



Autoindustrie

Der VW-Abgasskandal hat die Debatte über eine Verkehrswende ins Rollen gebracht. Dabei geht es um mehr als nur neue Motorenarten



INTERVIEW HANNA GERSMANN

tas: Herr Hochfeld, ist der Diesellabgasskandal für die Autoindustrie, was Fukushima für die Energiekonzerne war – das Aus für das alte Geschäftsmodell? Christian Hochfeld: Es ist auf jeden Fall der größte anzunehmende Unfall, der GAU, für das Vertrauen in die Unternehmen. Allerdings hat die Politik auf Fukushima sehr schnell reagiert mit dem Atomausstieg und der Energiewende. Eine Verkehrswende sehe ich bisher nicht. Das muss die Regierung ändern. Viele Leute fahren gerne Auto, ist das schlimm?

Wer mit seiner Familie zu Ikea fahren und dort einen Großeinkauf machen möchte, nimmt am besten einen Kombi oder Transporter. Für die Fahrt ins Ferienhäuschen, das mit der Bahn nicht zu erreichen ist, tut es auch schon ein kleineres Auto. Es ist überhaupt kein Problem, das Auto für bestimmte Zwecke zu nutzen. Die Frage ist: Brauche ich ein eigenes Auto? Auf dem Land?

Erst einmal geht es um die Zentren, wo sich der Verkehr staut, die Luft schlecht ist. Derzeit steht ein Pkw im Schnitt 23 Stunden am Tag rum. Die Stadt Singapur hat das mal durchrechnen lassen: Machen Sie nur noch etwa ein Drittel aller Autos. Sie gucken dann einfach auf Ihr Smartphone und suchen sich je nach Bedarf ein passendes Auto in der Umgebung. Die Lebensqualität nimmt zu. Die Städte gewinnen wertvollen Platz für andere Nutzungen zurück.

Das ist dann die von Ihnen geforderte Verkehrswende?

Elektroautos von Tesla, Roboterautos von Google, vielleicht iCars von Apple – da drängen derzeit neue Unternehmen auf den Markt. Ohne digitale, intelligente Technik wird nichts mehr gehen. Aber es reicht nicht, nur den Antrieb der Autos zu wechseln. Am Ende haben Sie eine Art Mobilitätspass, der es Ihnen erlaubt, hauptsächlich Bus und Bahn zu fahren und mal das Rad, das Taxi oder das Auto zu mieten. Erst in so einem Verkehrssystem können die neuen Technologien ihre Vorteile dann tatsächlich voll entfalten.

VW-Chef Matthias Müller beschäftigt sich die Hälfte seiner Arbeitszeit mit der Mobilität der Zukunft, Dieter Zetsche will Daimler „radikal zu einem anderen Unternehmen entwickeln“. Ist die deutsche Branche für die neue Konkurrenz gerüstet?

Es ist ziemlich wahrscheinlich, dass wir in Zukunft nicht mehr nur Fahrzeuge der heute großen Marken fahren. Die müssen sich umstellen. Doch argumentieren sie noch viel zu oft, dass nur mit dem alten Geschäftsmodell so viel Geld zu verdienen sei, um ein Teil davon dann in die Forschung stecken zu können.

Was ist daran falsch? In China zum Beispiel übernehmen die Automobilkonzerne das Geschäft mit den Elektroautos in mehr oder minder unabhängige Gesellschaften. So hat die Beijing Automotive Industry Corporation, kurz BAIC, mittlerweile eine eigene Tochter, die Beijing NEV, die Elektrofahr-

Christian Hochfeld

47, ist Direktor des Thinktanks „Agora-Verkehrswende“, der die Modernisierung auf Straßen und Schienen vorantreiben will. Zuvor war er für die Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) in China und beim Öko-Institut.



