offen bleibt auch die Rolle des VW-Mäzens Martin Winterkorn, der inzwischen keine aktive Position mehr im Unternehmen hat. Wie bereits im vorherigen Bericht ausgeführt, ist unklar, zu welchem Zeitpunkt er über die Manipulationen informiert wurde. Neueste Berichte gehen davon aus, dass er mindestens zwei Monate vor dem öffentlich werden des Skandals über Manipulationen in Kenntnis gesetzt wurde. Ein Kronzeuge im Prozess um Winterkorn sagte, „Ich habe nicht den Eindruck gehabt, dass er zum ersten Mal davon hörte“. Es könnte also sein, dass der ehemalige Vorstandsvorsitzende sogar noch eher Ahnung gehabt haben muss. Brisant ist auch, dass Winterkorn der einzige Funktionär war, der die Befugnisse zur Bekanntgabe der Manipulationen inne hatte. So wird ihm weiterhin eine Geheimhaltungstaktik zum damaligen Zeitpunkt vorgeworfen. Winterkorn selbst schweigt sich weiter aus.

Einer, der bisher relativ glimpflich durch den Skandal manövriert, ist VW-Markenchef Herbert Diess. Alle Ermittlungen gegen ihn laufen bisher ins Leere und

in Pressegesprächen gibt er sich betont cool. Dabei macht er gerne darauf aufmerksam, dass er erst nach Bekanntwerden des Diesel-Skandals zum Unternehmen stieß. Für ihn sind Krisen auch immer Chancen. Sie böten Raum für schnellen Wandel und Veränderungen. Es gehe um eine „konstruktive Auseinandersetzung zum Wohle des Unternehmens“. Aus seiner Sicht wurden die nötigen Konsequenzen im Unternehmen gezogen. Auf der einen Seite habe man personell Verantwortung übernommen, auf der anderen, der technischen Seite, ebenso. Die Software-Updates seien keine mal ebenso getätigte Aktion, sondern bedürfen einer komplexen Vorbereitung. Ausbleibende Hardware-Updates seien keineswegs Ausdruck einer verfehlten Kund*innenentschädigung, sondern vielmehr schlicht zu aufwendig, als dass sie einen Umbau rechtfertigen würden. Negative Folgen könnten überwiegen. Die VW-Fahrzeuge seien so oder so sicher, voll funktionsfähig und zählten bei den Abgaswerten zu den Besten. In Zukunft soll es aber Anspruch des Unternehmens sein, noch sicherer, sauberer und komfortabler zu sein. Elektromobilität, Carsharing und intelligente, vernetzte Fahrzeuge sind einige Instrumentarien dafür. 2018 bringt VW aus diesem Grund den Autoschlüssel fürs Smartphone auf den Markt. Damit können Menschen von überall mit einem Zugang für das betreffende Fahrzeug ausgestattet werden und es so flexibel und anteilig nutzen. Für die Verbesserung der Umweltsituation könne man aber nicht die Autoindustrie alleine in die Verantwortung nehmen, sondern man müsse auf einen Maßnahmen-Mix setzen. All diese Aussagen von Herbert Diess scheinen so, als seien sie Ausflüchte aus einer vorgestellten Welt, die es so nicht (mehr) gibt. Ausflüchte können aber wohl kein Gehalt von drei Millionen Euro im Jahr rechtfertigen. Stattdessen müssen konkrete Lösungen her. Nicht nur in den USA, wo VW handeln musste oder in China, wo verbindliche Quoten ebenso zum Tätig werden zwingen. Auch die europäischen Verbraucher*innen haben ein Recht auf gleiche Behandlung. Das muss VW aber wohl erst noch erkennen, um eine Chance zu haben, auch zukünftig am Markt zu bestehen. Es bleibt die Frage, was die Wolfsburger also mit dem in der Werbung propagierten „Das Auto“ meinen. Die Eigenschaften müssen wohl neu definiert werden.

3.1.1 Verbrechen in Brasilien

Neben dem Abgasskandal hat sich VW mit einem weiteren traurigen Kapitel in seiner langjährigen Firmengeschichte zu befassen. Es hat zwar primär nichts mit Dieselgate zu tun, zeigt aber als ein anderes Paradebeispiel, dass Vertuschung und Kleinrederei bei dem DAX-Konzern groß geschrieben werden. Gerade aus der Position eines linken Aufarbeitungsansatzes heraus scheint es unumgänglich diese Kausa zu beleuchten, denn es geht um Repression und Unterdrückung von Menschen mit eben dieser Meinung.

Die Geschichte des Erfolges ist zunächst prägend für das 1959 eröffnete Werk der VW-Tochter in Brasilien: stärkstes Unternehmen Südamerikas, reißender Absatz auf dem Kontinent. Doch zu welchem Preis? Einer der ihn kennt ist Lucio Bellentani, ehemaliger Mitarbeiter im Werk nahe Sao Paulo. Sein Preis lautete acht Monate Folterhaft, aufgehängt an einer Stange, immer wieder malträtiiert mit Elektroschocks, Schlägen und Tritten. Gefoltert wurde er von der allseits gefürchteten Polizei des Militärregimes, eiskalt ausgeliefert aber wurde er vom Werksschutz des Autobauers. Sein lächerliches „Verbrechen“: Verteilung von Flugblättern für die Kommunistische Partei. Das Alles ist 45 Jahre her, fühlt sich für den betagten Mann aber an, als wäre es erst gestern geschehen. Tatsächlich belegen zahlreiche Protokolle und Dokumente, die von deutschen Journalisten ausgewertet wurden, die Zusammenarbeit zwischen VW und der Militärjunta. „VW war ein verlängerter Arm der Politischen Repression in Brasilien.“, so drückt es der Bundesstaatsanwalt von Sao Paulo aus, der wegen Menschenrechtsverletzung gegen das Unternehmen ermittelt.

Der Werksschutz diente als interner Geheimdienst, spähte aus und sperrte notfalls auch in die werkseigenen Zellen ein. Verbrechen mit System, so legen es die Dokumente nahe. Dies bestätigt auch der langjährige Mitarbeiter Expedito Batista: „Sogar an den Toilettentüren standen Aufpasser in zivil, alle vom Werksschutz.“

Der Konzern ist nicht bereit sich zu den Anschuldigungen zu äußern, stattdessen wird auf ein in Auftrag gegebenes Gutachten verwiesen, welches bald der Öffentlichkeit präsentiert werden soll. Der mit dem Auftrag betraute Historiker Christopher Kopper äußerte sich hingegen schon vorab: „Ich bin zum Einen sehr sicher, dass der Werkschutz von VW auch das Ziel der Militärdiktatur, vor allem Kommunisten mit allen Mitteln zu verfolgen, teilte.“ Er kommt zu dem Schluss, dass VW mit Sicherheit eine Schuld am Schicksal einzelner Arbeitnehmer*innen trägt und in der Pflicht ist sich zu entschuldigen.

Brisant ist auch, dass neben der Verfolgung linker Mitarbeiter*innen, über acht Jahre ein deutscher Kriegsverbrecher in dem brasilianischen Werk arbeitete ohne belangt zu werden. Franz Stangl war in der Betriebsinstandhaltung tätig, bis er 1967 als international gesuchter Kriegsverbrecher verhaftet und nach Deutschland ausgeliefert wurde. Während der Nazizeit war er Lagerkommandant der Vernichtungslager Treblinka und Sobibor. Er beteiligte sich am Euthanasieprogramm „T4“ und war außerdem Träger des Kriegsverdienstkreuzes I. und II. Klasse. Der damalige Werksleiter Friedrich W. Schultz-Wenk, einst selbst Mitglied der NSDAP, schreibt einen Monat nach der Verhaftung in einem internen Brief: „Ich muss entschieden ablehnen, dass von irgendeiner Seite behauptet wird, der Vorstand von VW do Brasil sei den ehemaligen Nazis gegenüber wohlwollend eingestellt. Außerdem verbietet der brasilianische Staat irgendwelche Fragen zu stellen, bzw. Informationen über Arbeiter einzuholen.“. Eine sehr zweischneidige Aussage, wo die Bespitzelung auf der einen Seite florierte, herrschte auf der anderen eitel Sonnenschein, in diesem Fall Rechtstreue. Der ehemalige Vorstandsvorsitzende von VW Carl Hahn kann in alldem keinen Skandal erkennen, „Wir kannten sicher nicht die Namen von KZ-Kommandanten auswendig.“. Dass sie offenbar aber keine Kommunistenfreunde waren, gibt der heute 91-jährige offen zu. Am Ende kümmerte sich VW sogar um einen Anwalt für Stangl, welcher die Auslieferung verhindern sollte. Basileu Carcia, einer der renommiertesten Strafverteidiger Brasiliens wollte den Job übernehmen. Am Ende kam der Deal nicht zustande. Stattdessen kümmerte sich Österreich um einen Rechtsbeistand. Massiver Druck aus der Wirtschaft wurde aber dennoch auf politische Kreise ausgeübt.

1970 folgte dann das Urteil des Düsseldorfer Landgerichts: lebenslange Haft für gemeinschaftlichen Mord in mindestens 400.000 Fällen, nur sechs Monate später lies ein Herzinfarkt die Geschichte Josef Stangls enden. Einer Journalistin diktierte er kurz vor seinem Tod noch folgendes in den Block: „In Brasilien bei VW muss man die Dummheit einiger Leute gesehen haben. (...) Mein Gott sagte ich zu ihnen, euch muss man wohl bei der Euthanasie vergessen haben?“.

Eines jedenfalls steht fest, keine Reue, nicht einmal eine Entschuldigung aufzubringen, ist traurig und macht fassungslos, es wirkt geradezu beschämend für einen Konzern, der sich als weltklasse verkaufen will.

3.2 Audi

Bereits im Juli 2017 gab es die erste Festnahme bei dem Ingolstädter Tochterunternehmen der Volkswagen Gruppe. Betroffen war ein 60-jähriger Italiener, welcher früher eine Ingenieursgruppe geleitet hatte, die für manipulierte, in den USA eingesetzte Abgastechnik zuständig war. Er soll seine Kolleg*innen angewiesen haben, die systematische Abschaltfunktion für Amerikanische Abgastests, einzurichten. Auch die US- Behörden haben Klage erhoben. Der Mann trägt allerdings keine unternehmerische Verantwortung. Ihm wird Betrug und unlautbare Werbung vorgeworfen. Seine Anwälte weisen alle Vorwürfe zurück, und fordern die Freilassung. Doch selbst wenn der Beschwerde in Deutschland stattgegeben würde, muss P. in Haft bleiben, da ja in den USA ein Parallelverfahren läuft, welches letztendlich sogar in einer Auslieferung münden könnte. Audi hatte ihm fristlos gekündigt, dazu ist noch eine Klage beim Arbeitsgericht Heilbronn anhängig.



Foto: Pixabay.com / 1490208 / CC0

Auf seine Ankündigung, eine Aussage abgeben zu wollen, lies er nun Taten folgen. P. bezichtigt den gesamten Audi-Vorstand und weitere Top-Manager an der Manipulation mitgewirkt zu haben. Er legte ein Dokument vor, in dem mehr als 40 Vorgänge geschildert werden, die das Wissen um die Trickserien belegen sollen. Darin werden u. a. Vorträge und E-Mails als Beweismittel herangezogen, die zwischen 2006 und 2014 im Unternehmen kursierten. Das

bringt den Vorstand um Rupert Stadler mächtig in Bedrängnis, die Münchner Staatsanwaltschaft ermittelt wegen 80.000 fachen Betrugs von Käufer*innen in den USA. So soll das Papier aufzeigen, dass die Führungsspitze bereits 2006 über die Probleme bei der Abgasreinigung mit AdBlue informiert worden sei. In die Cheffriege eingeschlossen war damals auch noch Martin Winterkorn, bevor dieser nach Wolfsburg wechselte.

