

Sonderthema:
Zukunft des Autos
Industrie unter Transformationsdruck

NACH DEM ANSCHLAG
Donald Trump nimmt Anlauf für eine zweite US-Präsidentschaft

SEITE 12

VOR DER BERATUNG
Bundesregierung einigt sich auf Etat 2025 und lässt Fragen offen

SEITE 13

Das Parlament

Berlin, 20. Juli 2024

www.das-parlament.de

74. Jahrgang | Nr. 30-32 | Preis 1 € | A 5544

KOPF DER WOCHE

Im Amt bestätigt

Roberta Metsola Die Alte ist die Neue: In der konstituierenden Sitzung des Europäischen Parlaments (EP) am Dienstag wählten die Abgeordneten die maltesische Christdemokratin mit großer Mehrheit erneut zu ihrer Präsidentin. Metsola kündigte vor den Parlamentariern an, sich für ein starkes EP einsetzen zu wollen. Es müsse in der Lage sein, andere Institutionen besser zu kontrollieren und zur Rechenschaft zu ziehen. „Wir können nicht akzeptieren, dass unsere Rolle als Parlamentarier verwässert wird“, betonte sie. Metsola wurde erstmals im Januar 2022 gewählt. Als Präsidentin ist die 45-Jährige für die Leitung aller Aktivitäten des Parlaments verantwortlich, sorgt während der Sitzungen für Ordnung, erteilt Rednern das Wort, unterzeichnet Gesetze und vertritt das Parlament nach außen. (Siehe auch Seite 12) scr

ZAHL DER WOCHE

14

Vizepräsidentinnen und -präsidenten hat das Europaparlament am Dienstag gewählt. Mit Sabine Verheyen (CDU) und Katarina Barley (SPD) gehören zwei deutsche Abgeordnete zu den Stellvertreterinnen von Parlamentspräsidentin Roberta Metsola.

ZITAT DER WOCHE

»Klares Zeichen unserer Handlungsfähigkeit in der EU.«

Bundeskanzler Olaf Scholz gratuliert Ursula von der Leyen zur Wiederwahl als EU-Kommissionspräsidentin. Im Europaparlament stimmten 401 Abgeordnete für die Christdemokratin, 284 votierten mit Nein, 15 enthielten sich.

IN DIESER WOCHE

- THEMA**
E-Mobilität Wie die deutschen Autobauer den Anschluss schaffen könnten **Seite 3**
- Antrieb** Beim Wirkungsgrad haben E-Autos die Nase vorn **Seite 5**
- Planung** Wie man sich einst die „autogerechte Stadt“ vorstellte **Seite 6**
- Wolfsburg** Autostadt und Laboratorium der Moderne **Seite 8**
- Ländlicher Raum** Ohne Auto geht hier wenig **Seite 10**

MIT DER BEILAGE



Das Parlament
Frankfurter Societäts-Druckerei GmbH & Co. KG
64546 Mörfelden-Walldorf



Umbau im Autoland

AUTO Deutsche Hersteller profitierten lange vom Export. Heute stehen sie vor großen Herausforderungen

Das Auto ist der Deutschen liebtes Kind: Dieser Grundsatz hat viele Jahre gegolten, vor allem in den Anfangsjahren der Bundesrepublik Deutschland. Kaum eine Erfindung hat das Land ab den 1950er Jahren dermaßen geprägt wie das Auto. Die wirtschaftliche Bedeutung der Autoindustrie ist bis heute enorm, etwa 780.000 Menschen arbeiten bei den großen deutschen Autoherstellern Volkswagen, Mercedes Benz, BMW und Porsche sowie bei zahlreichen Zulieferern wie Bosch, Conti und ZF Friedrichshafen. Außerdem hat das Auto die Menschen mobil und unabhängig gemacht, damit galt es als Inbegriff persönlicher Freiheit und des Wohlstands. Nichts verdeutlicht das mehr als der VW Käfer, der als das Symbol des Wirtschaftswunders gilt. Doch das Auto wird immer mehr in Frage gestellt. Vor allem seit 2015 die Abgas-Affäre weltweit für Aufsehen sorgte und beim Klimagipfel in Paris politische Ziele für ein Umsteuern in der Antriebstechnik formuliert wurden. Seit fast zehn Jahren treibt die Hersteller und die Verbraucher nun die Frage um, ob das Auto in Deutschland weiterhin zu Wohlstand, Arbeitsplätzen und Selbstbewusstsein beiträgt und ob sich die deutschen Autobauer mit ihren Produkten an der Spitze des Weltmarkts behaupten werden.

