



Arbeitsgruppe Politische Ökonomie (APÖ) Working Paper No. 3 2017

herausgegeben vom Arbeitsbereich
Politik und Wirtschaft/Politische Ökonomie



Auf dem Weg zu einer grünen Autohegemonie?

Die Politische Ökonomie der Automobilität in Baden-
Württemberg und die Mobilitätspolitik der Grünen seit
2011-2017

Christof Wiest

Abstract:

Vor dem Hintergrund von Klimawandel, Dieselskandal und Luftverschmutzung ist der politische Handlungsdruck für eine nachhaltige Mobilitätswende zuletzt merklich gestiegen. Das Working Paper untersucht, welche Hindernisse einem solchen Wandel im grün regierten ‚Autoland‘ Baden-Württemberg entgegenstehen und welche Strategien relevante Akteure in dieser Situation verfolgen. Zunächst wird dazu das Konzept der Autohegemonie im Anschluss an Überlegungen Antonio Gramscis entwickelt und produktions- wie konsumseitig ausbuchstabiert. Auf dieser politökonomischen Grundlage wird sodann der Weg von der Erfindung des Automobils bis zu seiner hegemonialen Stellung in der Wirtschafts- und Verkehrsstruktur des Landes historisch nachgezeichnet. Schließlich wird in einer Policy-Analyse zu zwei aktuellen Projekten – der Landesinitiative Elektromobilität sowie dem Luftreinhalteplan für die Landeshauptstadt Stuttgart – empirisch untersucht, ob das Auto seine hegemoniale Stellung verliert oder ob die fossilistische lediglich in eine ‚grüne‘ Autohegemonie überführt wird. Dabei wird deutlich, dass sich eine ‚grüne‘ Akteurskoalition konsolidiert und eine ökologische Modernisierung der Automobilität vorantreibt, die sich konkret im Elektroauto manifestiert. Das grüne Autohegemonieprojekt kann aber (noch) nicht als hegemonial bezeichnet werden, da es sowohl von fossilistischen Akteursgruppen ausgebremst, als auch aufgrund bleibender Widersprüche aus sozial-ökologischer Perspektive kritisiert wird.

Autor:

Christof Wiest schließt derzeit sein Lehramtsstudium in Politik-/
Wirtschaftswissenschaft, Ev. Theologie und Englisch an der Universität
Tübingen ab.

E-Mail: *christof.wiest@posteo.de*

APÖ am Institut für Politikwissenschaft

Wirtschafts- und Sozialwissenschaftliche Fakultät

Eberhard Karls Universität Tübingen

Melanchtonstraße 36

72074 Tübingen

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung.....	1
2	Theorie und Analyseperspektive: Zur Politischen Ökonomie der Automobilität	5
2.1	Forschungsstand: Einsichten und Defizite sozialwissenschaftlicher (Auto-)Mobilitätsforschung	5
2.2	Politische Ökonomie (Gramsci): Hegemonie und passive Revolution ...	9
2.3	Autohegemonie als (neo-)gramscianisches Konzept: Konturen und Operationalisierung.....	13
2.3.1	Begriffsannäherung und Bezugsgrößen	13
2.3.2	Analyseraster: Skizze einer idealtypischen Autohegemonie.....	17
2.3.3	Die Rolle politischer Initiativen bei der Stabilisierung und Transformation ‚fossilistischer‘ vs. ‚grüner‘ Autohegemonie	23
2.3.4	Methodisches Vorgehen und weiterer Aufbau der Arbeit.....	28
3.	Autohegemonie in Baden-Württemberg und darüber hinaus: Genese, Gestalt und zentrale Akteure.....	30
3.1	Historie: Von der Erfindung des Autos und den Widerständen gegen seine Ausbreitung.....	30
3.2	Der historische Block des Fordismus und die Massenautomobilisierung in Deutschland.....	32
3.3	Mobilitätspolitik im Nachkriegsdeutschland und der Durchbruch zur Autohegemonie.....	38
3.4	Fossilistische Autohegemonie in Baden-Württemberg: Zentrale Elemente und Akteure.....	42
4.	Policy-Analyse: Initiativen zur ‚grünen‘ Restrukturierung der Autohegemonie?.....	47
4.1	Die ‚Landesinitiative Elektromobilität‘ (I-III)	47
4.1.1	Kontext und Koalitionsvertrag	47

4.1.2	Die Landesinitiative I-II (2010-2015) im Spiegel kritischer Transitionsforschung.....	49
4.1.3	Die Landesinitiative Elektromobilität III (2017-2021).....	55
4.2	Ein Luftreinhalteplan für die Landeshauptstadt	60
4.2.1	Kontext und Koalitionsvertrag	60
4.2.2	Der Entwurf zur dritten Fortschreibung des Stuttgarter Luftreinhalteplans: Maßnahmen und autohegemonialer Konsens	63
4.2.3	Stellungnahmen zum Luftreinhalteplan: Akteure und Strategien des autohegemonialen Blocks.....	66
4.3	Zusammenfassung der Ergebnisse.....	72
5.	Fazit und Ausblick: Beharrungskräfte und Transformationsperspektiven .	77
	Literaturverzeichnis	81

Abkürzungsverzeichnis

ADAC	Allgemeiner Deutscher Automobil-Club
AIK	auto-industrieller Komplex („auto-industrial complex“)
BMW	Bayerische Motoren Werke
BMUB	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit
BUND	Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland
BW	Baden-Württemberg
BW Stiftung	Baden-Württemberg Stiftung
CDU BW	Christlich-Demokratische Union Landesverband Baden-Württemberg
DUH	Deutsche Umwelthilfe
e-mobil BW	e-mobil BW GmbH – Landesagentur für Elektromobilität und Brennstoffzellentechnologie Baden-Württemberg
EnBW	EnBW Energie Baden-Württemberg AG
EuGH	Europäischer Gerichtshof
GRÜNE BW	Bündnis 90/Die Grünen Baden-Württemberg
IHK	Industrie- und Handelskammer
Kfz	Kraftfahrzeug
KMU	Kleine und mittlere Unternehmen
LVI	Landesverband der Baden-Württembergischen Industrie e. V.
MIV	motorisierter Individualverkehr
MVI	Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg
NDR	Norddeutscher Rundfunk
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
Pkw	Personenkraftwagen
SPD BW	SPD-Landesverband Baden-Württemberg
VDA	Verband der Automobilindustrie e. V.
VW	Volkswagen
WM	Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau Baden-Württemberg

Abbildungsverzeichnis

Tabelle 1: Autohegemonie-Analyseraster	17
Tabelle 2: Autohegemonie in Baden-Württemberg.....	46
Tabelle 3: ‚grünes‘ Autohegemonieprojekt in Baden-Württemberg	73

1 Einleitung

„Weniger Autos sind natürlich besser als mehr.“ – Winfried Kretschmann, 24. April 2011 (Backhaus und Hellemann 2011)

„Es darf uns nicht passieren, dass wir beim Wandel in der Autoindustrie irgendwann hinterherhinken. Baden-Württemberg ist ein Autoland: Hunderttausende (sic!) Arbeitsplätze hängen von der Branche ab.“ – Winfried Kretschmann, 19. Mai 2017 (Dorfs 2017: 5)

„Ich bin ein Freund des Diesels. Ich habe mir sogar gerade selbst einen zugelegt. Denn es gibt diese sauberen Diesel tatsächlich“ – Winfried Kretschmann, 8. April 2017 (Pretzlaff et al. 2017: 11)

Seit 2011 regiert mit Winfried Kretschmann erstmals ein Grüner als Ministerpräsident ein deutsches Bundesland – und das ausgerechnet im ‚Autoland‘ Baden-Württemberg. Für Kretschmann selbst ist dies offenbar kein Widerspruch. Indem er selbst von Baden-Württemberg als ‚Autoland‘ spricht, erkennt der Ministerpräsident die wirtschaftliche, beschäftigungspolitische und identitätsstiftende Bedeutung des Automobils für sein Bundesland ausdrücklich an, um gerade daraus den politischen Auftrag abzuleiten, die ökologische Modernisierung der Autobranche voranzutreiben (Dorfs 2017: 5; Backhaus und Hellemann 2011). Allerdings zeigen die Zitate oben auch, wie widersprüchlich und (zumindest potenziell) umkämpft dieser Wandlungsprozess ist.

In der Tat nimmt das Automobil in Baden-Württemberg sowohl im Bereich der *Produktion* (geprägt durch Autohersteller, Zulieferer und Industriepolitik) als auch auf der *Konsumseite* (womit hier die tatsächliche Autonutzung, die alltägliche Mobilitätspraxis sowie die Verkehrspolitik gemeint ist) seit Mitte des 20. Jahrhunderts eine dominierende Stellung ein. Aber auch in globaler Perspektive wurde das Automobil über diesen Zeitraum zu *dem* Verkehrsmittel schlechthin (Paterson 2000b: 99). Diese universalistische Tendenz ist unter anderem damit zu erklären, dass das Auto als Verkörperung des Fortschritts gilt und mit einem Versprechen auf Autonomie, Freiheit, Schnelligkeit und nicht zuletzt Arbeitsplätze verbunden wird (Paterson 2000b: 102; Böhm et al. 2006: 6–9).

Allerdings werden diese semantischen Verknüpfungen durch die immer offensichtlicher werdenden, akuten Folgeprobleme der Massenautomobilität vermehrt infrage gestellt. Neben der Zunahme von Stau und Unfalltoten gehören zu diesen Problemen insbesondere der hohe Bedarf an Ressourcen wie Öl, Metallen, seltenen Erden und urbanem Raum sowie die Schadstoffemissionen der Autos (Böhm et al. 2006: 9–11). Ins Zentrum der politischen Debatte in Baden-Württemberg rückten zuletzt insbesondere die überhöhten Feinstaub- und Stickoxidwerte in der Landeshauptstadt Stuttgart sowie mögliche Gegenmaßnahmen wie z.B. Fahrverbote für Dieselfahrzeuge (Haar 2017; Schwarz 2017). Die größte Herausforderung für die Automobilität im 21. Jahrhundert bleibt aber wohl der Klimaschutz: Um das Zwei-Grad-Ziel des Klimaabkommens von Paris zu erreichen, müssen auch die Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor massiv reduziert werden – schließlich steuert der Verkehr in Deutschland fast ein Fünftel und in Baden-Württemberg sogar knapp 30 Prozent der Gesamtemissionen bei (BMUB 2016: 49; BW Stiftung 2017a: 98–99).

Angesichts dieser Probleme scheint es nur folgerichtig, dass Kretschmann bereits 2011 als damals angehender Grüner¹ Ministerpräsident auf *weniger* Autos, mehr Fuß- und Radverkehr, den Ausbau öffentlicher Verkehrsmittel und kluge Vernetzung setzte (Backhaus und Hellemann 2011). Dafür wurde er allerdings prompt von der Autoindustrie, Betriebsräten und Gewerkschaften gerügt (Preuss und Ruhkamp 2011) und spricht in seinen aktuelleren Aussagen auffälligerweise nicht mehr von *weniger*, sondern von *sauberen* Elektro- bzw. sogar Dieselaautos, die nach Kretschmann in Baden-Württemberg entwickelt und produziert werden sollen. Diese strategische Ausrichtung soll wohl dem tiefgreifenden Wandel Rechnung tragen, in dem sich die Automobilbranche derzeit zweifellos befindet und der mit den Stichworten ‚Globalisierung‘, ‚Elektrifizierung‘ und ‚Digitalisierung‘ bzw. ‚autonomes Fahren‘ hier nur angedeutet werden kann. ‚Dieselgate‘, Kartellskandal und eine neue Politisierung der Umweltfolgen tun ihr Übriges dazu, dass die dominante Stellung der Automobilität und der Autoindustrie an Selbstverständlichkeit verliert (Haar 2017; Canzler 2016: 24). Die Herausforderung für die Politik besteht nun darin, (Auto-)Mobilität nachhaltig umzugestalten und dabei negative Effekte für Wachstum und

1 Zur besseren Unterscheidung vom Begriff ‚grüne Autohegemonie‘, der nicht notwendigerweise mit der Partei Bündnis‘90/Die Grünen zusammenhängt, wird das Adjektiv ‚Grün‘ im Folgenden groß geschrieben, wenn die Partei gemeint ist.

Beschäftigung zu vermeiden, damit sich ökonomische und ökologische Krisendynamiken nicht zu einer handfesten Legitimationskrise verbinden (Paterson 2000b: 112).

In dieser Arbeit soll untersucht werden, wie sich im umkämpften politischen Prozess in Richtung einer ‚grünen‘ Mobilitätswende die Dynamiken, Spannungen und Widersprüche der hegemonialen Automobilität verdichten. Unter der Leitfrage ‚Ist Baden-Württemberg auf dem Weg von einer fossilistischen zu einer grünen Autohegemonie?‘ sollen aktuelle Entwicklungstendenzen der Mobilitätspolitik sowie die dominanten, sie strukturierenden Akteure und Strategien herausgearbeitet werden. Die theoretisch und empirisch begründete Argumentation wird entlang der These entwickelt, dass sich in Baden-Württemberg ein umkämpftes, grünes Autohegemonieprojekt herausbildet, das die Probleme der Automobilität strategisch durch eine ökologische Modernisierung zu bearbeiten sucht, dabei jedoch notwendigerweise selektiv vorgeht und grundlegende gesellschaftliche Widersprüche und Kräfteverhältnisse stabilisiert, sodass sie als ‚passive Revolution‘ im Sinne Gramscis beschrieben werden kann (Brand 2014: 269; Brand und Wissen 2013: 137). Die Eingangszitate deuten bereits an, dass von der grundsätzlichen Infragestellung der Autohegemonie wenig geblieben ist und die Landesregierung statt auf *Suffizienz* nun vornehmlich auf *Effizienzstrategien*² setzt.

Die Untersuchung gliedert sich in drei Hauptteile, die sich jeweils mit einem Unteraspekt der Leitfrage befassen. Im *zweiten Kapitel* soll zunächst die Frage geklärt werden, was mit ‚Autohegemonie‘ überhaupt gemeint ist und wie sich dieses Konzept operationalisieren lässt. Entgegen der Mehrzahl der sozialwissenschaftlichen Abhandlungen zur Automobilität wird hier ein gesellschafts- bzw. hegemonietheoretischer Ansatz gewählt. Diese Analyseperspektive wird zwar in Anknüpfung an bisherige Forschungsarbeiten zur Automobilität konzipiert; sie musste jedoch in weiten Teilen noch (weiter-)entwickelt und systematisiert werden. Das Theoriekapitel macht dementsprechend inhaltlich wie auch quantitativ einen wesentlichen Teil dieser Arbeit aus.

² Zur Vereinfachung werden *Ökoeffizienzstrategien*, die auf die Optimierung von Verbrennungsmotoren zielen, und *Ökoeffektivitätsstrategien*, die einen Wandel zur Elektromobilität implizieren, hier unter dem Begriff der *Effizienz* und der ‚grünen‘ *Autohegemonie* zusammengefasst (Brand und Wissen 2017: 141–142).

Nachdem bei der Operationalisierung eine analytische Unterscheidung zwischen fossilistischer und ‚grüner‘ Autohegemonie eingeführt wird, beschreibt das *dritte Kapitel* zunächst retrospektiv die erstere Spielart. Für Baden-Württemberg und in globaler Perspektive wird dabei nachgezeichnet, wie sich im 20. Jahrhundert eine auf fossilen Energieträgern und Verbrennungsmotoren basierende, autohegemoniale Formation etablieren konnte.

