

ROSA LUXEMBURG STIFTUNG
BÜRO BRÜSSEL

TOBIAS HAAS
HENDRIK SANDER



**DIE EUROPÄISCHE
AUTOLOBBY**
EINE KRITISCHE ANALYSE
ZUM EINFLUSS DER INDUSTRIE

DE

ÜBER DIE AUTOREN

Tobias Haas

Dr. Tobias Haas ist Politikwissenschaftler und arbeitet an der FU Berlin und am IASS in Potsdam. Er beschäftigt sich mit den Auseinandersetzungen um die noch ausbleibende Verkehrswende und dem Strukturwandel in der Lausitz. Er fährt gerne Fahrrad – Autos nutzt er nur, wenn es nicht anders geht.

Hendrik Sander

Dr. Hendrik Sander ist Politikwissenschaftler und lebt in Potsdam. Seine thematischen Schwerpunkte sind Energiepolitik, Gesundheitspolitik, sozial-ökologische Transformation und soziale Bewegungen. Er ist selbst in verschiedenen Bewegungen aktiv. Er besitzt kein Auto und fliegt nie.

ROSA-LUXEMBURG-STIFTUNG

Die Rosa-Luxemburg-Stiftung ist eine international tätige, linke, nicht profitorientierte Organisation für politische Bildung und steht der deutschen Partei „Die Linke“ nahe. Seit 1990 widmet sich die Stiftung der Untersuchung sozialer und politischer Prozesse und Entwicklungen weltweit. Wir arbeiten im Kontext der wachsenden mannigfaltigen Krise unseres gegenwärtigen politischen und wirtschaftlichen Systems.

In Zusammenarbeit mit anderen progressiven Organisationen aus allen Teilen der Welt setzen wir uns für demokratische und soziale Teilhabe, Empowerment benachteiligter Gruppen und eine alternative wirtschaftliche und soziale Entwicklung ein. Durch unsere internationalen Aktivitäten wollen wir politische Bildungsarbeit durch wissenschaftliche Analysen, öffentliche Programme und gemeinsame Projekte mit unseren Partnerorganisationen leisten.

Wir arbeiten für eine gerechtere Welt auf der Grundlage internationaler Solidarität.

www.rosalux.eu

INHALT

Einführung	4
Lobbyismus in der EU: Ausdruck von gesellschaftlichen Kräfteverhältnissen	6
Institutionen und Akteure der europäischen Verkehrspolitik	9
Der politisch-autoindustrielle Komplex	11
Lobbyismus in Aktion: Die CO₂-Flottengrenzwerte	16
Kampf um die ersten verbindlichen Grenzwerte (2007–2009)	17
Lobbyschlacht um die Konkretisierung der Zielvorgaben (2012–2014)	18
Der dritte Akt: Der Kommissionsentwurf für die 2030-Ziele	19
Die Antwort von EU-Parlament und Ministerrat für die 2030-Ziele	20
Lobbymacht verhindert Verkehrswende	23
Strategien für eine sozial-ökologische Verkehrswende	24
Literatur	28

EINFÜHRUNG

Die Geschichte der Europäischen Union (EU) wird häufig als eine des Friedens und der wirtschaftlichen Prosperität erzählt. Sie lässt sich allerdings auch als eine des rasanten Verkehrswachstums erzählen. Der fossilistische Kapitalismus hat den Verkehrssektor fest im Griff. Im Mittelpunkt dieses Mobilitätsmodells, das zu einer massiven Naturzerstörung führt, steht der Verbrennungsmotor (Candeias et al. 2011; Balsmeyer/Knierim 2018; Haas 2018).

Ein Blick auf die Treibhausgasbilanzen macht das deutlich: Im Jahr 2015 ging etwa ein Viertel der EU-weiten Emissionen auf den Verkehrssektor zurück. Zwar versprachen die Automobilhersteller schon 1998, ihre Treibhausgasemissionen zurückzuführen. Doch die Selbstverpflichtung hatte keinen Effekt auf die Emissionen. Deswegen beschloss die EU für das Jahr 2021 einen verbindlichen Flottengrenzwert von 95 Gramm CO₂ pro Kilometer. Ende 2018 hat sich die EU darauf geeinigt, dass die Emissionen der Neuwagen bis 2030 um durchschnittlich 37,5 Prozent sinken müssen. Ein Achtungserfolg für die Umweltschützer*innen. Trotzdem bleiben die Beschlüsse weit hinter dem Klimaabkommen von Paris (2015) zurück, die globale Erwärmung auf 1,5 Grad Celsius zu begrenzen.

Das Verkehrswachstum heizt nicht nur die Erdatmosphäre auf. Die in Verbrennungsmotoren freigesetzten Feinstaub- und Stickoxidemissionen schädigen massiv die menschliche Gesundheit. Im Rahmen des Dieselskandals wurde aufgedeckt, dass die Konzerne die Software in Dieselfahrzeugen so manipuliert haben, dass die Feinstaub- und Stickstoffemissionen der Autos in den Labortests um ein Vielfaches niedriger lagen als im realen Straßenverkehr. Während die Gerichte in den USA insbesondere VW zu Milliardenzahlungen verdonnerten, fassen Politiker*innen in der EU die Automobilindustrie bisher mit Samthandschuhen an.

Autos stoßen weiter enorme Mengen giftiger Schadstoffe aus, die Politik unternimmt keine effektiven Schritte dagegen. Ein zentraler Grund dafür ist die wirtschaftliche Macht und politische Lobby der Autokonzerne. VW & Co. zählen zu den mächtigsten Konzernen in der EU.

Seit Jahrzehnten sind sie eng mit den Institutionen der EU verflochten und beeinflussen deren Politik stark. Bis heute können die Autohersteller einen wirksamen Klima- und Umweltschutz im europäischen Verkehrssektor verhindern.

Sie drohen jedoch eine Zeitenwende zu verpassen. Seit Jahren gewinnen alternative Antriebsformen wie Elektroautos, neue Mobilitätsdienstleistungen wie Car-Sharing und die Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel an Bedeutung. Inzwischen wird sogar mit autonom fahrenden Autos experimentiert (PWC 2017; Daum 2018). Vorreiter in der Entwicklung dieser Trends sind Konzerne wie Tesla, Apple, Google oder der chinesische Konzern BYD. Die alteingesessenen Autokonzerne investieren inzwischen ebenfalls Milliarden in neue Technologien. Gleichzeitig versuchen sie, ihr altes auf dem Verbrennungsmotor beruhendes Geschäftsmodell so lange wie möglich zu verteidigen – bisher relativ erfolgreich.

Ob die großen Autokonzerne mit ihrer Lobbykraft die alte Autowelt bewahren können oder ob mittelfristig große Mengen autonomer Elektroautos über unsere Straßen rollen – den Ansprüchen einer sozial-ökologischen Verkehrswende genügt beides nicht. Diese würde auf die Ablösung des Autos durch öffentliche Verkehrsmittel, auf Verkehrsvermeidung und schließlich auf die Umgestaltung von Siedlungsräumen und Zeitregimes setzen (Balsmeyer/Knierim 2018; MISE-REOR/Brot für die Welt/Powershift 2018; Haas 2018). Wie können linke Akteure einerseits dazu beitragen, ambitionierte Grenzwerte durchzusetzen und die Abwicklung des Verbrennungsmotors zu beschleunigen? Wie können sie andererseits verhindern, dass die Verkehrswende bei smarten und elektrischen Autos stehen bleibt? Die erste Voraussetzung dafür ist, die enorme Lobbykraft des Autokapitals in der EU zu analysieren und auf dieser Basis Strategien zu entwickeln, um sie aufzubrechen.

A blurred night photograph of city lights, likely from a street scene. The lights are out of focus, creating a bokeh effect with warm yellow and orange tones, and some cooler blue and red tones. The background is a deep, dark blue.

**LOBBYISMUS IN DER
EU: AUSDRUCK VON
GESELLSCHAFTLICHEN
KRÄFTEVERHÄLTNISSEN**

Alter-EU, ein Zusammenschluss zivilgesellschaftlicher Organisationen, bezeichnet das Phänomen, dass die Wirtschaft stark zu ihren eigenen Gunsten auf die Gesetzgebung der EU Einfluss nehmen kann, als *Corporate Capture* (ALTER EU 2018). Es handelt sich dabei nicht nur um punktuelle Interventionen. Vielmehr haben sich langfristige und stabile Beziehungen zwischen EU-Institutionen und Kapitalvertreter*innen herausgebildet. Diese mischen in allen Phasen des politischen Entscheidungsprozesses mit: vom Agenda-Setting über die konkrete Gesetzgebung bis zur Umsetzung der Politiken. Ihnen kommt zugute, dass die Materie bei der EU-Gesetzgebung oft komplex ist und die politischen Vorgänge von der Öffentlichkeit kaum zu durchschauen sind.