Audi ist auch der erste Konzern, in welchem nicht nur einfache Ingenieure festgenommen wurden. Nun muss erstmals ein hochrangiger Ex-Manager ins Gefängnis: der frühere Porsche- und Audi Vorstand Wolfgang Hatz sitzt in Untersuchungshaft. Angeordnet wurde der Schritt von einem Münchner Ermittlungsrichter. Hatz gilt als enger Vertrauter von Ex-VW-Konzernchef Winterkorn. Der Funktionär stieg 2001 als Chef der Motorenentwicklung bei Audi ein. Ab 2007 war er für VW tätig und wechselte schließlich zu Porsche. Dort fungierte er als Entwicklungs- und Forschungsvorstand. In den Monaten nachdem Dieselgate an die Öffentlichkeit gelangte, wurde er beurlaubt, schließlich einigte man sich 2016 auf einen Aufhebungsvertrag. Interne Untersuchungen gegen ihn liefen aber ins Leere. Schon 2016 gelangte das Vorstandsmitglied ins Visier der US-Ermittler, als möglicher Mitverschwörer bei Abgasmanipulationen. So soll die Betrugerei auch mit seinem Wissen abgelaufen sein. Nun lehnte die Staatsanwaltschaft München I seine Haftbeschwerde ab. Der aus dem Badischen stammende hatte drei Millionen Euro Kaution geboten. Das reichte offenbar ebenso wenig aus, wie die Garantie sich strengen Auflagen zu beugen, die z.B. ein regelmäßiges Erscheinen bei der Stuttgarter Polizei zur Folge gehabt hätten. Zu schwer wiegen wohl die Vorwürfe der Vertuschung und Ermittlungsbehinderung. Als Indizien werden u. a. drei handschriftlich verfasste Zettel angeführt, die dem oben erwähnten P. als Aussagevorlage bei der Polizei dienen sollten. Des Weiteren wurden mehrerer verdächtige Treffen und Telefonate des 58-jährigen registriert. In seiner Gegendarstellung sieht der Maschinenbauer das alles ganz anders. Giovanni P. versuche bewusst die Aufmerksamkeit von sich abzulenken und diskreditiere Hatz deswegen. Die an P. geleiteten Notizen seien ausschließlich wahre Aussagen und bei den auffälligen Treffen habe es

sich um Gespräche mit VW gehandelt, deren Ziel es war, Hatz wieder ins Unternehmen zurückzuholen. Entsprechende Presseerklärungen hätten schon im Entwurf vorgelegen. Letztendlich scheiterte das Projekt am Veto der Belegschaftsvertretung. Die Anwälte des geschassten äußerten sich nicht zum Sachverhalt. Fest steht aber, dass die einstmalige Kumpanei zwischen P. und Hatz, diesem nun zum Verhängnis werden könnte.

Die Ingolstädter beteiligten sich ebenso rege an den Aktivitäten des Auto- Kartells. Im Vorfeld des ersten Dieseltgipfels im Juli 2017 diesen Jahres kündigte der Hersteller daher als „Entgegenkommen“ an, 850.000 Wagen mit Sechs- und Achtzylinder-Dieselmotoren der Abgasnormen EU 5 und EU 6 mit neuer Software auszustatten, dies sei „ein Beitrag zur Luftreinhaltung“. Man will damit offensichtlich Fahrverboten entgegenwirken. Die Aktion firmiert zwar unter dem Deckmantel der Luftqualitätsverbesserung, die Einsparungen von Stickoxid sind aber in Folge der Maßnahme nur marginal. KFZ aus Europa und weiteren Märkten außerhalb Nordamerikas sind davon tangiert. Die Umrüstungen finden in Kooperation mit dem KBM statt.

Bei der IAA 2017 wartet Audi nicht mehr mit einer eigenen Halle auf, sondern gesellt sich zum Mutterkonzern. Neue Angebote fehlen deshalb trotzdem nicht. Schon auf der vergangenen IAA vor zwei Jahren gaben sie mit dem e-tron Quattro Concept einen Ausblick auf den neuen Audi e-tron, der im Spätsommer 2018 mit einer Reichweite von bis zu 500 Kilometern an den Start gehen soll. Nur ein Jahr später legen die Ingolstädter das Luxus E-SUV-Coupé e-tron Sportback Concept auf. Die Motoren haben eine Leistung von bis zu 503 PS. Bei der letzten zeigte Audi das Modell Aicon, eine voll autonome und ganzheitlich elektrische Luxuslimousine ohne Lenkrad und Pedale.

Das Unternehmen aus Bayern engagiert sich auch in osteuropäischen Ländern mit dem Ausbau der Firmeninfrastruktur und der Schaffung neuer Standorte, wie zuletzt in Gyor (Ungarn) für die Produktion des TT-Roadster. Eingeladen war auch der hoch umstrittene Viktor Orban, welcher dem Land

als Premierminister vorsteht. Audi-Chef Stadler entgegnete ihm zu diesem Anlass, „Wir fühlen uns als Audi zu Hause in Ungarn“. Der Deutsche Wirtschaftsklub Ungarn, zu dessen Hauptsponsoren auch Audi zählt, verlieh in diesem Jahr seinen Freundschaftspreis an die Chefpropagandistin von Orban Maria Schmidt. Kaum zu Glauben, dass Unternehmen wie Audi solche Systeme, die sich mit Aussagen und Maßnahmen bis an den Rand der Illegitimität bewegen, stützen und fördern kann. Stattdessen sollten westeuropäische Großunternehmen dafür sorgen, dass die Freiheit der Medien und bürgerlichen Interessen hoch gehalten wird. Diktatoren zu hofieren und dabei seine Prinzipien über Bord zu werfen, geht gar nicht.

Brisant ist ein Dokument, welches 2013 mit der Überschrift „Risikoeinschätzung“ im Unternehmen auftauchte. Es ging dabei offensichtlich um zukünftige Strategien des Unternehmens im Umgang mit den eingesetzten defeat devices. So wird angemerkt sich auf eine eventuelle „Behördennachfrage“ vorzubereiten. Um weiteres belastbares Material zu vermeiden wird ebenso empfohlen die Korrespondenz zwischen Audi und Volkswagen einzustellen, schließlich könne die EPA der Mogelei auf die Schliche kommen. Das elf Seiten zählende Papier stammt aus der Abteilung EA 52, also genau der Motor, welcher später ins Kreuzfeuer der Behörden geriet. Rupert Stadler will davon nix wissen, obwohl er bereits seit 2007 dem Unternehmen vorsteht. Die Hoffnung jedenfalls, beim erwischt werden glimpflich davonzukommen, so wie GM und Toyota in ähnlichen Fällen zuvor wurde herbe enttäuscht.

3.3 VDVA - Verband der Automobilwirtschaft

Dieser Tage geht es unruhig zu in der Berliner Zentrale des wohl mächtigsten aller Lobbyverbände, das merkt auch einer, der sonst stets jeden Sturm überstanden hat, nun aber droht weggefegt zu werden. Die Rede ist vom Vorsitzenden des über 600 Unternehmen (die im Jahr 400 Milliarden Euro Umsatz machen) umfassenden „Verband der Automobilwirtschaft“ Matthias Wissmann. Ohne Wissmann zu verstehen, braucht man gar nicht mit der Sache anfangen, an ihm geht nichts vorbei. Seit er sich 2007 den Vorsitz geangelt hat, steht er, so suggeriert er, an der Spitze der Umweltbewegung innerhalb seiner Organisation, mit Aussagen wie „Die deutsche Automobilindustrie investiert im Jahr 39 Mrd. Euro in Forschung und Entwicklung, doppelt so viel wie vor 10 Jahren.“. In Wahrheit hat all sein Gerede von Elektromobilität, Fahrzeugsensibilität und Umdenken in der Branche nur dabei geholfen die Machenschaften im Hintergrund zu verschleiern. Die im Verband organisierten Konzerne haben einfach – im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten und darüber hinaus – weitergemacht wie zuvor. Wissmann kam als Messias, der die Automobilbranche aus der dreckigen Schmutzdecke holen sollte und läuft nun Gefahr, dass eben diese nach Jahren des glanzvollen Wandels urplötzlich wieder dorthin zurückgekehrt wird. Das Wissmann Strategie, Kämpfer und Netzwerker in einem ist, hat ihm bisher immer geholfen, ob beim Protest gegen höhere CO2-Grenzwerte oder dem Einführen der Abwrackprämie, er bekam was er wollte. Selbst direkt nach Bekanntwerden des Abgasskandals im September 2015 holte er für die Konzerne statt Strafen eine E-Mobilitätsförderung in Höhe von 600 Millionen Euro heraus. Kontakte in die Politik, aus seiner Zeit als CDU-Funktionär (u. a. Schatzmeister und Bundesverkehrsminister) halten bis heute an, sogar zur Kanzlerin scheinen untrennbare Bande zu bestehen. Hinzugekommen sind die Verknüpfungen zu den führenden Figuren der Unternehmen in seinem Verband, die Mischung aus beidem ist ein

weiterer Baustein seines Erfolgskonzepts. Doch die Stricke werden lockere und das Konstrukt wackelt gefährlich – fallen die Kontakte, fällt Wissmann. Es ist nicht die erste Krise für den erfahrenen Entscheider, bei der CDU-Spendenaffäre anno 1999 hätte er als Schatzmeister in Sachen Aufklärung und Konsequenzen ziehen eigentlich in erster Front stehen müssen, stattdessen hielt er sich im Schatten, solange es eben sein musste, das brachte ihm seiner Zeit den Namen „Lurchi“ ein. Schaden genommen hat der Ludwigsburger nie wirklich. Im Abgasskandal hätte man nun ein ähnliches Muster erwarten können – doch stattdessen die Überraschung nach Monaten, gar Jahren der Ruhe: klare Worte. „Inakzeptabel“ seien die Vorgänge und „nicht tolerabel“, so der 68-jährige – genau solche Aussagen werden ihn wohl bald seinen Job kosten, denn sich gegen die eigenen Unternehmen zu richten kam bei Lobbyorganisationen noch nie gut an. Sein Taktikwechsel von leise auf laut fiel überraschend aus, denn einer, der sich ins Licht stellt ist Wissmann eigentlich nicht, eher der Hinterzimmertyp. Zwar dementieren die Chefs der größten Konzerne innerhalb des Verbandes die Gerüchte, doch gänzlich wieder einfangen können Zetsche (Daimler) und Müller (VW) sie nicht. Auch die Zulieferer fürchten nun vom Image der Hersteller eingeholt zu werden so dass eine Spaltung im Verband droht, welche die Diskussion um seine Nachfolge wohl noch mehr befeuern wird. Der Cheflobbyist kann also bald zum Grüßaugust für eine*n neue*n Vorsitzende*n werden.

Ins Markgrafenpalais einziehen könnten zum Beispiel Günther Oettinger oder Garrelt Duin. Oettinger ist noch bis 2019 EU-Kommissar, stünde danach für einen Wechsel in die Wirtschaft bereit und ist der Automobilbranche seit langer Zeit verbunden, ohne dies allzu laut herauszuposaunen. Pikant: Oettinger und Wissmann kennen sich noch vom Jurastudium aus Tübingen. Der Brüssler Bürokrat nennt Wissmann einen „wichtigen Ratgeber“. Der 49-jährige Duin wäre eher die Wahl der Zulieferbetriebe, in der Hoffnung etwas mehr Unabhängigkeit des Vorsitzenden gegenüber den Autobossen zu erreichen. Der ehemalige SPD-Landesvorsitzende von Niedersachsen und spätere Landesminister, stünde auch für einen Generationswechsel innerhalb des Verbands. Jüngst in den Fokus gerückt ist der

langjährige Ford-Deutschlandchef Bernhard Mattes. Er gilt jetzt als aussichtsreichster Kandidat für den Posten. Sein größter Vorteil ist, nicht mit in den Kartell- und Manipulationsvorwürfen zu stecken. Ford zählt nämlich nicht direkt zur deutschen Zentralgruppe der Autobauer. Momentan leitet der gebürtige Wolfsburger die US-Handelskammer in Deutschland. Man sagt ihm nach, dass er sowohl Krisenmanager als auch Alltagsbewältiger sein könne. Parallelen zu Wissmann sind dabei eindeutig. Zwar kann er nicht mit einer direkten Verbindung zu Merkel aufwarten, aber ist dennoch gut vernetzt. Er kennt alle deutschen Automanager und ist als Mittler beachtet. Bis die Personalie aber entschieden ist, heißt es für Wissmann nur nicht auf der Strecke bleiben. Es gilt bis zum Ruhestand 2019 durchzuhalten und die Erfolge, die jüngst in Brüssel bei der CO2-Gesetzgebung erreicht wurden, als Puffer für sich zu nutzen.

