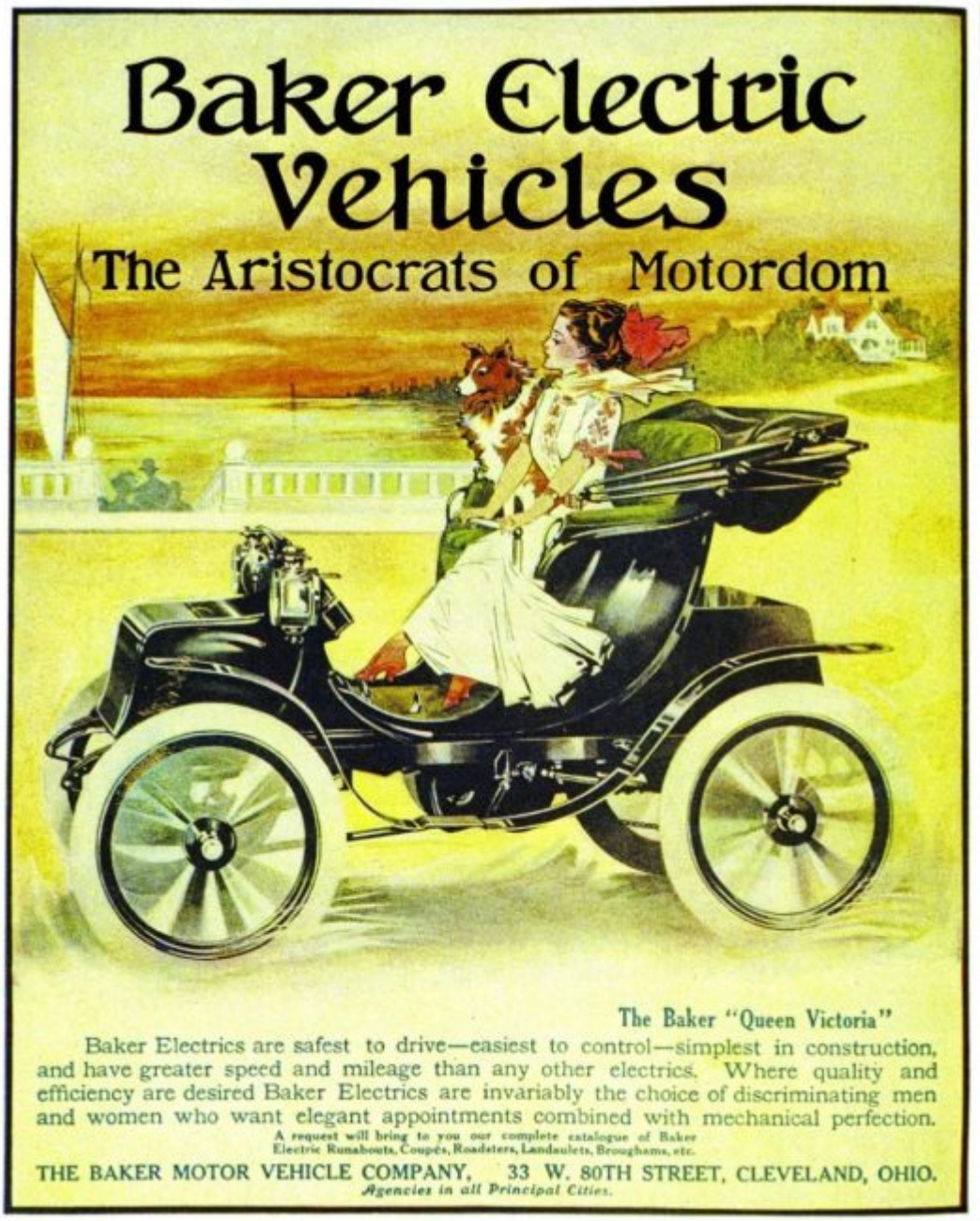
Edle Ziele, doch wo ist der Weg?

Posted on 11. Juni 2020 by Jo Wüllner



Um die Jahrhundertwende waren Elektroautos bereits ebenso praktikabel wie Gasautos. Mit dem Aufkommen der alkalischen Batterie, die von Thomas Edison erfunden wurde, schien es nur eine

Frage der Zeit, bis die Idee der elektrischen Energie auf die pferdelose Kutsche übertragen wurde. Natürlich würde es Werbung geben, um diese Autos zu verkaufen. Die Baker Motor Vehicle Company aus Cleveland, Ohio, baute die Baker Electric – einer der erfolgreichsten Hersteller von Elektroautos zu Beginn des 20. Jahrhunderts. Die Weiterentwicklung des Otto-Motors ließ Elektroautos aber schnell wieder vom Markt verschwinden. | Foto: Hemmings