Die Zahlen untermauern das: In Brüssel sind zwischen 15.000 und 30.000 Lobbyist*innen aktiv. Das sind 20 bis 40 für jede*n EU-Abgeordnete*n. Nur ein Achtel aller Lobbyist*innen vertritt die Anliegen der abhängig Beschäftigten, Menschenrechte, Umwelt etc., während der Rest für die Kapitaleseite arbeitet. Rund 500 transnationale Konzerne und etwa 1.500 Unternehmensverbände betreiben Büros in der europäischen Hauptstadt. Dazu kommen zahllose Anwaltskanzleien, PR-Agenturen, Beraterfirmen und Think Tanks, die zumeist für Unternehmen arbeiten. Das reicht bis zu den sogenannten *Front Groups* – Tarnorganisationen, die sich einen neutralen oder sogar bürgerbewegten Anstrich geben, tatsächlich aber die Lobbyinteressen ihrer Auftraggeber*innen verfolgen (Eberhardt 2012). Wurde also die gesamte EU von den Unternehmen *gekapert*, wie es Alter-EU nahelegt?

Um den Lobbyismus der Autoindustrie zu erklären, ist es wichtig, den Charakter der EU zu verstehen. Sie ist eine besondere Form kapitalistischer Staatlichkeit: Der geschilderte Konzerneinfluss bedeutet nicht, dass die Konzerne eine eigentlich neutrale, demokratische und dem Gemeinwohl verpflichtete EU von außen infiltrieren und korrumpieren würden. Andersherum ist aber auch die Vorstellung falsch, die Unternehmen würden die EU-Beamt*innen wie Marionetten steuern oder EU-Institutionen und Konzerne seien zu einem einheitlichen Block verschmolzen.

Sinnvoller lässt sich die EU mit dem Staatstheoretiker Nicos Poulantzas als Verdichtung gesellschaftlicher Kräfteverhältnisse verstehen (Poulantzas 2002). Die Interessen und Auseinandersetzungen zwischen gesellschaftlichen Akteuren kristallisieren sich in den Apparaten der EU. Sie ist die *geronnene Form gesellschaftlicher Konflikte*. Gleichzeitig besitzen staatliche Institutionen im Kapitalismus immer eine *relative Autonomie* gegenüber den einzelnen Interessenverbänden.

Sie verarbeiten die gesellschaftlichen Auseinandersetzungen auf eine spezifische Weise, die die Interessen der dominanten Kapitalgruppen systematisch bevorzugt. Die verschiedenen Spielarten des Lobbyismus sind eine konkrete Form, wie sich gesellschaftliche Interessen in die EU-Apparate einschreiben.

Die Besonderheit der EU-Institutionen im Kontrast zu den Mitgliedstaaten ist, dass sie eine geringere Autonomie und eine noch stärkere *strategische Selektivität* (Jessop 2010) gegenüber den dominanten Unternehmensgruppen aufweisen. Während die Kapitalgruppen ihre Stützpunkte vor allem in den technokratischen und demokratisch kaum kontrollierbaren Exekutiv-Organen der Kommission haben, werden andere gesellschaftliche Interessen eher im relativ schwachen EU-Parlament vertreten (Eberhardt 2012). Charakteristisch für das Regieren in der EU ist außerdem, dass die mächtigen Akteure flexibel zwischen der lokalen, regionalen, nationalen und supranationalen Ebene wechseln, um ihre Interessen durchzusetzen. Diese Eigenschaften der EU lassen sich auch in der Verkehrspolitik wiederfinden.

INSTITUTIONEN UND AKTEURE DER EUROPÄISCHEN VERKEHRSPOLITIK

Für die Verkehrspolitik sind in der Europäischen Kommission mehrere Kommissar*innen bzw. Generaldirektionen (GD) zuständig. Die wichtigsten sind:

- > die GD für Mobilität und Verkehr (MOVE)
- > die GD für Binnenmarkt, Industrie und Unternehmertum (GROW)
- > die GD für Klima (CLIMA)
- > die GD für Umwelt (ENV)

Im Europäischen Parlament behandelt der Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr (TRAN) die meisten verkehrspolitischen Fragen. Oft hat allerdings auch der Umwelt- oder Wirtschaftsausschuss die Federführung. Die Repräsentation der Regierungen der EU-Mitgliedstaaten im verkehrspolitischen Bereich erfolgt in der Regel über den Rat für Verkehr, Telekommunikation und Energie (TTE). Nicht selten ist aber auch der Wirtschafts- oder Umweltministerrat mit verkehrspolitischen Maßnahmen befasst. Wichtige Beschlüsse werden meist im Rahmen eines sogenannten Trilogverfahrens getroffen. Das heißt, dass sich die Kommission, das Parlament und der Rat bzw. die jeweils federführenden Teile von ihnen, auf einen gemeinsamen Beschluss einigen.

Die verkehrspolitischen Auseinandersetzungen sind meist entlang der klassischen Konfliktlinie zwischen den Interessenvertretungen der Industrie auf der einen Seite und der Umwelt- und Verbraucherschutzverbände auf der anderen Seite strukturiert. Während letztere sich für strenge Emissionsgrenzwerte und sanktionsbewehrte Richtlinien aussprechen, favorisiert die Automobilindustrie zumeist freiwillige Selbstverpflichtungen oder möglichst vage und wenig ambitionierte Grenzwerte.

In Bezug auf die Größe der Lobbyapparate ist die Kapitaleseite den ökologischen Akteuren klar überlegen. Vergleicht man die Autolobbys der großen Autoproduktionsländer, ist außerdem eine deutliche Dominanz des deutschen Kapitals festzustellen. Die zehn wichtigsten Autokonzerne und Verbände in Brüssel beschäftigen rund 70 Lobbyist*innen und geben jährlich 20 Millionen Euro aus. Davon kommen 10 Millionen allein von der deutschen Autoindustrie, die ca. 50 der genannten Lobbyist*innen unter Vertrag hat (Katzemich 2018).

Außerdem sind die unterschiedlichen Langfriststrategien der europäischen Auto-konzerne wichtig, um ihr Agieren in politischen Konflikten zu verstehen: BMW, Daimler und auch VW haben ihre Stärke im Premiumsegment. Sie bauen besonders teure, schnelle, schwere und damit dreckige Autos. Deshalb wollen sie den Übergang zum Elektroauto verlangsamen und so lange wie möglich den Markt für ihre dreckigen, umweltschädlichen Diesel erhalten. Dagegen gehen andere Länder entschlossener Schritte in Richtung einer post-fossilen Automobilität. Länder wie Dänemark, Belgien und die Niederlande haben nationale Ziele festgesetzt, in den nächsten ein bis zwei Dekaden keine Neuwagen mit Verbrennungsmotoren mehr zuzulassen. Die französische Regierung will – wohl in Übereinstimmung mit seinen Autounternehmen – ab 2040 keine Benziner und Diesel mehr neu zulassen (T&E 2018b).

- > Der Verband der Deutschen Automobilindustrie (VDA)¹ vertritt die Interessen der deutschen Automobilhersteller (BMW, Daimler, VW, Opel) und der Zuliefererindustrie (Bosch, Continental, ZF etc.). Allein für seine Tätigkeiten in Brüssel hatte der Verband im Jahr 2017 ein Budget in Höhe von 2,5 Millionen Euro. Aufgrund des genannten Spezialisierungsprofils der deutschen Automobilhersteller nimmt er besonders rückschrittliche Positionen ein.
- > Auf der europäischen Ebene bündelt der Dachverband der europäischen Automobilindustrie (ACEA)² die Interessen aller Automobilhersteller. Dem Verband steht jährlich ein Budget von über 2 Millionen Euro zur Verfügung.

Der Industrielobby steht eine mit wesentlich geringeren Ressourcen ausgestattete Lobby aus Umweltverbänden gegenüber. Im Verkehrsbereich ist vor allem die NGO Transport & Environment (T&E)³ aktiv. Der Dachverband hat 53 Mitgliedsverbände und beschäftigt ca. 30 Mitarbeiter*innen für das gesamte verkehrspolitische Spektrum.