Der gesamte Verband droht massiv an Einfluss zu verlieren. Deswegen wäre es wohl besser, anstatt über Personal erst einmal über die zukünftige Ausrichtung zu sprechen. Es hilft nur, sich wieder stärker über den Mitarbeiter*innenschutz zu profilieren, und zwar auf ehrliche Art und Weise. Die arbeitende Bevölkerung in der KFZ - Branche darf nicht für Machtspiele im Oberhaus missbraucht werden. Die Unterlagen des Untersuchungsausschusses im Bundestag belegen deutlich, dass es immer darum ging die Interessen der eigenen Industrie zu schützen, ohne an die Millionen Menschen zu denken, die unter dieser Vorgehensweise leiden, ihren Job, Ruf oder gar ihr Leben verlieren. Die vom VDA ausgerichtete Internationale Automobilausstellung in Frankfurt – übrigens vorheriger Sitz des VDA, Wissmann holte die Zentrale erst während seiner Amtszeit nach Berlin – zeigt die zukünftige Stoßrichtung des Industriezweigs, ob mit der Politik oder ohne, wird sich erst noch herausstellen. Die Kanzlerin jedenfalls eröffnete in alter Tradition wieder.

3.4 Zulieferer

In Deutschland sind ca. 300.000 Menschen in Zulieferbetrieben beschäftigt. Einer der größten Arbeitgeber*innen der Branche ist die Firma Mahle aus Stuttgart mit 77.000 Mitarbeiter*innen weltweit. Diese stellen bereits in einer knapp 100-jährigen Tradition Kolben für Verbrennungsmotoren her. An den 170 Standorten wurde im Jahr 2016 ein Umsatz von 12,3 Milliarden Euro erwirtschaftet. Doch der Gewinn ist rückläufig und die Zeichen für die Zukunft des Verbrennungsmotors stehen nicht gut. Wie reagiert ein solches Unternehmen auf die kommenden Umbrüche? Der seit 2015 amtierende Firmenchef Wolf-Henning Scheider versucht darauf Antworten zu geben. Sie sehen einen radikalen Umbruch in der Firmenstruktur vor, dem Betriebsrat geht das aber zu ruppig, er sieht seine Leute nicht mitgenommen, die endgültige Strategie des Unternehmens sei nicht klar. Sicher ist aber, dass eine neue Sparte im Unternehmen jetzt den Ton angeben wird und diese nennt sich „Serienentwicklung Batteriekühlung“. Es geht darum ein Kühlmodul für Elektro-Batterien zu entwickeln, welches möglichst effizient und günstig daherkommt. Dabei hat sich auch die Geschwindigkeit verändert, waren es für Kolbenneuentwicklungen sieben Jahre Zeit, so sind es für die weiterentwickelten Kühlsysteme oft nur wenige Monate. Schlagworte wie „Entschlackung der Entscheiderstruktur“ bilden dabei Schlüsselkategorien. Früher ging es darum, dass Diesel und Benzin nicht zu heiß werden, heute eben Elektrofahrzeuge. Nur lässt sich bisher mit der Sparte kaum Geld verdienen, der Großteil fließt in Forschung und Entwicklung. Also liefert weiterhin die immer dagewesene Kolbenproduktion die nötigen finanziellen Mittel. Ganz verabschieden will man sich sowieso nicht von der traditionsreichen Sparte. Bis mindestens 2050 sei sie auf jeden Fall noch in höchstem Maße relevant, egal ob Deutschland den Verbrenner 2030, 2040 oder 2050 verbietet. Er trage einen wesentlichen Anteil zur Erreichung der Pariser Klimaziele bei, auch wenn die Zukunft elektrisch aussieht. Die Angestellten nennen diese Zweigleisigkeit „Alt- und Neumahle“. Expert*innen sehen darin tatsäch-

lich den nötigen Schlüssel zum Erfolg. Neu-Mahle bekommt immer weiteren Zuwachs: ein Elektromotorenhersteller aus Japan, ein Start-up aus Duisburg oder ein Entwicklungswerk für Automobil-Elektronik in Italien zählen u. a. dazu. Alt-Mahle hingegen muss sich trennen, z. B. von Kolbensmieden und Industriefilterwerken. So kommen und gehen Arbeitsplätze und ob die alten Kolleg*innen die Qualifizierung in die neuen Sparten schaffen ist fraglich, zu spezialisiert sind diese. Deutschlandweit könnten es über 450.000 Menschen sein, die im Zuge der Umstellung in der gesamten Branche ihre Jobs verlieren. Wer jetzt nicht frühzeitig anfängt sich für die neuen Sparten ausbilden zu lassen, wird wohl am Ende hinten runter fallen. Mahle bringt also große Opfer, damit die Tradition nicht zum Schicksal der Verdammnis führt. Der Firmenchef, welcher einst von Bosch rüberwechselte denkt in Szenarien und so wird sicher noch eine Weile das Mahle-Symbol auf den Rennwagen von Ferrari prangen, bevor der endgültige Abschied von alten Gewohnheiten erfolgt.

Bosch hat den Vorteil schon immer mit Elektroteilen zu tun zu haben. Das scheint dem Unternehmen aber nur wenig zu nützen, wenn es einfach nicht von antiquierten Methoden lassen kann. Bereits im vergangenen Bericht wurden einige Sauereien des Unternehmens erwähnt, nun kam heraus, dass auch die Stuttgarter Teil des Auto-Kartells sind. Sie sollen in gemeinsamen Sitzungen mit den beteiligten Auto-Hersteller*innen Vorschläge für eine effizientere, nein, eine billigere und damit fahrigere Abgasreinigung, gemacht haben. Bosch bestreitet das. Die Schwaben bestreiten eigentlich immer, auch wenn sie es nicht so direkt aussprechen. Man demöntiert nicht, man leugnet nicht, man sagt eigentlich immer gar nix. Doch irgendwie führen alle Wege nicht nur nach Rom, sondern seit einem Jahr auch nach Stuttgart. Sei es nach der VW-Razzia oder der Daimler-Razzia, die Spuren führen immer weiter zu dem mächtigen Zulieferer. Er ist der Größte in Deutschland, welcher sich mit der Diesel-Technologie befasst, hierzulande sind 15.000 Jobs von dem Sektor abhängig. 1,1 Milliarden Euro hat das Unternehmen sicherheitshalber zurückgestellt, 300.000 Millionen mussten in den USA schon ausgezahlt werden. Jetzt müssen sich die Schwaben auch noch einer US-Sammelklage von über 650 US-amerikani-

schen VW-Händlern stellen, welche Volkswagen Verschwörung zum Abgas-Betrug vorwerfen. Ein Antrag des Unternehmens die Klage abzuweisen wurde vom zuständigen Richter nicht stattgegeben. Seit 2015 arbeitet eine Untersuchungsgruppe, welche intern die Vorgänge aufklären soll, bisher ohne Ergebnis. Ob die Strategie des Nichtsagens und Totschweigen, das bröckchenweise hervor lassen der Wahrheit wirklich Ziel führend ist, oder am Ende dem ganzen Unternehmen den Kragen kostet, ist wohl eindeutig zu beantworten. Volkmar Denner, der GmbH-Chef des Unternehmens hat die Krise erkannt, ob er sie auch bannen wird, werden die nächsten Monate, vielleicht auch Jahre zeigen.

Der Wind in der Branche dreht sich insgesamt. Waren vor einigen Jahren noch die Automobilhersteller*innen klar dominant sind es nun zunehmend die Zulieferer, welche die Regeln diktieren. Die nie enden wollende Preisdrückspirale scheint beendet, durch aufkommende Start-ups können sich die Hersteller*innen von Fahrzeugteilen und Co. ihre Auftraggeber*innen nun wieder öfter selbst aussuchen. In der Globalisierung steckt für sie Herausforderung und Chance zugleich, die riesige Potenziale bilden. Wichtig ist aber, dabei das Fundament, die vielen kleinen Mittelständler nicht zu vergessen, welche bisher die eigentlichen Qualitätsgaranten für die deutsche Fahrzeugindustrie waren. Über 70 Milliarden Euro Umsatz machten die Zulieferer 2014, damit das so bleibt, müssen Firmen wie Mahle weiter konsequent innovative Wege gehen und Unternehmen wie Bosch diese endlich auch erkennen und einschlagen.

3.5 Daimler

Auch die Stuttgarter scheinen in Sachen politischer Systemfrage flexibel. Im Mai 2017 traf sich der Leiter für Regierungsbeziehungen Eckart von Klaeden mit Viktor Orban bei einem Forum für Aktionär*innen in der ungarischen Hauptstadt. Dabei äußerte sich Orban wie folgt: „Es ist ein Symbol des Vertrauens, welches Daimler Ungarn entgegenbringt“. Ob es sich eher um lockende Subventionen, wie für ein neues Daimler-Werk, gefördert mit einer Milliarde Euro, und billige Produktionskosten dreht, sei dahingestellt, empören muss aber, dass ein deutsches Großunternehmen von renommierten Rang ohne Kritik zu erwarten mit einem der gefährlichsten, neofaschistischsten und populistischsten Präsidenten Europas im Verhältnis des Vertrauens stehen kann. Hier muss Druck aus der Öffentlichkeit und aus der deutschen Regierung her, um diesem Theater Grenzen aufzuzeigen.

Bei einer der letzten Pressekonferenzen gab es vor allem von einer Sache eine ganze Menge und das war Schweigen. Keine Angaben zu laufenden Verfahren, keine Angaben zum Dieselskandal oder Auto-Kartell, nicht zur Razzia im Konzern und auch nicht zu sonst irgendwelchen „Spekulationen“. Nicht mal die Selbstanzeige wollte der Vorstandsvorsitzende bestätigen. Zetsche sagte, er „könne den Wunsch nach Klarheit leider nicht erfüllen“. Das Wörtchen „Leider“ scheint zynisch, geht es doch um das Schicksal von hunderten Autofahrer*innen, den Beschäftigten und der deutschen Wirtschaft insgesamt. Dafür glänzte der schnurbärtige Stuttgarter mit neuen Rekordumsatzzahlen. Im vierten Quartal gelang eine Steigerung um sieben Prozent auf 41,4 Milliarden Euro. Der Gewinn hingegen schmälert sich laut noch aktuelleren Zahlen auf nunmehr 3,46 Milliarden Euro, dies hängt vor allem mit Nachbesserungs- und Rückrufaktionen zusammen, die insgesamt über 450 Millionen Euro verschlingen. Einer Konzeption für die Weiterführung der Gewinnstrategie blieb hingegen kein Raum. Weder fiel ein Wort zu möglichen Spartenabtrennungen, wie z. B. schon seit längerem für die Abteilung Mobilitätsdienstleistungen geplant,

oder dem spekulierten Börsengang der Truck-Sektion. Immerhin so viel, zum Verkauf stünde nix aber alles werde geprüft. Am Ende gab es noch ein paar unschöne Worte in Richtung VDA und Präsident Wissmann – „Ich war überrascht von dessen Stellungnahme“, so Dieter Zetsche. In dieser Bilanzkonferenz schien ein solcher Ausspruch schon für einen turbulenten Ausschlag zu sorgen, beinhaltet er doch eine konkrete Aussage, die als direkte Kritik am mächtigen Verbandschef zu werten ist.

Was wirklich im Hintergrund läuft zeigen die Berichte der letzten Monate, vor allem im Juli 2017. Da hatte Daimler noch bekannt gegeben, dass man mit allen zur Verfügung stehenden rechtlichen Mitteln gegen die Betrugsvorwürfe vorgehen werde. Zuvor hatte der „Spiegel“ berichtet, dass seit geraumer Zeit Fahrzeuge des Stuttgarter Autobauers vom KBA und BVMl geprüft würden. Es geht dabei vornehmlich darum der Behauptung nachzugehen, dass es bis zu einer Millionen manipulierte Fahrzeuge geben könnte. Der damalige Verkehrsminister Alexander Dobrindt lud aufgrund dieser Allegationen bereits Vertreter*innen des Konzerns nach Berlin zum Gespräch. Dem Ruf gefolgt war der Entwicklungsvorstand Ola Källenius, welcher die Beschuldigungen zurückwies. Eine weitere Rückrufaktion schließt zunächst auch das Verkehrsministerium aus. Mercedes begann bereits im Frühjahr 250.000 KFZ zur Nachbesserung der Abgasbehandlung in die Werkstatt zu rufen. Damit reagierten die Schwaben auf das Urteil der Behörden, die EU-Ausnahmeklausel überstrapaziert zu haben. Aktuell geht es aber um die Motoren OM 642 und 651, welche zwischen 2008 und 2016 in Amerika und Europa zum Einsatz kamen. Diese sollen in VW-Manier die Abgasreinigung durch eine Softwareprogrammierung auf der Straße deutlich runter gefahren haben, auf dem Prüfstand jedoch rechtskonform gelaufen seien. In dieser Causa ermittelt seit März 2017 die Stuttgarter Staatsanwaltschaft, „wegen des Verdachts des Betruges und der strafbaren Werbung“. Die Ermittlungen laufen gegen zwei namentlich bekannte und weitere unbekannte Mitarbeiter*innen, ob davon auch Personen des Führungskreises betroffen sind bleibt offen. Im Mai war eine Razzia mit 230 Beamten*innen erfolgt, bei welcher elf Standorte durchsucht wurden.