Im *vierten Kapitel* wird dann empirisch der eigentliche Kern der Leitfrage untersucht, nämlich die mögliche Etablierung eines ‚grünen‘ Autohegemonieprojekts, das sich rund um alternative Antriebsformen und speziell im Bereich Elektromobilität organisiert. Das Augenmerk gilt dabei den (Weiter-)Entwicklungen, Kontinuitäten und Brüchen sowohl im *autohegemonialen Konsens* als auch im *autohegemonialen Block*. Auf der Ebene des hegemonialen Konsenses sollen inhaltliche Verschiebungen erfasst werden, während es auf der Akteursebene um die Frage geht, ob sich ein grüner autohegemonialer Block formiert, welche etablierten oder ‚neuen‘ Akteure in einer solchen Allianz sozialer und politischer Kräfte führend sind und inwiefern es diesen gelingt, ihren Interessen im Policy-Prozess Geltung zu verschaffen. Der empirische Teil besteht also in einer Policy-Analyse, die im beschriebenen Sinne hegemonietheoretisch unterfüttert wird. Konkret werden zwei zentrale politische Initiativen untersucht: die Landesinitiative Elektromobilität sowie der Luftreinhalteplan für die Landeshauptstadt Stuttgart.

Bei der Policy-Analyse werden für die beiden Fallstudien jeweils zentrale Dokumente, Pressemitteilungen und weitere Stellungnahmen relevanter Akteure qualitativ ausgewertet. Zusätzlich wird auf wissenschaftliche Literatur und aktuelle Studien sowie, um zumindest punktuell auch die tagesaktuellen politischen Auseinandersetzungen rund um die genannten Initiativen aufnehmen zu können, auch auf Zeitungsartikel zurückgegriffen. Abschließend werden die Ergebnisse zusammengefasst und Schlussfolgerungen hinsichtlich der Perspektiven und Hindernisse einer ökologischen Mobilitätswende gezogen.

2 Theorie und Analyseperspektive: Zur Politischen Ökonomie der Automobilität

„Ist das Auto am Ende?“ Mit diesem Titel stellte die ZEIT Ende Juni 2017 im Kontext von Diesel-Abgasaffäre und Fahrverbotsdebatten die Zukunftsfähigkeit der Automobilität infrage (Die Zeit 2017). Bereits ein knappes Vierteljahrhundert zuvor riefen Weert Canzler und Andreas Knie *Das Ende des Automobils* (1994) aus, wohingegen Roland Berger und Hans-Gerd Servatius im selben Jahr postulierten: *Die Zukunft des Autos hat erst begonnen* (1994). Solche gegensätzlichen Einschätzungen sind wesentlich auf die theoretischen Zugriffe zurückzuführen, die diesen Studien jeweils zugrunde liegen.³ In der vorliegenden Arbeit wird ein *hegemonietheoretischer* Zugang gewählt, um die Dominanz des Autos sowie die Möglichkeiten, Dynamiken und Widersprüche einer ökologischen Modernisierung der Automobilität zu beleuchten. Bevor diese Analyseperspektive ausführlicher entwickelt wird, gilt es zunächst, einen Überblick über die Vielfalt von theoretischen Ansätzen in der sozialwissenschaftlichen (Auto-)Mobilitätsforschung zu gewinnen, um dabei mögliche Anknüpfungspunkte, aber auch Forschungslücken und ‚blinde Flecken‘ zu identifizieren.

2.1 Forschungsstand: Einsichten und Defizite sozialwissenschaftlicher (Auto-)Mobilitätsforschung

Das Automobil weckt zwar bei Forschenden unterschiedlicher sozialwissenschaftlicher Disziplinen Interesse (Canzler 2016: 8–12; Böhm et al. 2006: 3); im Verhältnis zu seiner globalen Bedeutung „für das Alltagsleben, die Ökonomie und auch für die politische Agenda moderner Gesellschaften“ (Canzler 2016: 8) bleibt die Erforschung und Theoretisierung des Phänomens Auto jedoch überraschend randständig (Canzler 2016: 12–13). Ausnahmen bilden die Industriesoziologie und vor allem die *Wirtschaftswissenschaften* mit ihrem Fokus auf den Bereich der *Produktion*.

3 Canzler spricht rückblickend von einer damals „zugegeben ein wenig naive[n] Verwunderung über die Stabilität, ja die Robustheit des Automobils und seiner kollektiven Wertschätzung“ (Canzler 2016: 6), wogegen heute Pfadabhängigkeiten, Beharrungskräfte und die „*kulturelle Dimension* des Automobilismus“ stärker berücksichtigt würden. Demgegenüber dominiert bei Berger/Servatius eine optimistische Ökonomen-Perspektive, die potenzielle „ökologische Aufbrüche“ als „Chancen für die Automobilindustrie“ (Berger und Servatius 1994: 9) begreift.

Dass diese Disziplinen die Autoindustrie bevorzugt in den Blick nehmen, ist angesichts der herausragenden Bedeutung dieser „Schlüsselindustrie“ (Canzler 2016: 3) für den Durchbruch der rationalisierten industriellen Massenproduktion und der entsprechenden industriellen Beziehungen (Taylorismus und Fordismus) auch nicht verwunderlich (Canzler 2016: 8; Paterson 2007: 95, 107–108; Rupert 1995). Insbesondere von neoklassischer Seite wird dabei eine enge kausale Verbindung zwischen Autos und wirtschaftlicher Entwicklung bzw. zwischen Verkehrs- und Wirtschaftswachstum hergestellt (Paterson 2007: 92–97). Auch die wissenschaftliche und praktische *Verkehrspolitik* ist bislang von solchen ökonomischen Perspektiven geprägt, „die auf den erwähnten Zusammenhang von Verkehrs- und Wirtschaftswachstum rekurren und in erster Linie auf eine angebotsorientierte Verkehrsmengenbewältigung zielen“ (Schwedes 2016: 11; Canzler 2016: 80–81). Die großen Zuwächse des motorisierten Individualverkehrs (MIV) ist in der neoklassischen Sichtweise schlicht als „Ausdruck einer rationalen Verkehrsmittelentscheidung“ (Canzler 2016: 11) nutzenmaximierender Individuen zu interpretieren, die am ehesten über Anreize und Restriktionen zu beeinflussen ist. Dabei bleibt der Spielraum der Politik unter dem neoliberalen Primat der Wachstumsförderung darauf beschränkt, Wettbewerb zu organisieren und den Verkehrsfluss durch einen entsprechenden Ausbau der (Straßen-)Verkehrsinfrastruktur zu garantieren (Schwedes 2016: 10, 15). Kurz, das Auto gilt hier als „ein Konsumgut wie andere auch“ (Canzler 2016: 11), das sich auf dem freien Markt durchgesetzt hat und ebenso wachstums- wie wohlfördernd wirkt.

An dieser Sichtweise wird zunehmend kritisiert, dass Automobilität auf ein ökonomisches Phänomen reduziert wird (Schwedes 2016: 5), wodurch ökologische und soziale Aspekte (Schwedes 2016: 15) sowie historische, ideologische und diskursive Dimensionen marginalisiert werden (Haas 2017: 34–36). Gegenüber dem eher naturwissenschaftlichen Forschungsansatz der Neoklassik gewinnen für ein umfassenderes Verständnis der Automobilität deshalb *soziologische* und *kulturwissenschaftliche* Studien an Bedeutung.

Es soll nicht verschwiegen werden, dass sich auch manche Ökonom_innen wie Berger/Servatius für diese Disziplinen anschlussfähig zeigen.⁴ Zum einen diskutieren

4 Berger/Servatius benennen neben der Ökologieproblematik des massenhaften automobilen Individualverkehrs (1994: 43–44) auch die emotionalen, kulturellen und ideologischen Barrieren, die einem Wandel zu nachhaltigerer Mobilität entgegenstehen. Dazu zählen sie u.a. Lebensentwürfe,

sie auch *kulturelle Aspekte* und beziehen sich dabei explizit auf Wolfgang Sachs, der in seiner fulminanten Kultur- und Mentalitätsgeschichte *Die Liebe zum Automobil* die „Lebensentwürfe und Weltbilder, Bedürfnisse und Hoffnungen, die dem technischen Gerät eine kulturelle Bedeutung aufprägen“ (1984: 109), hervorhebt. Das Auto ist demnach nicht nur ein beliebiges Produkt oder Fortbewegungsmittel, sondern ein mächtiges „kulturelle[s] Symbol“ (Sachs 1984: 9), das eng mit dem modernen Wunsch nach individueller Freiheit und Geschwindigkeit verflochten ist (Sachs 1984: 116, 132–150; Berger und Servatius 1994: 37). Zum anderen wählen Berger/Servatius bei der Identifizierung von Krisenphänomenen der Massenautomobilität und möglichen Lösungsansätzen eine ‚systemanalytische Perspektive‘ (1994: 34), die sie wiederum mit der *Verkehrssoziologie* teilen.⁵

Die Verkehrssoziologie, die in Deutschland vor allem am WZB Berlin und ISOE Frankfurt beheimatet ist (Canzler 2016: 9), untersucht unter anderem, wie *Automobil und moderne Gesellschaft* (Canzler 2016) – letztere speziell in der Form bürgerlich-individualistischer Lebensstile – zusammenhängen (Canzler 2016: 14–15; Knie 2016: 43), welche Möglichkeiten und Ungleichheiten sozialer Teilhabe mit (Auto-)Mobilität verbunden sind (Canzler 2016: 14, 2016: 194–196) und wie sich unter Berücksichtigung der „tiefe[n] gesellschaftspolitische[n] Verankerung des Automobils“ (Knie 2016: 45) sowie „sozialer, kultureller und technikpfadabhängiger Beharrungskräfte“ (Canzler 2016: 17) eine ökologische Mobilitätswende darstellen lässt (Canzler 2016: 23–26).⁶ Betont wird also der *gesellschaftliche* Charakter des Autos: Es ist nicht nur ein technisches oder kulturelles Artefakt, sondern ein „Treiber für soziale Individualisierung und Differenzierung und zugleich ein Hilfsmittel sozialer Integration und demokratischer Teilhabe“ (Canzler 2016: 2). Die international als Referenz geltende ‚Lancaster-Schule‘ um John Urry (Canzler 2016: 9; Knie 2016: 49)

Gewohnheiten, Selbstverständnisse und das Verhältnis zur sozialen und natürlichen Umwelt (1994: 148).

5 Berger/Servatius stellen klar, dass eine ökologische Erneuerung der Autoindustrie sich nicht auf die Produktion ‚grünerer‘ Autos beschränken kann, sondern den gesamten Wertschöpfungskreislauf ebenso wie Verkehrsvermeidung und -management einbeziehen muss (1994: 34). In einem integrierten Verkehrskonzept sollen verschiedene Verkehrsmittel (Auto, ÖPNV, Fahrrad und Fußverkehr) und alle relevanten Akteure (Autoindustrie, Autofahrer_innen, Politik, Zivilgesellschaft) berücksichtigt und vernetzt werden, während sich die Autokonzerne zu „Mobilitätsdienstleistern“ weiterentwickeln (Berger und Servatius 1994: 148-149, 183-202).

6 Zu den sozialen Aspekten des Automobilismus und zur Lebensstilforschung, vgl. u.a. auch die Beiträge von Daubitz und Canzler bzw. von Götz et al. in Schwedes/Canzler/Knie (2016).

geht noch einen Schritt weiter, indem sie die diversen Aspekte der Automobilität konzeptionell als „system of automobility“ (Urry 2004) zusammenfasst.⁷

Die beschriebenen sozialwissenschaftlichen Ansätze unterscheiden sich in verschiedener Hinsicht, können aber gemeinsam einer doppelten Kritik unterzogen werden. Zum einen weisen ihre Erklärungsversuche für die Dominanz des Autos in vielen Fällen eine naturalisierende Tendenz auf (Paterson 2000b: 99). Das gilt insbesondere für ökonomische Darstellungen, wie das Beispiel Berger/Servatius zeigt: „Der Siegeszug des Automobils war trotz aller Widerstände unaufhaltbar. Denn es entsprach den Mobilitäts- und Transportbedürfnissen des Industriezeitalters wie kein anderes Fahrzeug“ (1994: 36). Die neoklassische Erklärung, nach der die intrinsischen Vorteile des Autos es bei rationaler Wahl schlicht zum attraktivsten Fortbewegungsmittel machen, wird hier durch den psychologisierenden Verweis auf ‚menschliche Bedürfnisse‘ ergänzt (Paterson 2000b: 99–100). Moderne Mobilitätsbedürfnisse im Industriekapitalismus und die Entwicklung zur Massenautomobilität erscheinen somit als natürlich statt als im politischen Kontext erklärungsbedürftig. Paterson bezeichnet solche Darstellungen als „misleading and highly ahistorical“ (Paterson 2000b: 100). Obwohl Sachs wie einige Historiker_innen mehr Gespür für Kontingenzen zeigt (Paterson 2007: 102)⁸, fragt er eingangs auch, „welchen Spielraum unsere Bedürfnisse für eine ökologische Zukunft lassen“ (1984: 9) – ‚unsere‘ Wünsche und Bedürfnisse gelten somit als nicht verhandelbar und werden tendenziell für die Zukunft festgeschrieben. Auch die systemtheoretisch angelegte Verkehrssoziologie nach Urry neigt zu einer naturalisierenden bis deterministischen Konzeptionalisierung des Automobilitäts-Systems und seiner Expansion, die Urry mit einer ‚Vireninfektion‘ vergleicht (Böhm et al. 2006: 5–6; Urry 2004: 27). Insgesamt fehlt diesen Darstellungen ein polit-ökonomisches Fundament, um die Entwicklung der Automobilität im Rahmen kapitalistischer (Re-)Produktionsdynamiken

7 Urry nennt für dieses System sechs Komponenten „that in their combination generate and reproduce the ‘specific character of domination’ that it exercises“ (Urry 2004: 25). ‚Automobilität‘ bezeichnet demnach (1) das Auto als Produkt und (2) als Konsumgut, (3) einen umfassenden technisch-industriellen Komplex, der Automobilität erst ermöglicht, (4) die dominante Form von Mobilität, (5) die dominante Kultur (inklusive entsprechender Vorstellungen vom ‚guten Leben‘) und nicht zuletzt (6) die damit einhergehende Ressourcen- und Umweltbelastung (Urry 2004: 25–26).

8 So weist Sachs einen VDA-Präsidenten, der sich auf ein ‚natürliches Automobilitätsbedürfnis‘ beruft, mit dem Hinweis zurück, dass „die vom obersten Automobilbauer ausgerufene «Natur des modernen Menschen» unseren Urgroßvätern noch gänzlich unbekannt war“ (1984: 116).

analysieren und die treibenden sozialen Kräfte hinter diesen Prozessen adäquat erfassen zu können.

Dies verweist zum anderen auf ein zweites Defizit, das eng mit dem ersten Kritikpunkt zusammenhängt. Es besteht in der Vernachlässigung des Politischen, also der „concrete decisions and the struggles over them which favoured automobility over its alternatives“ (Paterson 2007: 26). So beschreibt Urry Automobilität als „self-organizing autopoietic, nonlinear system“ (Urry 2004: 27) und stellt dessen Herausbildung und globale Ausbreitung in der Konsequenz tendenziell als „process without agents“ (Paterson 2007: 30) dar. Gegenüber dem System-Begriff ziehen es Böhm et al. daher vor, von einem Automobilitäts*regime* zu sprechen (2006: 6), wodurch der politische und dynamisch-umkämpfte Charakter des Phänomens betont wird und innere Widersprüche in den Blick kommen.

Gerade die Macht- und Herrschaftsdimension wird in Diskussionen um Auto und Verkehr oft ausgeblendet oder auf das Phänomen des Lobbyismus reduziert (Canzler 2016: 4, 81-82; Schwedes 2016: 23–24). Der Beitrag dieser Arbeit soll deshalb sein, den gramscianischen Begriff der ‚Hegemonie‘ für die Analyse von Automobilität fruchtbar zu machen. Wie in den folgenden Abschnitten ausgeführt wird, hat dieses Konzept das Potenzial, die anhaltende Dominanz der Automobilität zu erklären und dabei ökonomische, kulturelle und politisch-ideologische Aspekte zu erfassen.