1 Verband der Automobilindustrie: www.vda.de

2 European Automobile Manufacturers' Association: www.acea.be

3 Transport & Environment: www.transportenvironment.org



**DER POLITISCH-
AUTOINDUSTRIELLE
KOMPLEX**

Über die Jahrzehnte hat die Autolobby enge Verbindungen zu den EU-Apparaten aufgebaut (Bandelow / Kundolf / Lindloff 2014). Die politische Macht von VW, Renault & Co. beruht vor allem auf ihrer ökonomischen Bedeutung. Allein in Deutschland sind rund 800.000 Menschen bei der Autoindustrie angestellt. In zahlreichen EU-Staaten ist die Automobilindustrie bzw. sind die Zulieferbetriebe eine zentrale Branche. Diese ökonomische Macht erklärt, weshalb die Autohersteller mit ihren Lobbyaktivitäten so erfolgreich sind (Katzemich 2018). Dabei lassen sich einige Formen der Einflussnahme und Verflechtung unterscheiden:

- > Das offensichtlichste Instrument des Lobbyings sind zunächst *Treffen* zwischen Vertreter*innen der Autoindustrie und Repräsentant*innen der EU. Das Transparenzregister offenbart, wie oft Auto-Lobbyist*innen in der EU ihre Forderungen an die politischen Entscheider*innen herangetragen haben. Seit Ende 2014 hatte ACEA 91 Termine mit EU-Kommissar*innen und Generaldirektor*innen. VW führte 60 solcher Gespräche. Betrachtet man die 15 politisch aktivsten Akteure des Autosektors, dann hatten die deutschen Autokonzerne und der VDA genauso viele Gesprächstermine wie die übrigen 10 Akteure zusammen (Katzemich 2018). Und das ist nur die Spitze des Lobby-Eisbergs: Das EU-Register verzeichnet nur Treffen mit den obersten Repräsentant*innen der Europäischen Union, nicht jedoch die vielen informellen Gespräche mit zahllosen EU-Bürokrat*innen.
- > Eine Besonderheit der EU ist, dass sie wirtschaftliche Akteure stark in alle politischen Prozesse einbezieht. Das liegt nicht nur an ihrer neoliberalen Grundausrichtung, sondern auch daran, dass die Zahl ihrer Beamt*innen mit rund 32.000 vergleichsweise gering ist. Sie ist auf externe Expertise angewiesen. Dafür schafft sie verschiedene *Foren des langfristigen fachlichen Austauschs*. Das wichtigste Format sind die rund 1.000 *Expertengruppen* der Kommission. Ihre Mitglieder arbeiten zu Beginn eines Gesetzgebungsprozesses eine grobe Linie für die Politiken aus, die meistens von der Kommission übernommen wird. Die Gruppen, in denen auch gesellschaftliche Akteure teilnehmen dürfen, werden häufig von Kapitalvertreter*innen dominiert (Eberhardt 2012).

ACEA ist in 18 Expertengruppen vertreten. Im Jahre 2005 gründete der damalige Industriekommissar Günter Verheugen (SPD) zusammen mit dem damaligen VW-Vorstandsvorsitzenden und ACEA-Präsidenten Bernd

Pischetsrieder die Plattform *CARS21* (Competitive Automotive Regulatory System for the 21st Century). Ein Blick auf ihre Mitglieder macht die Industriedominanz deutlich: Allein sieben Mitglieder stellten die Auto-konzerne und ihre Verbände. Von der EU saßen drei Kommissar*innen sowie zwei industriefreundliche Abgeordnete mit am Tisch. Ferner waren einzelne Minister*innen von Ländern mit starker Autoindustrie dabei. Von Seiten der Zivilgesellschaft waren nur zwei Organisationen vertreten. Das erklärte Ziel von CARS21: die EU-Politiken darauf ausrichten, die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Autoindustrie zu steigern (CEO / FoE Europe o. J.; Katzemich 2018).

Zwar hat die Gruppe 2012 ihre Arbeit offiziell abgeschlossen. Doch kaum war sie beendet, traten mit CARS2020 und später GEAR2030⁴ Wieder-gänger auf, die sich kaum von ihrer Vorgängerin unterscheiden. So sind 90 Prozent der 61 Mitglieder von GEAR2030 mit Konzerninteressen verbunden (CEO 2017).

- > Analog zu den Expertengruppen sind an das EU-Parlament sogenannte *Intergroups* angedockt. Einige von ihnen sind beim Parlament registriert, andere haben einen informellen Charakter. Allen ist gemeinsam, dass sie Lobbyist*innen und EU-Abgeordnete aus allen relevanten Fraktionen zusammenbringen, um die Drähte zwischen Wirtschaft und Politik kurz zu halten (Eberhardt 2012). Das *Forum for Mobility and Society* (FMS) gilt als Hochburg der Autolobby. Da es zu den informellen Gruppen zählt, ist nur wenig über diese Plattform bekannt. ACEA hat sie mitgegründet, BMW zählt zu ihren Mitgliedern. Fünf der zehn parlamentarischen Mitglieder sitzen zugleich im Transportausschuss des Europäischen Parlaments. Sie haben sich wiederholt für Änderungen von EU-Politiken im Sinne der Hersteller eingesetzt (CEO 2015).
- > *Personelle Verflechtungen* sind eine weitere Form, wirtschaftliche und staatliche Akteure langfristig zu verbinden und „einer von vielen Mechanismen, die die informellen, überwiegend männlich-weißen Netzwerke der herrschenden Klasse aufrechterhalten“ (Eberhardt 2012, 116). Die Metapher des *Drehtüreffekts* beschreibt das Phänomen, dass häufig langjährige Funktionär*innen des Kapitals zentrale staatliche Positionen in

4 GEAR 2030 steht für „High Level Group on the Competitiveness and Sustainable Growth of the Automotive Industry in the European Union“.

Staatsapparaten übernehmen. Noch öfter wechseln Politiker*innen nach ihrer Amtszeit in die Wirtschaft. Dadurch kaufen sich die Unternehmen und Verbände wertvolles Insiderwissen und einen direkten Zugang ins politische System ein.

Die meisten Cheflobbyist*innen der deutschen Autokonzerne hatten vor ihrer Tätigkeit einflussreiche Funktionen in der Bundesrepublik oder der EU. Einer der bekanntesten *Seitenwechsler* ist Matthias Wissmann. Er war in den 1990ern als Bundesverkehrsminister unter Helmut Kohl ein Kabinettskollege von Angela Merkel, die damals Umweltministerin war. Von 2007 bis 2018 bekleidete er dann den Posten des VDA-Präsidenten. In dieser Funktion nutzte er wiederholt seinen engen Kontakt zu Bundeskanzlerin Merkel, um die deutschen Autohersteller von regulatorischen Bürden auf nationaler und europäischer Ebene zu verschonen (Greenpeace 2016, 7; Katzemich 2018).


- > Ein zweiter Typ personeller Verflechtungen sind *Nebenjobs oder Doppelfunktionen* von Politiker*innen. Viele Eurokrat*innen stehen als Berater*innen o. Ä. auf der Gehaltsliste von Lobbyfirmen und Großkonzernen. Sigmar Gabriel (SPD) ist ein typischer *Doppelspieler*. In seiner Zeit als Ministerpräsident von Niedersachsen (1999–2003) war er qua Amt gleichzeitig Aufsichtsrat bei VW. Im Anschluss gründete er als Oppositionsführer im niedersächsischen Landtag die Beraterfirma *Communication, Network, Service* (CoNeS). Dort bekam er für eine Beratungstätigkeit 130.000 Euro von VW. Der damalige ACEA-Präsident Pischetsrieder beauftragte ihn, gegen die geplanten Abgasgrenzwerte in der EU aktiv zu werden. 2005 setzte er als designierter Umweltminister durch, dass die neue Regierung die ACEA-Position zur Emissionsregulierung übernimmt (Greenpeace 2016, 30).

Im Vergleich dazu sind die Umwelt- und Verbraucherschutzorganisationen in der EU-Verkehrspolitik schwach aufgestellt. Sie haben sowohl ein geringeres politisches Gewicht als auch weniger Ressourcen für ihre Lobbyarbeit. Die NGO T&E war zumindest zeitweise in der einflussreichen Expertengruppe CARS21 vertreten. Das ist keine Selbstverständlichkeit: Oft werden nur Funktionär*innen des Kapitals in die Gruppen eingebunden. Die NGOs müssen sich dann einen Platz am Katzentisch von Lobbyist*innen und Bürokrat*innen erstreiten, indem sie ihren Ausschluss öffentlich skandalisieren. Diese Schwäche ihrer Lobbykraft können die

NGOs teilweise durch ihre öffentliche Anerkennung ausgleichen. Wenn es ihnen gelingt, die Machenschaften der Autoindustrie über die Medien zu brandmarken und ihre Gegenexpertise in die Öffentlichkeit zu bringen, können sie Druck auf die EU-Institutionen ausüben.