Auch in den USA wird durch EPA und CARB ermittelt. Daimler kooperiere mit den Behörden, so die Presseabteilung. Die US-Behörden veranlassten auch den Beginn einer internen Untersuchung, zu der sich Daimler aber bisher ausschweigt, klar ist nur dass eine Kanzlei mit dem Auftrag betraut wurde. Zudem belasten mehrere Sammelklagen das Baden-Württembergische Unternehmen in Übersee. Zunächst wurde die Klage abgewiesen, die Kanzlei Hagens Berman legte aber Widerspruch ein. Auch eine Investorengruppe aus Kalifornien geht gerichtlich gegen das Unternehmen vor.

In Deutschland droht weiterer Zündstoff durch die Unterlassungsklage der DUH. Es geht um unlautere Werbung. Die Deutsche Umwelthilfe erlangte in einem simultanen Verfahren gegen Opel bereits einen Sieg. Die Verhandlung findet im Frühjahr statt.

3.5 BMW

Zur IAA zeigt man sich innovativ - ein neuer vollelektrischer Coupe wird der Öffentlichkeit vorgestellt. Der Viertürer soll eine Reichweite von 600km haben und bis zu 200km/h schnell sein. Wo das Fahrzeug mit dem Namen „i-Vision Dynamics“ gebaut wird steht aber noch nicht fest. Bisher hat BMW nur ein einziges rein elektrisches Modell im Programm, den i3, welcher im Leipziger Werk gefertigt wird, das 2005 eröffnet wurde und mittlerweile Arbeitsstätte für 5300 Mitarbeiter*innen ist. Der ostdeutsche Standort ist damit Vorreiter für das gesamte Unternehmen, doch der Himmel über dem Produktionsort verdunkelt sich, das Gericht der Europäischen Union urteilte, dass die Fördermittel für die Erweiterung des Werks in Höhe von 45 Millionen Euro unzulässig seien. Stattdessen werden lediglich 17 Millionen bewilligt. Grund dafür sei eine unübersehbare Unverhältnismäßigkeit, die zu Wettbewerbsverzerrung führen könne. Mit dem Geld wurde die Halle zur Fertigung des i3 und des Hybrid i8 finanziert, sowie 800 neue Arbeitsplätze geschaffen. BMW ist überrascht, dass die Beschwerde wegen Fördermittelkürzung, welche auch der Freistaat Sachsen unterstützte, vom Gericht in Luxemburg abgelehnt wurde. Ein Sprecher teilte mit, „wenn wir in Leipzig die Produktion eines konventionellen PKWs statt eines umweltfreundlichen Stromers angesiedelt hätten, wären die Fördermittel in voller Höhe bewilligt wurden.“. Daraus schlussfolgert der Konzern, dass man für die innovative Investition an einem Standort in einer benachteiligten Region quasi bestraft würde. Die Richter*innen folgten der Argumentation der EU-Kommission, dass die gleiche Investition am Standort München nur weniger als die Hälfte gekostet hätte. Ob das Verfahren vorm EuGH landet ist noch unklar.

Sicher ist aber, dass ab 2021 der vollelektrische i-Next in Dingolfing vom Band rollt, schon zwei Jahre eher starten die Kolleg*innen in Oxford mit der Produktion des e-Mini.

Bis 2020 sollen die Gewinnmargen aus Elektrofahrzeugen und solchen mit herkömmlichem Antrieb in etwa gleich sein. Zielstellung bleibe trotz der Schlappe vor Justitia, ein Umsatzanteil von bis zu zehn Prozent für Elektrofahrzeuge. Im Leipziger Werk gab es jüngst eine Feierstunde, anlässlich des 100.000 i3, der vom Band rollte. Werksleiter Hans-Peter Kemser meint dazu, dass sie (also BMW) „Pioniere in der Elektromobilität waren“. Stanislaw Tillich (ehemaliger Ministerpräsident Sachsens) ergänzt, dass anfänglich viele Fachleute am Erfolg gezweifelt hätten. Der Erfolg spricht dagegen. Im Zeitraum zwischen Januar bis September 2017 wurden schon fast so viele Stromer abgesetzt wie im gesamten Zeitraum 2016, vor allem ins Ausland. In Deutschland ist der Absatz mit 3100 Fahrzeugen in diesem Jahr relativ gering. Bis 2025 will das Unternehmen 25 elektrische Modelle, davon 12 rein elektrische, anbieten. Der Prototyp des oben erwähnten i8 wurde bei der Gelegenheit gleich mit präsentiert. Eine weitere Besonderheit des Leipziger Werks ist die Energiegewinnung durch vier hauseigene Windräder, die nun um eine Speicherfarm ergänzt wurden, in welcher ausgemusterte i3-Batterien für Speicherplatz sorgen, um den Strom bei Überfluss zu halten und bei Mangel abzugeben. So schließt sich der Kreislauf. BMW-Chef Krüger ist sich sicher, „die Zukunft ist elektrisch“.

Doch wie steht es wirklich um die weiße Weste des Konzerns im Dieselskandal? Flecken bekommen haben dürfte sie spätestens seit den Enthüllungen zum Auto-Kartell, denn dort soll auch der Münchner Konzern bei den Absprachen zur AdBlue-Technik eine tragende Rolle gespielt haben. Dazu teilte BMW mit: „Diskussionen mit anderen Herstellern über AdBlue-Behälter zielten aus Sicht der BMW Group auf den notwendigen Aufbau einer Betankungsinfrastruktur in Europa ab.“ Zu weiteren Anschuldigungen äußerte sich das Unternehmen nicht. „Wir wissen nichts von Ermittlungen gegen uns“, sagte ein Konzernsprecher. Die Verantwortlichen beteuern, dass sie als einziger deutscher Hersteller Mehrkosten für die Abgasreinigung in Kauf genommen hätten. In allen Fahrzeugen sei ein zusätzlicher Speicherkatalysator verbaut. Die „BamS“ berichtet jedoch, dass BMW durchaus mit unterschiedlichen Betriebsmodi des AdBlue-Behälters experimentiert habe und

einem Bericht des „Spiegels“ zufolge wurde in einer Präsentation aus dem Jahr 2007 eindeutig auf die mögliche Mindernutzung des AdBlue-Behälters auf Kosten der Abgaswerte hingewiesen. Dies sollte den Behörden mit technischen Argumenten schmackhaft gemacht werden, die Präsentation allerdings war ausdrücklich nicht für eben diese gedacht. Der Chef des Konzerns Harald Krüger ist sich dennoch keiner Schuld bewusst, allein aus diesen Dokumenten könne kein Rückschluss auf irgendwelche Gesetzeswidrigkeiten gezogen werden. Es ist also nicht absehbar wie weit der Autobauer in den Dieselskandal - Sumpf hineingerät, da der Konzern die Vorwürfe weder ausräumen kann, noch die Gegenseite handfeste Beweise für Vergehen liefert. Allerdings gewann die Debatte, ob BMW nun auch strafrechtlich relevant betrogen hat oder nicht, wieder an Fahrt. Zum Ende des Jahres 2017 veröffentlichte die DUH neue Messergebnisse, welche sie aus eigenen Testfahrten mit einem BMW 320d gewonnen hatte. Diese belegen, dass das Fahrzeug um ein vielfaches höhere Stickoxid-Werte aufweise, als vom Hersteller angegeben. Der DUH-Chef Jürgen Resch sah es aufgrund der Indizienlage als gegeben an, von Abgasmanipulation zu sprechen, da die Abgasreinigung ab bestimmten Geschwindigkeiten dauerhaft heruntergefahren wurde. Der Konzern wies die Vorwürfe jedoch umgehend zurück, „BMW-Fahrzeuge seien den jeweils gültigen gesetzlichen Vorschriften entsprechend und nicht manipuliert.“ Belegen sollen dies vormals durchgeführte Tests vom TÜV Süd und des KBA. Ersterer bescheinigte BMW ein „robustes Abgasverhalten“. Es bleibt also weiter spannend. Nach dem ersten Dieseltippel sagte auch BMW eine freiwillige Softwarenachrüstung für Kfz der Generation Euro5 und Euro6 zu. Außerdem werben die Münchner mit einer Umweltprämie von 2000 Euro, für den Kauf eines Euro6 Diesel/i3/Plug-in-Hybrid, im Gegenzug muss der alte Diesel (nicht jünger als Euro4) abgegeben werden.

3.7 Porsche

Im letzten Jahr ist es für das einstige Familienunternehmen noch einmal gut gegangen mit den Verkaufszahlen. Trotz sinkendem Absatz in hiesigen Landen (um einen Prozentpunkt) konnten sich die Stuttgarter in den ersten neun Monaten 2017 auf 186.000 ausgelieferte Fahrzeuge in der Welt verbessern. Vor allem in China legte das Geschäft kräftig zu (10 Prozent mehr). Der in Leipzig hergestellte Macan bleibt dabei das beliebteste Modell der Konsument*innen. Das die Zahlen hierzulande nicht rosig aussehen, verwundert wenig, ist doch auch der Sport- und Geländewagenhersteller tief in die Abgasaffäre verstrickt. Vielleicht oder gerade deshalb setzt man jetzt auf Prestigeprojekte in Sachen E-Mobilität. Jüngst wurde der Einstieg in die Formel E ab 2019 verkündet. Diese noch recht junge Rennserie lässt nur ausschließlich elektrisch betriebene Flitzer zu. Mercedes, Audi und BMW haben bereits Teams. Es geht ums Image und die Darstellung als Unternehmen, welches die Zukunft nicht verpennt hat. Der Beginn dieser neuen Zeit für Porsche bedeutet gleichzeitig den Abschied vom 24 Stunden Rennen in Le Mans. Man verspricht sich damit, die Rennen als Werbeschaufenster wieder einem breiteren öffentlichen Interesse zuzuführen, schließlich fahren die Rennwagen auch durch Innenstädte, wie in New York oder Hong Kong, auch in München könnte es bald soweit sein.

Zur IAA in Frankfurt präsentierte Porsche nichts neues im Elektrosegment, versprach jedoch, ab Ende 2019 den ersten rein elektrischen Sportwagen auf den Markt zu werfen. Das Projekt wurde bereits bei der IAA vor 2 Jahren als Konzeptstudie vorgestellt und soll dem Tesla Modell S75D Konkurrenz machen, aber dem Hersteller läuft die Zeit davon. Nun also sind die Pläne immerhin konkret. 500km Reichweite soll der Mission E haben und nur marginal teurer als sein Konkurrenzmodell daherkommen. Der Hersteller will den Umstieg auf Elektrofahrzeuge deutlich schneller angehen, als andere deutsche Autobauer. Selbst gestecktes Ziel ist die Transformierung der Hälfte aller Porsche-Fahrzeuge

auf Elektroantrieb bis 2023. Als nächstes Modell soll dann ein E-SUV-Coupe folgen. 700 Millionen investieren die Schwaben in Forschung und Entwicklung. Doch dabei sollte die Edelmarke nicht ihre aktuellen Probleme aus dem Auge verlieren. Dazu zählen Kartell und Dieselskandal, sowie Verwerfungen mit dem Mutterkonzern VW. Bereits im Juli 2017 wurden Ermittlungen gegen Mitarbeiter*innen wegen des Anfangsverdachts des Betruges und der strafbaren Werbung eingeleitet, nachdem die Vorermittlungen, welche seit Frühjahr 2016 liefen, abgeschlossen waren. Die Untersuchungen der Stuttgarter Staatsanwaltschaft laufen bisher gegen Unbekannt. Porsche sagte der Judikative angeblich vollumfängliche Zusammenarbeit zu. Vorher spielte der Autobauer eher eine untergeordnete Rolle im Skandal, da die Motoren vom Schwesterunternehmen Audi bezogen werden. Dabei hat das KBA bereits vor über einem Jahr von Manipulationen bei den Baden-Württembergern erfahren. Das belegt eine Korrespondenz zwischen den Beiden. Zunächst hieß es in dem Prüfbericht, das Porsche sich beim Macan gesetzeswidrig verhalten habe, nach Intervention des Herstellers wurde diese Passage jedoch geändert. Nun stand nichts mehr von Vorschriftenverstoß in dem Papier. Das man Gespräche mit dem Hersteller geführt habe bestreite das BMVI unter Alexander Dobrindt auch gar nicht, dies sei „international üblich und notwendig“, dass es sich aber um eine massive Vertuschung von Gesetzesbrüchen handelt verschweigt der Bayer einfach. Dies wäre nicht das erste Mal, bereits 2016 deckte der „Spiegel“ die Streichung von kritischen Passagen aus Prüfberichten, die durch die Finger von Dobrindt gingen, auf. Es wurde auf Passagen im Porsche-Bericht verzichtet, weil „der Hersteller an dieser Stelle so empfindlich sei“.

