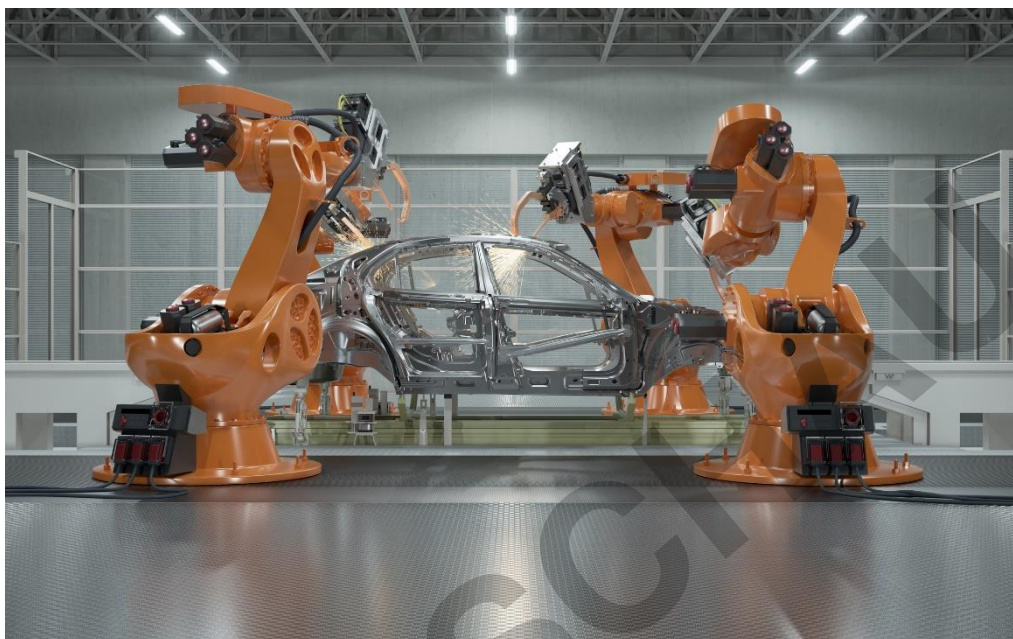


Verkehrswende – Mobilitätsgipfel und kein Licht am Ende des Tunnels?

Ein Beitrag von Elisabeth Jarczyk



© xia yuan/Stock Getty Images Plus

Anhand zahlreicher Grafiken analysieren die Lernenden die Entwicklung und Position der Automobilindustrie in Deutschland, um deren aktuelle Herausforderungen herauszuarbeiten und kritisch zu befragen. Vor dem Hintergrund der politischen Aushandlungsprozesse wie es mit der Mobilität weitergehen soll, diskutieren Sie mit Ihren Schülerinnen und Schülern die Machbarkeit, sowie die Effizienz und Legitimität der Veränderungen in der Produktion und Neuausrichtung des Autos.