Autolobbyist*innen und Umweltschützer*innen haben jeweils unterschiedliche Verbindungen in die EU-Apparate, die eine *strategische Selektivität* zugunsten der von ihnen bevorzugten gesellschaftlichen Akteure aufweisen. Alle Industriekommissar*innen und ihre Generaldirektion (GROW) haben konsequent die Interessen des Autokapitals vertreten, das mit seinen großen Lobbyapparaten auch flexibel die anderen Kommissar*innen bearbeiten kann. Im Gegensatz dazu machen die Generaldirektionen Umwelt (ENV) und Klima (CLIMA) eher die Position der NGOs stark. Wenn es um die Regulierung von Kraftfahrzeugen geht, geraten Umwelt- und Industriekommissar*in immer wieder in Konflikt.

Im EU-Parlament ist die Konstellation ähnlich. Der Wirtschaftsausschuss protegiert die Autoindustrie, während eine Mehrheit des Umweltausschusses die Forderungen ökologischer Akteure aufgreift. Für Organisationen wie T&E sind vor allem die Umweltpolitiker*innen ansprechbar – auch über Fraktionsgrenzen hinweg. Die explizit für Verkehrspolitik zuständigen Apparate (GD MOVE, der Verkehrsausschuss TRAN und der Verkehrsministerrat TTE) spielen in vielen Konflikten um die Autoindustrie keine zentrale Rolle. In der Regel haben sie eine weniger profilierte Position als die Umwelt- und Wirtschaftsressorts, stehen aber in der Tendenz auch auf Seiten der Industrie.



**LOBBYISMUS
IN AKTION:
DIE CO₂-FLOTTEN-
GRENZWERTE**

Die Autolobby verfügt über mannigfaltige Kanäle und viele Verbündete in den EU-Apparaten, um ihre Interessen durchzusetzen. Das zeigt sich in zahlreichen Konflikten um die politische Regulierung der Autoindustrie. Eines der wichtigsten Beispiele sind die CO₂-Flottengrenzwerte, also die Festsetzung einer Obergrenze für die durchschnittlichen Emissionen der von einem Autohersteller verkauften Neuwagen. Einerseits wird mit diesen Grenzwerten um die Effizienz der Verbrennungsmotoren gerungen. Andererseits haben sie auch Auswirkungen, wie stark Elektroautos und andere alternative Antriebsformen auf den Markt gebracht werden müssen. Die politischen Auseinandersetzungen darum zeigen, wie die Autoindustrie – insbesondere die deutschen Hersteller – immer wieder versuchen, die Zielvorgaben abzuschwächen und zu verschieben. Und sie zeigen, wie Umweltverbände und ihre Ansprechpartner*innen in den Institutionen für ambitionierte Grenzwerte streiten. Felix Nowack und Benjamin Sternkopf (2015) haben in einer Studie die Lobbykonflikte um die Flottengrenzwerte bis 2014 beleuchtet.

KAMPF UM DIE ERSTEN VERBINDLICHEN GRENZWERTE (2007–2009)

Nachdem die EU-Kommission Anfang 2007 die Selbstverpflichtung der Autobauer*innen für gescheitert erklärt hatte, verkündete sie ihre neue Strategie, eine verpflichtende Verordnung einzuführen. Dass die Kommission bei ihrer Erklärung explizit Bezug auf einen Bericht der Gruppe CARS21 (s. o.) von 2006 nahm, zeigte bereits, in welche Richtung der Entwurf gehen würde. Der Vorteil der Autolobby war, dass sie in einer sehr frühen Phase direkten Zugang zu den Kommissar*innen hatte, die auch für die Folgeabschätzung der Verordnung wieder auf das *Fachwissen* der Industrie zurückkamen. Die Ökolobby war dagegen vom Agenda-Setting ausgeschlossen. Im Dezember 2007 präsentierte die Kommission schließlich ihren Verordnungsvorschlag, der der Umweltseite zwar kleine Zugeständnisse machte, im Wesentlichen aber der Kapitaleseite folgte.

Danach brach allerdings die bisherige Phalanx der europäischen Autoindustrie auf und ACEA verlor seine einigende Kraft. Denn die Verordnung hätte die deutschen Hersteller mit ihrem Schwerpunkt im Premiumsegment ungleich schwerer getroffen als die französische und italienische Konkurrenz. Zusammen mit dem VDA verlegten sie sich auf In-Haus-Lobbying bei der deutschen Bundesregierung. Sie nutzten ihre engen Kontakte zu Bundeskanzlerin Angela Merkel, Umweltminister Sigmar Gabriel und Verkehrsminister Wolfgang Tiefensee, die öffentlich für

die Autobauer*innen in die Bresche sprangen. Gabriel warf der Kommission vor, einen „Wettbewerbskrieg zwischen der deutschen und der französischen und der italienischen Automobilindustrie zu führen“ (Tagesschau.de 2017).

Auf einem bilateralen Gipfel im Juni 2008 kam es zum Showdown zwischen den Hauptkontrahenten Deutschland und Frankreich. Die deutsche Seite konnte große Zugeständnisse für ihre Autoindustrie durchsetzen. Die Umwelt-NGOs versuchten, über den Umweltausschuss des EU-Parlaments die weitere Aufweichung der Verordnung zu verhindern. Im folgenden Trilogieverfahren konnte dieser jedoch nicht durchdringen. Die Verordnung 443/2009 vom 23. April 2009 trug eine unverkennbar deutsche Handschrift. Im Jahre 2015 durften die Neuwagen durchschnittlich noch 130 Gramm CO₂ pro Kilometer freisetzen, im Jahr 2020 waren es 95 Gramm (das so genannte 2020-Ziel). Außerdem wurde jedem Konzern ein individueller Flottengrenzwert zugewiesen – abhängig vom Durchschnittsgewicht der Neuwagen. Wer schwerere Autos baut, darf zur Belohnung mehr Treibhausgase ausstoßen. Die Umweltverbände waren zwar mit den Zielwerten einverstanden, hatten jedoch vergeblich gegen eine Reihe von Schlupflöchern und für eine konsequentere Umsetzung gekämpft. Beide Werte stellen für die meisten Autobauer*innen keine allzu große Herausforderung dar. Die Maßnahme führte zu keinen Anreizen, die über die technologische Entwicklung im Business-as-usual-Szenario hinausgingen.

LOBBYSCHLACHT UM DIE KONKRETISIERUNG DER ZIELVORGABEN (2012–2014)

In der Verordnung 443/2009 verpflichtete sich die Kommission, bis Ende 2012 einen Vorschlag vorzulegen, wie das 2020-Ziel konkret umgesetzt werden soll. In der Auseinandersetzung darum blieb die „strukturell bedingte *Unwucht des Wettbewerbsverhältnisses* zwischen Auto- und Umweltlobby“ (Nowack / Sternkopf 2015, 52) bestehen. Dem Kommissionsvorschlag ging nicht nur wieder ein richtungsweisendes Strategiepapier der CARS21-Gruppe voraus, sondern auch die deutschen Cheflobbyist*innen intervenierten bei ihren Verbündeten in den deutschen und europäischen Staatsapparaten, um die Schlagkraft der Verordnung zu unterhöhlen.

Nach vertraulichen Lobbygesprächen wendeten sich Beamt*innen des Bundeswirtschaftsministeriums an ihren Chef, Philipp Rösler (FDP), der sich mit dem deutschen Energiekommissar Günther Oettinger (CDU) in Verbindung setzte. Parallel dazu schrieb VW-Chef Martin Winterkorn am 5. Juli 2012 einen Brief an

Oettinger. Der wiederum zwang der EU-Klimakommissarin Connie Hedegaard Zugeständnisse an die Industrie auf (Greenpeace 2016, 24). Auch der Fiat-Boss Sergio Marchionne konnte den italienischen Industriekommissar Antonio Tajani für die Sorgen der Autoindustrie sensibilisieren. In der Konsequenz verabschiedete die Kommission am 11. Juli einen aufgeweichten Entwurf für die Verordnungsnovelle. Einen Tag später meldete Oettinger in einem Antwortschreiben an Winterkorn Vollzug (Gammelmin / Cáceres / Bigalke 2015). Als daraufhin Kritik in der Öffentlichkeit aufflammte, nahm VDA-Präsident Wissmann Oettinger in Schutz. Kein Wunder: Beide gehören zum sogenannten *Andenpakt*, einer Männer-Seilschaft in der CDU (Greenpeace 2016, 24).