Im Abgaskartell mischte Porsche ebenso munter mit. Dem Cayenne V6 TDI wurde die Zulassung bereits vor dem Gipfel entzogen. Dies ist ein Präzedenzfall, denn zuvor wurde dieses Schicksal noch keinem anderen Modell zuteil. Erst Ende Oktober wurde das Software Update für die Motorsteuerung genehmigt, so dass nun mit der Reparatur der betroffenen Fahrzeuge begonnen werden kann. Auch in der Leipziger Produktion wird das Update eingespielt, allerdings hatte dies eh nur noch bis Ende 2017 Relevanz, dann endete nämlich die Produktion

der aktuellen Cayenne Reihe. Die Fertigung wird anschließend nach Bratislava verlegt. Bis dahin sollten die 22.000 (6000 in Deutschland) zurückgerufenen Wagen umgerüstet sein. Auch von den jetzigen Rückruf Aktionen ist Porsche u. a. mit Macan-Modellen betroffen.

Lange bevor der VW – Skandal seinen Weg in die Öffentlichkeit fand, sorgte ein ganz anderes Ereignis für Aufsehen. Im Jahr 2008 wollte Porsche den bisher außergewöhnlichsten Coup wagen, den die Automobilbranche bis dahin je erlebt hat. Es ging um nicht viel weniger als die Übernahme des wesentlich größeren VW – Konzerns. Die Porsche SE hatte das Ziel ausgegeben 75 Prozent der Aktienanteile zu übernehmen. Knapp 43 Prozent hatte sich das Unternehmen bereits zusammengekauft, weitere 31,5 Prozent in Form von Optionen offen gehalten. Am Ende überschätzte der damalige Porsche – Chef Wendelin Wiedeking die gesamte Aktion maßlos. Es kam zur Milliardenverschuldung und schließlich zur Übernahme durch VW. Die Wolfsburgs hatten den Spieß einfach umgekehrt und den Sportwagenbauer geschluckt. Geschichte ist all dies würden viele meinen, doch die kann einen eben auch schnell mal wieder einholen. Die damaligen Anleger*innen starteten nämlich ein Musterverfahren vor dem Oberlandesgericht Celle. Der Vorwurf: Porsche soll mit seinen Mitteilungen die Aktionär*innen in die Irre geführt haben. Es geht um mehrere Milliarden Euro, welche als Schadensersatzforderung im Raum stehen. Schließlich hatten damals viele Anleger*innen alles verloren, da die VW – Aktien – aufgrund der kaum noch zu habenden Stammaktien – einen Wert von mehr als 1000 Euro pro Anlage erreichten. Dies führte dazu, dass sich viele verspekulierten, die auf niedrige Werte gesetzt hatten und nun Leerverkäufe machen mussten. Porsche – Sprecher Albrecht Bamler hält die Vorwürfe für unbegründet und die Richter scheinen ihm Recht zu geben. In der Voreinschätzung des Vorsitzenden Richters Matthias Wiese heißt es, dass die Pressemitteilungen „nicht grob falsch“ gewesen seien. Als Reaktion darauf stellte der Anwalt der Musterkläger einen Befangenheitsantrag, welcher nun geprüft wird. Das Ergebnis ist also weiter offen, die nächsten Verhandlungstage wurden erst einmal ausgesetzt. Wenn Porsche doch verlieren sollte würde das einen weiteren Schlag ins

Budget des größten deutschen Autoherstellers VW, als Mutterkonzern von Porsche, bedeuten.

Im Leipziger Werk mit seinen 4100 Beschäftigten, ist man jedoch zuversichtlich. Seit 1. Juli 2017 amtiert dort der neue Geschäftsführer des sächsischen Standorts Gerd Rupp. Der von VW gewechselte Manager sieht in Leipzig einen der „besten Automobilstandorte überhaupt“. Vom oben erwähnten Macan sind dieses Jahr über 100.000 Stück von den hiesigen Bändern gerollt. Auch der neue Panamera ist gut im Markt gestartet. Bald eröffnet auch das für 25 Millionen Euro gebaute Logistikzentrum. Platz für noch mehr Erweiterungen ist allemal. So könnte auch ein Presswerk den Produktionsort ergänzen. Möglicherweise wird im Freistaat dann auch bald ein E-Macan produziert. In den nächsten Jahren sollen so noch einmal 300 Arbeitsplätze geschaffen werden. Der Vorgänger des 49-jährigen Siegfried Bülow hatte das Werk einst aus dem Boden gestampft. Mittlerweile zählt es zu den größten Arbeitsplatzgaranten der Region und wird dieser, dank umweltfreundlicher Produktion und Produkte hoffentlich noch lange bleiben.

3.8 Nichtregierungsorganisationen

Wenn die Politik versagt ist es oft an ihnen, auf Probleme aufmerksam zu machen und notfalls juristisch vorzugehen. Diesen Weg beschritt jüngst die Deutsche Umwelthilfe in mehreren Verfahren, welche teilweise auch noch anhängig sind, unterstützt wurde sie dabei von der britischen Organisation ClientEarth. Es ging dabei vorrangig um Klagen gegen bundesdeutsche Städte und Länder, welche die Stickoxidgrenzwerte seit Jahren nicht einhalten. Einen ersten Achtungserfolg erzielte sie mit dem Urteil des Stuttgarter Verwaltungsgerichts, wonach ab Januar 2018 nur noch Diesel-Fahrzeuge mit EURO6-Norm in die baden-württembergische Landeshauptstadt fahren dürfen. Das Land muss dies in seinem Luftreinhalteplan festschreiben, da der zuständige Richter dies als einzig auf die schnelle wirksame Maßnahme ansah. Die Stadt hatte seit Einführung der Grenzwerte 2010 nicht einmal eben diese eingehalten. Die DUH hat außerdem gegen das bayerische und hessische Umweltministerium Zwangsvollstreckungsmaßnahmen wegen der Grenzwertüberschreitungen in drei großen Städten beantragt. Dort sind schon rechtskräftige Urteile ergangen, welche aber nicht eingehalten werden. Die DUH beantragt nun die Androhung von Zwangsgeldern wegen Nichtumsetzung der Urteile in Höhe von bis zu 10.000 Euro; dieses kann wiederholt und auch pro Tag festgesetzt werden. Der Vorsitzende Jürgen Resch fiel in der Vergangenheit schon mehrfach als treibende Kraft in diesem Kontext auf. Er gilt als einer der ärgsten Widersacher von Matthias Wissmann und dem VDA. Die DUH macht sich gemeinhin allerdings nicht sehr beliebt bei den Verbraucher*innen, schließlich fürchten die sich vor den Ergebnissen solcher Gerichtsverhandlungen, denn am Ende könnte damit ein Fahrverbot für ihre Fahrzeuge einhergehen. Auf der anderen Seite scheint dies bisher der einzige Weg zu sein, welcher die Politik tatsächlich zum Handeln zwingt.

Einen anderen Weg geht die Verbraucherzentrale, sie will den Betroffenen bei ihrem Rechtsweg zur Seite stehen, indem sie Klagen sammelt: „Wir wollen

mehrere Musterverfahren führen, um die Rechte der betroffenen Dieseld Käufer*innen von Gerichten bestätigen und ausurteilen zu lassen.“. Anlass für diese Aktion bieten viele, für Betroffene in letzter Zeit positiv beschiedene, gerichtliche Urteile. Der Zulauf sei bisher aber noch relativ gering, so die Referatsleiterin weiter. Sie warnt auch, dass die Verjährungsfrist für alle VW Fahrzeuge von vor 2015 ins Haus steht und danach alle Gewährleistungsansprüche für diese Wagen verfallen. Das heißt, wer vor Ende 2017 kein gerichtliches Mahnverfahren oder eine Klage mehr eingereicht hat, verwirkte seine Chancen. Die VZS kämpft dafür, dass die Ansprüche noch weitere vier Jahre erhalten bleiben, damit Kund*innen die aktuelle Rechtssprechung abwarten und im Zweifel darauf reagieren können. Beim Händler kann man auch ein Formular beantragen, dass die Verjährungsfrist aufhebt, VW scheint in diese Richtung Kulanz zu zeigen.

Ein weiteres wichtiges Element um Druck auf die Branche auszuüben sind eigens von z.B. ADAC („Eco-Test“) oder DUH in Auftrag gegebene Abgasmessungen, welche die realen Werte, die aus dem Auspuff kommen aufzeigen. Diese Zahlen sind meist zuverlässiger, da sie unabhängig und professionell durchgeführt werden. Die Ergebnisse werden in regelmäßigen Abständen veröffentlicht und führten auch schon dazu, dass das Umweltbundesamt Nachprüfungen durchführen musste, um die großen Diskrepanzen zwischen eigenen und unabhängigen Tests zu erklären.

Transparency International beschäftigt sich dagegen intensiv mit den Verstrickungen zwischen Wirtschaft und Politik, so monierte die Organisation unter anderem die durch den Spiegel bekannt gewordene Geschichte, dass der frühere Minister im Bundeskanzleramt und spätere Daimler-Cheflobbyist, Eckart von Klaeden, im März 2015 bei seinen alten Kolleg*innen gegen eine neue EU-Verordnung intervenierte. Im Ergebnis strich Deutschland aus seinem Vorschlag ein konkretes Datum für die Einführung von RDE-Tests und auch die Abgasnormen wurden gelockert. TI bezeichnet den Diesel-Gipfel vor dem Hintergrund solcher Machenschaften als lächerlich.

4. Andere (EU-)Staaten und ihre Konzerne

Es gibt sie noch, die Vernünftigen. Wo Deutschland seit Jahren Uneinsichtigkeit beweist, gehen Länder wie Großbritannien (übrigens auch Konservativ regiert) und Schweden progressiv voran. Der Autohersteller des skandinavischen Landes Volvo sagt deswegen „bye bye“ Verbrennungsmotor. Ab dem Jahr 2019, so die Ankündigung des Firmenchefs Hakan Samuelsson, wird es keine Neuwagen mit der alten Technologie mehr geben, stattdessen Elektrooffensive mit fünf neuen Modellen bis 2021. Selbst gesetzte Zielmarke: eine Million verkaufte E-Autos bis 2023.