2.2 Politische Ökonomie (Gramsci): Hegemonie und passive Revolution

Bei allen Unterschieden zwischen den oben dargestellten Forschungsansätzen finden sich darin regelmäßig zwei Fragenkomplexe wieder: Erstens, wie ist die stabile Dominanz der Automobilität zu erklären, und zweitens, wie kann eine ökologische Zukunft der Automobilität aussehen bzw. welche Bestimmungsfaktoren behindern oder befördern einen entsprechenden Wandel (Canzler 2016: 1–2; Paterson 2007: 27–29; Sachs 1984: 9; Berger und Servatius 1994: 10).

Ein Schlüssel zur Beantwortung dieser Fragen könnte im Konzept der Hegemonie nach Antonio Gramsci liegen. Ein wichtiger Ausgangspunkt für Gramscis Überlegungen war die Einsicht, dass bürgerliche Herrschaft und kapitalistische

Verhältnisse nicht bloß durch Gewalt und Zwang, sondern primär über Bündnisse und Kompromisse stabilisiert werden (Opratko 2014: 35; Scherrer 2007: 72). Sie beruhen also vornehmlich auf einem breiten politisch-kulturellen Konsens und müssen lediglich ergänzend bzw. im Krisenfall durch repressive Staatsorgane abgesichert werden (Bieling und Steinhilber 2000: 102; Bieling 2009: 452). Die letztgenannten Zwangsmittel fallen tendenziell in den Bereich der *politischen Gesellschaft*, womit Gramsci den „Staat im engeren Sinne“ meint (Bieling 2009: 446). Als Sphäre der Hegemonie lässt sich dagegen primär die *Zivilgesellschaft* begreifen, denn auf diesem Terrain „werden Tag für Tag unzählige Deutungskämpfe ausgetragen, über die die bestehenden Macht- und Herrschaftsverhältnisse entweder ideologisch stabilisiert und reproduziert oder aber untergraben bzw. transformiert werden“ (Bieling 2009: 448). Die beiden großen Bereiche der Superstruktur, politische und zivile Gesellschaft, werden von Gramsci nicht als entgegengesetzt, sondern als Teil des ‚integralen Staates‘ betrachtet, den er mit der Formel ‚Hegemonie, gepanzert mit Zwang‘ griffig auf den Punkt bringt (Bieling 2009: 446).

Die Herrschaft einer Klasse ist also in dem Maße ‚hegemonial‘, wie sie in der Bevölkerungsmehrheit und selbst bei den Mitgliedern subalternen Klassen Zustimmung findet (Scherrer 2007: 72–73). ‚Hegemonie‘ bezieht sich dementsprechend auf einen „bestimmten Typ gesellschaftlicher Reproduktion, der dadurch gekennzeichnet ist, daß er selbst noch von den Beherrschten und Machtlosen mitgetragen wird“ (Bieling und Steinhilber 2000: 102).

Diese erste Annäherung impliziert bereits, dass Hegemonie eine *Struktur-* und eine *Praxisdimension* umfasst, wobei Gramscis Fokus eher auf letzterer liegt (Opratko 2014: 53). Hinsichtlich der *Strukturen* knüpft Gramsci an die historisch-materialistische Basis-Überbau-These an, grenzt sich aber deutlich von ökonomistischen und strukturdeterministischen Interpretationen ab, die jegliche Dynamiken auf ideologischer oder politischer Ebene unmittelbar aus der ökonomischen Basis ableiten wollen (Haas 2017: 54; Scherrer 2007: 74). Vielmehr interessieren Gramsci die komplexen Beziehungen zwischen (ökonomischen) Strukturen und (politischen, ideologischen, rechtlichen, kulturellen) Superstrukturen (Opratko 2014: 54). Bilden die sozioökonomischen Strukturen mit der politischen und der Zivilgesellschaft ein relativ kohärentes und stabiles ‚Ganzes‘, kann man mit Gramsci von einem *historischen Block* sprechen (Scherrer 2007: 74; Opratko 2014:

42). Als Musterbeispiel einer solchen Formation gilt seit den wegweisenden Analysen Gramscis wiederum der ‚Fordismus‘⁹ (Bieling und Steinhilber 2000: 105; Bieling 2009: 453-45).

Wie die Analyse der Autohegemonie zeigen wird, ist der historische Block dabei weder statisch noch unabhängig von der Handlungsdimension zu verstehen. Wie bereits angedeutet, muss eine herrschende Klasse nach Gramsci permanent den Konsens und die Zustimmung verbündeter Klassen organisieren und (re-)produzieren (Opratko 2014: 35). Dabei muss sie ihre Fähigkeit zur ‚intellektuellen und moralischen *Führung*‘ dieser verbündeten Gruppen sowie zur *Herrschaft* über die gegnerischen Klassen beweisen (Opratko 2014: 35). Hegemoniale Konflikte werden dabei nicht zuletzt auf dem Terrain des Alltagsverstands ausgetragen, wobei ‚(kollektive) Intellektuelle‘ – was nach Gramscis Intellektuellenbegriff auch Parteien, Gewerkschaften oder Verbände sein können – eine Schlüsselrolle einnehmen (Bieling 2009: 442–444).¹⁰

Hier kommen soziale Kräfte und ihre hegemonialen Strategien in den Blick. Um ihre Interessen zu universalisieren und im historischen Block einen prägenden Einfluss ausüben zu können, gehen sie Kompromisse ein und schließen Bündnisse (Opratko 2014: 43). Eine für längere Zeit stabile Allianz sozialer Kräfte, die für die gesellschaftliche Entwicklung und die dominante Weltsicht bestimmend wirkt, stellt nach Gramsci einen *hegemonialen Block* dar (Bieling und Steinhilber 2000: 105).

Den Prozess, in dem sich eine Klasse (oder Klassenfraktion) formiert und hegemonial wird, unterteilt Gramsci in drei Phasen (Brand 2008: 176; Scherrer 2007: 73). In der „ökonomisch-korporativen“ Phase bildet sich das Kollektivbewusstsein der Gruppe noch auf Grundlage eines eng verstandenen ökonomischen Eigeninteresses. Dieses muss in der „ethisch-politischen“ Phase verallgemeinert bzw. transzendiert werden, um subalterne Gruppen einzubinden und dadurch eine hegemoniale Stellung in der Zivilgesellschaft zu erlangen. In der „hegemonialen bzw. staatlichen“ Phase wird diese Hegemonie schließlich in eine staatliche Form gegossen und dadurch mit Zwang

⁹ Vgl. Kap. 3.2.

¹⁰ Gramsci illustriert dies mit einem militaristischen Bild: Hegemonie müsse in einem „Stellungskrieg“ in den „Schützengräben“ der Zivilgesellschaft zunächst erobert und dann fortwährend verteidigt werden (Bieling 2009: 445); sie bleibt also stets umkämpft (Opratko 2014: 39). Insofern ist Hegemonie keine anonyme und erstarrte Struktur, sondern „eine politische *Praxis* und muss als solche stets aufs Neue von gesellschaftlichen AkteurInnen hergestellt werden“ (Opratko 2014: 54, Hervorhebung C.W).

„gepanzert“ (Brand 2008: 176). Die Entwicklung gipfelt also in einer hegemonialen „Situation, in der eine Gruppe oder Klasse ihre Herrschaft gesamtgesellschaftlich organisiert und in den politischen, ideologischen und kulturellen Überbauten den Konsens zu den ihre Machtposition sichernden Verhältnissen organisiert“ (Opratko 2014: 42).

Eine wichtige Rolle in diesem Prozess spielen schließlich *hegemoniale Projekte*, die neben dem historischen und dem hegemonialen Block die dritte, und für den Zusammenhang dieser Arbeit zentrale, Analyseebene von Hegemonie darstellen (Bieling und Steinhilber 2000: 104–106). Im Gegensatz zu anderen neogramscianischen Konzeptionen verwenden Bieling/Steinhilber den Begriff des hegemonialen Projekts nicht für beispielsweise die ‚Großerzählung des Neoliberalismus‘, sondern für „besondere, konkrete politische Initiativen [...], die sich selbst als Lösungen von drängenden sozialen, ökonomischen und politischen Problemen darstellen“ (2000: 106). Diese Initiativen beruhen nicht nur auf materiellen Interessen und rationalen Strategien, sondern haben – analog zum historischen Block – auch eine strategische, diskursive, kulturelle und ideologische Dimension, die sich gemeinsam zu einer mitreißenden politischen Vision verbinden können (Bieling und Steinhilber 2000: 106–107). Somit beeinflussen politische Projekte die ideologische und materielle Reproduktion der Gesellschaft, indem sie „als Moment der institutionalisierten (Klassen-)Kompromisse den ‚historischen‘ und ‚hegemonialen Block‘ dynamisch stabilisieren bzw. transformieren“ (Bieling und Steinhilber 2000: 106).

Gerade diese potenzielle Doppelrolle spezifischer politischer Initiativen ist für die folgende Untersuchung wichtig. Ganz im Sinne des neogramscianischen Forschungsprogramms ist zu ermitteln, inwiefern sie jeweils die autohegemoniale Formation herausfordern oder stabilisieren (Bieling und Steinhilber 2000: 109). Letzteres kann auch durch eine Strategie des *Transformismus* geschehen, indem Eliten und Forderungen subalternen Gruppen partiell in ein hegemoniales Projekt integriert und dadurch kooptiert bzw. ‚unschädlich‘ gemacht werden (Bieling und Steinhilber 2000: 109; Opratko 2014: 44). Gramsci bezeichnet eine solche Reform ‚von oben‘, die grundlegende Herrschaftsverhältnisse intakt hält, auch als *passive Revolution* (Opratko 2014: 44).

Bevor mit dieser theoretischen Perspektive eine mögliche ‚passive Revolution‘ in Gestalt einer ökologischen Modernisierung der Autohegemonie in Baden-Württemberg anhand zentraler politischer Initiativen untersucht werden kann, müssen die gramscianischen Konzepte noch für das Phänomen der Automobilität konkretisiert werden.

2.3 Autohegemonie als (neo-)gramscianisches Konzept: Konturen und Operationalisierung

2.3.1 Begriffsannäherung und Bezugsgrößen

Bereits Freund und Martin verwendeten in *The Ecology Of the Automobile* (1993) wiederholt das Schlagwort „auto hegemony“, versäumten es jedoch, das Konzept systematisch zu entwickeln. Auch ein Bezug auf (neo-)gramscianische Hegemonietheorien ist bei ihnen nicht zu finden. Dabei ist ihr eher implizites Verständnis von (Auto-)Hegemonie durchaus mit gramscianischen Vorstellungen kompatibel. Laut Freund/Martin müssen gemeinsam mit der Autoproduktion auch die Konsumnormen der Automobilnutzung in ihrem Zusammenhang analysiert werden (Freund und Martin 1993: 6), wobei neben der materiellen auch die ideologische und kulturelle Dimension der Autohegemonie zu berücksichtigen sind (Freund und Martin 1993: 81).¹¹ Im Herzen ihres Verständnisses von ‚auto hegemony‘ liegt die „taken-for-granted assumption that privately owned and utilized cars are inherently desirable and efficient“ (Freund und Martin 1993: 4), was gramscianisch als *(auto-)hegemonialer Konsens* bezeichnet werden kann. Aber auch die handfesten politischen und ökonomischen Kräfte, die beim globalen Aufstieg autozentrierter Transportsysteme eine zentrale Rolle einnehmen, kommen bei Freund/Martin in den Blick (1993: 129).¹²

11 Zuvorderst sprechen Freund/Martin vom „widespread use of the private auto and its hegemony over other forms of transport“ (1993: 5), also von der faktischen Dominanz des Autos in modernen Verkehrssystemen. Diese Dominanz auf den Straßen spiegelte sich aber auch in den Köpfen wider: Automobilist_innen teilten mit Verkehrs- und Städteplaner_innen sowie relevanten politischen Akteuren und Institutionen oftmals eine „windscreen (or windshield) perspective“ (Freund und Martin 1993: 4), die zu einem „general institutional bias towards auto transport“ geführt habe (Freund und Martin 1993: 5). Neben materiellen Aspekten spielen nach Freund/Martin dabei auch Autokultur und entsprechende Ideologien, wie beispielsweise Individualismus, Freiheit und absolute Mobilität, eine wichtige Rolle (1993: 9, 81–82)

12 Im Fall der USA nennen Freund/Martin drei dominante Interessengruppen: Erstens, die privatwirtschaftliche Autolobby (Öl-, Auto- und Straßenbauindustrie), zweitens, die von automobiler Verkehrsanbindung abhängigen Firmen (insbesondere in urbanen Zentren), und drittens, die öffentlichen Verkehrs- und Straßenbauämter (1993: 134). Zusammengenommen

Daran kann im Folgenden produktiv angeknüpft werden, wenn nun ein gramscianisch inspiriertes Autohegemonie-Konzept skizziert wird. Statt jedoch von einem monolithischen „auto-industrial complex“ (Freund und Martin 1993: 134) – kurz ‚AIK‘¹³ – auszugehen und dieses Konzept von Freund/Martin als Heuristik zu nutzen, sollen die sich wandelnden Akteurskoalitionen und Kräfteverhältnisse innerhalb des automobilen Machtblocks in dieser Arbeit mit der gramscianischen Semantik des *(auto-)hegemonialen Blocks* erfasst werden.

Die Notwendigkeit, die oben (vgl. Kap. 2.2) umrissenen gesellschaftstheoretischen Konzepte Gramscis für die Analyse der Autohegemonie nochmals zu präzisieren, ergibt sich aus mindestens zwei Sachverhalten: Zum einen müssen die Spezifika des Phänomens ‚Automobilität‘ berücksichtigt werden, die erst viele Jahre nach Gramscis Analysen unter anderem von Freund/Martin (1993) herausgearbeitet wurden. Zum anderen wird im Anschluss an Gramsci eine Vielfalt von Hegemonietheorien vertreten (Opratko 2014), was zu einer gewissen Unübersichtlichkeit führt. Benjamin Opratkos Frage „Was meinen wir denn nun, wenn wir ‚Hegemonie‘ sagen? Was heißt ‚hegemonial‘?“ (2014: 15) ist also keineswegs trivial. Da in der Forschung die Antworten so unterschiedlich und widersprüchlich ausfallen wie auch die hegemonietheoretische Einordnung realer Machtkonstellationen, mahnt Christoph Scherrer deshalb mit Recht zu mehr begrifflicher Schärfe (2007: 71–72):

Das Konzept Hegemonie kann auch für die Machtanalyse in einzelnen Politikfeldern oder spezifischen gesellschaftlichen Räumen erkenntnisbringend eingesetzt werden. Voraussetzung ist allerdings, dass die jeweiligen sachlichen, räumlichen oder zeitlichen Begrenzungen klar ausgewiesen sind. (2007: 82–83)

Ebendiese Bezugsgrößen sollen nun für das Autohegemonie-Konzept systematisch dargelegt werden. Dabei wird deutlich, dass die hier verfolgte Hegemonie-Konzeption in doppelter Hinsicht ‚enger‘ ist als bei Gramsci selbst.

ergeben sie in der Begrifflichkeit von Freund/Martin einen „auto-industrial complex, a potent player in U.S. politics – far more powerful than public interest groups which often oppose it“ (1993: 134). Besonders in den USA sei es dem politischen Einfluss des ‚AIK‘ geschuldet, dass alternative Transportmittel fortwährend marginalisiert werden und die Abhängigkeit vom Auto unvermindert hoch ist (Freund und Martin 1993: vii). Aber auch in Deutschland habe ein ‚Auto-Komplex‘ dem Verkehrssystem seinen Stempel aufgedrückt, und seine Lobby macht sei wie in allen Autos produzierenden Staaten hoch – auch wenn der AIK Politikentscheidungen nicht einfach diktiert, sondern lediglich Handlungsspielräume begrenzen und Diskurse beeinflussen kann (Freund und Martin 1993: 135–136).