Statussymbol der Deutschen Das Auto hatte vor Jahrzehnten der vom Krieg gebeutelten Gesellschaft ein neues, modernes Leben versprochen und damit den Nerv der Zeit getroffen. Mit dem Führerschein kamen individuelle Freiheit und Unabhängigkeit. Der erste Wagen wurde zwar mühsam zusammengespart, doch als das Auto dann vor der Haustür stand, waren die frischgebackenen Besitzer stolz auf die Anschaffung. Das Gefühl, etwas geschafft zu haben, und die bewundernde Blicke trugen zu einem neuen Selbstwertgefühl bei. Das Statussymbol wurde am Samstagnachmittag beim Autowaschen in der Nachbarschaft präsentiert. Ende der 1960er, Anfang der 1970er Jahre begann dann eine neue Generation ihren individuellen „Aufbruch“ – Menschen wie Dieter und Juliana Kreuzkamp, die 1975 mit einem VW-Bus auf Weltreise gingen. Das junge Paar kaufte sich ein zehn Jahre altes Fahrzeug, baute es um und brach damit auf in den Nahen Osten, nach Asien und Afrika: damals das reinste Abenteuer. Der Motor und die Technik streikten immer wieder und wurden eigenhändig vor Ort repariert. In der Erinnerung daran sagte Dieter Kreuzkamp in einer ZDF-Sendung, solche Herausforderungen hätten den Menschen und den VW-Bus erst richtig zusammengeschnitten. Das Auto ist eben nie ein rein rationales Objekt gewesen, auch wenn es von der Politik als solches gewollt wird. Auch in der DDR war das Auto mehr als nur ein Fortbewegungsmittel. Dort verliehen Trabi und Wartburg das Gefühl, autark und selbstständig zu sein, was auch ein Entkommen aus der verordneten Einheitsgesellschaft war. Das Warten auf einen Neuwagen dauerte mehr als zehn Jahre, für einen Trabant am Ende sogar 15 Jahre. Wenn das Auto dann tatsächlich ausgeliefert wurde, hatte das Datum oft einen Stellenwert vergleichbar mit dem eigenen Hochzeitstag. Was der Trabant 601, gebaut von 1964 bis 1990, für die DDR-Bürger war, stellte in der Bundesrepublik dann neben dem Käfer vor allem der VW Golf dar. Das 1973 wegen eingebrochener Absatzzahlen als Nachfolgemodell für den Käfer präsentierte Auto war optisch mit seiner Kompaktkarosserie und der großen Heckklappe sowie mit Frontantrieb und Wasserkühlung völlig anders als der Käfer. Heute ist der VW Golf mit mehr als 37 Millionen ausgelieferten Exemplaren eines der meistverkauften Autos der Welt. Auch andere deutsche Autohersteller wie Mercedes, BMW oder Porsche erreichten damals durch technische Innovationen, exzellente Technik und hohe Qualität immer mehr Käufer. Nach dem Fall des Eiserns



Das Auto ist in Deutschland Wirtschaftsfaktor und Kulturgut gleichermaßen.