Als die EU-Vertreter*innen am 24. Juni eine Einigung im Trilogverfahren verkündeten, löste das wieder hektisches Treiben bei den deutschen Konzernen aus. Mit dem bayerischen Ministerpräsidenten Horst Seehofer konnten sie einen wichtigen Verbündeten aktivieren, der umgehend bei Merkel anrief. Auch VDA-Präsident Wissmann schrieb ihr einen Brief und bat sie um Hilfe. Mit Erfolg: In den folgenden Tagen telefonierte das Kanzleramt die anderen Regierungen ab. Dass der Kompromiss beim Ministerrat am 27. Juni beschlossen wird, galt eigentlich als Formsache. Allerdings brachte Merkel die irische Ministerpräsidentin Enda Kenny, die den Ratsvorsitz der EU hielt, dazu, den Punkt von der Tagesordnung zu nehmen (Brühl 2013; Lamparter / Pinzler / Tatje 2013; Greenpeace 2016, 19). Seit der Finanzkrise ist Irland von deutschen Kreditgarantien abhängig. Wenige Monate später zeigte sich BMW mit einer großzügigen Spende an die CDU erkenntlich. Erst am 29. November konnte ein neuer Kompromiss erzielt werden, der im Februar 2014 offiziell verabschiedet wurde. Unter anderem wurde das 2020-Ziel auf 2021 verschoben (T&E 2018a).

DER DRITTE AKT: DER KOMMISSIONSENTWURF FÜR DIE 2030-ZIELE

Im Jahre 2017 legte die EU-Kommission einen neuen Vorschlag vor, wie sie die Flottengrenzwerte bis 2025 und 2030 ausgestalten will. Laut der NGO T&E müssten die Neuwagen in 2030 mindestens 60 Prozent weniger CO₂ ausstoßen als 2021, um dem Klimaabkommen von Paris gerecht zu werden. Jos Delbeke, EU-Generaldirektor für Klimapolitik, stellte T&E in Aussicht, dass die Kommission eine feste Quote von *Null-Emissions-Autos* in die Verordnung integrieren wolle (T&E 2017). Davon abgesehen trug der Entwurf wieder unverkennbar die Handschrift des VDA. Vor allem der Ansatz, kein absolutes, sondern nur ein prozentuales

Ziel für 2030 zu setzen, kam von ihm. Höchstens 20 Prozent hielt er für machbar. Doch die drohende E-Auto-Quote war ihm ein Dorn im Auge.

Da die Bundeskanzlerin mitten in Koalitionsverhandlungen steckte, telefonierte VDA-Chef Wissmann deshalb am 26. Oktober mit Martin Selmayr, dem Stabschef von EU-Kommissionspräsident Jean-Claude Juncker. Sein Ziel: Er wollte verhindern, dass die EU diejenigen Autohersteller sanktioniert, die die E-Auto-Quote nicht einhalten. Parallel wandten sich die zuständigen deutschen Ministerien an Günther Oettinger, inzwischen Haushaltskommissar, der wieder seinen Kommissionskolleg*innen in ihre Ressorts reinregierte. Auch Außenminister Sigmar Gabriel ließ es sich nicht nehmen, bei Juncker Druck zu machen. Schließlich ließ die Kommission die feste Quote für batteriebetriebene Autos fallen. Das Zwischenziel für 2025 konnten die Deutschen jedoch nicht kippen (Becker / Schult / Traufetter 2017; Götze 2017; Hucko 2017).

Am 8. November 2017 stellten die Kommissar*innen ihren Vorschlag vor: Bis 2025 sollten die Neuwagen jedes Konzerns durchschnittlich 15 Prozent weniger CO₂ ausstoßen, bis 2030 dann 30 Prozent weniger. Außerdem sollten sie 15 Prozent emissionsarme PKWs (Elektroautos oder andere alternative Antriebe) bis 2025 verkaufen. In 2030 sollten es 30 Prozent sein. Statt Sanktionen setzte die Kommission nun auf politische Anreize (Spiegel Online 2017). Während sich Umweltverbände wie T&E enttäuscht über den Entwurf zeigten, freuten sich die Autobauer*innen über das frühe Weihnachtsgeschenk.

DIE ANTWORT VON EU-PARLAMENT UND MINISTERRAT FÜR DIE 2030-ZIELE

Neue Hoffnung kam aus dem Europäischen Parlament. Miriam Dalli (Malta), die Berichterstatterin im Umweltausschuss, griff die Forderungen der Umweltverbände auf. Trotz massiven Lobbyings von Seiten der Industrie konnte sie bei der Sitzung des Umweltausschusses am 10. September eine Mehrheit für ehrgeizige Ziele organisieren (Morgan 2018). Das EU-Parlament folgte am 3. Oktober weitgehend den Vorschlägen seines Umweltausschusses: Die europäischen Autobauer*innen sollten den CO₂-Ausstoß ihrer Neuwagen bis 2025 um 20 Prozent und bis 2030 um 40 Prozent reduzieren. Davon sollten emissionsarme bzw. -freie Fahrzeuge 20 Prozent (2025) und dann 35 Prozent (2030) ausmachen. Nicht zuletzt beschloss das Parlament im Gegensatz zur Kommission schmerzhafteste Sanktionen, sollten die Hersteller die Quoten verfehlen (Spiegel Online 2018b). VDA und ACEA malten den Untergang der europäischen Autoindustrie

aus. Die Kommission sprang ihnen bei und warnte vor den Konsequenzen, die der Entwurf des Umweltausschusses hätte. Verbraucherschutz- und Umweltorganisationen wie T&E begrüßten hingegen den Parlamentsbeschluss, machten aber deutlich, dass auch er nicht ausreichen würde, um dem Pariser Klimaabkommen gerecht zu werden (T&E 2018e).

Nun war der Europäische Rat am Zug. Die unterschiedlichen Langfriststrategien der Regierungen erklären das diplomatische Gefeilsche hinter den Kulissen in den Wochen vor der Ratssitzung. Während die einen möglichst lange am Verbrennungsmotor festhalten wollten, gingen andere entschlossene Schritte in Richtung Elektroauto. Die Fronten waren schnell klar: Auf der einen Seite führten Autoländer wie Frankreich, Italien und Spanien eine Gruppe von insgesamt 19 Mitgliedstaaten an, die für ein halbwegs ambitioniertes 2030-Ziel von mindestens 40 Prozent eintraten und damit die Position des Parlaments stärkten. Auf der anderen Seite führte Deutschland eine Ländergruppe aus Rumänien, Bulgarien, Ungarn, der Slowakei und der Tschechischen Republik in die Auseinandersetzung. Sie hatten sich auf das 30-Prozent-Ziel der Kommission eingeschossen. Wieder telefonierte das Kanzleramt einzelne Länder ab, um sie aus der gegnerischen Allianz herauszubrechen (T&E 2018d; Zeit Online 2018a). Julia Poliscanova von T&E mahnte treffend: „Wir sollten Deutschland nicht erlauben, einen ganzen Kontinent zu einer Geisel für seine gescheiterte Diesel-Strategie zu machen.“ (T&E 2018e)

Zwischenzeitlich war die Umweltministerin Svenja Schulze aus der deutschen Bremserposition ausgeschert. Sie forderte sogar eine Reduktion um 50 Prozent bis 2030. Doch Vertreter*innen der Autoindustrie intervenierten. Merkel piffte ihre Umweltministerin zurück und bekannte sich auf dem Tag der Deutschen Industrie des *Bundesverbands der Deutschen Industrie* (BDI) am 25. September unmissverständlich zur autofreundlichen Kommissionsposition. Nach dem Gegenfeuer aus den eigenen Reihen strich Schulze konsterniert die Segel (Spiegel Online 2018a; Traufetter 2018).

Vor der entscheidenden Ratssitzung am 9. Oktober erklärte sie öffentlich, dass sie aus Kabinettsdisziplin die deutsche Position vertrete. Bei der folgenden 14-stündigen Marathonsitzung hatte sie ohnehin nur einen geringen Einfluss. Das Kanzleramt telefonierte parallel mit den anderen Regierungen, um in letzter Minute noch seine autofreundliche Position durchzusetzen. Schließlich spielte die österreichische Umweltministerin Elisabeth Köstinger das Zünglein an der Waage. Österreich hielt zu der Zeit die EU-Ratspräsidentschaft. Köstinger erzielte einen

Kompromiss bei 35 Prozent in 2030 – inklusive einer Reihe von Ausnahmen, die das Ziel weiter aufweichen (Pieper 2018). Bis 2025 sollten es 15 Prozent sein. Niedrig- und Nullemissionsfahrzeuge sollten 30 Prozent der verkauften Autos im Jahr 2030 ausmachen, allerdings ohne dass die Konzerne bestraft werden, wenn sie die Quote verfehlen (Kafsack 2018).