Der PSA-Konzern ist ein europäischer Player auf internationalem Parkett mit einem Vorteil gegenüber der deutschen Konkurrenz, nämlich ebenso wenig in die Diesel-Affäre verwickelt zu sein, wie in die Kartell - Vorwürfe. Die Franzosen mit den Hausmarken Citroen und Peugeot stehen jedoch trotzdem vor einem Problem. Sie haben die deutsche Marke Opel in diesem Jahr für 2,2 Milliarden Euro in ihr Portfolio übernommen und damit die Angst vor einem drohenden Imageschaden der deutschen Hersteller*innen. Dies ist auch der Grund dafür, dass der Konzernchef Carlos Tavares nur wohltdosiert Kritik an den deutschen Kolleg*innen verlautbart: man werde „nicht aggressiv und mit juristischen Mitteln gegen die Konkurrenz vorgehen“. Vielleicht auch, weil man selbst in Ermittlungen verwickelt ist. Die französische Justiz hat unlängst ein Verfahren wegen Verdachts auf Motoren-Manipulation eröffnet. Der 59-jährige Konzernchef widerspricht dem vehement. Die Ingenieur*innen des Konzerns würden hohe ethische Maßstäbe vertreten. Die nun hinzugewonnene Tochterfirma Opel ist zwar bisher nicht ins Visier der Bundesbehörden geraten, jedoch geht die Furcht um, dass ein allgemeines, nachhalti-

ges negatives Bild an den bundesrepublikanischen Konzernen haften bleibt, was PSA unbedingt verhindern möchte, schließlich soll Opel schon in drei Jahren Gewinn schreiben und ab 2026 eine Profitmarge von sechs Prozent aufweisen. Ein sehr ehrgeiziges Vorhaben, dem der neue Opel-Chef Michael Lohscheller da gegenübersteht. Schon in 100 Tagen soll er ein Sanierungskonzept vorstellen. Mit Zahlen jedenfalls kennt sich der ehemalige Finanzvorstand des Unternehmens schon aus. Im Rücken immer der Mutterkonzern als Vergleichsinstanz, welche im ersten Halbjahr 2017 immerhin 7,3 Prozent Gewinnmarge vorweisen konnte – ein Rekordwert. Die Ansprüche an Lohscheller sind hernach enorm und die Gunst von Tavares könnte alsbald in Misstrauen umschlagen, sollte der Konzern nicht bald auf die richtige Spur zurückfinden. Immerhin, so das Versprechen, sollen nach den 30.000 Stellen, die bereits vor dem Verkauf gestrichen worden, nun keine weiteren folgen. Man hat erkannt, dass das Problem nicht bei der top-qualifizierten Belegschaft liegt. Es geht vor allem darum, Opel den Respekt zu verleihen, den das Unternehmen mutmaßlich verdient hat. Inwieweit jedoch umweltfreundliche Zukunftsstrategien eine Rolle spielen werden, dass wird man wohl erst im Rahmen des Sanierungsplans erfahren. Klar ist aber, dass bis 2024 alle Modelle der Firma Opel als Elektrofahrzeug angeboten werden sollen. Dafür beginnt man ab 2019 die Fahrzeuge so herzustellen, dass sie für alle Antriebsarten kompatibel sein können. Missmutig nimmt man die Vorgaben der Regierungen und Behörden zur Kenntnis, wohl aber vorbereitet. Bis zur Übernahme des Rüsselsheimer Fahrzeugbauers gab es noch kein Konzept, wie die neuen CO2-Grenzwerte geschafft werden sollen, dies wird sich nun ändern. In der deutschen Firmenzentrale soll zukünftig auch die Entwicklung

von Brennzellen und Software für das gesamte PSA-Imperium gestemmt werden. Der zweitgrößte europäische Hersteller sieht sich so für die Zukunft gewappnet.

Großbritanniens Impuls geht nicht von der Wirtschaft, aber immerhin von der Regierung aus, bis 2040 so die Verlautbarung, dürfen Benziner und Diesel auf dem zweitgrößten europäischen Fahrzeugmarkt noch weiter Rußen, danach heißt es auch hier auf nimmer Wiedersehen, es darf kein neues Auto mit Verbrennungsmotor mehr verkauft werden. Schon ab 2018 müssen die Londoner Taxis in der Innenstadt schadstofffrei fahren, bei Grenzwertüberschreitungen drohen Bußgelder von 10 Pfund pro Tag. Der Hersteller LTC bringt daher das erste „Green Cab“ auf den Markt, welches dank Hybridantrieb die strengen Vorgaben erfüllen kann.

Auch Frankreich setzt ab 2040 auf ein Verkaufsverbot von Neuwagen mit Diesel- und Ottomotor, als ein wichtiger Bestandteil des großen Plans bis 2050 gänzlich CO₂-neutral zu werden. Der neue Umweltminister Nicolas Hulot schrieb dies bereits im nationalen Umweltplan fest, welcher im Sommer 2017 der Öffentlichkeit präsentiert wurde. Die Niederlande avisiert in ihrer Energie Agenda ein Verbot schon 2035, allerdings liegen die Pläne bis zur endgültigen Regierungskonsolidierung auf Eis. Auch hier gilt die zukünftige Zielmarke 2050 gänzlich auf CO₂-Ausstoß zu verzichten. Ladestationen soll es alle 25 Kilometer geben, was einen massiven Ausbau der bisherigen Ladeinfrastruktur bedeuten würde.

Norwegen versucht es mit einer Anreizstrategie, die z. B. Steuervorteile für klimaneutrale Fahrzeuge mit sich bringt. Die Garantie, dass Elektroautos auch wirklich grün sind, ist in dem Land, welches seinen Strom aus nahezu 100 Prozent erneuerbaren Energien gewinnt, tatsächlich gültig. Bis 2025 sollen KFZ mit E-Antrieb den Markt dominieren und Neuzulassungen von Fahrzeugen mit fossilem Antrieb überflüssig machen.

Selbst unsere deutschsprachigen Nachbar*innen sind weiter als die Bundesrepublik, das österreichische Umweltministerium lies schon 2016 die Machbarkeit eines Verbots prüfen. Endresultat war ein



Foto: Pixabay.com / winterseidler / CC0

klares Ja, auch wenn es die Autolobby in der Alpenrepublik nicht wahrhaben will. Wann allerdings eine Jahreszahl genannt wird bleibt weiter unklar, auch vor dem Hintergrund der neuen Regierungssituation.

All diese Beispiele zeigen jedoch, dass es nur ein wenig Mut braucht, um einen neuen innovativen Weg einzuschlagen, der Europa solidarisch zu einem gemeinsamen Klimaschutz führt. Einzelne Staaten mit ihren Plänen allein zu lassen ist unfair, denn die Abgase machen vor nationalen Grenzen keinen Halt. Es gibt auch Länder, die sich als Produktionsstandort für westliche Automobilunternehmen empfehlen, so z.B. das schon erwähnte Ungarn, oder Polen. So sagte dessen Vize-Premier Mateusz Morawiecki, „Die Investoren stimmen mit ihrem Geld für unsere Politik.“. Dieser Satz macht auf zweierlei Weise Angst, erstens, weil er impliziert die Wirtschaft hätte zu entscheiden welches politische System gut oder schlecht ist und zweitens, weil dies aus dem Munde eines Politikers kommt, dessen Land sich seit geraumer Zeit in der Abwärtsspirale hin zu einem autoritären Staat ohne unabhängige Justiz bewegt. Deutsche Unternehmen steigen durchaus freudig in den Reigen ein, wie die bereits genannten Beispiele Daimler und Audi zeigen. Rein aus der Perspektive der Marktgegebenheiten klingen die Angebote wohl auch verlockend – niedrige Lohnkosten, Fachkräfte, niedrige Steuern und eine gut ausgebaute Infrastruktur. Dazu kommen noch zusätzlich von den Staaten aufgelegte Programme, wie Sonderwirtschaftszonen oder Bausubventionen. Die Chefs des Berliner CPP Institute drückten den Zustand in der „ZEIT“ treffend aus: „So feiern sich die Protagonisten eines Kuschkurses zwischen illiberalen Regierungen und Investoren gegenseitig.“. Diese Fälle zeigen, dass eben nicht nur die umwelt-, sondern auch die gesellschaftspolitische Problematik in die Überlegungen einbezogen werden muss.

Blickt man über den großen Teich, kommt man nicht an Tesla vorbei. Das kalifornische Unternehmen überflügelt bisher alle anderen Player im Bereich Elektromobilität. Die Firma von Multi-Milliardär Elon Musk hat bereits mehrere marktreife Modelle präsentiert, die von der wohlbetuchten Kundschaft gerne angenommen werden. Doch der Hype droht ins Stocken zu geraten, im letzten Quartal machte das Unter-

nehmen über 600 Millionen Dollar Verlust. Die Aktie brach binnen eines halben Jahres um 15 Prozent ein. Das mag zum einen an dem desaströsen Unfall mit einem autonom fahrenden Tesla liegen, zum anderen an Problemen bei der Produktion der Mittelklasse-Modelle. Abhilfe soll nun die Trucker-Sparte bringen. Tesla stellte jüngst sein erstes E-Laster Modell vor, mit dem es zunächst den Amerikanischen Markt erobern möchte. Der 46-jährige verspricht sich davon einen reißenden Absatz, vor allem bei Großunternehmen. Inwieweit diese aber zugreifen werden ist fraglich, längst haben andere Hersteller*innen vergleichbare oder gar bessere Modelle vorgestellt oder in Planung. Außerdem ist der Preis nach wie vor sehr hoch, allein die Batterie für einen LKW kostet gerne mal 100.000 Euro. Tesla ist und bleibt – zu mindest im PKW Segment – der taktgebende Akteur, sollte es aber nicht gelingen in naher Zukunft aus dem Verlustgeschäft zu entkommen, drohen die Aktionär*innen die Lust zu verlieren und das Unternehmen könnte so schnell verschwinden, wie es einst gekommen war.

Auch die Gegenspieler der USA sind auf Touren gekommen. Das Reich der Mitte hat eine verbindliche Quote für E-Autos eingeführt, die in den nächsten Jahren sukzessive erhöht werden soll. Außerdem forciert China eine inländische Produktion der Fahrzeuge. Dafür wird massiv Geld in chinesische Start-Ups wie Nio gepumpt. Diese sollen nicht nur die Wertschöpfungskette innerhalb der Landes sichern, sondern auch exportieren. Das muss möglichst schnell gehen. Symbiosen werden dabei auch mit deutschen Hersteller*innen gebildet, die ihr Know-How und ihre technische Erfahrung in Form von Joint Ventures einbringen, im Gegenzug dürfen sie ihre Fahrzeuge in China verkaufen. In dem asiatischen Land fahren deutlich mehr elektrische Fahrzeuge als hierzulande. Allein im vergangenen Jahr wurden 450.000 davon verkauft. China schickt sich an eine neue Vorreiterposition im globalen Kampf in diesem Feld einzunehmen. In der Stadt Wuhu z.B. sollen ab 2025 nur noch autonome, elektrische Autos unterwegs sein, in Deutschland wäre das wohl unvorstellbar.

5. Visionen - Ausblicke in eine grüne Zukunft

„Mit dem Verbrennungsmotor muss Schluss sein“, eine These an der niemand mit einigermaßen gesundem Menschenverstand rütteln würde, nicht einmal die Autobosse selbst. Dass der Weg zum gänzlichen Ausstieg nicht effizient - also ohne Umwege - wohl aber effektiv - d.h. auf alle Fälle mit einer Zielerreichung - ablaufen wird ist auch klar. Aus diesen Annahmen entwickeln sich aber zwei essentielle Leitfragen, an denen sich die Geister scheiden, nämlich das Wann und Wie.

Um die Zukunft zu betrachten braucht es zunächst eine Analyse der Gegenwart. Dazu dienen die oberen Kapitel und der vorangegangene Bericht. Auf einige Schlagsätze heruntergebrochen kann man sagen, dass ein grundlegender Wandel nicht von heute auf morgen zu machen ist. Es bedarf einer Einstellungsveränderung in den Köpfen der Manager*innen, der Konsument*innen und natürlich der arbeitenden Bevölkerung, die in der Automobilbranche beschäftigt ist und ihr Traggerüst darstellt. Es zeichnet sich ab, dass immer mehr Menschen diese Veränderung durchlaufen. Außerdem zeigen Verbesserung häufig erst im Nachgang, was für Vorteile sie mit sich bringen und führen so zu einer deutlich gesteigerten Zustimmung (z.B. Stockholmer PKW-Maut). Deshalb nutzt hier, wie so häufig, keine rein ideologisch aufgeladene Debatte, sondern eine sach- aber ebenso zielorientierte, unter der Bedingung, dass die Veränderungen auch sozial-verträglich stattfinden. Menschen sind in ihren Dogmen wandelbar, aber eben nur sehr langsam, es erfordert einen Lern- und Vermittlungsprozess. Das Problembewusstsein darf sich jedoch nicht nur bei grünen und linken Wähler*innen widerspiegeln, sondern muss ein Gros der Gesellschaft mit einschließen und das geht nur gemeinsam. Die Wegweiser*innen dieser sauberen

Zukunft müssen natürlich die Regierenden sein. Ohne ihr Engagement und ihre Impulse wird wenig vorangehen. Dass die Politik da noch sehr zaghaft agiert, war in anderen Kapiteln bereits zu lesen. Es braucht also mehr Hendricks und weniger Dobrindt, ergo flächendeckende Bekenntnisse zu einer fairen Wiedergutmachung für die geschädigten Bürger*innen und dem Ende fossiler Antriebsarten bis zur Mitte des Jahrhunderts. Ein alleiniges stinksauer sein der Kanzlerin reicht da nicht aus. Statt Schmollen wären konkrete Maßnahmen wünschenswert.