© picture-alliance/dpa/ZB/Matthias Rietschel/United Archives/90062/KPA/Andres/Wolfgang Wehrs

Vorhangs kamen neue Märkte in Osteuropa und Asien hinzu. Der Export gewann für die Automobilindustrie Deutschlands stark an Bedeutung. Als die wichtigsten Märkte neben den EU-Staaten gelten die USA und China. Dort siedelten sich die deutschen Autobauer auch mit eigenen Werken an und verkauften vor allem Fahrzeuge aus dem Premiumbereich, was in den beiden ersten Jahrzehnten des 21. Jahrhunderts zu enormen wirtschaftlichen Erfolgen führte. Der 18. September 2015 stellte für die deutsche Automobilindustrie dann eine Zeiten-

Jahre hin, am Ende war nicht nur der Ruf von VW beschädigt, sondern auch der Verbrennungsmotor in Verruf geraten. Parallel zum VW-Skandal entwickelte das im Jahr 2003 gegründete Unternehmen Tesla mit dem Model S einen Nachfolger des Roadsters, des ersten elektrischen Serienfahrzeugs. Mit dem Model S wollte die US-Firma von Elon Musk mit Sitz in Austin, Texas, ein Auto erschaffen, das weltweit in großer Stückzahl verkauft werden und ausschließlich mit Batterieantrieb angeboten werden sollte.

Während vom Diesel-Skandal auch andere deutsche und europäische Hersteller betroffen waren, begann anderswo der Wettlauf um die Führungsposition bei der neuen elektrischen Antriebstechnik. Vor allem Tesla und der chinesische Automobilkonzern BYD stritten um den ersten Platz. 2019 hatte Tesla mit 800.000 produzierten E-Fahrzeugen BYD überholt und war weltweit der größte Hersteller. Vier Jahre später übernahm BYD von Tesla die Spitzenposition und gilt derzeit als Marktführer.

VW abgelöst In Deutschland dürfte der Name BYD spätestens mit der Fußball-Europameisterschaft der breiten Öffentlichkeit bekannt sein. Ausgerechnet ein Autobauer aus China hat VW als Sponsor bei der Heim-EM

abgelöst. Ob es BYD wirklich gelingt, den deutschen Automarkt zu erobern, ist aber offen. Im Jahr 2023 waren zwar erst 4.140 BYD-Wagen beim Kraftfahrt-Bundesamt gemeldet, das dürfte sich aber ändern. Ab 2025 will BYD ein Werk in Ungarn eröffnen und dort jährlich 150.000 Fahrzeuge für den EU-Markt bauen.

Große Vorbehalte Bisher haben sich deutsche Autokäufer jedoch selten für ein E-Auto entschieden. Die Vorbehalte sind groß, als Gründe für den schleppenden Absatz gelten hohe Anschaffungspreise, fehlende Ladestationen, Preisverfall bei Wiederverkauf und unklare politische Vorgaben. Dazu kommt, dass das Durchschnittsalter von privaten Haltern bei Pkw-Neuzulassungen in Deutschland bei 52,6 Jahren liegt. Bei jüngeren Kunden fehlt neben den Mitteln für den Kauf eines neuen E-Autos oft auch die Überzeugung, überhaupt ein eigenes Auto besitzen zu müssen. Wenn sich Menschen aus der Generation Y und Z, also die ab 1981 Geborenen, doch für ein solches Fahrzeug entscheiden, dann nicht unbedingt von einem der deutschen Hersteller. Mittlerweile bieten neben Tesla und BYD zahlreiche Firmen, vor allem aus China und anderen asiatischen Ländern, Modelle an. Ein Blick in die Innenstädte Hamburgs, Düsseldorfs oder Berlins genügt. Dort werden in den allerbesten Lagen Autos mit Namen wie Nio, Polestar, VinFast oder Genesis präsentiert. Die Kunden können dort nicht nur Testfahrten vereinbaren, sondern ihnen stehen auch Co-Working-Spaces, Spielplätze für die Kinder und Cafés zur Verfügung. So empfängt das chinesische Start-Up Nio Interessenten im sogenannten Nio-House am Berliner Kurfürstendamm direkt neben der Gedächtniskirche. Das 2014 gegründete Unternehmen wirbt mit E-Autos, deren Antriebsbatterie innerhalb weniger Minuten gewechselt werden kann, zeitaufwändiges Laden entfällt. Die neuen Markennamen und die Technik sprechen vor allem junge Menschen an, die bisher kein Auto gefahren sind und auch keines besitzen haben. Da Mobilität und Unabhängigkeit weiterhin auf viele Menschen eine große Anziehungskraft ausüben dürften, ist die Frage nicht, ob das Auto auch in Zukunft noch attraktiv sein wird, sondern, welche Hersteller sich am Ende durchsetzen werden. **Nina Jeglinski**

