

reisterfahrer

zum

LER

will daher ein Ge-
isterien auf CO₂-
Idee dafür: Muss
TU leisten, weil es
kann werden diese
er beglichen. Der
also nicht nur da-
klimafreundlicher
en an Brüssel zah-
i das ist inzwischen
iren heftig protes-
im Gesetz übrig
schieden.

und CSU wollen
lt behalten, aber
aschurz ausgehen.
man, so beispiels-
rie für Autos um-
ferprogramme die

Industrie: Auf der Automesse in Frankfurt stellt die Branche sich
grüner dar, als sie ist. Damit motiviert sie Protest von CLAAS TATJE

Wer am Wochenanfang auf der
Internationalen Automobilaus-
stellung (IAA) den Managern
großer Autofirmen zuhörte,
konnte meinen, es mit Ökoak-
tivistin zu tun zu haben. Volkswagenchef Her-
bert Diess versprach: Das Auto »verliert seine
negativen Eigenschaften. Es wird sauber und si-
cher.« Oliver Zipse verkündete in seiner ersten
Rede als neuer BMW-Chef: »Was diese Genera-
tion am meisten aufwühlt, ist der Klimawandel,
daran sorgen wir uns auch.« Und Minuten spä-
ter gab Daimler-Chef Ola Källenius am anderen
Ende des Messegeländes ein Versprechen ab: »In-
dividuelle Mobilität ohne Emission« bis 2039.

Die drei von der Ladesäule haben nur ein Pro-
blem: Das IAA-Sprech ihrer Vorgänger schaffte es
mitsamt werbetraglichen Bildern neuer Modelle in
die Öffentlichkeit. Nun drohen radikale Klima-
schützer die Inszenierung für ihre
Zwecke zu nutzen – und die
gewohnten Bilder mit den ihren
zu überschreiben. Was für die
Braunkohleindustrie der Hambur-
cher Forst war, könnte für die PS-
Branche die eigene Messe werden.

Die Serie zum Klima (3)

Wie lässt sich das Klima durch
Technologie retten?
Dieser Frage gingen wir
vergangene Woche nach.
Zum Abschluss der Serie
stellen wir diese
Woche Menschen vor, die
nicht länger warten, sondern
selbst etwas tun. Seite 20/21

er Sache als Erfolg
aiteinführen wollen
ne zum Dämmen
wege nicht reichen.
i. Das zeigen Gur-
den vergangenen
ben.

kanzlerin gefeierte
vagen Versprechen
iben will, wird sie
verlangen müssen.

Der Grund: »Der Verkehrssektor ist der einzige In-
dustriebereich, in dem die CO₂-Emissionen sogar
noch gestiegen sind in den vergangenen Jahren.«

Die Politikwissenschaftlerin Vello weiß, dass der
neue Gegner ungleich größer ist als die Kohle-
industrie: »Da machen wir uns viel mehr Feinde,
als wenn wir gegen die Interessen von 20.000 Koh-
lekumpeln demonstrieren.« Tatsächlich geht es
allein bei den drei großen deutschen Autobauern
um weltweit mehr als eine Million Beschäftigte und
rund 500 Milliarden Euro Umsatz. Die Klima-

debatte und der Dieselskandal seien aber, sagt die
33-jährige Vello der ZEIT, ein starker Hebel. »Der
Boden ist bereitet für klimapolitische Kämpfe.«

Dabei hätte die Industrie diese Kämpfe leicht
verhindern können. Stattdessen hat sie allzu lange
ihr altes Geschäftsmodell verteidigt. Mitte der
2000er-Jahre waren kleine Pkw in Deutschland
ziemlich out. Der Trend hieß: je stärker und größer,
desto beliebter. Die EU-Kommission erkannte die
Gefahr für das Klima früh. Deshalb sollten die Her-
steller Strafe zahlen, wenn die Flotte insgesamt zu
viel CO₂ in die Luft bläst. Ausgerechnet der dama-
lige deutsche Umweltminister Sigmar Gabriel
(SPD) sprang der Industrie zur Seite und sprach
von einem »Wettbewerbskrieg gegen die deutschen
Hersteller. Kanzlerin Angela Merkel verhinderte
dann strenge Grenzwerte.

Wenn die Industrie in der Folge eine Möglich-
keit fand, weniger Sprit zu verbrauchen, baute sie
einfach größere Autos, die dann genauso viel ver-
brauchten wie die kleineren zuvor – und mehr
Autos verkaufte sie auch. Ökonomen nennen das
einen Rebound-Effekt. Das Ergebnis ist eindeutig:
Laut der Brüsseler Umweltschutzorganisation Transport
and Environment standen Autos 2017 für 40 Pro-
zent aller Abgase aus dem Verkehrssektor. Von 1990
bis 2017 stiegen die CO₂-Emissionen von Autos in
der EU von 461 auf 543 Millionen Tonnen.

Die Regeln der EU machen es kaum besser. Die
CO₂-Grenzwerte gelten für den Durchschnitt der
Fahrzeuge, die ein Hersteller verkauft. Weil jedes
Baureifahrzeug mit null Gramm gezählt wird,
kompensiert es leicht eine dreckige Limousine. Der
EU-Kommissionsbeamte Günter Hörmandinger,
der vor zehn Jahren am Gesetz mitschrieb, hat im
Frühjahr in einem Blog gefragt: »Glaubt jemand
im Ernst, dass das auf Dauer nachhaltig sein kann?«

Offenbar schon. Am Montagabend sagte der
76-jährige Wolfgang Porsche, Sprecher der VW-
Eignerfamilie, nach der Weltpremiere des ersten
voll elektrischen Volkswagens (siehe Seite 25) für die
»Mitte der Gesellschaft«, des ID.3: »Wir tun wahr-
scheinlich viel.« Die Proteste versteht er nicht. Er fragt:
»Nur protestieren und verhindern?« Statt Erfolge zu
feiern, werde draufgehauen auf die Industrie. An
den Buffers von VW gibt es derweil vegane Burger.

Die Aktivisten wird das nicht überzeugen, wenn
am Ende vor allem weiter das verkauft wird, was sie
erst mobilisiert hat: große, dicke Autos.

QUEN

Wal
Sup

Marcu
wöche

Waldorl
anderen
dürfte il
ner (18:
gehabt
Wirklich
wissens
Vortrags
schaft u
Suppe
Steiners
durchwe
von Wel
Diese u
Steiners
Und
»Haben
warum
ner einst
lich den
sich hinf
ätherisd
Antenne
in sich l
sie bei D
in der E
»kosmis
den ans
Boden
wirken s
Nicht
seits der
gefundel
bestätige
dass sie
man bei
eine »erv
die ande
dings au
Man
manche
Etwa, di
kaufen k
sum ist e
Von Verk
Hohlspre
Sie sich
dem Aut

Quelle: Die Zeit

unverhört mehr Schulden machen.

Das Gespräch führte...