13 Vgl. Fußnote 12.

Naheliegend ist zunächst der sachliche Bezugshorizont: Anders als bei Gramsci geht es in dieser Arbeit gerade nicht um die allumfassende Rekonstruktion gesellschaftlicher Kräfteverhältnisse in ihrer Totalität (Opratko 2014: 58; Scherrer 2007: 76), beispielsweise im Sinne einer faschistischen, kapitalistischen, fordistischen oder neoliberalen Formation. Vielmehr geht es um Hegemonie speziell im Bereich der (Auto-)Mobilität, also um die Frage, inwiefern es in diesem Politikfeld einer Gruppe gelingt, ihre Interessen weitgehend zu verallgemeinern (Scherrer 2007: 76). Gleichzeitig ist nochmals zu betonen, dass Automobilität als komplexes Regime zu verstehen ist, welches mehrere Politikfelder durchdringt und – so das hier vertretene Argument – durchaus eine zentrale Bedeutung für gesamtgesellschaftliche Machtkonstellationen hat. (Auto-)Mobilität bildet gesellschaftliche Herrschaftsverhältnisse in sich ab und ist selbst ein umkämpfter Ort ihrer Reproduktion. Die Autohegemonie artikuliert sich somit auf vielfältige Weise mit „übergreifenden Hegemoniekonstellationen“ (Scherrer 2007: 83), auch wenn diese komplexen Wechselbeziehungen im Rahmen dieser Arbeit nur schlaglichtartig aufgezeigt werden können.

Passend dazu wird hier nicht nur der sachliche, sondern auch der räumliche Fokus ‚enger‘ angelegt als bei Gramsci. Wie schon der Titel dieser Arbeit zeigt, ist die vorliegende Untersuchung hegemonialer Konstellationen nicht primär auf nationalstaatlicher oder, wie häufig in neogramscianischen Ansätzen, auf transnationaler oder globaler Ebene angesiedelt (Opratko 2014: 55–57; Brand 2008: 178; Scherrer 2007: 76), sondern im Land Baden-Württemberg. Die Möglichkeit, eine hegemonietheoretische Analyse auf regionaler bzw. subnationaler Ebene anzulegen, wird in der Forschung zwar prinzipiell eingeräumt (Opratko 2014: 57; Scherrer 2007: 76; Bieling und Steinhilber 2000: 103); dieses Vorgehen ist aber doch eher untypisch. Es lässt sich aber *a priori* mit dem Argument plausibilisieren, dass regionale Gegebenheiten die spezifischen gesellschaftlichen Kräfteverhältnisse prägen und deshalb berücksichtigt werden müssen: „actor constellations often reflect the particularity of a certain region which may, for example, also be dominated in political terms by key industries“ (Späth et al. 2016: 2).¹⁴ Darüber hinaus spekulieren Späth et

14 Besonders anschaulich wird dies bei der deutschen Automobilindustrie, die zwar auch auf nationaler Ebene als Leitindustrie gilt, aber insbesondere in den Regionen ihrer Hauptniederlassungen einen besonders starken politischen Einfluss hat, sodass ihre Interessen gerade von den Landesregierungen in Baden-Württemberg, Bayern (BMW) und Niedersachsen (VW) besonders zu berücksichtigen sind (Späth et al. 2016: 13; Canzler 2016: 81).

al. sogar, dass die Entwicklungspfade in der Region Stuttgart einen wesentlichen Einfluss auf die Ausrichtung der deutschen Mobilitätswende haben könnte (2016: 5) – oder vielleicht sogar bis über die Staatsgrenzen hinaus? Darauf setzt zumindest Ministerpräsident Kretschmann, wie er in einem Zeitungsinterview zu Protokoll gibt:

Wenn ich in Baden-Württemberg die radikalste Klimaschutzpolitik aller Zeiten mache, hat das keine globalen Effekte, dazu sind wir dann doch zu klein. Aber wenn ich zeige, dass der grüne Weg nicht nur die Umwelt rettet, sondern auch Prosperität sichert, dann findet das auch Nachahmer in der Welt. Das ist die globale Verantwortung, die wir haben. (Eubel und Haselberger 2017)

Völlig auszuschließen ist ein solches Szenario wohl nicht,¹⁵ auch wenn es reichlich ambitioniert klingt und die Bedeutung der Region zu überschätzen droht. Auch in der breiteren theoretischen Diskussion bleibt die These einer ‚Renaissance des Regionalen‘ umstritten (Heeg 2014: 162–165; Wissen 2008: 9–10). Es lässt sich aber zumindest festhalten, dass „die Prozesse der Verallgemeinerung von Interessen und ihr Staat-Werden auf unterschiedlichen räumlichen Ebenen sich vollziehen“ (Brand 2008: 169). Da zumindest die nationale und die EU-Ebene bei der Betrachtung der Autohegemonie in Baden-Württemberg nicht außer Acht gelassen werden können, wird hier im Anschluss an die Scale-Debatte (Wissen 2008) ein „multiskalares Verständnis von Hegemonie“ (Brand 2008: 176–179) zugrunde gelegt. Im Bewusstsein, dass der Nationalstaat wohl bis auf weiteres „ein zentrales Element der politisch-staatlichen Institutionalisierung von Kräfteverhältnissen bleibt“ (Brand 2008: 170), soll die (Re-)Produktion und Transformation von (Auto-)Hegemonie hier gleichwohl primär auf Landesebene untersucht werden.

15 Ein Blick in ein weiteres Zentrum der Automobilität mag das illustrieren: Am Beispiel Detroit demonstriert Mark Rupert überzeugend, wie sich Produktions- und Konsumnormen, industrielle Beziehungen und ein politischer Konsens zunächst regional herausbilden und dann global ausstrahlen konnten (Rupert 1995: 2). Schon Gramsci hatte fasziniert beobachtet, „wie in den Vereinigten Staaten von Amerika ein neuer Hegemonietypus direkt in der Fabrik entsprang“ (Bieling 2009: 454), der als Fordismus und Taylorismus in den 1920er Jahren dann auch in der Westeuropa und Deutschland Einzug erhielt (vgl. Kap. 3.2) (Rupert 1995: 77). Anknüpfend an Ruperts historische Rekonstruktion der Herausbildung einer globalen US-Hegemonie ließe sich im heutigen Digitalzeitalter wohl am Beispiel Silicon Valley verdeutlichen, welche Rolle einzelne Regionen als ‚Epizentren‘ kultureller und ökonomischer Hegemonie spielen können (Heeg 2014: 162).

2.3.2 Analyseraster: Skizze einer idealtypischen Autohegemonie

Wie im vorhergehenden Abschnitt ausgeführt, wird für die folgende hegemoniethoretische Analyse der Automobilität ein vergleichsweise ‚enger‘ sachlicher und räumlicher Horizont gewählt, der jedoch offen für Bezüge zu übergreifenden hegemonialen Konstellationen und Konfliktterrains bleibt. Zugleich ist das hier zu Grunde gelegte Autohegemonie-Konzept selbst schon recht umfassend und komplex, wie die folgende Skizze zeigt (vgl. Tabelle 1):

Tabelle 1: Autohegemonie-Analyseraster

	Produktion	Konsum
	hegemoniale Autoindustrie	hegemonialer Automobilismus (Autonutzung/ Alltagspraxen)
Subjekte	auto-industrielle Kapitalfraktionen (Autokonzerne, Zulieferer etc.; Industrieverbände)	Autofahrer_innen, Verkehrsplaner etc. / ‚automobile Subjektivität‘
Subalterne	lohnabhängig Beschäftigte (Gewerkschaften)	alternative Verkehrsteilnehmer_innen/ Subjektivitäten (zu Fuß, Rad, ÖPNV)
Konsens-elemente	Wachstum und Arbeitsplätze → „Autoland“, „Schlüsselindustrie“	Alltagsverstand: moderne Werte und ‚gutes Leben‘ → Geschwindigkeit, Freiheit/ Autonomie, Fortschritt, Komfort = (Privat-)Auto
Zwangs-elemente	(Über-)Nutzung von Ressourcen, Senken etc.	Verkehrssicherheit; (imperial)er Zugriff auf Ressourcen, Senken, ländlichen/ urbanen Raum etc.; Externalisierung
Policy	Industriepolitik	Verkehrs-/Infrastruktur- und Umweltpolitik

Quelle: Eigene Darstellung

Die in Tabelle 1 dargestellte, idealtypische Autohegemonie soll nun in ihren wesentlichen Elementen (Subjekte, Subalterne, Konsens, Zwang) nochmals verbal umrissen werden. Im Anschluss an die bisherigen konzeptionellen Erwägungen lassen sich dabei zunächst die Produktion und der Konsum von Automobilen als zwei Seiten

derselben Medaille begreifen, wobei diese ‚Medaille‘ hier als Autohegemonie bezeichnet wird. Das Konzept der Autohegemonie umfasst neben der ökonomischen auch eine kulturelle, ideologische, diskursive und politische Dimension (Bieling 2009: 451). Nach Paterson sind damit zwei wesentliche Faktoren benannt, um die Erfolgsgeschichte und stabile Dominanz des Autos zu erklären:

[A]utomobility has been so dominant and successful because of its ability to reproduce capitalist society – its *political economy* – and its ability to mobilise people as specific sorts of subject – its *cultural politics*. (2007: 30, Hervorhebungen im Original).

Mit Bezug auf letzteres stellt sich zunächst die Frage, welche Subjekte von der (Auto-)Hegemonie hervorgebracht werden bzw. umgekehrt, wer die Autohegemonie hervorbringt, ‚trägt‘ und ausübt (Scherrer 2007: 75–76). Auf der *Konsumseite* lässt sich zunächst die wohl naheliegendste Antwort geben: Es sind die Autofahrer_innen, die durch ihre weitgehend Routine gewordenen Alltagspraxen ihre Vorherrschaft auf der Straße gegenüber alternativen Fortbewegungsmitteln demonstrieren und somit Autohegemonie reproduzieren (Böhm et al. 2006: 9; Opratko 2014: 61–62). Diese Alltagspraxen ergeben sich nicht aus spontanen Individualentscheidungen. Vielmehr sind sie „eingebettet in einen gesellschaftlichen Kontext, der sie als rational oder normal erscheinen lässt“ und vollziehen sich „in infrastrukturell, institutionell oder von gesellschaftlichen Leitbildern vorgegebenen und habituell verinnerlichten Bahnen“ (Brand und Wissen 2017: 48–51).

Auf einer abstrakteren Ebene sind aber nicht bloß individuelle Autofahrer_innen oder Verkehrsplaner_innen (einschließlich ihrer jeweiligen Institutionen und Verbände) ‚hegemonial‘, sondern genauer gesagt ist es ihre gemeinsame automobilen *Subjektivität* (Brand und Wissen 2017: 129–137; Paterson 2007: 120–165). Damit sind die von den Subjekten geteilten, in ihre Alltagspraxen und ihren Alltagsverstand eingelassenen Vorstellungen vom ‚guten Leben‘ gemeint (Brand und Wissen 2017: 43–45), in denen insbesondere individuelle Freiheit, flexible Mobilität und Geschwindigkeit große Wertschätzung erfahren (Paterson 2007: 121; Böhm et al. 2006: 3, 8). Das Auto verkörpert diese Werte – vor allem die Geschwindigkeit als Kernmerkmal der Moderne (Paterson 2000b: 101–102) – wie wohl kein anderes Artefakt und gilt folgerichtig als ein „primary symbol of modernity itself“ (Paterson 2000b: 102; Canzler 2016: 12). Wenn man sich die heutigen Durchschnittsgeschwindigkeiten anschaut, die zumindest in Großstädten wie London

häufig nicht über jenen der prä-automobilen Ära liegen (Paterson 2000b: 104)¹⁶, wird jedoch deutlich, dass diese Zuschreibungen zu einem guten Teil eher Wünsche, Gefühle und Vorlieben widerspiegeln als eine nüchterne Einschätzung der Vorzüge des Automobils (Sachs 1984: 9).

Den Gegenpart zu den Subjekten bilden die Subalternen, über die Hegemonie ausgeübt wird.¹⁷ In einer autohegemonialen Konstellation trifft dies wohl zuvorderst auf Gruppen von Menschen zu, die sich überwiegend zu Fuß, per Fahrrad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln fortbewegen (Böhm et al. 2006: 6–8). Sie haben im Zuge des Ausbaus autozentrierter Verkehrssysteme insgesamt sogar an Mobilität eingebüßt (Paterson 2000b: 110): In diesem Prozess

entstand nach und nach eine Hegemonie der Artefakte des Autoverkehrs und die Herrschaft der davon abgeleiteten strukturellen Ordnung gegenüber den schwächeren Verkehrsteilnehmern wie den Radfahrern und Fußgängern oder den Kindern und den Rollstuhlfahrern. (Ruppert 2013: 16)

Mit den alternativen Mobilitätspraxen der genannten subalternen Gruppen können auch abweichende Subjektivitäten verbunden sein, die – beispielsweise in Gestalt von ‚Flâneur‘ und ‚Flâneuse‘ (Solnit 2001; Elkin 2016) – die Autohegemonie buchstäblich ‚unterlaufen‘ und etwa der Entschleunigung (Sachs 1984: 10) und sozialen sowie kreativen Aspekten des Unterwegsseins ein stärkeres Gewicht geben. Wenn sich die betroffenen Gruppen entsprechend organisieren, können die autohegemonialen Kräfteverhältnisse im Verkehr potenziell zu einer gegenhegemonialen Mobilisierung führen. Dies ist jedoch nicht zwangsläufig der Fall, denn prinzipiell können auch subalterne Verkehrsteilnehmer_innen durchaus am ‚automobilen Mindset‘ teilhaben – vielleicht können sie ihre Vorstellung vom ‚guten Leben‘ lediglich klassen- oder altersbedingt nicht in ihrer Alltagspraxis realisieren. Auch wenn sie selbst nicht mit

16 „Auto traffic in central London streets moves more slowly today than horse-drawn carriages did in the mid-nineteenth century“ (Freund und Martin 1993: 7). Paterson bringt es auf den Punkt: „speed is a myth“ (2000b: 104).

17 Als ‚Subalterne‘ bezeichnete Gramsci primär die Summe der unterworfenen und untergeordneten Klassen oder Gruppen in einer Gesellschaft (Becker et al. 2013: 211). Die Verwendung des Begriffs für spezifische Verkehrsteilnehmer_innen unabhängig von ihrem sozioökonomischen Status ist nicht unproblematisch. Keinesfalls soll dadurch z.B. die Situation von Radfahrer_innen in Baden-Württemberg mit jener eines Minenarbeiters im Globalen Süden gleichgesetzt werden. Vielmehr werden die Subalternen hier als eine heterogene Gruppe wahrgenommen, deren Elemente über unterschiedliche Unterdrückungs- und Machtverhältnisse, beispielsweise nach Klasse, Rasse oder Geschlecht, konstituiert werden. Auch die Verhältnisse im Bereich Mobilität und Verkehr sind nach wie vor durch diese sozialen Kategorien strukturiert (Brand und Wissen 2017: 139–141; Paterson 2000b: 109–110; Böhm et al. 2006: 8).

dem Auto fahren, drücken sie durch ihre angepasste Mobilitätspraxis gegebenenfalls sogar ein gewisses implizites Einverständnis mit den gegebenen Verhältnissen im Straßenverkehr aus¹⁸ und werden so selbst zu Subjekten ihrer Normalisierung und Reproduktion.¹⁹ Insofern können also ganz im Sinne Gramscis potenziell alle Menschen, aber auch kollektive Akteure²⁰ als Träger und Subjekte der Autohegemonie wirken (Opratko 2014: 61–62).