Schließlich einigten sich Kommission, Parlament und Ministerrat am 17. Dezember nach einem 27-stündigen Verhandlungsmarathon im Trilogverfahren auf einen Kompromiss: Bis 2025 sollen die CO₂-Emissionen um 15 Prozent sinken, bis 2030 um 37,5 Prozent. Der Anteil der Niedrig- und Nullemissionsfahrzeuge soll 15 Prozent in 2025 und 35 Prozent in 2030, in 35 Prozent betragen. Doch die EU verzichtete nicht nur auf einen Sanktionsmechanismus für diese E-Auto-Quote, sondern ließ auch einige Schlupflöcher offen (T&E 2018f; Zeit Online 2018b). Nicht zuletzt manipulierten die Konzerne in den letzten Jahren die Tests, so dass die tatsächlichen Emissionen bis zu 42 Prozent höher lagen als angegeben. Zwar hat die Kommission im September 2017 das strengere Testverfahren *World Light Duty Test Procedure* (WLTP) eingeführt. Aber bereits ein Jahr später kam heraus, dass die Hersteller auch in diesem Verfahren tricksen können, wodurch der reale Effekt der neuen Grenzwerte erheblich abgeschwächt werden könnte (T&E 2018c).

Insgesamt ist die gefundene Regelung durchaus ein Zwischenerfolg für Umweltschützer*innen. Doch es darf nicht vergessen werden, dass sie immer noch weit hinter den Klimazielen von Paris zurückbleibt. Die Konzerne müssen deutlich mehr Elektroautos bauen, aber der globale Klimawandel wird so nicht gestoppt.

LOBBYMACHT VERHINDERT VERKEHRSWENDE

Die wirtschaftliche Macht und der politische Lobbyismus des Autokapitals ist ein zentrales Hindernis auf dem Weg zu einer sozial-ökologischen Verkehrswende in Europa. Mehr noch als in den Mitgliedstaaten kann die Autolobby ihre Interessen direkt in die Machtzentren der EU einschreiben.

Das zeigen die jahrelangen Auseinandersetzungen um die CO₂-Flottengrenzwerte. Indem die Autokonzerne und -verbände regelmäßig ihre Kontakte zu den EU-Institutionen pflegen, Expertengruppen wie CARS21 dominieren und die engen personellen Verflechtungen zwischen Lobbyist*innen und Eurokrat*innen nutzen, gelingt es ihnen immer wieder, schwache CO₂-Grenzwerte und Instrumente zu setzen oder zu ambitionierte Verordnungsentwürfe zu kippen. Dadurch waren sie bisher in der Lage, die Vorgaben so zahnlos zu halten, dass sie keine ernsthaften Anstrengungen jenseits der ohnehin verfolgten technologischen Neuerungen unternehmen müssen. Demgegenüber haben die Umwelt- und Verbraucherschutzorganisationen einen schweren Stand. Doch sie können immer wieder Achtungserfolge erzielen, indem sie mit ihrer kritischen Öffentlichkeitsarbeit und Interessenvertretung dazu beitragen, dass die CO₂-Ziele überhaupt sukzessive verschärft werden. Die jüngste Einigung auf die Zielwerte für 2025 und 2030 ist durchaus als Etappensieg für die Ökolobby zu verstehen und sie zeigt, dass die Macht der Autokonzerne nicht unbegrenzt ist.

Eine zweite Konfliktachse prägt die Aushandlungen der CO₂-Grenzwerte: Eine Reihe von EU-Mitgliedstaaten ist durchaus willens, schärfere Vorgaben zu machen – auch weil ihre Autounternehmen Wettbewerbsvorteile im Bereich emissionsarmer Autos haben und sie an einem schnelleren Umstieg auf Elektroautos orientieren. Nicht zuletzt wird die Klimakrise immer mehr als ein zu bekämpfendes Problem wahrgenommen. Im Gegensatz dazu versuchen die deutschen Autokonzerne und die Bundesregierung, ambitionierte Zielwerte um jeden Preis zu verhindern, weil sie so lange wie möglich an ihren dreckigen, aber profitablen Spritschluckern festhalten wollen. Leider haben sowohl die deutschen Hersteller in der europäischen Autolobby als auch der deutsche Staat in der EU eine dominierende Position. Zwar konnten sie sich bei den jüngsten Grenzwerten nicht wie gewohnt auf ganzer Linie durchsetzen. Doch ihre Bremsenrolle ist weiterhin stark genug, um eine ambitionierte Klimapolitik zu verhindern. Deswegen bleibt die EU-Verkehrspolitik nicht nur weit hinter den Klimazielen von Paris zurück. Auch eine umfassende Verkehrswende rückt in weite Ferne.

A blurred photograph of a city at night, showing streaks of light from buildings and traffic. A prominent blue rectangular light source is visible in the upper center. The overall scene is out of focus, creating a sense of motion and urban energy.

STRATEGIEN FÜR EINE SOZIAL-ÖKOLOGISCHE VERKEHRSWENDE

Was ist eine geeignete Strategie, um die Blockade des Autokapitals auf EU-Ebene aufzubrechen und einer umfassenden Verkehrswende zum Durchbruch zu verhelfen? Wer wären die Akteure dieser Strategie? Linke Parteien und Bewegungen müssten eine zweifache Aufgabe übernehmen und deswegen eine Doppelstrategie verfolgen. Sie müssen erstens dazu beitragen, die Vorherrschaft des fossilistischen Kapitalismus über den Verkehrssektor zu brechen, und zweitens über einen grünen Kapitalismus⁵ in Gestalt des Elektroautos hinausgehen.

Die dringlichste Herausforderung besteht darin, so schnell wie möglich die von Autos ausgestoßenen Treibhausgase und Schadstoffe zu reduzieren. Ganz oben auf der Agenda steht deswegen das baldige Aus für den Verbrennungsmotor. Dafür müssen pragmatisch diejenigen gesellschaftlichen Akteure unterstützt werden, die sich für ambitionierte Flottengrenzwerte und einen baldigen Umstieg auf das Elektroauto einsetzen. Das heißt vor allem: Die Aufgabe wäre, die Position des deutschen Autokapitals und seiner politischen Handlanger*innen zu schwächen, damit sie nicht weiter politische Fortschritte auf EU-Ebene blockieren. Einiges spricht für diese Strategie: Wenn es gelingt, den Widerstand der rückschrittlichsten Konzerne zu knacken, hätte das den größten materiellen Effekt und die größte Symbolkraft. Außerdem lassen sich das Geschäftsmodell und die Lobbypraktiken von VW, Daimler und BMW am besten skandalisieren.

Gleichzeitig sollten linke Akteure, wie ökologische Basisbewegungen, die neue grün-kapitalistische Vision in Frage stellen und ihre blinden Flecken sichtbar machen. Das heißt vor allem, einen Kampf gegen die Vorherrschaft des Autos als solches aufzunehmen – auch gegen das elektrische, autonome und vernetzte Auto. Das wäre auch die beste Schützenhilfe für die moderaten, verkehrspolitischen Organisationen. Denn die Geschichte sozialer Bewegungen zeigt, dass es oft den radikalen Widerspruch der einen braucht, damit die anderen pragmatische Reformen durchsetzen können (Müller 2006). Als dritte Alternative müsste eine umfassende Verkehrswende stark gemacht werden, die auf einem massiven Ausbau des öffentlichen Verkehrs beruht, der für alle bezahlbar ist und verschiedene Verkehrsträger intelligent miteinander verknüpft. Darüber hinaus müssen die Infrastrukturen für den Fuß- und Fahrradverkehr stark ausgebaut werden, um das Auto zurückzudrängen, das in diesem Modell nur noch eine randständige Rolle

5 Ein grüner Kapitalismus würde die krisenhafte kapitalistische Gesellschaft erneuern, indem sie insgesamt auf eine ökologische Modernisierung aller gesellschaftlichen Bereiche ausgerichtet wird. Dadurch könnten unter Umständen neue Investitionsfelder erschlossen und die Hegemoniekrise des Kapitalismus bearbeitet werden. Die grundlegenden Ursachen der sozial-ökologischen Krise würden dadurch jedoch nicht behoben.

hätte. Eng damit verknüpft müssten auch ländliche und urbane Siedlungsstrukturen sowie die Gestaltung von Lebens- und Arbeitszeiten verändert werden. Für die zahlreichen Beschäftigten, die heute noch direkt oder indirekt vom Automobil abhängig sind, müssten Ansätze der Konversion und Just Transition entwickelt werden (Candeias et al. 2011).