Man darf nicht verschweigen, dass Diesel- und Ottomotor den Menschen und der Industrie in den letzten 100 Jahren sicher einen unmessbaren Dienst erwiesen haben. Allzu selten wird jedoch nach dem Preis dafür gefragt, und nach den Strukturen, die diesen Erfolg ausmachen, also auch nach der Wissensgrundlage, die sich mitnichten nur minimal weiterentwickelt hat.

Der Forschungsaspekt spielt also beim wissenschaftlichen Fundament der Debatte eine ganz entscheidende Rolle, denn ohne Forschung kann kein Fortschritt existieren.

Ein Team der TU Freiberg hat nun einen Meilenstein in der Entwicklung von abgasarmen Autos - selbstverständlich nur als Übergangsmodell im laufenden Transformationsprozess - vorzuweisen. Es geht dabei um den viel beschworenen Einsatz der AdBlue-Technik, die mit Hilfe von Harnstoff die Stickoxid-Werte minimiert. Das Ganze funktioniert bisher allerdings erst ab einer Temperatur von 220 Grad. Diese wird häufig auf kurzen Strecken gar nicht erreicht. Würde man die Einspritzung aber bei niedrigeren Temperaturen laufen lassen, dann würde dies zu für den

Katalysator schädlichen Ablagerungen führen. Die Forscher*innen des Instituts für Energieverfahrenstechnik und Chemieingenieurwesen versuchen nun also die Tröpfchen, welche die Ablagerungen verursachen, an die Hand zu nehmen und somit die

morgen ersetzen kann.“ Recht hat er, und trägt mit seinem Team dazu bei, den Übergang so effizient wie möglich zu gestalten.

Doch auch die Probleme des Elektroantriebs bleiben weiter auf der Tagesordnung. Fragen nach

der Herkunft des Stromes, den Bedingungen der Produktion oder den dabei entstehenden Abfällen sind von zentraler Bedeutung. Die Frage der Stromsorte geht einher mit der Energie- wende, nur wenn er aus regenerativen Quellen gewonnen wird, stellt der Antrieb einen Mehrwert für die Umwelt dar. Auch die hohe Energie- menge, die zur Batterieproduktion



Foto: Jochen Zick, Action Press, CC BY-ND 2.0

Schlierenbildung zu verhindern. Damit haben sie es geschafft die Temperatur auf 175 Grad zu senken, Ziel sind 135 Grad. Bald soll das Patent angemeldet werden, bis dahin bleibt das genaue Verfahren noch unter Verschluss. Sollte die Technik marktreif werden könnte der Abgasausstoß auf viel belasteten kurzen innerstädtischen Strecken schon bald deutlich reduziert werden. Nachrüstbar ist die Technik bei allen Dieselfahrzeugen. Ein erster Praxiseinsatz soll bald bei einem großen Baumaschinenhersteller starten. Auch andere Innovationen werden in dem Labor ausgetüftelt, so z.B. ein Algen-Bio-Diesel. Die Clorellas könnten auch auf agrarisch unfruchtbaren Flächen angebaut werden und würden damit die Ressourcen deutlich mehr schonen, als z.B. der Rapsanbau. Aber auch mit Raps-Bio-Diesel könnte noch deutlich mehr passieren, sollte sich sein Anteil im Tankstellendiesel auf 10 Prozent erhöhen, würde dies ebenso für eine Minimierung der Abgase sorgen. Dazu meint der Rektor der Technischen Universität Freiberg Prof. Dieter Barbknecht: „Wir wissen doch, dass man den Diesel nicht so einfach von heute auf

gebraucht wird, muss minimiert werden. Wobei noch gar nicht geklärt ist, ob die Batterie tatsächlich die Lösung für den Energiespeicher darstellt, oder doch z.B. die Brennstoffzelle. Das würde aber wiederum eine ganz andere Ladeinfrastruktur mit sich bringen, die es dann neuerlich zu schaffen bedürfe. Ein ordnungsgemäßes Recycling der Abwässer ist ebenso wichtig.

Ein Argument der Autoindustrie an alten Verfahrensweisen festzuhalten sind sicherlich die Jobs, denn davon gibt es reichlich in der Branche. Zuletzt 800.000 bei den Herstellern, plus eine weitere halbe Millionen bei den Zulieferern. Dem gegenüber stehen bisher 200.000 im Umweltsektor. Die Frage ist jedoch, wie lange dieses Kräfteverhältnis noch aufrecht erhalten bleibt. Legen doch immer mehr Firmen wert auf nachhaltiges Produktmanagement und schaffen damit in diesem Sektor zunehmend Arbeitsplätze. Das liegt auch daran, dass den Kund*innen dieses Thema immer mehr am Herzen liegt und ihre Kaufentscheidung maßgeblich beein-

flusst. Auch die Rahmenbedingungen, wie Klimaschutzpläne, Grenzwerte und EU-Vorgaben werden wohl zum Aufschwung beitragen. Auf der anderen Seite werden im Automobilbereich häufig Stellen eingespart oder brechen weg. Mit Arbeitsplätzen alleine ist also keine Diskussion zu gewinnen. Vielleicht wäre der richtige Weg, dass Jobs in der Automobilbranche auch einen Beitrag zum Umweltschutz leisten, damit wäre die leidige Diskussion ein für alle Mal beendet. Dabei kommt es aber wieder auf ein Umdenken der Hersteller an, welches hier vielfach diskutiert wurde.

Sind die Voraussetzungen des Willens und der Machbarkeit erfüllt, steht eine weitere entscheidende Frage im Raum. Wie kann ein Infrastrukturausbau so schnell und effizient erfolgen, dass sich die Elektroautos auch überall in Europa aufladen lassen, ohne ewig und drei Tage nach einer Ladestation zu suchen, die dann im Zweifel auch noch so langsam ist, dass man einen Tag am Ort verweilen muss, ehe es weiter gehen kann. In den obigen Texten wird bereits vielfach von Förderprogrammen für eben diese Ladeinfrastruktur gesprochen. Hunderte Millionen Euro gehen dafür in den nächsten Jahren an den Start. Es muss nur Akteur*innen geben, die dieses Geld auch in Stromtankstellen umwandeln. Aus diesem Zweck haben sich nun die vier Hersteller Volkswagen, Ford, Daimler und BMW zusammengeschlossen. Mit ihrem Projekt „Ionity“ wollen sie in den nächsten Jahren 400 solcher Stromtankstellen in Europa schaffen. Das Projekt hat bereits zwei Jahre an Planung verbraucht, jetzt soll es bald losgehen. Das 400 Tankstellen nur ein Tropfen auf dem heißen Stein sind zeigt der Vergleich. Allein in Deutschland gibt es 14.000 konventionelle Tankstellen für Strom und Diesel. Der Energiekonzern EnBW will bis 2020 weitere 1000 Ladesäulen bauen. Das soll zur Marktführerschaft reichen. Eine dreistellige Millioneninvestition wird dazu nötig sein. Damit das ganze System aber effektiv wirken kann, muss die Bundesregierung und, bzw. oder die Europäische Union dafür sorgen, dass das Preissystem, die Bezahlmethoden und die Stromadapter vereinheitlicht werden. Diese regulative Aufgabe wurde bis dato verschlafen. So werden z. B. Standortfragen bisher lediglich vom Markt geregelt, der Bundesnetzagentur muss nur gemeldet werden, wenn eine neue

Tankstelle in Betrieb geht. Die Staaten müssen also ebenso dafür sorgen, dass eine Regulierung der Branche stattfindet. Aktuell sind die Ladestationen noch nicht rentabel, eine Schnellladesäule für zwei Fahrzeuge kostet viele 10.000 Euro. Auf lange Sicht könnten sie das aber werden. Strom, Technik und Platz sind dafür aber die drei Kernvoraussetzungen. Schon zur Erfindung des Automobils 1886 stand diese Frage im Raum, wie man heute sehen kann wurde sie erfolgreich gelöst, warum sollte es also nicht wieder gelingen. Die Hersteller sind zur Erfüllung ihrer CO₂-Quoten sowieso im Zugzwang, denn nur mit den passenden Rahmenbedingungen werden die Konsument*innen eher Stromer kaufen. Mit dem Schlagwort „elektrisch“ geht oft auch der Begriff „autonom“ einher. Autonomes Fahren und agieren des Autos generell bedarf einer Vernetzung der Fahrzeuge in sich und untereinander. Das Konzept ist insofern positiv als dass es dem Kaufenden in Form von Smartphones und ähnlichem bereits bekannt ist. Doch problematisch ist es hinsichtlich der Frage, ob ein erhöhte Umweltfreundlichkeit, durch vorausschauendes und effizientes autonomes Fahren den Preis des Freiheitsverlustes aufwiegt. Schließlich wird man stets durch Konzerne, die die Software stellen, überwacht und erhält kommerzielle Vorschläge und Werbung, während man sich fahren lässt. Mobilität und Freiheit würden sich also nicht mehr ergänzen, sondern sich widersprechen. Diese Debatte ist sicherlich sehr spannend, aufgrund der begrenzten Ausführungsmöglichkeiten, würde eine nähere Beschäftigung an dieser Stelle aber zu weit führen.

Die Unternehmen der Automobilindustrie sind logischerweise nicht nur bei der Infrastruktur wichtige Innovatoren und Investoren. Es müssen doch vor allem ihre Fahrzeuge sein, die den Weg in die Zukunft bereiten. Angetrieben werden sie dabei von hohen Emissionsgrenzwerten, einer fortschreitenden Technisierung des Alltags und neuer, gut ausgestatteter Konkurrenz. Diese, ist oft weiter in ihren Entwicklungen, als die altvorderen Unternehmen. Man nehme als Beispiel nur Tesla oder Google: finanzkräftig, technisch innovativ, schick und visionär. Also heißt es klotzen und nicht kleckern bei Daimler, VW, BMW und Co. Spätestens 2020 wollen alle diese

deutschen Traditionsfirmen mit eigenen Elektromodellreihen aufwarten, VW z.B. mit dem autonom fahrenden „Sedric“, der aber sicher noch ein paar mehr Jahre an Entwicklung benötigt. In zwei bis drei Jahren sollen dann auch endlich die Batterien der Stromfahrzeuge alltagstauglich sein. Wichtig ist der Schritt in die Elektromobilität, weil er als wichtigste Voraussetzung für die Digitalisierung und Vernetzung des Fahrzeugs gilt. Dieser Ansatz ist zwar noch recht jung, wird aber im nächsten Jahrzehnt eine wichtige Rolle spielen. Das dem/r Kund*in zu vermitteln erscheint aktuell noch etwas schwierig. Irgendwie müssen die Hersteller den Spagat zwischen einer alten und einer neuen Welt schaffen. Also von laut zu leise, von sportlich zu dezent. Das auf eine so abgeschmackt monotone Weise zu verkaufen, wie es bis heute der Fall ist, wird nicht den Durchbruch bei der Käufer*innenakzeptanz liefern. Um aber die nötige Power ins Marketing zu bringen, müssen zunächst erstmal die Konzerne selbst an ihre Ideen glauben. Die Linie muss konsequent durchgezogen werden, d.h. auch, dass man sich als bald vom Verbrenner verabschieden muss, egal ob z.B. VW nun alle seine Diesel mit dem modernen SCR-Katalysator ausstattet, um sauberer zu werden. Das Geld ist schlicht fehlerhaft investiert. Diese Art der Investition hätte bereits vor fünf Jahren getätigt werden müssen. Die Konzerne der Bundesrepublik hecheln den Trends hinterher und drohen bald ganz den Anschluss zu verlieren. Das aber die Wende noch möglich ist, zeigen sie mit ihren fortschrittlichen Plänen, die sie nun aus der Traum- in die wirkliche Welt holen müssen. Die deutschen Firmen mögen traditionalistisch sein und damit vielen gefallen, doch sie müssen sich ebenso progressiv geben, um nicht bald von Start-Ups, vornehmlich aus China, überflügelt zu werden. Überhaupt ist China der Markt, welcher die Zukunft vorgibt, nicht nur weil er der größte für KFZ weltweit ist, sondern auch, weil dort die Vorgaben besonders streng sind. Es gilt also jetzt Kooperationspartnerschaften vor Ort zu schließen und sich in den Wettbewerb im Reich der Mitte mit darauf zugeschnittenen Modellen einzuschalten. Den heimischen Markt gleichzeitig aber nicht aus den Augen zu verlieren, sondern beide in einen regen Austausch von Ideen zu setzen versteht sich dabei von selbst. Das alles kostet natürlich enorm viel Geld. Die Entwicklung eines neuen Fahrzeuges kann gut und gerne

eine Milliarde Euro verschlingen und die Reduktion um einen Gramm CO₂-Ausstoß pro Kilometer bis zu 100 Millionen. Dass dies bei der Gegenwartsvorliebe der Unternehmen, mit dem Ziel schneller Gewinne natürlich viel Holz ist, scheint klar, doch für die strategische mittel- und langfristige Planung auf alle Fälle lohnenswert. Wie bereits mehrfach ausgeführt, steht die konventionelle Automobiltechnik vor dem Ende, weil sie ihren Zenit erreicht hat. Viel ausgefeilter geht es nicht mehr und wie bekannt ist muss sich ein System auflösen, wenn es seine Ziele erreicht hat, denn sonst hätte es ja keinen Zweck mehr zu erfüllen.