Damit sind auch schon die zentralen Konsenselemente auf der Konsumseite der Autohegemonie benannt, nämlich die im Alltagsverstand verbreitete Überzeugung, dass das (Privat-)Automobil exklusiv für Fortschritt und die Erfüllung moderner, individualistischer Wertvorstellungen und Bedürfnisse steht (Böhm et al. 2006: 3–6). Zwangselemente treten hingegen bei hegemonialen Verhältnissen gegenüber den Konsenselementen in den Hintergrund – abgesehen vielleicht von der schieren physischen Überlegenheit im Straßenverkehr, die an SUVs und Unfallstatistiken nur am augenfälligsten wird (Böhm et al. 2006: 7; Brand und Wissen 2017: 126–127). Nach der zunehmenden „Monopolisierung von immer mehr Straßen und Flächen für die Bedürfnisse des Autos, indem geselliges Leben vertrieben und nicht-motorisierte Verkehrsteilnehmer an den Rand gedrängt wurden“ (Sachs 1984: 30),²¹ wurden diese Zwangsverhältnisse im Verlauf des 20. Jahrhunderts durch den „Verkehrserziehungs-Diskurs“ (Sachs 1984: 41–45) immer stärker verinnerlicht und zugleich in Gesetze gegossen, sodass sie heute vielleicht nur noch in Form der Straßenverkehrsordnung und der Verkehrspolizei offen zutage treten (Brand und Wissen 2017: 130–131). Gerade die umfassende Aneignung öffentlichen Raums für die Automobilität kann noch heute als Zwangselement gelten.²² Der imperiale Zugriff auf globale Ressourcen

18 In der NDR-Dokumentation *Der Fahrradkrieg: Kampf um die Straßen* spricht der Oldenburger Fahrradkurier Roman Eichler im Zusammenhang mit dem Verkehrsverhalten seiner Mitbürger_innen beispielsweise vom „devoten Oldenburger Radfahrer“, der sich von der Fahrbahn fernhält und die mangelhafte Situation der Fahrradinfrastruktur klaglos hinnimmt (Purtul 2017: 00:09:30).

19 Hieran zeigt sich das Moment der ‚aktiven Selbstunterwerfung‘ und Zustimmung zur Hegemonie (Brand und Wissen 2017: 58), die sich eben nicht nur auf einen passiven Konsens (Scherrer 2007: 75), sondern auf die „Attraktivität konsumistischer Lebensstile“ und folglich auch auf „die *aktive Zustimmung* und das *selbstmotivierte Engagement*“ subalternen Gruppen stützen kann (Bieling und Steinhilber 2000: 104, Hervorhebungen im Original).

20 Unter anderem wäre hierbei an Unternehmen, Parteien, Gewerkschaften, Kirchen, Bildungseinrichtungen und Medien zu denken (Brand und Wissen 2017: 56–57; Rupert 1995: 28).

21 Ein vielzitiertes Beispiel aus den USA ist der Kauf und die darauffolgende Zerschlagung von Straßenbahnlinien durch National City Lines, ein Tarnunternehmen der großen Auto- bzw. Ölkonzerne General Motors und Standard Oil (Freund und Martin 1993: 135–136; Paterson 2000a: 267–268; Brand und Wissen 2017: 137–138).

22 Wie schon Krämer-Badoni et al. beobachtet haben, macht neben den Straßen insbesondere der Parkraum einen wesentlichen Teil des enormen Raumbedarfs aus. Schließlich benötige jedes Auto

sowie die Externalisierung ökologischer und sozialer Folgekosten der Autohegemonie (Brand und Wissen 2017: 48–51) werden im folgenden Abschnitt für die Produktionsseite genauer beschrieben.

Aufseiten der *Produktion* lassen sich die Subjekte und die Subalternen der Autohegemonie zunächst im Anschluss an die marxsche und gramscianische Klassenanalyse als ‚Kapital‘ und ‚Arbeiterklasse‘ bestimmen (Scherrer 2007: 75). Allerdings wird in dieser Arbeit keinem kruden „sozio-ökonomischen Klassenreduktionismus“ (Bieling und Steinhilber 2000: 104) das Wort geredet, der Individuen und Klassen jegliche Wahlfreiheit abspricht und sie auf bestimmte Positionen, Ideologien und Interessen festlegt. Vielmehr ist die vorläufige, aus den Produktionsverhältnissen abgeleitete Einordnung der Akteure und das ihnen zugeschriebene Gemeinschaftsinteresse empirisch anhand ihrer tatsächlichen politisch-strategischen Praxen zu überprüfen (Haas 2017: 60–61).

Weiterhin ist es in neogramscianischer Perspektive aufschlussreich, zwischen unterschiedlichen *Klassenfraktionen* samt ihrer jeweiligen Interessen und Praxen zu differenzieren (Scherrer 2007: 75). Als Subjekte der Autohegemonie können so spezifischer die auto-industriellen Kapitalfraktionen gelten, also vor allem die Autokonzerne und ihre Zulieferer, aber auch Akteure aus vor- und nachgelagerten Wirtschaftszweigen.²³ Auch aufseiten der subalternen Klassen ist es sinnvoll, zwischen Arbeitern, deren Job im weitesten Sinne von der Autoindustrie abhängt, und den sonstigen lohnabhängig Beschäftigten zu unterscheiden. Gerade erstere stehen ja den auto-industriellen Kapitalfraktionen nicht einfach antagonistisch gegenüber, sondern identifizieren sich im Interesse von Wohlstand und Arbeitsplatzsicherheit oft stark mit ihren Arbeitgebern und Produkten (Krämer-Badoni et al. 1971: 119). Der „automobil[e] Konsens“ (Brand und Wissen 2017: 139) zwischen diesen Gruppen wird wesentlich über kollektive Akteure, also vor allem Industrieverbände und Gewerkschaften, vermittelt.

Im politisch-ökonomischen Diskurs dominiert dementsprechend häufig die Sorge um Arbeitsplätze und wirtschaftlichen Wohlstand (Paterson 2007: 100), wie auch

drei Stellplätze (an der Wohnung, bei der Arbeit und in Freizeit- oder Einkaufszentren), von denen stets zwei leer stünden (1971: 18).

²³ Hierzu können unter anderem die Metall-, Straßenbau- und die Mineralölindustrie (inklusive Tankstellenbetreiber) sowie Versicherungs- und Reparaturdienstleister gezählt werden (Freund und Martin 1993: 9; Krämer-Badoni et al. 1971: 117–118).

eines der Einstiegszitate von Ministerpräsident Kretschmann zeigt. Da diese Größen vom Wirtschaftswachstum abhängen, zeigt sich ein enger Zusammenhang zwischen automobiler Konsens und kapitalistischem Wachstumsparadigma. Das Auto stimuliert Wirtschaftswachstum laut Paterson auf mindestens dreifache Weise: Erstens, durch die angesprochenen „forward/backward linkages“ (2007: 96–97) zu anderen Industriesektoren (z.B. Stahl und Chemie); zweitens, durch den schnellen und flexiblen Transport von Waren; und drittens, durch die Entwicklung neuer Produktionstechniken in der Autoindustrie und die daraus resultierenden gesamtwirtschaftlichen Produktivitätssteigerungen (2000b: 100). Diskursiv wird diese hegemoniale Stellung der Autoindustrie durch Begriffe wie „Schlüsselindustrie“ (Krämer-Badoni et al. 1971: 114) und ‚Autoland‘ sichtbar gemacht bzw. normalisiert.

Neben den genannten Konsenselementen beinhaltet die Produktionsseite der Autohegemonie ebenso wie die Konsumseite auch Zwangsmomente, die jedoch weitgehend externalisiert werden (Freund und Martin 1993: 10). Die Automobilproduktion basiert demnach nicht nur auf der Kommodifizierung von Arbeitskraft ‚vor Ort‘, sondern auch auf der „ungleichen Aneignung von Arbeitskraft und Natur andernorts“ (Brand und Wissen 2017: 55). Da dieses notwendige ‚Außen‘ oftmals im Globalen Süden²⁴ liegt, sprechen Brand/Wissen von einer ‚imperialen Produktions- und Lebensweise‘, von der Automobilität ein zentrales Element ist (2017: 13-19, 52–55). ‚Imperial‘ ist dabei nicht nur der im Prinzip unbegrenzte Zugriff auf Ressourcen, sondern gerade im Kontext der Klimakrise ebenfalls, dass globale „Senken – also jene Ökosysteme, die mehr von einem bestimmten Stoff aufnehmen, als sie selbst an ihre Umwelt abgeben (wie Regenwälder und Ozeane im Fall von CO₂)“ (Brand und Wissen 2017: 43) überproportional beansprucht werden. Während diese Zwangsaspekte in der Alltagspraxis weitgehend unsichtbar bleiben, macht das Konzept der imperialen Lebensweise sie erfassbar und zeigt dabei, dass die Produktions- und Konsumseite der Autohegemonie gerade bei den Zwangsmomenten eng zusammenhängen.²⁵

24 Zur Definition: „Mit dem Begriff Globaler Süden wird eine im globalen System benachteiligte gesellschaftliche, politische und ökonomische Position beschrieben. Globaler Norden hingegen bestimmt eine mit Vorteilen bedachte Position. [...] Die Einteilung in Süd und Nord ist nur bedingt geographisch gedacht“ (glokal e.V. 2013: 8).

25 Produktions- und Konsumseite werden also analytisch unterschieden, was aber nicht heißen soll, dass diese scharf zu trennen sind oder auseinanderfallen. Im Gegenteil wird hier das Argument

2.3.3 Die Rolle politischer Initiativen bei der Stabilisierung und Transformation fossilistischer vs. ‚grüner‘ Autohegemonie

Bisher blieb die Frage nach der politisch-institutionellen Absicherung einer autohegemonialen Konstellation noch außen vor. Inwiefern die Autohegemonie stabilisiert oder aber transformiert wird, hängt jedoch nicht zuletzt von Staat und Politik ab. Ihre Bedeutung für den Siegeszug des Automobils wird gegenüber anderen Faktoren wie Technologie, Konsumpräferenzen und dem Markt gern heruntergespielt (Freund und Martin 1993: 132); tatsächlich waren staatliche Eingriffe für die Etablierung von Autohegemonie aber essenziell. Paterson nennt vier Hebel, mit denen staatliche Politik die Automobilität allgemein gefördert hat: durch (steuerfinanzierten) Straßenbau, durch die Vernachlässigung von Alternativen (z.B. des Gleisnetzes), durch versteckte Subventionen und in manchen Fällen durch die Entfernung unliebsamer Konkurrenz²⁶ (Paterson 2000a: 265–268). Ist eine Autohegemonie auf diese Weise etabliert, muss sie weiterhin fortwährend reproduziert und legitimiert werden (Paterson 2000b: 99). Gerade unter krisenhaften Bedingungen ist sie dabei auf staatliche Regulation angewiesen, die Automobilität überhaupt erst ermöglicht (Böhm et al. 2006: 14).

Um diese Rolle des Staates zu erklären, ist ein tieferes Verständnis staatlicher Politik vonnöten. Ausgangspunkt der Untersuchung sind wieder die Überlegungen von Antonio Gramsci:

Gramsci begreift den Staat offenbar nicht nur als eine Institution der Gesetzgebung, Rechtsprechung und Regierung, sondern umfassender als ein gesellschaftliches Verhältnis. Als Verdichtung einer Kräftekonstellation repräsentiert der Staat ein Feld oder Terrain, auf dem unterschiedliche soziale und politische Akteure um Macht, Einfluss und kulturelle Hegemonie ringen. (Bieling 2009: 447)

Der Staat kann demnach nicht als neutrale Problemlösungsinstanz gelten, deren Policy *per se* am Allgemeinwohl orientiert ist (Brand 2013: 437). Vielmehr ist er doppelt zu bestimmen: einerseits als ein an sich umkämpftes soziales Kräfteverhältnis,

vertreten, dass sich Autohegemonie genau wegen der vielfältigen ‚wechsel-seitigen‘ Verbindungen stabilisieren kann – indem beispielsweise ‚produktionsseitige‘ subalterne Arbeiter_innen zugleich oft selbst ‚konsumseitige‘ Automobilist_innen sind (vgl. Kap. 3.2).

²⁶ Für das Beispiel National City Lines, vgl. Fußnote 21.

andererseits als „spezifische institutionelle und diskursive Apparatstruktur“ (Bieling 2009: 447) mit relativer Autonomie. Das bedeutet, dass im Sinne des ‚integralen‘ Staatsverständnisses die ‚politische Gesellschaft‘ weder ohne die Kräfteverhältnisse in der Zivilgesellschaft verstanden werden kann (Brand 2008: 177), noch schlichtweg als das Instrument einer herrschenden Gruppe oder Klasse (Haas 2017: 55). Gerade die ‚relative Autonomie‘ des Staates von ökonomischen Sachzwängen ermöglicht die politische Regulation, d.h. die herrschaftsförmige Bearbeitung, sozialer oder ökologischer Krisen (Kannankulam und Georgi 2014: 62). In dieser spezifischen Form bzw. durch die „umkämpfte ‚Erfüllung‘ spezifischer Staatsfunktionen“ (Brand 2008: 180) spielt der Staat eine wichtige Rolle bei der dynamischen Reproduktion kapitalistischer Gesellschaften und hegemonialer Konstellationen (Brand 2008: 177). Die Sicherung günstiger Bedingungen für Akkumulation stellt in kapitalistischen Gesellschaften eine zentrale Staatsfunktion dar (Paterson 2000b: 101), aber mitnichten die einzige (Brand 2008: 180–181). Als weitere zentrale Staatsfunktionen nennt Brand unter anderem die Schaffung sozialer Kohäsion und „die Bereitstellung von politischen Terrains zur Austragung sozialer Konflikte und zur Herstellung instabiler Kompromissgleichgewichte“ (2008: 181). Auch wenn er selbst ‚Teil des Problems‘ sein kann, wie oben am Beispiel Autohegemonie gezeigt wurde, wird an den Staat durchaus die Erwartung herangetragen, Probleme zu lösen (Brand 2013: 437), was aktuell wiederum bei den Themen Luftverschmutzung und Klimawandel als Folgeprobleme von Automobilität zu beobachten ist. Diese Anforderungen werden aber gemäß der den staatlichen Institutionen eingeschriebenen, machtbasierten Selektivitäten rezipiert und politisch bearbeitbar gemacht (Brand 2013: 433; Kannankulam und Georgi 2014: 65). In den betroffenen Staatsapparaten und Policies verdichten sich somit hegemoniale Auseinandersetzungen (Haas 2017: 57), was im Sinne einer „multiskalaren Hegemonie“ (Brand 2008) auch auf Landesebene gilt. Dementsprechend soll hier untersucht werden, wie hegemoniale Konflikte um die Zukunft der Automobilität sich auf dem Terrain der Landespolitik in Baden-Württemberg zu Policy-Kompromissen verdichten und dadurch im Sinne herrschender Gruppen und Konstellationen ‚entschärft‘ werden (Brand 2008: 169–170).

Dabei sollte nicht prinzipiell davon ausgegangen werden, dass die politische Bearbeitung der Widersprüche von Autohegemonie tatsächlich gelingt (Brand 2008: 175). Schließlich stellt die Regulation hegemonialer Automobilität die Politik vor ein

fundamentales Dilemma: einerseits droht bei einer Abkehr von der (Förderung der) Automobilität ein ökonomischer Legitimitätsverlust, insofern sie mit Wachstums- und Beschäftigungseinbußen einhergeht, andererseits droht gleichfalls ein Verlust an Legitimität, wenn die Politik nicht plausibel vermitteln kann, dass sie die ökologischen Folgeprobleme in den Griff bekommt (Paterson 2000b: 112).

Da die Autohegemonie somit prinzipiell umkämpft und fragil ist (Brand 2008: 181), werden für die folgende Untersuchung zwei Unterscheidungen getroffen: Zum einen zwischen autohegemonialen und nicht- bzw. post-autohegemonialen Konstellationen, und zum anderen zwischen fossilistischer und ‚grüner‘ Autohegemonie.