Foto: Agora

zeuge herstellt. Die kann sich ähnlich wie der US-Elektroautohersteller Tesla oder die chinesische Firma Build Your Dream, BYD, leichter Geld vom Kapitalmarkt holen und damit forschen. Die Investoren wollen sicher sein, dass ihr Geld allein in die neuen Technologien geht. Das ist bei Konzernen, die auch noch Verbrennungsmotoren entwickeln, nicht gegeben. Daimler und Co bekommen ein Geldproblem?

Das nicht. Aber sie müssen schneller umsteuern. Institutionen wie der saudische Staatsfonds investieren 3,5 Milliarden Dollar in den US-Fahrtenvermittler Uber. Das kennen wir aus der Energiebranche. Da testeten Investoren vor rund zehn Jahren auch zunächst mit Spielgeld die Erneuerbaren. Heute ziehen sie bewusst Geld aus alten Energieformen ab.

Wieso tun sich die deutschen Konzerne so schwer?

Daimler plant zwar, eine neue Untermerke für Elektromobili-

tät zu gründen. Volkswagen erwägt eine eigene Batterieproduktion. Und BMW hat schon ein eigenes Kompetenzzentrum zum Stadtverkehr. In diesen Konzernen hat es aber grundsätzlich noch schwer, wer an das Neue glaubt. Das Gros der Kollegen hat schließlich über Jahrzehnte für den Verbrennungsmotor gearbeitet, davon löst man sich nicht hopplahopp. Allerdings habe ich das Gefühl, da ändert sich gerade etwas.

Die Bundesregierung traut den Autokonzerne die Wende aber nicht zu. Warum sonst die Prämie für E-Autos?

Eine Regierung, die E-Autos auf die Straße bringen will, muss etwas tun. Die Stadt Peking mit 20 Millionen Einwohnern, also einem Viertel der Bundesrepublik, hat zum Beispiel ...

... die Verkehrs- und Umweltprobleme sind dort viel extremer als hier ...

... sicher, da passiert alles im Zeitraster. Aber sie begrenzt die Neuzulassungen auf 150.000 Autos im Jahr. Diese werden über eine Lotterie verlost, bei der es zwei Töpfe gibt. Einen für E-Autos und einen für Verbrennungsmotoren. Anfangs war die Aufteilung 20.000 E-Autos und 130.000 Benzin. 2017 geht es schon um 60.000 E-Autos und nur noch 90.000 Verbrenner. Jedes Jahr ändert sich das; denkt man den Rhythmus bis 2020 weiter, würden dann quasi nur noch E-Autos zugelassen.

Dann fahren nur noch Reiche?

Auch in China sind E-Fahrzeuge trotz aller Subventionen noch teurer als Verbrenner, aber es sind dort weniger Premium-

fahrzeuge, sondern Kleinwagen für die Mittelklasse.

In Deutschland ist eine solche Regelung undenkbar.

In Peking gibt es derzeit jeden Tag für 20 Prozent aller Autos Fahrverbote. Montags müssen die stehen bleiben, deren Kennzeichen mit der Ziffer 1 oder 6 endet, dienstags die mit 2 oder 8 und so weiter. Das ist sehr willkürlich. Und wird hier auch so nicht kommen. Aber es ist eine Illusion, zu glauben, dass das Verkehrssystem sich bei uns nicht auch grundlegend ändern wird.

Sicher? Deutschland hat zusammen mit 195 Staaten dieser Welt das Pariser Klimaschutzabkommen beschlossen. Das bedeutet für uns, bis 2050 weitestgehend treibhausgasneutral zu wirtschaften. Die Investoren nehmen das bereits ernst. Sie haben verstanden. Der Strukturwandel kommt – so oder so. Je früher wir uns auf ihn einstellen, ihn auch gemeinsam mit den Gewerkschaften in den Unternehmen vorbereiten, umso besser wird das ablaufen.