KOMPETENZPROFIL

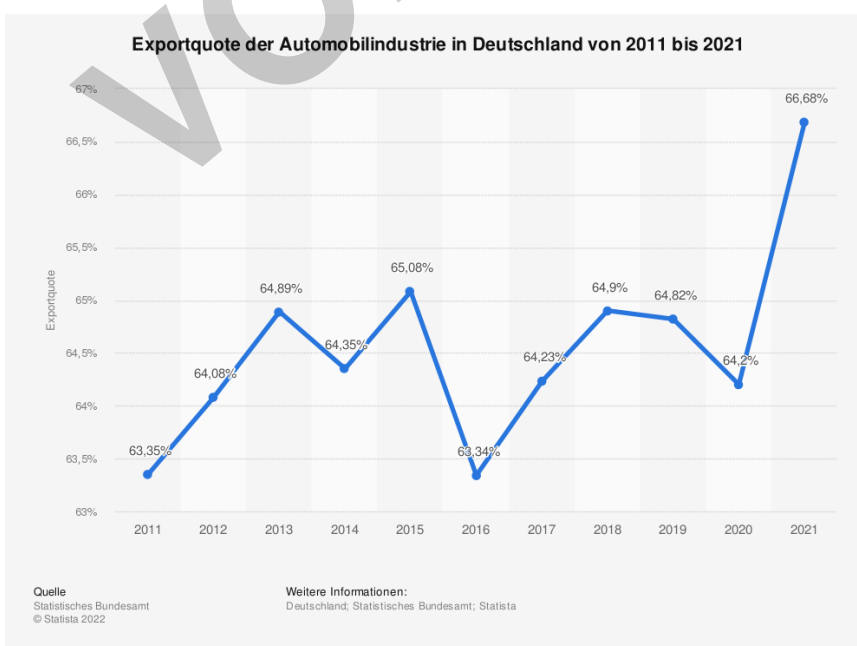
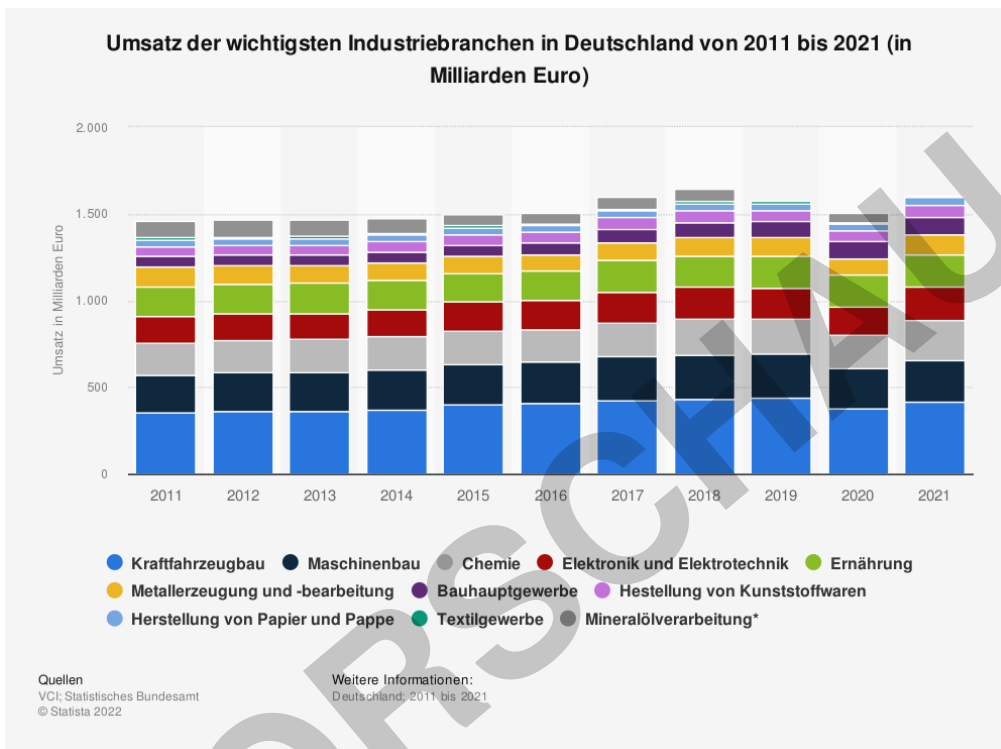
Klassenstufe:	Klasse 9-13
Dauer:	2–3 Unterrichtsstunden
Kompetenzen:	Sachkompetenz, Analysekompetenz, Urteilskompetenz
Thematische Bereiche:	Verkehrswende, Mobilität, E-Autos, Export, Automobilindustrie
Medien:	Zeitungsartikel, Statistiken

Automobilindustrie in Deutschland

M 1

Aufgaben

1. Erarbeiten Sie aus den Materialien die Relevanz der Autoindustrie für die deutsche Wirtschaft und notieren Sie die wichtigsten Fakten.
2. Analysieren Sie die Schlagzeile aus der Presse. Welche Konsequenzen könnten sich aus dieser Entwicklung ergeben?
3. Sammeln Sie im Plenum Ihre Informationen zu aktuellen Herausforderungen an die deutsche Automobilindustrie. Versuchen Sie, die Aspekte inhaltlich strukturiert zu notieren.



© RAABE 2023



Wie kann die Zukunft des Verkehrs gelingen?