Die erste Unterscheidung betrifft die ‚Grenzen der Hegemonie‘ (Opratko 2014: 54), also die Frage, unter welchen Verhältnissen nicht (mehr) von einer ‚Autohegemonie‘ gesprochen werden kann. Dies wäre wohl dann der Fall, „wenn wir [das Auto] nicht länger isoliert, sondern als zu integrierendes Teil eines übergeordneten Mobilitätssystems betrachten, dessen Erfordernissen es zu unterwerfen ist – und nicht umgekehrt“ (Berger und Servatius 1994: 151). Dieses Szenario hat freilich neben der verkehrspolitischen und kulturellen Dimension auch starke Implikationen für die Produktionsseite, wo die Autoindustrie ihre Stellung als ‚Schlüsselindustrie‘ diskursiv und materiell verlieren würde. Neben dieser radikalen Vision, in der das Privat-Automobil seine hegemoniale Stellung verliert (Späth et al. 2016: 2), können die Grenzen der Autohegemonie mit Gramsci auch vom anderen Ende her gedacht werden: Automobilität wäre demnach auch dann nicht mehr hegemonial, wenn sie durch Zwang und nicht primär durch einen hegemonialen Konsens abgesichert würde (Opratko 2014: 59–60).

Bei genauerem Hinsehen wird jedoch deutlich, dass die Unterscheidungen zwischen hegemonialen und nicht-hegemonialen Konstellationen ebenso wie zwischen Konsens und Zwang eher analytischer Natur sind und relativ grob bleiben müssen (Opratko 2014: 116–117). Konsens und Zwang treten empirisch auch bei einer ‚intakten Hegemonie‘ gemeinsam in einem Mischungsverhältnis auf (Scherrer 2007: 77), sodass es zielführender scheint „das *innere Verhältnis von Zwang und Konsens* in einem historischen Block auf unterschiedlichen räumlichen Maßstabsebenen“ zu analysieren (Opratko 2014: 116–117). Da ein historischer Block nicht statisch ist, sollen hier die

inneren Dynamiken des autohegemonialen Blocks, die Anpassungsstrategien dominanter Akteure und die Möglichkeit einer Transformation bzw. passiven Revolutionierung der Autohegemonie in Baden-Württemberg untersucht werden.

Dazu wird eine zweite Unterscheidung zwischen *fossilistischer* und *grüner* Autohegemonie getroffen. Die bisherige Darstellung hat sich an der historisch gewachsenen, fossilistischen Variante der Autohegemonie orientiert, die von der Technologie des Verbrennungsmotors geprägt ist. Dementsprechend wurden als Subjekte der Hegemonie „die um das Öl und den Verbrennungsmotor gruppierten Kapitalfraktionen“ (Brand und Wissen 2017: 137) identifiziert, so unter anderem auch die Mineralölindustrie. Es ist nun nicht anzunehmen, dass unter sich zuspitzenden Krisenbedingungen – Klimawandel, Luftverschmutzung und Stau wurden bereits genannt – die Autohegemonie umstandslos in ihrer fossilistischen Form fortgeschrieben werden kann. Dies muss aber nicht gleich zu post-autohegemonialen Verhältnissen führen. Wie Paterson zutreffend bemerkt: “It is at points where hegemonic ideologies are under threat that they need to reconstitute their power where possible“ (Paterson 2000b: 96). Elektromobilität als ökologische Modernisierung der Automobilität stellt sich in diesem Zuge als ein mögliches ‚politisches Projekt‘, d.h. als potenzielle Lösung dieser drängenden Probleme, dar.

Trotz vielfältiger Hindernisse und kontroverser Diskussionen zeichnet sich ab, dass die Elektromobilität in Deutschland mittelfristig eine wichtige Rolle spielen soll (Brunnengräber und Haas 2017: 22–23; Kaufmann 2011: 106–109). Dies birgt nicht zuletzt auch Perspektiven für die Geschäftsmodelle der Autokonzerne (Berger und Servatius 1994: 190): „While there are different approaches to green mobility, the electrification of cars is particularly compatible with the interests of the car industry“ (Späth et al. 2016: 5). Das ist besonders dann der Fall, wenn ‚Elektromobilität‘ auf *Elektroautos* verkürzt wird (Späth et al. 2016; Brand und Wissen 2017: 143). Von einer ‚grünen‘²⁷ Autohegemonie kann gesprochen werden, wenn der Privat-Pkw seine hegemoniale Stellung in Produktion und Alltagspraxen behält, nun aber auf einer

27 Wie bereits in der Einleitung angemerkt (vgl. Fußnote 1), hat ‚grün‘ hier erst einmal nichts mit einer bestimmten Partei zu tun, sondern bezieht sich auf die „ökologische Modernisierung der Automobilität“ (Brand und Wissen 2017: 141) als Teil einer *Green Economy*-Strategie (Brand und Wissen 2013). Dabei ist ‚grün‘ keinesfalls gleichbedeutend mit ‚ökologisch‘, sondern im Gegenteil immer in Anführungszeichen zu denken.

alternativen energetischen Basis und mit Elektromotor fährt (Brunnengräber und Haas 2017: 22).

Dies führt potenziell zu durchaus konfliktreichen Verschiebungen im autohegemonialen Block: fossilistische Kapitalfraktionen werden abgewertet, Stromkonzerne treten an die Stelle von Ölkonzernen, E-Startups drängen in den Markt und Elektromobilitäts-Fachbereiche in Unternehmen erfahren einen Bedeutungsgewinn. Zulieferer haben je nach Produktspezialisierung weiterhin ein Geschäftsmodell oder werden gegebenenfalls überflüssig. Ähnliches gilt für die Beschäftigten im Bereich der Verbrennungsmotoren, ganz im Gegenteil zu beispielsweise jenen in der Batterieentwicklung. Auch der hegemoniale Konsens wird modifiziert: Die Notwendigkeit einer intermodalen Einbindung des Elektroautomobils wird zunehmend anerkannt und sogar seitens der Autokonzerne vorangetrieben, allerdings nur weil und insoweit als der damit einhergehende „Mobilitätserhalt die Voraussetzung bildet für den Nachfrageerhalt nach Automobilen. Hier liegt nicht zuletzt der Grund für das zunächst erstaunlich erscheinende Interesse der Automobilindustrie an einer Vernetzung des Automobils mit anderen Verkehrsmitteln“ (Berger und Servatius 1994: 190).

Trotz der vielfältigen Verschiebungen bleiben Autoindustrie und Automobil samt der ihnen zugrundeliegenden mentalen Infrastrukturen und kulturellen Wertvorstellungen bei einem grünen Autohegemonieprojekt weitgehend stabil und hegemonial, während die imperialen Zwangselemente bei E-Mobilität fortbestehen oder sich gar vertiefen: Die Umweltbelastung wird tendenziell von der Konsum- auf die Produktionsseite und insbesondere in den Globalen Süden verlagert, wo beispielsweise die explodierende Nachfrage nach den Metallen Platin und Lithium unter sozial-ökologisch fragwürdigen Abbaubedingungen bedient wird (Brunnengräber und Haas 2017; Brand und Wissen 2017: 141–146; BW Stiftung 2017a: 98).

Gerade durch ihre Verbindung zur Digitalisierung könnte sich die Elektroautomobilität zu einem motivierenden ‚sozialen Mythos‘ entwickeln (Bieling und Steinhilber 2000: 107); sie verbleibt aber in der Logik von „technical fixes“ (Paterson 2000b: 111) und verdeckt die Alternative einer radikalen Mobilitätswende im Rahmen einer sozial-ökologischen Transformation gesellschaftlicher Herrschafts- und Naturverhältnisse. Die ökologische

Modernisierung der Autohegemonie kann somit als Teil einer *Green Economy* Strategie zur Erneuerung kapitalistischer Akkumulation unter ‚grünen Vorzeichen‘ betrachtet werden:

Sie könnte Bestandteil einer passiven Revolution im Sinne Gramscis werden, nämlich einer von den herrschaftlichen Kräften angeleiteten Transformation hin zu einem grünen Kapitalismus. (Brand und Wissen 2013: 137)

2.3.4 Methodisches Vorgehen und weiterer Aufbau der Arbeit

Inwiefern sich in Baden-Württemberg ein im beschriebenen Sinne ‚grünes‘ Autohegemonieprojekt anbahnt und die Form einer passiven Revolution annimmt, soll im empirischen Teil anhand zweier zentraler politischer Initiativen untersucht werden. Dies geschieht in Form einer hegemonietheoretisch begründeten Policy-Analyse. Das methodische Vorgehen orientiert sich am oben entwickelten Modell der Autohegemonie (Tabelle 1), das als ‚Analyseraster‘ dient.

Zunächst sollen die aktuellen hegemonialen Auseinandersetzungen um die Zukunft der Automobilität in den geschichtlichen Kontext einer historisch etablierten und krisenhaften fossilistischen Autohegemonie gestellt werden (vgl. Kap. 3). Dies schließt an die bereits im Theorieteil angerissene Kontextanalyse an, ergänzt das theoretisch-deduktive Argument nun aber durch eine primär empirisch fundierte Darstellung der Genese und Gestalt der Autohegemonie in Baden-Württemberg (Kannankulam und Georgi 2014: 63), wobei die regionalen Entwicklungen in einen größeren bundesdeutschen und globalen Zusammenhang gestellt werden. Die Identifizierung wichtiger Akteure leitet zu den aktuellen Konflikten um die Zukunft der (Auto-)Mobilität und den entsprechenden politischen Initiativen über, die Hauptgegenstand der Policy-Analyse sind (vgl. Kap. 4).

Jeweils ausgehend von den Koalitionsverträgen 2011 und 2016 wird zunächst erhoben, inwiefern sich der ‚objektive‘ Problemdruck in politischen Krisennarrativen, Forderungen, Zielen und möglicherweise einem politischen Projekt der Landesregierungen niederschlägt (Kannankulam und Georgi 2014: 64). Die Landesinitiative Elektromobilität wird hier von der Landesregierung bereits als Schlüsselinitiative ins Feld geführt, was eine nähere Untersuchung derselben nahelegt

(vgl. Kap. 4.1). Als zweiter exemplarischer Fall wird der Konflikt um die dritte Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Landeshauptstadt Stuttgart untersucht (vgl. Kap. 4.2), was sich auch durch die aktuelle Relevanz und starke Politisierung rechtfertigen lässt, die das Thema Luftreinhaltung spätestens unter Grün-Schwarz erfahren hat.

Wie sich in diesen politischen Initiativen der Konflikt um die Zukunft der Autohegemonie verdichtet, soll auf mindestens zwei Ebenen untersucht werden. Zunächst sollen die Initiativen auf *inhaltlicher Ebene* darauf geprüft werden, inwiefern sie den *autohegemonialen Konsens* stabilisieren oder herausfordern. Dazu werden vor allem Selbstdarstellungen und Stellungnahmen in öffentlich zugänglichen Dokumenten untersucht. Auf der *Akteursebene* soll sodann gezeigt werden, wer bei der Formulierung und Ausgestaltung der politischen Initiativen repräsentiert und tonangebend ist und wie sich verschiedene Akteure strategisch positionieren. Nachdem also „the important protagonists and their ‘speakers’ within the investigated conflict“ (Kannankulam und Georgi 2014) identifiziert sind, soll untersucht werden, ob deren Strategien ein ‚grünes‘ Autohegemonieprojekt andeuten und welche Verschiebungen im *hegemonialen Block* damit verbunden sind. Da es schwierig ist, die ‚eigentlichen‘ Interessen und Einstellungen von Akteuren zu ermitteln, kann diese empirische Hegemoniestudie nur „an der ›Oberfläche‹ ansetzen; an dem, was gesagt, geschrieben und getan wird“ (Scherrer 2007: 77–79). Dabei werden neben den Koalitionsverträgen und Policy-Texten (Gesetzesentwürfe, Außendarstellungen) vor allem Pressemitteilungen und Positionspapiere relevanter Akteure ausgewertet, wobei aufgrund der politischen Aktualität des Gegenstands teilweise auch auf die Zeitungsberichterstattung Bezug genommen wird. Neben der qualitativ-interpretierenden Auswertung dieser Dokumente bleibt aber auch die wissenschaftliche Literatur eine wichtige Referenz, wobei auch an aktuelle Studien angeknüpft werden kann (Späth et al. 2016; BW Stiftung 2017a).

3. Autohegemonie in Baden-Württemberg und darüber hinaus: Genese, Gestalt und zentrale Akteure

3.1 Historie: Von der Erfindung des Autos und den Widerständen gegen seine Ausbreitung

Auch wenn Deutschland bisweilen insgesamt als „Pionierland des Automobilbaus“ (Pierenkemper 2005: 17) bezeichnet wird, nimmt Baden-Württemberg in der Bundesrepublik in dieser Hinsicht nochmals eine Sonderstellung ein. Schließlich war es in Mannheim und Cannstatt bei Stuttgart, wo Carl Benz und Gottlieb Daimler unabhängig voneinander an ihren Automobilkonstruktionen tüftelten und damit der modernen Automobilität einen entscheidenden Impuls gaben. So gilt das Jahr 1886, in dem Benz sein Dreirad mit Verbrennungsmotor patentieren ließ, als „Geburtsstunde des modernen Automobils“ und Baden-Württemberg dementsprechend als dessen „Geburtsstätte“ (Güll 2011: 36). Gerade im Mittleren Neckarraum, wo nach der Fusion der Erzrivalen 1926 die neue Daimler-Benz AG ihren Hauptsitz ansiedelte (Pierenkemper 2005: 17–18), hatten sich im 19. Jahrhundert günstige Voraussetzungen für die Kraftfahrzeugentwicklung herausgebildet (Kollmer-von Oheimb-Loup 2005: 67). Dabei fungierte insbesondere der Eisenbahnbau als Industrialisierungs- und Innovationstreiber, der zu einer beachtlichen Verdichtung von Industrieunternehmen und zunehmend qualifizierten Arbeitskräften relevanter Branchen führte (Kollmer-von Oheimb-Loup 2005). Die Voraussetzungen für den Welterfolg von Firmen wie Daimler oder Bosch waren um die Jahrhundertwende somit grundsätzlich gegeben und am Vorabend des Ersten Weltkriegs beschäftigten die beiden schwäbischen Traditionsunternehmen bereits jeweils mehrere Tausend Personen (Kollmer-von Oheimb-Loup 2005: 67). Zunächst blieb die Automobilfertigung in Baden-Württemberg – wie allgemein in Deutschland – allerdings von handwerklicher bis mechanischer Werkstattarbeit geprägt und auf Einzelstücke oder maximal Kleinserien beschränkt²⁸ (Hilger 2005: 174; Canzler 2016: 70). Als Zielgruppe erreichten die Autobauer in dieser Frühphase nur einen recht

²⁸ Einen Eindruck vermitteln die geringen Stückzahlen der um die Jahrhundertwende noch konkurrierenden Firmen von Daimler und Benz, die „für den *Daimler Riemenwagen* von 1895 mit ca. 130 Stück oder für den *Benz-Ideal* von 1901 mit circa 300 Stück beziffert [werden]“ (Ruppert 2013: 17).

kleinen Kreis von Rennsportenthusiasten und vermögenden Geschäftsleuten aus dem aufstrebenden städtischen Bürgertum, welches durch das teure Auto seine neue gesellschaftliche Vormachtstellung gegenüber Landadel, Militär und ländlicher Bevölkerung zum Ausdruck brachte (Sachs 1984: 20-23, 50-51; Ruppert 2013: 37).