Der persönliche PKW ist ökologisch gesehen ein Anachronismus. Private Autos stehen absolut mehrheitlich dumm in den Städten herum. Ein integriertes öffentliches Verkehrssystem vom selbstfahrenden Taxi bis zum ICE ist zukunftsweisend. Ja. Aber! Wo finden sich die genauen Wege?
Oder mit den Worten des geschätzten Soziologen Armin Nassehi:
„Das Problem ist, dass wir nur noch Ziele haben. Ziele formulieren kann jeder. Ich habe kürzlich einen Vortrag vor den versammelten deutschsprachigen Klimaforschern gehalten, 400 Leute, die sagten, dass sie den Politikern immer erklärten: Ihr müsst den CO-Ausstoß um soundsoviel Prozent senken oder auf diese oder jene Technologie setzen. Und die unterschreiben dann Klimaschutzziele, teilweise mit bestem Wissen und Gewissen – aber es gelingt schon deshalb nicht, weil man das Ziel bereits für den Weg hält. Wer ein genaues Ziel vorgibt, scheitert womöglich daran, dass das Ziel schon wie die Lösung aussieht. Dabei ist es der Weg dorthin, um den es geht.“ (taz, 19.06.2019)

Konkrete Umbaupläne, bitte

Wie genau soll das System nicht nur auf alternative Energien hin umgebaut, sondern verkleinert werden? Mit Peripherie arbeiten 800.000 Menschen bei uns rund um den PKW. Wenn die globale PKW-Produktion (unterstellt) auf 40 bis 50 Prozent des aktuellen Stands reduziert sein soll, bedeutet das mindestens 50 Prozent weniger Arbeitsplätze in der gesamten Branche. Industrie 4.0 (Effizienz) und E-Technologie (geringerer Technikaufwand) reduzieren den Faktor menschliche Arbeit tendenziell sogar noch stärker.

Wie werden 400.000 verschwindende Arbeitsplätze zeitlich verteilt / verdaut? Prozesse in anderen Branchen (Bergbau, Kraftwerke) lassen eine Übergangsphase von zehn Jahren plausibel erscheinen. 40.000 Menschen pro Jahr können wohl sozialverträglich aus dem Arbeitsmarkt genommen werden.

Das Zahlenspiel ist natürlich idealisiert. Die Exportquote der deutschen Automobilindustrie liegt bei 75 Prozent. Und wenn Deutschland beim Systemwechsel vorangeht, wird es lange dauern, bis die Welt folgt. Selbst wenn hier also durch rigide Umwelt- und Emissionsgesetze der Verkauf von PKW um die Hälfte reduziert wäre, würde Deutschland immer noch sehr viele Autos (auch konventioneller Bauart) exportieren können. Der branchenspezifische Abbremsvorgang würde sich mit Sicherheit – optimistisch geschätzt – über 15 bis 20 Jahre hinstrecken. Das wäre zwar nicht gut für die Umwelt, aber realistisch. Es müssten also nur

20.000 bis 30.000 Arbeitsplätze pro Jahr verschmerzt werden.

Politik, Gewerkschaften und Unternehmen sollten mit solch einer Zeitachse entspannt umgehen können. Mit solchen konkreten und plausiblen Zahlen sollte gearbeitet werden, damit eben nicht der pauschale Arbeitsplatzvernichtungsvorwurf greift. Sonst bleibt es bei rein rhetorischen Gefechten, wie sie jetzt wieder die Mediendiskussion bestimmen. (Natürlich kann jetzt einer wieder den roten Panikknopf drücken und rufen „Die Umwelt!“. Aber das hilft auch nichts. Entweder gibt es Strategien, die sozial, wirtschaftlich und ökologisch zugleich funktionieren. Oder eben nicht.)

Welche Rolle spielt Deutschland?

Warum sollte die Bereitschaft, das System umzubauen, steigen? Weil der öffentliche Druck in Deutschland zunimmt. Aber kaum in Europa. Und noch weniger in der globalen Aufhol-Wirtschaft.

In der EU kommen 470 Autos auf 1000 Einwohner, in den USA knapp 450. In China sind es aber nur 20, in Indien 8 auf 1000 Einwohner. Beide Länder haben zusammen 2,8 Milliarden Einwohner. Beide betreiben eine intensive bis exzessive Aufholjagd zu den am weitesten entwickelten Industrienationen. Selbst wenn am Ende nur 200 statt 450 Fahrzeuge die Mobilitätswünsche der Aufholer befriedigen sollten, wären das nur aus Indien und China zusätzliche (190 x 2,8 Mio. = 530 Mio.) Fahrzeuge auf den Bestand von bereits 1,3 Mrd. PKW weltweit. Was nebenbei aktuell 160 PKW auf 1.000 Weltbewohner bedeutet. Über die 1,3 Mrd. Menschen in Afrika mit ihren (noch eher bescheidenen) Nachhol- und Aufholwünschen reden wir dabei nicht mal.