Das Modell „Elektro“ klingt stimmig, doch bedarf es einer Reihe von Nebenbedingungen, damit der Bereich Verkehr insgesamt zur Einhaltung der Pariser Klimaziele und einer verbesserten Umwelt insgesamt beiträgt. Der ÖPNV muss deutlich gestärkt, d.h. schneller, günstiger, komfortabler, präsenter, also attraktiver werden. Die Kosten für Verbrenner müssen durch höhere Besteuerung der Kraftstoffe und PKW-Maut für Städte deutlich ansteigen. Car-sharing-Programme müssen ausgebaut und Parkraumkonzepte überdacht werden. Rad- und Fußwegenetze müssen deutlich an Qualität gewinnen. Der gewonnene Platz könnte wiederum für lebensqualitätssteigernde Maßnahmen verwendet werden. Das Auto als Statussymbol im Privatbesitz gehört abgeschafft. Es kann höchstens noch als Mittel zum Zweck sein Dasein fristen, z. B. in Form von Kleinbussen, die einen zur nächsten Bahnstation transportieren. Multimodale Mobilität lautet das Stichwort der Stunde. Jeden dieser Punkte gilt es sicher im Einzelnen zu erläutern, doch nicht an dieser Stelle. Gesagt sei aber noch, dass nur mit einem Gesamtkonzept, das alle Komponenten einbezieht, ein komplett emissionsfreier Verkehr in den nächsten 30 Jahren möglich wird. Die Mobilität wäre anders, aber nicht schlechter. (vgl. Zimmer, 2017, „Wie viel Verkehr verträgt die Umwelt?“) Auch die Politiker*innen sehen dem realistisch entgegen und haben erkannt wie die zukünftige Mobilität aussehen muss, nur die Wege dorthin sind verschieden.

Die Innovationsbereitschaft hat zur Folge, dass eine Beschäftigung mit möglichen alternativen Antriebsarten unabdingbar ist. Schließlich, das sei an dieser

Stelle betont, geht es nicht einzig und allein um Elektroantriebe. Diesel ist das Auslaufmodell und damit die Nenngröße für Vergleiche zu anderen Fahrzeugen. Dabei sind Emissionsausstoß, Verbrauch, Lärm oder Unterhaltsaufwand gute Ansatzpunkte. Der Benzin, ebenfalls in diesem Kontext als nicht zukunftsfähig eingestuft, bedarf aber trotzdem einiger Beachtung, da bei ihm die Möglichkeit einer tatsächlichen Verbesserung besteht. Sowohl Verbrauch und damit CO₂-Grenzwerte, als auch Unterhaltsaufwand können noch weiter minimiert werden. Seine NO_x-Emissionen sind sowieso relativ gering. Zum Übergang, also auf die nächsten 20 Jahre sicherlich nicht wegzudenken. Die darauf folgende Stufe wäre dann eine Hybrid-Variante. Sie verbindet die guten Seiten beider Antriebsarten (Elektro- und Ottomotor). Jedoch auch die Schlechten bei falscher Anwendung. Das kann bedeuten, dass wenn ein Hybrid nur mit Verbrenner fährt, er wegen seines höheren Gewichts sogar mehr verbraucht und damit emittiert, als sein konventionelles Pendant. Folgt schließlich das Elektrofahrzeug. Die Vorteile: Null Emissionen beim Fahren, mechanisch deutlich einfacher und damit besser zu produzieren, außerdem leiser und kompakter. Aktuell bestehen aber zahlreiche Baustellen, die oben bereits erwähnt wurden (hoher Rohstoffaufwand für Batterien, schlechte Ladeinfrastruktur, geringe Alltagstauglichkeit, schlechte Umweltbilanz (wenn der Strom nicht aus erneuerbaren Quellen stammt). In 10 Jahren könnten diese Probleme aber hoffentlich passe sein, und die Vorteile würden überwiegen. Bleibt als schnelle Alternative das mit Gas betriebene Modell. Die Abgasbilanz ist deutlich besser, als bei Diesel und Benzin und die Rohstoffe für den Antrieb des KFZ deutlich günstiger. Allerdings genießt diese Variante nur eine geringe Popularität und fördert die Rohstoffabhängigkeit von Autokratien, wie z.B. Russland. Damit ist klar, die einzige standfeste und zukunftsfähige Variante bleibt wohl oder übel der Elektroantrieb.

Dies mag zwar in der Theorie alles logisch und plausibel klingen, vielleicht sogar vernünftig und richtig, doch fragt man sich wie es in der Praxis aussieht. Eine nicht repräsentative Umfrage des RND, mit zehn Haushalten aus der gesamten Republik, die für eine Woche den neuen e-Golf testeten ergab, dass genau die oben beschriebenen Probleme den

Knackpunkt darstellen. Alle Tester*innen konnten sich vorstellen ein E-Auto zu nutzen, allerdings nicht unter den gegebenen Preis- und Infrastrukturkonditionen. Außerdem wäre eine Nutzung bisher nur auf kurzen Distanzen sinnvoll, da immer noch die verbreitete Angst besteht, dass das Auto auf offener Strecke zum liegen kommt, denn entweder sind keine Ladesäulen vorhanden, sie sind besetzt oder die Bezahlkarte wird nicht akzeptiert. Das Fahrgefühl und die Ausstattung, sowie die geringe Umwelt- und Lärmbelastung durch die Fahrzeuge werden hingegen als durchweg positiv beschrieben. Bleibt also zu hoffen, dass mit der nächsten Batteriegeneration endlich der Durchbruch gelingt und die Innovationen und Vorteile der Elektrofahrzeuge auch in richtiger Form ankommen. Es wäre ein unglaublich wichtiger Schritt, für die Umwelt, die Menschen und auch für die Wirtschaft.

Für DIE LINKE heißt das weiter dranbleiben, mitgestalten und Ideen generieren die für alle da sind. Nur gemeinsam kann der Wandel funktionieren, dafür kämpfen wir.

6. Literatur und Quellen

<http://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/abgasaffaere-kraftfahrt-bundesamt-soll-berichte-geschoent-haben-a-1160655.html>

http://www.t-online.de/auto/neuvorstellungen/id_82230534/so-viel-wird-der-neue-elektro-porsche-mission-e-kosten.html

<http://www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/diesel-skandal-daimler-wehrt-sich-gegen-betrugsvorwuerfe/20063674.html>

<http://www.manager-magazin.de/unternehmen/autoindustrie/bosch-offenbar-teil-des-kartells-a-1160129.html>

<http://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/unternehmen/diesel-jeder-neue-abgasskandal-fuehrt-auch-zu-bosch-15034018.html>

http://www.focus.de/auto/news/autoabsatz/bmw-produktion-steht-still-ohne-diese-zehn-zulieferer-laeuft-kein-auto-vom-band_id_5890987.html

DIE ZEIT

„Distanziert euch von den Autokraten“
„Der unglaubliche Plan“
„Wir haben sehr viel Vertrauen verloren“

„Friedenspreis“
„Allzu griffig zugespitzt“
„Grüß Gott, Sie sind unsere Zukunft“

SZ

„Der ehrenwerte Herr Massenmörder“
„Der Netzwerker“
„Freundliche Rücksicht“
„Ein Königreich unter Strom“
„Eine Frage des Vertrauens“
„Ignorieren und Schweigen“
„Ohne Quote und Sanktionen“
„Vergebliches Millionenangebot“
„Er kann Außerirdische bekämpfen“
„Quer rüberziehen“

„Schmutzige Geheimnisse“
„Laues Lüftchen“
„Stuttgarter Konflikte“
„Das große Umlenken“
„Eine Ministerin rechnet ab“
„Gib Stoff“
„In diplomatischer Mission“
„Nur okay sein ist gefährlich“
„Nachwuchs“

LVZ

„Wer wird Chef bei Automobilverband VDA?“
„Diesel-Affäre wird für VW immer teurer“
„Hilfe für geprellte Diesel-Käufer“
„Ex-Porsche-Vorstand Hatz in U-Haft“
„VW-Mitarbeiter drohen in den USA drei Jahre Haft“
„Haben VW und Porsche Anleger abgezockt?“
„Freiberger Forscher senken Stickoxid bei Diesel“
„Der Diesel bleibt unangreifbar“
„Weltpremiere vorweg: BMW zeigt i8 Roadster“
„Gericht: Ohne Update kein Anspruch auf Neuwagen“
„Porsche kann Rückruf beim Cayenne starten“
„Erste Hilfe für den Diesel“
„Sachsen fährt bei der Förderung hinterher“
„Ein Schritt in die Wirklichkeit“
„Diesel-Fahrverbot: Das wären die Konsequenzen“
„Diesel-Dilemma“
„VW setzt Zwickau unter Strom“
„Letzte Ausfahrt: Elektroauto“
„RB-Fan am Porsche-Steuer“
„Wie viel Verkehr verträgt die Umwelt?“
„Wir bleiben in Bewegung“
„Jetzt trifft es auch BMW: Umwelthilfe erhebt Abgas-Vorwürfe“
„Merkel plant Milliarden-Sofortprogramm gegen Fahrverbote“
„Ein E-Auto? Ja, aber...“

ND

„Wenn die Ahnung aufdämmert“	„Eine üble Geschichte“
„Dieselverbrauch massiv gestiegen“	„Aufgehübscht“
„Autokartell droht hohe Strafe“	„Demokratie und Produktion“
„Linkspartei will Volkswagen entstaatlichen“	
„Umweltjobs statt Dieselmontage“	„Autoland ist ausgebrannt“

ADAC Motorwelt

„VW muss größere Kulanz zeigen“	„Wir brauchen den Diesel“
„Der erste Schritt“	

verwendete Autor*innen - Stefan Winter; Roman Pletter; Claas Tatje; Klaus Ott; Thomas Fromm; Max Hägler; Jörg Schurig; Thomas Strünkelnberg; Grit Gernhardt; Tomasz Koniecz; Stefan Mayr; Thomas Strohschneider; Olaf Majer; Klaus Staeubert; Ulrich Milde; Eva Roth; Ines Wallrodt; Roland Herold; Jan-Henrik Petermann; Andreas Niesmann; DPA; Markus Balser; Alexander Mühlauer; Monika Löffler; Frank Johannsen; Gerd Piper; Hagen Jung; Roman Deininger; Björn Finke; Michael Bauchmüller; Patrick Illinger; Marc Beise; Benno Stieber; Hannes Breustedt; Roland Losch; Dieter Wonka; Marco Engemann; Thorsten Brenner; Wolfgang Reinicke; Stefanie Dodt; Boris Herrmann; Petra Pinzler; Wiebke Zimmer; Jochen Wieler; Martin Kunz; Thomas Paulsen; Thomas Kroher; Leo Klimm; Reuters; Klaus Hulverscheidt; Jens Schmieder; Wiebke Zimmer; Christoph Drösser; Rasmus Buchsteiner

Dr. Cornelia Ernst

Mitglied des Europäischen Parlaments
Ausschuss für Industrie, Forschung
und Energie (ITRE).



www.cornelia-ernst.de

In Dresden:

Dr. Cornelia Ernst
Wahlkreisbüro / Europabüro Dresden
Großenhainerstr.93
01127 Dresden
Tel. 0351/426 900 05
Fax: 0351/206 990 46
Mail: europa@cornelia-ernst.de

In Brüssel:

Dr. Cornelia Ernst MdEP
Europäisches Parlament
Rue Wiertz 60, WIB 03 M 19
B -1047 Brüssel
Belgien
Telefon: +32 (0) 228/ 476 60
fax +32 (0) 228/ 496 60
Mail: cornelia.ernst@europarl.europa.eu
euernst.de



European United Left • Nordic Green Left

EUROPEAN PARLIAMENTARY GROUP



GUE/NGL
www.guengl.eu