Auf der Straße stießen die sogenannten „Autler“ (Sachs 1984: 16) in dieser Frühphase denn auch auf wenig Gegenliebe. Die Proteste der Landbevölkerung gegen die „rücksichtslosen Herrenfahrer aus der sittenlosen Stadt“ (Canzler 2016: 69), die Mensch und Tier von der Straße verscheuchten und Staub, Gestank und Straßenschäden hinterließen, waren entsprechend von Klassenhass durchtränkt und unter anderem Ausdruck eines Stadt-Land-Konflikts (Canzler 2016: 67–69; Sachs 1984: 26).²⁹ Auch wenn der Widerstand gegen das Auto „punktuell und nicht von Dauer“ (Canzler 2016: 67) war, lässt sich für die erste Hälfte des 20. Jahrhunderts sicherlich noch nicht von einer Autohegemonie sprechen. Zwar drückte das aufstrebende städtische Bürgertum sein Kollektiv- und Selbstbewusstsein nun mit Vorliebe in repräsentativen Automobilen aus und begann sich in Automobilclubs zu organisieren (Ruppert 2013: 36–37; Sachs 1984: 21–23) – die Interessenidentitäten zwischen der Klasse der Bourgeoisie und der Gruppe der ‚Autler‘, die sich zu dieser Zeit noch weitgehend überschneiden, blieben jedoch vorerst auf der ‚ökonomisch-korporativen‘ Ebene und konnten noch nicht universalisiert werden. Nicht nur die Widerstände der einfachen Bevölkerung zeigten, dass das Auto noch keine kulturelle Hegemonie erreicht hatte und die Frage „Wem gehört die Straße“ (Sachs 1984: 23–35) bis auf weiteres umkämpft und offen blieb. Auch die Tageszeitungen thematisierten gerade in den frühen Jahren vor allem Sicherheits- und Umweltprobleme der Automobilität statt ihren positiven Nutzen (Canzler 2016: 69).

Während sich die kulturelle, ideologische und diskursive Repräsentation des Autos in den 1920er Jahren allmählich änderte (Sachs 1984: 46–62) und es „wenigstens in der Einbildungskraft zum Massenartikel geworden war: vom «Sportsvergnügen für

29 Es mag teilweise stimmen, dass diese „erste Welle der Autokritik [...] konservativ gefärbt und gefangen in romantischem Antimodernismus [war]“ (Canzler 2016: 69). Zugleich finden sich aber auch überraschend aktuell anmutende Formulierungen eines ‚Rechts auf Straße‘, beispielsweise bei einem Wiener Freiherrn schon im Jahr 1912: „Woher nimmt der Automobilist das Recht, die Straße, wie er sich rühmt, <zu beherrschen>, die doch keineswegs ihm, sondern der gesamten Bevölkerung gehört, diese auf Schritt und Tritt zu behindern und ihr ein Verhalten zu diktieren, das er nur auf den eigenen, privaten Wegen fordern dürfte? Die öffentliche Straße ist nun einmal nicht für den Expreßverkehr bestimmt, sie gehört zum Milieu der Stadt ... Sollen etwa die öffentlichen Straßen <menschenrein> gehalten werden?“ (zitiert nach Sachs 1984: 27).

Reiche» zum «Auto für alle»“ (Sachs 1984: 55), hielt sich auch in der politischen Gesellschaft zunächst hartnäckiger Widerstand gegen die Automobilität. So sperrte sich das Reichsverkehrsministerium trotz des oft desolaten Straßenzustandes nach dem Ersten Weltkrieg gegen den Bau von Autofernstraßen, was wohl auch mit Rücksicht auf die Reichsbahn geschah, der man keine Konkurrenz schaffen wollte (Pierenkemper 2005: 27–28). Allgemein fehlte es für den Durchbruch der Massenmobilität an einer „staatlichen Motorisierungspolitik“ (Hilger 2005: 180), zu der neben dem Bau von Autostraßen auch Steuererleichterungen und die Schaffung einer einheitlichen Rechts- und Verkehrsordnung gehören würde (Hilger 2005: 180; Canzler 2016: 68–69). Diese Punkte wurden erst unter den Nationalsozialisten im Rahmen des Projekts der ‚Volksmotorisierung‘ verstärkt in Angriff genommen (Sachs 1984: 63–66). Allerdings vollzog sich der „verkehrs- und mobilitätspolitisch[e] Paradigmenwechsel“ (Canzler 2016: 61) von der Eisenbahn zum Auto zunächst vornehmlich auf Planungsebene, während sich die Um- und Durchsetzung der Massenautomobilität bis in die Nachkriegszeit verzögerte. Somit lag „der Motorisierungsgrad in Deutschland bis zum Zweiten Weltkrieg weit hinter dem anderer westlicher Industrienationen zurück“ (Hilger 2005: 174). Aber auch in der deutschen Automobilproduktion „hinkte die Entwicklung der Branche in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts deutlich der internationalen hinterher“ (Pierenkemper 2005: 18). Auch wenn Baden-Württemberg als ‚Geburtsstätte‘ des Automobils gilt, wurden neue Maßstäbe der Produktion zunächst in Frankreich und dann vor allem in den USA gesetzt, wo sich mit dem ‚Fordismus‘ eine neue gesellschaftliche Formation bzw. ein neuer ‚historischer Block‘ herausbildete (Rupert 1995: 70–71; Bieling 2009: 454).

3.2 Der historische Block des Fordismus und die Massenautomobilisierung in Deutschland

Im Jahr 1913-14 führte Henry Ford die Fließbandfertigung ein und verhalf der Massenproduktion und -mobilisierung damit zum Durchbruch³⁰ – allerdings zunächst

³⁰ So reduzierte sich der Preis des seit 1908 produzierten legendären ‚Model T‘ von ursprünglich 950 Dollar bis 1917 um mehr als die Hälfte und sank in den 1920ern gar auf unter 300 Dollar (Ruppert 2013: 24).

vorwiegend in den USA (Rupert 1995: 63). Ermöglicht wurden die dramatischen Produktivitätsgewinne durch eine konsequente, wissenschaftsbasierte Rationalisierung des Arbeitsprozesses, die als ‚Taylorismus‘ bekannt wurde (Ruppert 2013: 23) und neben Fließband, Maschinerisierung und intensiver Arbeitsteilung auch eine präzise Planung und Überwachung des Arbeitsprozesses und der Arbeiterschaft durch das Management vorsah (Rupert 1995: 60–61; Paterson 2007: 106).

Dieser technologische Wandel hatte neben dem organisatorisch-technischen Aspekt aber auch eine starke gesellschaftliche Komponente, wie Gramsci schon früh erkannte. Gramsci war einerseits von der „produktiven Kraft der tayloristisch-fordistischen Produktions- und Arbeitsorganisation“ (Bieling 2009: 453) beeindruckt; andererseits konstatierte er, dass die weitgehend routinisierte und stupide Montagetätigkeit am Fließband auch einen ‚neuen Arbeiter- und Menschentypus‘ erfordere, der seine Arbeitskraft durch die Befolgung rigider puritanischer Normen aufrechtzuerhalten habe und damit „gemäß der Formel vom ‚dressierten Gorilla‘ mit den Anforderungen der fließbandgetriebenen Massenproduktion in Übereinstimmung gebracht werden musste“ (Bieling 2009: 454).³¹

Die Schaffung eines solchen neuen Menschentyps war allerdings nicht nur für die Produktion von Belang, sondern insbesondere auch für die Etablierung fordistischer Konsumnormen (Paterson 2007: 111–112). So sollte die Arbeiterschaft nicht nur zuverlässig ihre Arbeitskraft für die Massenproduktion zur Verfügung stellen, sondern die produzierten Waren auch selbst käuflich erwerben (Brand und Wissen 2017: 86) – der Arbeiter wurde so zur neuen „Figur des ›Konsumenten‹“ (Brand und Wissen 2017: 89). Schließlich musste Ford, der ein für alle erschwingliches Auto bauen wollte (Rupert 1995: 63), für die in vormals ungekannten Stückzahlen produzierten Automobile auch Abnehmer finden. Um die Nachfrage entsprechend anzukurbeln, propagierte Henry Ford hohe Löhne und führte selbst 1914 den für damalige Verhältnisse überaus großzügigen Fünf-Dollar-Tag ein (Rupert 1995: 65–66; Canzler 2016: 30). Wie für Taylor waren auch für Ford diese hohen Löhne und der dadurch ermöglichte steigende Konsum und Lebensstandard nur Ausdruck einer grundlegenden Interessenharmonie zwischen Arbeitern und Arbeitgebern – einer

31 Bei Ford bestand dafür zeitweise gar ein eigenes ‚sociological‘ bzw. ‚service department‘, das durch Überwachung und geradezu paternalistische Erziehungsmaßnahmen die Arbeiterschaft bis tief in die Privatsphäre hinein kontrollieren sollte (Rupert 1995: 104–138; Brand und Wissen 2017: 89).

Win-win-Situation, die antagonistische Klassenverhältnisse transzendiere (Rupert 1995: 60–65). Trotz dieser postulierten Harmonie erstritt sich die Arbeiterschaft in politischen Kämpfen das Recht auf gewerkschaftliche Organisation (Paterson 2007: 108; Rupert 1995: 78–81), wobei dieser Klassenkonflikt in der Folge weitgehend auf Verteilungsfragen reduziert und in korporatistische Bahnen gelenkt wurde (Brand und Wissen 2017: 88; Rupert 1995: 155).

Letztendlich etablierte sich so ein ‚fordistischer Klassenkompromiss‘, bei dem die Zustimmung der Arbeiterschaft zu ihrer Unterordnung unter Management und Fließband durch im Gegenzug gewährleistete Lohnerhöhungen, Gewerkschaftsfreiheit, einen Ausbau des Wohlfahrtsstaats und die teilweise Einbindung in die Konsumgesellschaft gesichert wurde (Brand und Wissen 2017: 86–88; Paterson 2007: 106–108). Dieser Klassenkompromiss ermöglichte, dass die industriell-tayloristische Massenproduktion im Massenkonsum sein logisches Gegenstück fand und dass sich der Fordismus spätestens in der Nachkriegszeit als neuer ‚historischer Block‘ stabilisierte (Bieling und Steinhilber 2000: 105). Dies wurde von Gramsci schon in der Zwischenkriegszeit antizipiert: Im Fordismus, der als neuer Hegemonietyp in der Fabrik – genauer gesagt, in den Autofabriken der USA – ausgebrütet wurde, erkannte er schon damals „eine neue kapitalistische Formation, deren Verallgemeinerung mittel- und langfristig die materiellen Grundlagen der europäischen Zivilisation umwälzen sollte“ (Bieling 2009: 454).

In Europa, und auch speziell in Deutschland und Baden-Württemberg, setzte der Wandel zum Fordismus allerdings erst mit einiger Verzögerung ein. Zwar studierten deutsche Automanager schon früh und mit großem Interesse die tayloristischen Methoden in amerikanischen Fabriken und implementierten seit den 1920er Jahren verstärkt Elemente einer rationalisierten Produktionsweise³²; allerdings adaptierten die europäischen Autohersteller das amerikanische Produktionssystem eher zögerlich und selektiv, wobei sie es den lokalen Marktbedingungen anpassten (Rupert 1995: 75–77; Ruppert 2013: 23–24). Dies demonstriert Susanne Hilger am Beispiel Daimler-Benz, wo die ‚amerikanische Massenkonzektion‘ auf einige Skepsis traf (Hilger 2005: 174–176). Der schwäbische Autobauer setzte mit Rücksicht auf seinen Status als Nischenanbieter, dessen Produkte für gehobene Ansprüche und größere Geldbeutel

³² Beispielsweise zeigte sich ein Benz-Vertreter auf Studienreise in Detroit beeindruckt von der Ford-Fabrik und Opel führte 1924 die Fließbandfertigung ein (Rupert 1995: 75–76).

gedacht waren und sich von ‚Massenware‘ unterscheiden sollten, weiterhin auf „Maßschneiderei“ mit einem vergleichsweise hohen Anteil an manueller Tätigkeit und Qualitätskontrolle (Hilger 2005: 179–181). Nichtsdestotrotz setzten sich auch am Neckar allmählich die amerikanischen Produktionskonzepte in modifizierter Form durch, zunächst mit dem Konzept der ‚flexiblen Qualitätsfertigung‘ in den 1920ern bis hin zur ‚just-in-time‘-Produktion und computergesteuerten Rationalisierung in der zweiten Jahrhunderthälfte (Hilger 2005: 184–186).

Konsequenter verfolgten zunächst Hersteller wie Opel und VW die Auto-Massenproduktion. War es im Nationalsozialismus noch bei der Vision eines ‚Autos für alle‘ geblieben, das kriegsbedingt zunächst nur in militärischer Ausführung seinen Weg in die Massenproduktion und auf die Straßen fand, rollte der von Ferdinand Porsche in Hitlers Auftrag konstruierte ‚KdF-Wagen‘ ab den 50er Jahren nun als ‚Volkswagen‘ millionenfach vom Band (Sachs 1984: 76-77, 85-87; Ruppert 2013: 21–22). Während der VW-Käfer so zum Massenauto wurde, bot Opel den aufstrebenden Gesellschaftsschichten durch eine Diversifizierung seiner Produktpalette Möglichkeiten zur individuellen Distinktion (Ruppert 2013: 24–25). Insgesamt wurde in diesem Jahrzehnt die Zahl der in Deutschland produzierten Pkw ungefähr verzehnfacht, lag 1962 bereits bei über zwei Millionen Autos und erreichte bei anhaltend kräftigen Wachstumsraten bis Mitte der 80er die Vier-Millionen-Marke (Pierenkemper 2005: 39). In diesem relativ kurzen Zeitraum und doch als Ergebnis des beschriebenen langfristigen Prozesses „stieg die Automobilindustrie nach dem Zweiten Weltkrieg zur Schlüsselindustrie des deutschen Wirtschaftswunders auf und nahm seither die Funktion einer Konjunkturlokomotive ein“ (Hilger 2005: 181). Tatsächlich gehörte der Straßenfahrzeugbau schon in den 60er-Jahren neben der chemischen Industrie und dem Maschinenbau zu den umsatzstärksten Industriezweigen in Deutschland, wobei er seinen Anteil an der industriellen Wertschöpfung in den letzten Jahrzehnten weiter steigern konnte (Krämer-Badoni et al. 1971: 114–115; Pierenkemper 2005: 23; Kaufmann 2011: 20).³³

33 Selbst im Krisenjahr 2009 wurden mit 260 Mrd. Euro gut ein Fünftel der deutschen Industrieumsätze im Automobilbau gemacht (Kaufmann 2011: 20–22). Von den in der Industrie Beschäftigten waren 1960 sechs Prozent im Automobilsektor tätig, ein Anteil der sich bis zur Jahrtausendwende noch mehr als verdoppelt hat (Pierenkemper 2005: 23). Je nach Rechnung hängt in der Bundesrepublik jeder zwanzigste oder sogar jeder siebte Arbeitsplatz von der deutschen Automobilindustrie bzw. vom Automobil ab (Kaufmann 2011: 22–23). Die Zahlen variieren, da bei letzterer Rechnung u.a. auch Jobs im Straßenbau, Verkehrs- bzw. Parkraummanagement und Service einbezogen werden (Kaufmann 2011: 23; Krämer-Badoni et al. 1971: 114).