Was, wenn ich vielleicht gerade die Ausbildung bei VW abgeschlossen habe? Die größten Veränderungen wird es bei den Motoren und Getrieben geben, weil der E-Motor nicht viel gemeinsam hat mit dem alten Verbrenner. Kümmert sich die Politik frühzeitig, können diese Kollegen über Fortbildungsprogramme andere Arbeit finden. Die allermeisten haben ja eine hervorragende Grundausbildung. Und wo es gar nicht anders geht,

werden arbeitsmarktpolitische Instrumente gebraucht. Es hilft nicht, die Zukunft zu ignorieren. Sonst werden die Auswirkungen für Arbeitnehmer später problematischer sein.

Würden Sie noch irgendwem zum Kauf eines Diesels raten? Das kommt darauf an, wo und wie lange Sie das Fahrzeug noch fahren wollen und ob Sie erwarten, dass es dann in fünf Jahren noch viel wert ist. Ich würde Ihnen jedenfalls nicht versprechen, dass Sie in den kommenden Jahren in den Innenstädten mit einem Diesel uneingeschränkt werden fahren können.

Was erwarten Sie von der Bundesregierung?

Daimler hat erst kürzlich bekannt gegeben, dass das Management noch mal drei Milliarden Euro in die Entwicklung eines neuen Dieselmotors investiert, der peu à peu bis 2020 auf den Markt kommt. Normalerweise rentiert sich eine solche Investition erst mehr als zehn Jahre später. Die Politik muss den Unternehmen jetzt die richtigen Signale zum Umsteuern geben, damit sich ihre Investitionen auch lohnen, statt den nötigen Wandel zu bremsen.

Was wäre das richtige Signal? Für die Energiewende hatten wir einen Regierungsbeschluss. Für die Verkehrswende haben wir diesen gesellschaftlichen Konsens, der sich in einem politischen Ziel widerspiegelt, explizit noch nicht. Er muss aber im nächsten Regierungsprogramm nach der Bundestagswahl 2017 stehen.

# „Es hilft nicht, die Zukunft zu ignorieren“

TECHNOLOGIE Der klassische Verbrennungsmotor wird bald ausgedient haben, sagt der Verkehrswende-Experte Christian Hochfeld. Wenn die Autohersteller nicht abstürzen wollen, müssen sie sich auf die Zukunft einlassen



VW-Autostadt in Wolfsburg: Während drinnen noch Verbrennungsmotoren hergestellt werden, üben die Kleinen draußen, mit Elektroautos zu fahren Foto: Martin Kirchner/taf

## Showdown im Abgasskandal

Nach dem Diesellabgasskandal bei Volkswagen gab Bezirksrichter Charles Breyer am Dienstag in San Francisco vorläufig grünes Licht für den mit US-Behörden und Privatklägern ausgehandelten Vergleich. Der Autobauer hatte sich Ende Juni zur Zahlung von 14,7 Milliarden Dollar (rund 13,3 Milliarden Euro) bereit erklärt. Es wäre die teuerste Wiedergutmachung, die ein Autobauer jemals in den USA geleistet hat.

Die Kläger haben 45 Tage Zeit, den Kompromiss anzunehmen. Am 18. Oktober entscheidet das Gericht endgültig. Autobesitzer können dann ihre Wagen an VW zurückverkaufen oder sie kostenlos umrüsten lassen. Sie erhalten eine Entschädigung von bis zu 10.000 Dollar.

Die von VW zurückgekauften Autos dürfen nicht wiederverkauft werden, ohne vorher technisch umgerüstet worden zu sein. Offen ist noch, wie es mit den rund 85.000 Fahrzeugen mit 3-Liter-Motoren weitergeht.

VW hatte im September 2015 zugegeben, weltweit in rund 11 Millionen Dieselfahrzeuge unterschiedlicher Marken des Konzerns eine illegale Software eingebaut zu haben. Das Programm reduziert den Ausstoß von schädlichen Stickoxiden bei standardisierten Tests. Auf Europa entfällt mit 8,5 Millionen der größte Teil der manipulierten Fahrzeuge. (tr, afp)