Die oben erwähnte Doppelstrategie muss auf mehreren Ebenen zugleich ansetzen. Die kritische Arbeit von NGOs wie T&E, Corporate Europe Observatory und Co. ist unerlässlich, um dem Autokapital ein Gegengewicht entgegenzusetzen und ihm Verbesserungen bei den EU-Verordnungen abzurufen. Dafür ist es hilfreich, seine Lobbypraktiken zu skandalisieren – aber nicht, um eine vermeintlich neutrale und gemeinwohlorientierte EU wiederherzustellen, sondern um die Autolobby auf dem umkämpften Terrain der europäischen Staatsapparate zurückzudrängen. Dafür müssen längerfristig die EU-Apparate gestärkt werden, die Stützpunkte der ökologischen Akteure darstellen (s. o.). Nicht zuletzt müsste die EU insgesamt demokratisiert werden, indem das Parlament aufgewertet wird. Denn demokratische Strukturen ermöglichen Akteuren aus der breiten Zivilgesellschaft am ehesten sich zu artikulieren, während das Autokapital gerade von der intransparenten Exekutivlastigkeit der EU profitiert (Candeias / Demirović 2017).

Dafür braucht es jedoch viel Druck von unten. Gerade wegen der massiven *strategischen Selektivität* der EU ist der Kampf dort allein kaum zu gewinnen. Die Bemühungen in Brüssel bleiben ein Kampf gegen die Windmühlen, wenn sie nicht mit einer breiten Verkehrswende-Bewegung auf verschiedenen Ebenen unterfüttert werden. In ganz Europa existieren durchaus vielfältige Ansätze einer solchen Bewegung. Das reicht von Initiativen wie dem Volksentscheid Fahrrad in Berlin, über die Kampagne gegen die Privatisierung der Deutschen Bahn bis hin zu konfrontativen Bewegungen gegen verkehrspolitische Großprojekte wie den geplanten Großflughafen in *Notre-Dame-des-Landes* (Frankreich) oder weitere Landebahnen in Wien, London oder Frankfurt. Hinzu kommen ermutigende kommunalpolitische Verkehrsprojekte. Seien es die Fahrradinfrastrukturen in Kopenhagen oder Amsterdam, der geplante kostenfreie öffentliche Verkehr in Luxemburg oder die Initiative für eine autofreie Madrider Innenstadt. Ansätze für eine Verkehrswende im urbanen Raum gibt es zuhauf und sie werden in vielen Fällen von unten angestoßen.

Bisher gleichen diese Ansätze allerdings eher einem Flickenteppich als einem zusammenhängenden Mosaik. Deshalb braucht es eine konfrontativere und aktionsorientierte Bewegung, die einen Kristallisationspunkt schafft, einen Game Changer. Sie müsste aus einer relativen Außenseiterposition heraus agieren und wäre gerade dadurch in der Lage, das Feld zu verschieben. Ihre Aufgabe wäre es, die Konzerne und ihr Produkt Auto zunächst massiv zu delegitimieren, um in einem nächsten Schritt ihre materielle Machtbasis angreifen zu können. Erst wenn das Auto gesellschaftlich genauso verpönt ist wie die Zigarette, kann die Lobbymacht der Autohersteller zurückgedrängt werden (Aljets / Müller 2018).

Die Klimagerechtigkeitsbewegung kann dafür als Vorbild dienen. In den letzten Jahren ist es ihr gelungen, an vielen Orten in Europa nachhaltig Aktionsgruppen aufzubauen, die sich transnational vernetzen. Ihre Aktionen zivilen Ungehorsams setzen an konkreten regionalen Produktionsstätten des Klimawandels an, wie etwa Kohlekraftwerken, Tagebauen und Gaspipelines. Dadurch konnten sie die Energiepolitik stark politisieren. Sie haben von der Graswurzelebene aus eine europäische Wirkmächtigkeit erlangt (Sander 2016).

Deshalb braucht es auch in der Verkehrspolitik Aktionen zivilen Ungehorsams. Würde es einer Verkehrswende-Bewegung gelingen, auf unteren Ebenen ihre Kräfte zu bündeln, Konflikte zuzuspitzen und eine breite Sichtbarkeit zu schaffen, könnte sie damit auch eine vermittelte Wirkung auf die EU-Ebene ausüben. Mit dieser Basis und diesem gesellschaftlichen Rückhalt könnte es gelingen, zusammen mit den Brüsseler NGOs die Lobbymacht der Autoindustrie wirksam zu schwächen und einer sozial-ökologischen Verkehrswende den Weg zu ebnen.

LITERATUR

Aljets, Janna / Müller, Tazio: Autoland bald abgebrannt? Zwölf Thesen für eine Bewegung gegen die deutsche Automafia, Brüssel/Berlin 2018.

ALTER EU: Introduction, in: ALTER EU (Hrsg.): Corporate Capture in Europe. When big business dominates policy-making and threatens our rights, Brüssel 2018, 6–15.

Balsmeyer, Heiko / Knierim, Berndhard: Klimakrise, Autoindustrie und Verkehrspolitik, in: Zeitschrift für marxistische Erneuerung, 114, 2018, 60–69.

Bandelow, Nils C. / Kundolf, Stefan / Lindloff, Kirstin: Agenda Setting für eine nachhaltige EU-Verkehrspolitik. Akteurskonstellationen, Machtverhältnisse und Erfolgsstrategien, Berlin 2014.

Becker, Markus / Schult, Christoph / Traufetter, Gerald: Abgasplan der EU-Kommission Berlin will deutsche Autoindustrie schützen, Spiegel Online, 07.11.2017, unter: <http://www.spiegel.de/auto/aktuell/autoindustrie-berlin-bremst-co2-plan-der-eu-kommission-a-1176859.html> (15.12.2018).

Brühl, Jannis: Irritationen wegen Merkel und Autolobby. Politik mit Pferdestärken, Süddeutsche Zeitung, 28.06.2013, unter: <https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/irritationen-wegen-merkel-und-autolobby-politik-mit-pferdestaerken-1.1707976> (15.12.2018).

Candeias, Mario / Rilling, Rainer / Röttger, Bernd / Thimmel, Stefan (Hrsg.): Globale Ökonomie des Autos. Mobilität, Arbeit, Konversion, Hamburg 2011.

Candeias, Mario / Demirović, Alex (Hrsg.): Europe – what’s left? Die Europäische Union zwischen Zerfall, Autoritarismus und demokratischer Erneuerung, Münster 2017.

Corporate Europe Observatory (CEO) / Friends of the Earth Europe (FoE Europe): Driving Into Disaster. How the EU’s Better Regulation agenda fuelled Dieselgate. o. J.

Corporate Europe Observatory (CEO): Lobbying under the radar continues: MEP-industry forums still avoid scrutiny, 12.10.2015, unter: <https://corporateeurope.org/power-lobbies/2015/10/lobbying-under-radar-continues-mep-industry-forums-still-avoid-scrutiny> (15.12.2018).

Corporate Europe Observatory (CEO): Corporate interests continue to dominate key expert groups, 14.02.2017, unter: <https://corporateeurope.org/expert-groups/2017/02/corporate-interests-continue-dominate-key-expert-groups> (15.12.2018).

Daum, Timo: Das Auto im digitalen Kapitalismus. Dieselskandal, Elektroantrieb, autonomes Fahren und die Zukunft der Mobilität, Rosa-Luxemburg-Stiftung (Hrsg.), Berlin 2018.

Eberhardt, Pia: Lobbyismus und europäische Postdemokratie. Einblicke in den EU-Staats-Zivilgesellschafts-Komplex im Kontext der Krise, in: Forschungsgruppe Staatsprojekt Europa (Hrsg.): Die EU in der Krise. Zwischen autoritärem Etatismus und europäischem Frühling, Münster 2012, 105–122.

Gammelmin, Kerstin / Cáceres, Javier / Bigalke, Silke: Kampf gegen harte CO₂-Auflagen. Oettinger, Freund der Autoindustrie, Süddeutsche Zeitung, 02.10.2015, unter: <https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/kampf-gegen-harte-co-auflagen-oettinger-freund-der-autoindustrie-1.1492871> (15.12.2018).