Weltweit werden aktuell knapp 70 Millionen PKW jährlich gebaut. 16 Millionen davon entfallen auf Deutschland (fast 23 Prozent der globalen Produktion also). Auf China entfallen bereits 28 Mio. (40 Prozent); der Anteil steigt deutlich.

Der innerdeutsche PKW-Neuverkauf pro Jahr (3,6 Mio. PKW) macht also nur knapp 6 Prozent der weltweit verkauften PKW aus. Es müssen also sehr schnell attraktive globale Lösungen her, damit die übrigen 94 Prozent sich ähnlich weiterentwickeln. Der Weltmarkt scheint aber nicht vom individuellen Verbrennungs-Auto sogleich zum integrierten de-privatisierten E-System umschalten zu können. Es geht wohl nur über den „Umweg“ des individuellen E-Autos. Entwicklungskosten (Motoren, Batterien, Computer) müssen sich rechnen. Und sie amortisieren sich zunächst nur über teure, individuelle PKW.

Es ist aber damit zu rechnen, dass die Evolutions-Stufe des individuellen E-Autos schnell überwunden wird. In der sozio-technischen Evolutionstheorie nennt sich das Leap Frogging. Asiatische „Nachzügler“ haben das Phänomen schon häufiger demonstriert. Daher wird der Druck aus China auch immer stärker werden. Dort

wird eher an integrierten Mobilitäts-Lösungen gearbeitet als im industriekonservativen Deutschland. Eben weil dort weniger verfestigte Strukturen bestehen. Und der Staat durch seinen Dirigismus sogar eher für Disruption, also die schnellere Evolution von marktfähiger Technologie sorgt. (Immerhin: Wenn Deutschland schon global gesehen nicht mehr sehr innovativ ist – siehe Patente -; es ist unter Druck hoch anpassungsfähig; das könnte eine Überlebenschance in der globalen Wirtschaft bedeuten.)

Nebenkriegsschauplatz Steuer

Von den 3,6 Mio. 2019 bei uns neu zugelassenen PKW haben 2,4 Mio. (2/3) gewerbliche Halter, nur 1,2 Mio. entfallen auf Privathaushalte. Um hier zu Reduzierungen in der Gesamtzahl zu kommen, müsste das Steuersystem komplett umgebaut werden (Vorzug der steuerlichen Absetzbarkeit). Ein hart umkämpfter Nebenkriegsschauplatz. Gerade Selbstständige identifizieren sich per PKW als selbstständigere = autonomere Menschen. (Ich habe dies Thema in der Öko-Diskussion noch nicht gefunden.)

Neben den Fakten auch an die Psyche denken



Automobilwerbung des Jahres 1904. Frauen sollten als Fahrerinnen gewonnen werden. Versprochen wird nicht weniger als ein wahrhaft königinnengleiches Fahrvergnügen, das durch ein ganzes Set hilfreicher Engelchen komplettiert wird. Das Auto also schon seit seinen frühesten Tagen als blecherne Verkörperung tiefster Gefühle und innigster Wünsche. | Foto: American

Automobiles

Das Auto sei „eines der langweiligsten Produkte dieser Welt – vier Räder, zwei Achsen, ein Aufenthaltsgefäß für Insassen, ein Motor, schreibt mein Blog-Kollege.

Spricht hier trotzige Realitätsverleugnung oder der Autor nur über sich selbst? Die Geschichte des privat genutzten PKW ist seit über 100 Jahren eine Geschichte der Leidenschaften, ja der Besessenheiten. Auto-Werbung ist emotional, so wie das Verhältnis der Besitzer zu ihren vierrädrigen Exo-Skeletten. Das kann beklagt, aber nicht geleugnet werden.

Ich erinnere an Bert Brechts Werbe-Hymne für Steyr-Automobile von 1929:

„Wir liegen in der Kurve wie Klebestreifen / Unser Motor ist: Ein denkendes Erz. / So lautlos fahren wir dich / Daß du glaubst, du fährst Deines Wagens Schatten“

Noch können sich über 70 Prozent der Deutschen nicht vorstellen, auf das private Auto zu verzichten. Also muss die Lust am Auto durch eine neue Lust an mobiler Freiheit ersetzt werden. Das braucht weniger Moral und mehr Marketing, Werbung, Manipulation (und auch ein paar gut inszenierte Vernunftsgründe).

Quellen:

https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Neuzulassungen/n_jahresbilanz.html

https://www.vda.de/de/services/zahlen-und-daten/jahreszahlen/export.html

https://de.statista.com/themen/1140/automobilproduktion/

- E-Mail
- teilen
- teilen
- teilen
- teilen

Entdecke mehr von bruchstücke

Melde dich für ein Abonnement an, um die neuesten Beiträge per E-Mail zu erhalten.

Gib deine E-Mail-Adresse ein …

Abonnieren