Das Auto ist nie ein rein rationales Objekt gewesen, auch wenn es von der Politik gewollt wird.



Autowaschen gehörte einst zu den beliebtesten Freizeitaktivitäten.

© picture-alliance/dpa

EDITORIAL

Die Ode an das Auto

VON CHRISTIAN ZENTNER

Kaum etwas hat die Welt so geprägt wie der Benz Patent-Motorwagen Nummer 1. Am 3. Juli 1886 rollte Carl Benz mit diesem 0,75 PS starken ersten Automobil durch Mannheim, heute zählt das Umweltbundesamt weltweit über 1,3 Milliarden Pkw. Und es werden, allen Debatten um Mobilitätswenden zum Trotz, immer mehr und dies immer schneller. Seit der Jahrtausendwende hat sich die Zahl verdoppelt und die Dynamik nimmt zu. Vor allem in China ist das automobile Potential riesig, der Schritt vom Fahrrad zum Auto ist dort Ausdruck von Fortschritt und Wohlstand geworden, genau wie einstmal in Deutschland. Seit 2021 gibt es in China mehr Fahrzeuge als in den USA, es sind 300 Millionen. Die Fahrzeugdichte je Einwohner liegt damit aber noch weit unterhalb der Dichte in Deutschland mit seinen 49,1 Millionen aktuell beim Kraftfahrt-Bundesamt zugelassenen Kfz. Der riesige Erfolg der Erfindung von Carl Benz ist rein rational kaum zu erklären und trotz seit Jahren den guten Gründen, die eben gegen das (eigene) Auto sprechen. Der Verbrauch an Ressourcen ist enorm, die Belastung von Menschen und die Inanspruchnahme von Flächen ebenfalls und über allem stehen die schädlichen Auswirkungen auf das Klima. Wie schwer es ist, dort zu einer Wende zu gelangen, muss auch die Politik erkennen. In dieser Woche hat der Bundespräsident die von SPD, FDP und Grünen beschlossene Reform des Klimaschutzgesetzes unterzeichnet. Das Gesetz reagiert auf die Probleme bei der Reduktion des CO₂-Ausstoßes im Verkehrssektor; bleibt dieser so klimaschädlich wie bislang, kann das nun durch Einsparungen in anderen Bereichen, etwa der Industrie, ausgeglichen werden. Der Zuspruch zum Auto scheint ungebrochen. Es ist einfach, es ist bequem und macht Spass, es ist eine eierlegende Wollmilchsaue, so beschreibt es Mobilitätsforscher Thomas Sauter-Servaes, in dieser Ausgabe (Seite 9), die wir dem Automobil gewidmet haben. Die emotionale Komponente im Verhältnis zwischen Mensch und Auto ist dabei so stark, dass sie Wahlen entscheiden kann. So hat Kai Wegner (CDU) mit einer Kampagne, die einer Ode an das Auto glich, sogar in Berlin mit seinem guten ÖPNV-Netz, die Wahl 2023 gewonnen. Die Wahl hat gezeigt: Verkehrsversuche ohne Auto funktionieren nicht gegen die Menschen.

Weiterführende Links zu den Themen dieser Seite finden Sie in unserem E-Paper