Götze, Susanne: Autolobby schrottet EU-Sanktionen, Klimaretter.info, 01.11.2017, unter: <http://www.klimaretter.info/politik/hintergrund/23860-autolobby-schrottet-eu-sanktionen-gegen-hersteller> (15.12.2018).

Greenpeace: Schwarzbuch Autolobby, Hamburg 2016.

Haas, Tobias: Verkehrswende und Postwachstum – die Suche nach Anknüpfungspunkten, Working Paper der DFG-Kollegforscher_innengruppe Postwachstumsgesellschaften, Nr. 4/2018, Jena 2018.

Hucko, Margret: Streit um CO₂-Grenzwerte in der EU Emissionsfreie Fahrzeuge? Nur unter einer Bedingung, Spiegel Online, 03.11.2017, unter: <http://www.spiegel.de/auto/aktuell/co2-grenzwerte-in-der-eu-emissionsfreie-fahrzeuge-nur-unter-einer-bedingung-a-1175955.html> (15.12.2018).

Jessop, Bob: State Power. A Strategic-Relational Approach, Cambridge 2010.

Kafsack, Hendrik: Vor Verhandlung im Parlament: EU-Staaten beschließen schärfere CO₂-Grenzwerte für Autos, Frankfurter Allgemeine, 10.10.2018, unter: <https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/diesel-afaere/eu-staaten-beschliessen-schaerfere-co2-grenzwerte-fuer-autos-15830131.html> (15.12.2018).

Katzemich, Nina: Dieselgate and the German Car Industry, in: ALTER EU (Hrsg.): Corporate Capture in Europe. When big business dominates policy-making and threatens our rights, Brüssel 2018, 88–105.

Lamparter, Dietmar H. / Pinzler, Petra / Tatje, Claas: Gift für das Klima, Zeit Online, 12.09.2013, unter: <https://www.zeit.de/2013/37/autoindustrie-bundesregierung-lobbyismus> (15.12.2018).

LobbyControl: Lobbyreport 2017, unter: www.lobbycontrol.de/produkt/lobbyreport-2017 (17.12.2018).

MISEREOR / Brot für die Welt / Powershift: Weniger Autos, mehr globale Gerechtigkeit. Diesel, Benzin, Elektro: Die Antriebstechnik allein macht noch keine Verkehrswende, Aachen/Berlin 2018.

Morgan, Sam: MEPs fordern striktere CO₂-Limits für Autohersteller, Euractiv, 11.09.2018, unter: <https://www.euractiv.de/section/eu-innenpolitik/news/meps-fordern-striktere-co2-limits-fuer-autohersteller/> (15.12.2018).

Müller, Tazio: Other worlds, other values. Alternative value practices in European anticapitalist movement, Dissertation, Sussex 2006.

Nowack, Felix / Sternkopf, Benjamin: Lobbyismus in der Verkehrspolitik. Auswirkungen der Interessenvertretung auf nationaler und europäischer Ebene vor dem Hintergrund einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung, IVP-Discussion Paper 2/2015, Berlin 2015.

Pieper, Malte: Neuwagen bis 2030 EU-Länder für strengere CO₂-Grenzwerte, Tagesschau.de, 10.10.2018, unter: <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/eu-grenzwerte-autos-105.html> (15.12.2018).

Poulantzas, Nicos: Staatstheorie: Politischer Überbau, Ideologie, Autoritärer Etatismus, Hamburg 2002.

PricewaterhouseCoopers (PWC): eascy – Die fünf Dimensionen der Transformation der Automobilindustrie, Frankfurt am Main 2017–2018.

Sander, Hendrik: Die Klimagerechtigkeitsbewegung in Deutschland. Entwicklung und Perspektiven, Rosa-Luxemburg-Stiftung (Hrsg.), Berlin 2016.

Spiegel Online: 30 Prozent weniger CO₂-EU-Kommission beschließt Vorgaben für 2030, 08.11.2017, unter: <http://www.spiegel.de/auto/aktuell/eu-kommission-beschliesst-co2-vorgaben-fuer-2030-a-1177010.html> (15.12.2018).

Spiegel Online (a): Umweltministerin knickt im Streit um Grenzwerte für Autos ein, 26.09.2018, unter: <http://www.spiegel.de/auto/aktuell/svenja-schulze-gibt-forderung-nach-strengen-co2-grenzwerten-fuer-autos-auf-a-1230179.html> (15.12.2018).

Spiegel Online (b): Geringerer Spritverbrauch EU-Parlament stimmt für schärfere CO₂-Grenzwerte, 04.10.2018, unter: <http://www.spiegel.de/auto/aktuell/eu-parlament-stimmt-fuer-schaerfere-co2-grenzwerte-a-1231455.html> (15.12.2018).

Tagesschau.de: Geplante Klimaauflagen der EU für Autobauer. Gabriel spricht von „Wettbewerbskrieg“, tagesschau.de, 19.12.2007, unter: <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/eukommission2.html> (15.12.2018).

Transport&Environment (T&E): Commission stands firm on electric vehicle mandate, 03.10.2017, unter: <https://www.transportenvironment.org/news/commission-stands-firm-electric-vehicle-mandate> (15.12.2018).

Transport&Environment (T&E) (a): Most carmakers will meet their 2021 CO₂ targets. Here's how, 02.05.2018, unter: <https://www.transportenvironment.org/news/most-carmakers-will-meet-their-2021-co2-targets-heres-how> (15.12.2018).

Transport&Environment (T&E) (b): UK and France to end diesel, petrol car sales by 2040, 26.07.2018, unter: <https://www.transportenvironment.org/news/uk-and-france-end-diesel-petrol-car-sales-2040> (15.12.2018).

Transport&Environment (T&E) (c): Evidence of carmakers manipulating new test to cheat CO₂ targets – Commission, 30.08.2018, unter: <https://www.transportenvironment.org/news/evidence-carmakers-manipulating-new-test-cheat-co2-targets-%E2%80%93-commission> (15.12.2018).

Transport&Environment (T&E) (d): Everything you need to know about Wednesday's car CO₂ vote, 01.10.2018, unter: <https://www.transportenvironment.org/newsroom/blog/everything-you-need-know-about-wednesday%E2%80%99s-car-co2-vote> (15.12.2018).

Transport&Environment (T&E) (e): Parliament sends clear signal to ministers: more ambition needed to cut car CO₂, 06.10.2018, unter: <https://www.transportenvironment.org/news/parliament-sends-clear-signal-ministers-more-ambition-needed-cut-car-co2> (15.12.2018).

Transport&Environment (T&E) (f): New CO₂ targets will boost cleaner car sales but fall short on climate ambition, 20.12.2018, unter: <https://www.transportenvironment.org/news/new-co2-targets-will-boost-cleaner-car-sales-fall-short-climate-ambition> (20.12.2018).

Traufetter, Gerald: CO₂-Grenzwerte für Pkw. Finanzminister Scholz düpiert Umweltministerin Schulze, Spiegel Online, 04.08.2018, unter: <http://www.spiegel.de/politik/deutschland/olaf-scholz-bremst-svenja-schulze-bei-schaerferen-co2-grenzwerten-von-pkw-aus-a-1221545.html> (15.12.2018).

Zeit Online (a): EU-Staaten gegen deutsche Pläne für CO₂-Grenzwerte, 09.10.2018, unter: <https://www.zeit.de/mobilitaet/2018-10/autoindustrie-klimaschutzvorgaben-kohlendi-oxid-grenzwerte> (15.12.2018).

Zeit Online (b): Einigung in Brüssel. CO₂-Grenzwerte für Autos werden EU-weit drastisch verschärft, 17.12.2018, unter: <https://www.zeit.de/news/2018-12/17/co2-grenzwerte-fuer-autos-werden-eu-weit-drastisch-verschaerft-181217-99-262357> (17.12.2018).

Rosa-Luxemburg-Stiftung, Büro Brüssel
Rue Saint-Ghislain 62, 1000 Brüssel, Belgien
www.rosalux.eu

V.i.S.d.P., Büroleiter
Andreas Thomsen

Projektmanagerin
Janna Aljets

Brüssel, März 2019

Autoren
Tobias Haas, Hendrik Sander

Gestaltung und Herstellung
HDMH sprl

Cover Foto
© **Artberg**

Fotos
Flickr / Joseph Brauer, CC BY-NC 2.0, S. 6
Flickr / Alessandro Prada, CC BY-SA 2.0, S. 11
© Artberg, S. 16
Flickr / Ian Muttoo, CC BY-NC-SA 2.0, S. 24

Gedruckt in Belgien

Diese Veröffentlichung wurde mit
Mitteln des Auswärtigen Amtes finanziert.