

Georg Werckmeister  
Politikreferent bsm

## Benzin im Blut?

Bericht vom world mobility forum  
am 28. Januar 2009 in Stuttgart



Der Höhepunkt der Tagung war zweifellos der Auftritt des Daimler-Vorstandsvorsitzenden Dr. Dieter Zetsche, dessen Kernaussage bis in die Ökoszene teilweise begeistert publiziert wurde. So hieß es auf der Sonnenseite von Franz Alt:

„Das war eine gute Woche für den Klimaschutz. Endlich hat auch die deutsche Autoindustrie die Zeichen der Zeit erkannt. Erstmals sprach ein deutscher Auto-Chef aus, was schon jedes Kind seit langem weiß: „Das Ende des Ölzeitalters ist da“. Also sieht Daimler-Boss Dieter Zetsche „die weltweite Autobranche am Scheideweg.“ Nicht die Stärksten würden überleben, sondern diejenigen, die notwendige Veränderungen am besten meistern. 2009, so Zetsche, werden die Weichen für eine alternative Autopolitik gestellt. Die Zukunft gehört nicht dem heutigen Benzinauto, sondern dem Elektroauto, dem Hybridauto, dem Pflanzenöauto und insgesamt dem sparsamen, kleineren Auto.“

Das ist auch für den bsm eine gute Nachricht: Fahren doch unsere Mitglieder seit Jahrzehnten Elektroautos und erbringen damit den Beweis, dass diese Technologie funktioniert und gut für Umwelt, Gesundheit, Klima und Geldbeutel ist. Engagiert haben wir uns für die Durchsetzung dieses sauberen Antriebs auch auf politischer Ebene eingesetzt, viele haben unseren Aufruf unterschrieben, und wir wurden mit dem Erfolg belohnt, als das Bundesumweltministerium mit drei weiteren Ministerien im November 2008 die Nationale Strategie Elektromobilität verkündete. Allerdings war schon auf dieser Konferenz die Beteiligung der Automobilindustrie eher zurückhaltend, und Zetsches weitere Worte in Stuttgart lassen erkennen, wohin die Reise geht, und vor allem, wie schnell, oder besser: wie langsam:

An der Entwicklung des Elektroautos arbeiten derzeit alle Hersteller weltweit. Erste Modellversuche mit Testflotten laufen bereits. Die Autobauer haben den Einstieg in die Großserienproduktion für das Jahr 2010 angekündigt. Es sei jedoch falsch, wenn man nur den Elektromotor als umweltfreundlich ansehe, warnte Zetsche. 100 moderne Fahrzeuge verursachten im Schnitt weniger Emissionen als ein Auto aus den 70er-Jahren. Extrem wichtig sei daher auch, Benzin- und Dieselmotoren zu modernisieren.

Die Katze war aus dem Sack, aber nur, wenn man weiter zugehört hat. Die Strategie der Autohersteller scheint zu sein, Elektro-, Hybrid- und Brennstoffzellenfahrzeuge auf den Markt zu bringen, aber nur in kleinen Stückzahlen. Das Verteufelte daran ist – und auch das wurde auf dem Forum diskutiert: Dann treten die Skaleneffekte einer Massenproduktion nicht ein, die Autos werden zu teuer verkauft, finden nur wenige Käufer, und wieder lehnt man sich zurück und sagt: Der Kunde will eure angeblich so begehrten Ökoautos ja gar nicht.

Die begleitende Ausstellung mit über zwei Dutzend Umweltautos, über die an anderer Stelle in diesem Heft berichtet wird, fand in einem Zelt des Veranstalters Motor Presse Stuttgart statt, das innen und außen ringsum bedruckt war mit dem Slogan „Benzin im Blut“. Nun fragt man sich besorgt, welche medizinischen Auswirkungen eine solche Beimischung nicht nur auf die körperliche, sondern auch auf die geistige Gesundheit hat. Wird möglicherweise der Intelligenzquotient beeinträchtigt? Oder die Lernfähigkeit? Oder das Erinnerungsvermögen? Es war ja Dr. Zetsche, der mit so großem Erfolg Chrysler saniert hat, als es noch zu DaimlerChrysler gehörte, Tausende von Arbeitern und Angestellten entlassen, reihenweise Werke geschlossen, bis die Firma wieder wirtschaftlich produzieren konnte. Nur – es waren die falschen Pro-

dukte, weil man annahm, die Kunden würden weiter die spritschluckenden Modelle kaufen. Als ich das einem kanadischen Teilnehmer der Konferenz erzählte, sagte er:

„You should never assume such things, because by doing so you assume that you and me are an ass“ (ass-u-me).

Wie wahr. Und Daimler hat Chrysler mit 30, in Worten: dreißig Milliarden Euro Verlust verkauft. Fragt sich ein Konzernlenker eigentlich niemals: Was habe ich richtig, was habe ich falsch gemacht? Soll man es für möglich halten, dass er einen solchen Fehler wiederholt? Dass seine Aktionäre ihm das erlauben? Was bedeuten für sie 34,5 Prozent Absatzeinbruch im Januar 2009? Man weiß es nicht. Vielleicht haben sie auch Benzin im Blut, auf jeden Fall das Ozon, das aus den Stickoxiden der Abgase gebildet wird.

