

Grüne Inszenierung und PS-Porno

Die Internationale Automobilausstellung IAA öffnet die Tore,
die Stimmung in der Branche ist ziemlich gereizt

Von Manfred Kriener

High Heels und Schmollmündchen, eine Hand in der Hüfte, Becken leicht nach vorn, Brust raus, anzüglich lächeln. Sexismus aus der Steinzeit ist ab nächster Woche wieder gefragt. Die von Frankfurt nach München geflüchtete Internationale Automobilausstellung IAA öffnet ihre Tore und lässt die neuesten Karossen wie eh und je von so genannten Hostessen als Eyecatcher und lebende Accessoires umschwirren. „Die Inszenierung von polierten PS und schlanken Frauen in hochhackigen Schuhen ist weiterhin Standard“, seziert die Sozialwissenschaftlerin Tanja Kubes den männlichen Blick fast aller Hersteller.

Die Hostessen mögen noch so sexy blinzeln, der Autoschau der Automobilindustrie droht dieses Jahr Tristesse. Einige Firmen hatten auf eine coronabedingte Absage gehofft, andere haben die Teilnahme ohnehin verweigert. Die Stimmung der Branche könnte schlechter kaum sein. Natürlich werden die Konzerne vor allem ihre Elektroautos nach vorne schieben und sich so grün wie möglich inszenieren. Doch Zehntausende Demonstrierende draußen vor der Tür, dazu die heiß gelaufene Klimadebatte und der politische Druck auf die Verkehrspolitik lassen zwei Wochen vor der Bundestagswahl keine Freude an four-wheel-drive und next level mobility aufkommen, da mag der Fahrgastraum des neuen Daimler EQS noch so viel Raumschiff-Feeling vermitteln.

Die Branche ist geschüttelt. Wegen Engpässen bei den Mikrochips muss aktuell die Produktion gedrosselt werden. Weit gravierender sind die gewaltigen Umwälzungen durch den Wechsel vom Verbrenner zum Elektroantrieb. VW und Daimler haben zwar mit neuen E-Modellen aufgeholt, andere wie BMW fahren hinterher und versuchen verzweifelt, mit E-Fuels (Synthetische Treibstoffe) eine Verbrenner-Alternative künstlich am Leben zu halten.

Den schwersten Schlag hat die Branche teilweise noch gar nicht realisiert. Verkehrspolitisch hat sich der Wind gedreht. Die jahrzehntelange Symbiose – man könnte es auch Gefangenschaft nennen – zwischen Politik und Automobilindustrie ist zumindest angeschlagen. Kein anderer Sektor hat beim Ausstoß von Klimakillern so versagt wie der Verkehr, das wird nicht länger hingenommen. Unübersehbar wird der Straßenraum in den Metropolen gegenwärtig neu verteilt. Die aktive Mobilität, also Fuß- und Radverkehr, fordert immer selbstbewusster ein größeres Kuchenstück und bekommt tatsächlich mehr Platz zu Lasten des Stehzeugs Auto. Paris exekutiert Tempo 30 wie auch die spanischen Städte. London verbietet den Bau weiterer Tiefgaragen, Singapur erklärt weniger Autos zum Ziel amtlicher Verkehrspolitik. Schnellwege, breitere und bessere Spuren und Stellflächen für Fahrräder, mehr Tempo 30-Zonen sind vielerorts on track. Wären die Kommunen verkehrspolitisch durch Bundesgesetze weniger geknebelt, würde alles noch deutlich schneller gehen. In einschlägigen Städte-Rankings wird schon längst statt der autogerechten die fahrradgerechte Stadt hoch bewertet und bepunktet.

Weniger Lärm, weniger Flächenverbrauch, weniger Unfälle, weniger Gift und weniger Klimakiller: Wird nach der Bundestagswahl ein Mobilitätsgesetz auf den Weg gebracht, könnte endlich auch der berüchtigte Bundesverkehrswegeplan aus dem Verkehr gezogen werden, der immer noch Straßenbauprojekte aus dem vorigen Jahrhundert mitschleppt und streng im alten Narrativ der Windschutzscheibenperspektive verhaftet ist. Mit der neuen Bundesregierung unter vermutlich grüner Beteiligung wird dann auch endlich das ewig umstrittene Tempolimit auf Autobahnen kommen. Es scheint fast so, als habe die Branche zumindest diese Kröte schon geschluckt.

Gleichwohl reagiert die Automobilbranche schizophren auf die neuen Herausforderungen. Sie vereint umstandslos grüne Inszenierungen und PS-Porno in ihrem Portfolio. Verbal und mit neuen Modellen unterstützt sie die Transformation zur Elektromobilität. Doch ihr Geld verdient sie immer noch und auch in den nächsten Jahren hauptsächlich mit Verbrennern, bei VW sind es mehr als 95 Prozent der Flotte. Die Autos werden nach wie vor immer größer, schwerer und schneller. Aktuell sind wir bei den Neuzulassungen bei verrückten 170 PS angekommen. Im Durchschnitt. Mehr als ein Drittel der Neufahrzeuge sind SUVs mit 190 PS im Schnitt, VW strebt 50 Prozent SUVs an. Schon steht die ernsthafte Forderung im Raum, die öffentlichen Parkplätze für Autos zu vergrößern. Wenn im Parkhaus – der ADAC hat 44 Häuser getestet – mehrere der panzerartigen Kolosse nebeneinander stehen, kriegen die Insassen kaum noch die Türe auf. Vor allem Adipöse haben große Mühe, aus ihrem Auto zu klettern.

Das alte Leitbild der Übermotorisierung und Überdimensionierung des Automobils ist bei den Herstellern noch immer unangetastet, die soziale Ächtung der Dickschiffe nicht in Sicht. Ausgerechnet der kleine Smart-Zweisitzer soll jetzt verschwinden und durch einen SUV ersetzt werden. Gleichzeitig lässt Daimler in kleiner Stückzahl den bis zu 900 PS starken Geländewagen Brabus G 900 Rocket vom Fließband laufen. Von Null auf 100 in drei Sekunden, von der gesellschaftlichen Restvernunft zum kompletten Irrsinn in Nullkommanix. Bestellungen für das Monster kämen vor allem aus dem Nahen Osten, heißt es, dort sei schließlich auch noch genug billiges Benzin vorhanden. Wird sich Daimler trauen, das Brabus-Ungetüm in München auszustellen?

Passend zur Eröffnung der IAA haben VW, Daimler und BMW auch noch eine Klage an den Hals bekommen. Angefeuert vom Klima-Urteil des Bundesverfassungsgerichts sehen sich Greenpeace und Deutsche Umwelthilfe frisch motiviert, die Klimasünder auch juristisch zu attackieren und sie zum Ausstieg aus dem Verbrenner bis 2030 zu verpflichten. Die Klagen sind keineswegs chancenlos. Mit jährlich mehr als neun Millionen produzierter Autos stoße allein VW, so die Kläger, so viel CO₂ aus wie ganz Australien.

Und was macht der in der Regel männliche Besucher der IAA? Er wird in sehr viel kleinerer Zahl die Automesse stürmen. Die Imageprobleme der Branche sind ihm nicht verborgen geblieben. Die Veranstalter haben aber schon vorgesorgt. Bei der Zählung werden sicherheitshalber auch alle virtuellen Gäste, die nur per Mausklick anwesend sind, als vollwertige Besucher mitgerechnet. Den Hostessen wird es egal sein.

Manfred Kriener ist Umweltjournalist in Berlin. Zuletzt von ihm erschienen: der ernährungspolitische Bestseller „Leckerland ist abgebrannt“ im Hirzel-Verlag.