M 2

Aufgaben

1. Arbeiten Sie aus dem Text die zentralen Herausforderungen heraus, mit denen sich die Branche der Automobilhersteller auseinandersetzen muss.
2. Recherchieren Sie arbeitsteilig den Stand der Diskussion, Forschung und Umsetzung zu einer der angesprochenen Herausforderungen und stellen Sie ihre Ergebnisse der Klasse vor.
3. Diskutieren Sie die Lösungsansätze der Politik und Autobauer vor dem Hintergrund ihrer Legitimität, Effizienz sowie ihrer sozialen wie ökologischen Nachhaltigkeit.

Autobauer fordern von der Regierung klare Strategien zu Rohstoffen und Daten

Daniel Delhaes Markus Fasse Franz Hubik Stefan Menzel (10.01.2023)

Das Ärgernis der deutschen Autobauer umfasst vier Buchstaben und eine Zahl: Euro 7. Die Europäische Kommission will die Abgasnorm verschärfen – und das, obwohl sie ab 2035 nur noch Fahrzeuge zulassen wird, die kein Kohlendioxid mehr emittieren. Doch es hilft nichts: Die Tage des Verbrennungsmotors sind gezählt. Die Branche muss neu denken – und investieren. Gleichwohl mussten sich Kanzler Olaf Scholz (SPD) und seine Bundesminister Christian Lindner und Volker Wissing (FDP) sowie Robert Habeck, Steffi Lemke (Grüne) und Hubertus Heil (SPD) beim ersten Autogipfel der Ampelkoalition am Dienstag in Berlin auch die Sorgen der Branche anhören.

Der EU-Vorschlag zielt darauf ab, die Abgaswerte von Motoren in Extremsituationen wie beispielsweise dem Anfahren am Berg erheblich zu reduzieren, hatten die Industrievertreter bereits im Vorfeld geklagt. Das sei teuer und helfe kaum, die Emissionen zu senken. Die Regierung solle sich lieber alternativ dafür einsetzen, die Abgaswerte im Normalbetrieb noch einmal zu senken. Doch ging es beim sogenannten „Spitzengespräch der Strategieplattform Transformation der Automobil- und Mobilitätswirtschaft“ nicht nur um politisch heikle Themen wie die Abgasnorm oder synthetische Kraftstoffe, sogenannte E-Fuels.

Beim Gipfel wurden auch noch andere, der Branche wichtige Themen diskutiert: etwa die Entwicklung einer notwendigen Rohstoff- und Datenstrategie. Beim Öko-Benzin, dem E-Fuel, erhielt VW-Chef Oliver Blume Rückendeckung von Mercedes-Benz-Chef Ola Källenius. Blume wirbt für E-Fuels bei Bestandsfahrzeugen, damit der Verbrennungsmotor weiter eine Chance habe. In der Bestandsflotte seien E-Fuels ein „Lösungsbeitrag“, um CO₂-Emissionen zu senken, hieß es dazu nun aus Mercedes-Kreisen. Bei Neuwagen seien hingegen batterieelektrische Antriebe aufgrund ihres hohen Wirkungsgrades der vernünftigste und schnellste Weg bei der Dekarbonisierung. Insofern müsse der Fokus auf dem Ausbau der Ladeinfrastruktur liegen.

Mercedes hat nach Jahren des Zögerns kürzlich angekündigt, ähnlich wie Tesla den Aufbau eines eigenen Netzes an Schnellladesäulen in Nordamerika und Europa mit Partnern voranzutreiben. Die Schwaben hoffen, dass nun die Politik nachzieht und etwa die Wohnungswirtschaft verpflichtet, beim Neubau auch Ladeinfrastruktur zu installieren.

An dem Autogipfel hatten neben der Industrie, der IG Metall und Betriebsräten sowie des Thinktanks Agora Verkehrswende auch Vertreter von Tesla und des Umweltverbands BUND teilgenommen, wie das Handelsblatt erfuhr.

Dort forderten die Hersteller zudem eine Rohstoffstrategie, um den Bedarf an Lithium, Nickel, Kobalt, Mangan oder Grafit für die Batterien als künftiger Antrieb in Europa zu decken. Bislang sei „wenig bis gar nichts“ geschehen, sagte ein Industrievertreter dem Handelsblatt. Ähnliche Stimmen gab es bei Mercedes-Benz. Die Präsidentin des Verbands der Automobilindustrie, Hildegard Müller,