Der Ministerpräsident des Landes Baden-Württemberg und der Oberbürgermeister von Stuttgart sahen das jedenfalls ein bisschen anders. MP Oettinger stellte dem Forum den Niedergang von Detroit vor Augen, das technisch wie finanziell am Ende sei. Vielleicht ist ihm klar, was aus seinem blühenden Ländle wird, wenn das Elektroauto in großen Stückzahlen nicht aus Deutschland, sondern aus China und Indien, Korea und Japan, Norwegen und Israel – und aus den USA kommt. Dann muss er noch Chinesisch lernen statt Hochdeutsch. In diesem Punkt warf Günther Oettinger der Automobilindustrie Versäumnisse vor:

"Bei den Fahrzeugschauen wurde viel zu lange Wert gelegt auf breite Reifen und PS-Zahlen. Dabei schwenkt der Nutzer, wie man jetzt sieht, schnell auf andere Kriterien um",

sagte der Ministerpräsident und forderte zügig umweltfreundliche Technologien. Unverdrossen forderte er, sein Land beim Straßenbau zu bevorzugen. Die Politik müsse die Rahmenbedingungen für die Antriebskonzepte der Zukunft festlegen. Nun, auch er gehört zur Politik.

Jedenfalls wünschte ihm OB Schuster, da die Veranstaltung im Rathaus stattfand, dass er, wenn er vom Rathaus komme, klüger sei. Der OB forderte eine Balance zwischen ökologischen Anforderungen, technischen Möglichkeiten und neuen Marktchancen. Ihm war wichtig, dass die Stromerzeugung für die Elektroautos ökologisch vertretbar sei. Das E-Auto müsse ein Auto für jedermann sein, wie es Ferry Porsche entwickelt habe – also der Volkswagen. Sein Kennzeichen solle sein:

VIEL EMOTION – WENIG EMISSION.

Breiten Raum nahm die Diskussion über Biokraftstoffe ein, hauptsächlich über die Konkurrenz zwischen Treibstoff- und Nahrungsmittelproduktion (Tank oder Teller). Das Meinungsspektrum reichte von Prof. Maria Mariscal von der Universität in Mexiko Stadt: „Es kann sein, dass die einen hungern, damit die anderen fahren können“ bis zu Boris Palmer, (grüner) OB von Tübingen: „Man muss sich im Klaren sein, dass man den Menschen das Essen vom Teller tankt.“ Der Initiativkreis ‚Erdgas als Kraftstoff‘ sieht hingegen in Europa keine Flächenkonkurrenz. „Hier legen wir sogar landwirtschaftliche Flächen still.“

Auch die Frage, ob man dem Elektroauto einen ordentlichen Sound verpassen müsste, wurde diskutiert.

GM-Tochter Chevrolet kündigte an, dass trotz der Existenzkrise des Konzerns die Fortentwicklung des Elektroautos Chevrolet Volt weiter geht. „Der Volt hat weiter höchste Priorität im Konzern“, sagte R. Frank Weber, Chef-Ingenieur des Chevrolet Volt Development Team. „Wir werden wirklich in den nächsten zehn Jahren einen

darwinistischen Auswahlprozess haben, wie ihn Daimler-Chef Dieter Zetsche angekündigt hat.“

Eon-Chef Maubach sagte: „30 Millionen E-Autos schaffen wir ohne neues Kraftwerk, wir könnten die vorhandenen Kraftwerke besser auslasten.“ Damit stiege der Stromverbrauch nur um zehn Prozent. Sein Energie-Konzern sei interessiert an der Speicherfunktion der Batterien von E-Autos. Wie schon auf der Nationalen Strategiekonferenz Elektromobilität wurde klar, dass die Stromkonzerne zu den stärksten Unterstützern des Elektroantriebs und seiner Verbreitung gehören.

Prof. Hubbert, ehemals Daimler-Vorstand, gab die Zusammenfassung der Tagung. Daraus einige Punkte:

- Es gibt eine dramatische Änderung im Kaufverhalten, weg von Leistung und Status hin zu Kosten/Nutzen und Klimaschutz.
- Bei 36 Dollar pro Barrel wird es nicht bleiben; die fossilen Kraftstoffe sind endlich.
- Die Mineralölindustrie war nie ein Partner der Autoindustrie. Die Stromerzeuger hingegen sind Partner.
- Notwendig ist eine postfossile Mobilität, wie von Zetsche gefordert. Wir sind gezwungen, alternative Antriebskonzepte zu entwickeln.
- Jedoch gibt es keine Klarheit, welche von den fünf Alternativen das Rennen machen wird: Benzin, Diesel, Hybrid, E-Motor oder Brennstoffzelle?
- Die Bundesregierung habe eine Million Plug in Hybrids bis 2020 zum Ziel. Das sei aber nur ein geringer Teil bei einem Kraftfahrzeugbestand von 60 Millionen. „Deshalb geht es so langsam.“
- Deshalb müsse man alle Kraft in die konventionellen Motoren stecken. Die seien noch fünfzig Jahre bestimmend.

Fazit des Berichterstatters: Die Probleme sind erkannt, die Lösung wird verweigert. Wir haben noch viel zu tun.

CETERUM CENSEO COMBUSTIONEM ESSE DELENDAM.

Im übrigen bin ich der Meinung, dass die Verbrennung (fossiler und atomarer Energieträger) beendet werden muss.