Obwohl die deutschen Autobauer bei der Lohnpolitik zunächst weniger großzügig waren als das Vorbild Ford (Rupert 1995: 76), profitierten auch die hiesigen Lohnabhängigen im Nachkriegsdeutschland von den durch Produktivitätssteigerungen ermöglichten Reallohnzuwächsen (Brand und Wissen 2017: 87–88). Hatte es aufgrund der Überkapazitäten nach dem Ersten Weltkrieg beispielsweise bei Daimler noch Massenentlassungen und revolutionäre Arbeitskämpfe gegeben (Feldenkirchen 2005: 72), packte die Belegschaft in Untertürkheim nach dem Zweiten Weltkrieg nun gemeinsam den Wiederaufbau an und wurde von der Unternehmensleitung ausdrücklich für ihre aufopfernde Einsatzbereitschaft gelobt, die letztlich die rasanten Produktionssteigerungen ab Anfang der 1950er ermöglichten (Feldenkirchen 2005: 77–80). Im Rahmen des fordistischen Klassenkompromisses erwartete die Arbeiter und Angestellten im Gegenzug ein nicht zu verachtender „Lohn der Schufterei: die demokratische Konsumgesellschaft, die Gleichheit vor der Ware“ (Sachs 1984: 84). Neben Eigenheim und elektronischen Gerätschaften war insbesondere die Ware ‚Automobil‘ das typische Element der sich zusehends verbreitenden fordistisch-konsumistischen Lebensweise (Brand und Wissen 2017: 88). Durch das Wirtschaftswunder durfte ein immer größerer Teil der Gesellschaft vom eigenen Auto und dem damit verbundenen symbolischen Aufstieg träumen (Ruppert 2013: 37), und immer mehr Menschen konnten den Traum tatsächlich verwirklichen: Analog zur Produktion verzehnfachte sich in den 1950ern auch der Pkw-Bestand in der BRD (Ruppert 2013: 18).³⁴ Zwar konnten sich in der ersten Nachkriegsdekade längst noch nicht alle ein Auto leisten, aber die Tendenz ging doch klar in Richtung Vollmotorisierung, die Mitte der 70er weitgehend erreicht war – somit wurden zunächst Konsumbedürfnisse universalisiert und dann das Automobil selbst (Sachs 1984: 80–83). Diese „Demokratisierung des Autos“ (Ruppert 2013: 17) wurde vielfach als Überwindung oder zumindest Nivellierung der Klassengesellschaft interpretiert (Krämer-Badoni et al. 1971: 25; Brand und Wissen 2017: 89–90), tatsächlich konnte dieses Versprechen Henry Fords jedoch nie ganz eingelöst werden (Paterson 2000b: 106–107). Zum einen diente das Automobil dank einer hierarchisch nach Kaufpreis differenzierten Modellpalette „weiterhin als Bedeutungsträger für soziale Hierarchien“ (Ruppert 2013: 37), was sich gerade die in Baden-Württemberg ansässigen ‚Premiumhersteller‘ zunutze machen

³⁴ Zwischen 1960-2016 verzehnfachte sich die Zahl der Pkw in Deutschland nochmals auf nunmehr 45 Millionen (Brand und Wissen 2017: 135).

konnten. Zum anderen bleibt der Zugang zum Automobil selbst bei einem Bestand von inzwischen 45 Mio. Pkw in der Bundesrepublik für eine gesellschaftliche Minderheit unerschwinglich (Ruppert 2013: 19) und weiterhin nach Klasse/Einkommen, Geschlecht etc. differenziert (Krämer-Badoni et al. 1971: 30–39; Brand und Wissen 2017: 139; Paterson 2000b: 109). Behält man diese Einschränkungen im Hinterkopf, lässt sich aber allgemein festhalten, dass sich das Auto in Nachkriegsdeutschland tendenziell „vom Luxusgut der besitzenden Klassen zum allgemeinen Gebrauchsgut für alle Bevölkerungsschichten gewandelt hat“ (Krämer-Badoni et al. 1971: 25) und nunmehr wie vielleicht kein anderes Produkt zu einem ‚vollwertigen Gesellschaftsmitglied‘ dazugehört (Canzler 2016: 12).

Der Zeitraum um das Jahr 1960 lässt sich nach diesen Indikatoren als „die ‚Epochengrenze‘ zur motorisierten Gesellschaft“ identifizieren (Ruppert 2013: 18) und markiert damit zugleich die Schwelle zur Autohegemonie in Deutschland und Baden-Württemberg. Die Massenproduktion von Automobilen in der ‚Schlüsselindustrie‘ war damals endgültig etabliert und nahm weiter Fahrt auf. Mit der neuen Massenmobilität inklusive ihrer assoziierten Wunschbilder und Modernitätsideale bildete sie ein kohärentes Ganzes, das den fordistischen historischen Block stabilisierte. Zudem war 1961 das Jahr, in dem die Arbeiterschaft erstmals die größte Käufergruppe von Pkw bildete (Pierenkemper 2005: 35). Dieser Schritt steht emblematisch für die Einbindung der Arbeiterschaft in den autohegemonialen Block und für den Übergang zur ‚ethisch-politischen Phase‘ der Autohegemonie, die von einer Verallgemeinerung autoindustrieller Interessen gekennzeichnet ist. Kritische Stimmen zur Automobilität waren in den 1960er Jahren dagegen kaum zu vernehmen, was auf einen weitgehenden autohegemonialen Konsens hinweist:

Kritik am Auto und an seinen räumlichen und ökologischen Auswirkungen war im einstigen Eisenbahnland weder in den Medien noch in fachlichen Teildiskursen zu finden. Im Gegenteil: das Auto war nunmehr für den allergrößten Teil der Bevölkerung der unbestrittene Bestandteil eines erstrebenswerten Lebensstils [...]. Mehr noch war das Auto zur kollektiven Projektion für Wohlstand und gesellschaftlichen Aufstieg geworden, die ‚Liebe zum Automobil‘ (Sachs 1984) war erwacht. Alle gesellschaftlichen und politischen Kräfte unterstützten den nunmehr auch von staatlicher Seite kräftig angeschobenen Kurs der Massenmotorisierung. (Canzler 2016: 71–72)

3.3 Mobilitätspolitik im Nachkriegsdeutschland und der Durchbruch zur Autohegemonie

In der Tat war es nicht zuletzt die Politik, die der Autohegemonie in Deutschland zum Durchbruch verhalf (Canzler 2016: 61). Hatte es vor und zwischen den beiden Weltkriegen noch an einer staatlichen Motorisierungspolitik gefehlt, wurde diese in der jungen Bundesrepublik umso aktiver verfolgt, sodass Automobilität und die Autoindustrie einen massiven Aufschwung erleben konnten (Hilger 2005: 180–181). Schon seit der Weimarer Republik gab es die Idee einer ‚Nur-Autostraße‘, doch damals

konnte von einer drängenden Nachfrage nach Autobahnen keine Rede sein und auch verkehrswirtschaftlich war eine neue Klasse von Straßen sinnlos; einzig der auto-industrielle Komplex – Straßenplaner und die Bau- und Zementbranche eingeschlossen – hatten hartnäckig den Plan verfolgt, die Berge zu durchlöchern und die Täler zu überbrücken, um das Automobil der Gesellschaft einzubrennen. (Sachs 1984: 66)

Dass die intensiven Lobbyaktivitäten des AIK damals nicht erfolgreich gewesen waren, zeugt von dem radikalen Wandel, der sich zwischen Weimar und den 1960er Jahren vollzog. Unter faschistischen Vorzeichen wurden die rechtlichen, planerischen und mentalen Voraussetzungen für den Siegeszug des Automobils geschaffen (Canzler 2016: 70–71). Doch auch wenn das Dritte Reich „in der Geschichte der Automobilisierung [...] eine Schlüsselstellung [einnimmt]“ (Sachs 1984: 64), konnte der von Hitler anvisierte Ausbau des Fernstraßennetzes erst in der Nachkriegszeit in großem Stil realisiert werden (Pierenkemper 2005: 28–29).

In den 1960er Jahren war die Massenmotorisierung dann tief in den gesellschaftlichen Konsens eingesunken und wurde unter dem Banner der ‚sozialen Teilhabe‘ zu einer Kernforderung sozialdemokratischer Reformpolitik, der sich auch die Gewerkschaften anschlossen (Canzler 2016: 72). Nach dem ambitionierten ‚Leber-Plan‘ – dem verkehrspolitischen Grundsatzprogramm von Verkehrsminister Georg Leber (SPD) aus dem Jahr 1967 – sollte bis 1985 für jede_n Bundesbürger_in die nächste Autobahnauffahrt in zehn bis maximal zwanzig Kilometern erreichbar sein (Canzler 2016: 63). Erstmals wurde eine verkehrspolitische Gesamtstrategie entwickelt, die den Ausbau des Bundesfernstraßensystems, aber auch die (Rück-)Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene und die Sanierung der Bundesbahn vorsah (Krämer-Badoni et al. 1971: 266–267).

Faktisch baute man dann aber vor allem Fernstraßen für den Autoverkehr: in der zweiten Jahrhunderthälfte wurden dafür ca. 260 Mrd. DM aufgewendet (Pierenkemper 2005: 29), davon 210 Mrd. allein zwischen 1960-1983 – dem stehen im selben Zeitfenster nur 23 Mrd. DM an Staatsausgaben für das Eisenbahnnetz gegenüber, das darüber hinaus in den Nachkriegsjahrzehnten um mehr als 7000 Kilometer Schienenstrecke zurückgebaut wurde (Freund und Martin 1993: 133–134). Im Unterschied zur Eisenbahn war der Straßenbau zudem „von jeher eine Domäne der staatlichen Investitionstätigkeit“ (Krämer-Badoni et al. 1971: 249) und wurde als Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge über Steuern finanziert (Pierenkemper 2005: 32). Zugleich sorgte die Automobilität auch für ein enormes Steueraufkommen, das die direkten Investitionen von Anfang an überkompensierte (Pierenkemper 2005: 32). So machte die *Mineralölsteuer* teilweise über die Hälfte des Volumens der ausschließlichen Bundessteuern aus, während Bundesländer wie Baden-Württemberg in ähnlichem Maße von der *Kfz-Steuer* profitiert haben (Pierenkemper 2005: 43–46). Allerdings bezieht diese Rechnung weder den indirekten Nutzen mit ein, der durch staatliche Verkehrsinvestitionen vor allem für Unternehmen und private Kapitalakkumulation entsteht (Krämer-Badoni et al. 1971: 250–251), noch die indirekten Kosten eines massiv ressourcen- und emissionsintensiven Straßenbaus und Autoverkehrs (Brand und Wissen 2017: 90).³⁵ Insofern impliziert der staatliche Straßenbau eine „Sozialisierung der Kosten und die Privatisierung der Gewinne“ (Krämer-Badoni et al. 1971: 251), die durch das hohe Steuervolumen den Deckmantel eines staatlich vermittelten Allgemeinwohls erhält. Darüber hinaus sorgte die Zweckbindung von 50 Prozent des Mineralölaufkommens für den Straßenbau – die wiederum im Jahr 1960, dem ‚Schwellenjahr‘ zur deutschen Autohegemonie, eingeführt wurde – gemeinsam mit dem ‚Sachzwang‘ eines unaufhörlich wachsenden Verkehrsaufkommens für einen Rückkopplungseffekt, der den Straßenbau immer weiter vorantrieb (Canzler 2016: 61–62; Ruppert 2013: 18).³⁶ Aber nicht nur mit Straßenbauinvestitionen, sondern durch eine Vielfalt von automobilitätsfördernden oder gar -erzwingenden staatlich-regulativen Maßnahmen

35 Für jeden Kilometer Autobahn werden 40.000 Tonnen Baustoffe und mindestens zehnmals mehr Fläche als für einen Kilometer Schienenstrecke benötigt (Brand und Wissen 2017: 90).

36 Keineswegs resultierte der Straßenbau also, wie Toni Pierenkemper suggeriert, einseitig „als Rückwärtskopplung aus der Expansion des Automobilsektors“ (2005). Vielmehr wurde dieses Wachstum der Autoindustrie andersherum aus dem oben beschriebenen, politisch induzierten Rückkopplungsverhältnis zwischen Straßenbau und Steueraufkommen erst ermöglicht.

wurde die Autohegemonie von der politischen Gesellschaft gefördert.³⁷ Spätestens Ende der 60er hatte die Autohegemonie in Deutschland somit ihre politisch-staatliche Phase erreicht.

Allerdings war die fossilistische Autohegemonie nie frei von Widersprüchen, welche durch die Krise der fordistisch-keynesianischen Konfiguration in den 1970er-Jahren offen zutage traten (Bieling und Steinhilber 2000: 105; Brand und Wissen 2017: 90–94). Zum einen geriet das fordistische Modell an seiner ökonomischen Basis in die Krise, als die durch Taylorismus und neue industrielle Beziehungen erreichten Produktivitätszuwächse sich spürbar verlangsamten – ein Problem, dem durch weitere Rationalisierungsmaßnahmen wie der bei Toyota entwickelten ‚*lean production*‘ begegnet wurde (Paterson 2007: 109). Zum anderen wurde die fordistische Produktions- und Lebensweise vonseiten der neuen sozialen Bewegungen auch auf politisch-ideologischer Ebene hinterfragt (Brand und Wissen 2017: 96–97). Dabei wurde auch spezifisch das Automobil von verschiedener Seite als ‚Teil des Problems‘ kritisiert (Brand und Wissen 2017: 138): Neben der Ökologiebewegung politisierten vor allem Verbraucherschützer_innen und Medien die Folgeprobleme der Massenautomobilität und forcierten gesellschaftliche Debatten über Verkehrssicherheit, Stau, Ressourcenverbrauch und Gesundheitsschäden durch Luftverschmutzung (Canzler 2016: 73). Zusätzlich erschütterte die fossilistische Autohegemonie durch die Ölpreiskrise (Brand und Wissen 2017: 96), in Folge derer die neuen deutschen Autobahnen an den ‚autofreien Sonntagen‘ leer bleiben mussten und so zum Sinnbild für die große Abhängigkeit des Verkehrssektors von billigen Erdölimporten wurden (Haas 2017: 50).

Auf der anderen Seite öffnete die Krise auch ein *window of opportunity* für die Entwicklung von Alternativen (Brand und Wissen 2017: 95–97). In der Autoindustrie wurde wie nie zuvor in Forschung und Entwicklung investiert und mit alternativen Antrieben, Treibstoffen und Fahrzeugkonzepten experimentiert (Canzler 2016: 74–75). Auch neue Geschäftsmodelle wurden angedacht und der Stuttgarter Hersteller Daimler-Benz „war Vorreiter bei der Einrichtung einer interdisziplinären Forschergruppe, die nicht nur an einzelnen technischen Projekten, sondern an

37 Zu nennen wären hier u.a. die Pendlerpauschale (seit 1955), die Förderung des suburbanen/ruralen Eigenheims und entsprechend weiter Arbeitswege, das Dienstwagenprivileg, die *Reichsgaragenordnung* bzw. Stellplatzpflicht sowie das für mindestens zwei Jahrzehnte dominante Leitbild der ‚autogerechten Stadt‘ in der Verkehrsplanung (Canzler 2016: 61–64).

umfassenden Mobilitätskonzepten arbeitete“ (Canzler 2016: 74). Gleichzeitig wurde in den 1980er Jahren auch im gewerkschaftlichen Kontext eine progressive Konversionsdebatte geführt (Candeias 2011: 254).

Dieses *Policy Window* schloss sich jedoch nach der Fordismuskrise im Zuge der kapitalistischen „Restrukturierung durch eine neue ‚neoliberale Konfiguration‘“ (Bieling und Steinhilber 2000) recht bald wieder (Brand und Wissen 2017: 97). Statt alternative Mobilitätskonzepte zu entwickeln, verließ sich die Autoindustrie zusehends auf technische Lösungen wie den Katalysator, Recycling und die Optimierung von Verbrennungsmotoren und konnte dadurch ihr bisheriges Geschäftsmodell und das automobiler Leitbild der immer größeren und schnelleren ‚Rennreiselimousine‘ wieder stabilisieren (Canzler 2016: 75–77). Dieser Prozess könnte als erste ökologische Modernisierung der Autohegemonie bezeichnet werden, die sich mit aktuellen Entwicklungen bei der Elektromobilität vergleichen lässt (vgl. Kap. 4) (Brand und Wissen 2017: 141–146).

Insgesamt bleibt festzuhalten, dass – während der Charakter und die hegemoniale Qualität der neoliberalen Konstellation kontrovers diskutiert wird (Opratko 2014: 15–16) – die hegemoniale Stellung der Autoindustrie und der Automobilität auch in der postfordistischen Konstellation zentral bleibt und weitgehend erfolgreich abgesichert wurde (Paterson 2007: 110–111). So konnte die deutsche Automobilproduktion seit 1980 um gut die Hälfte auf sechs Millionen Fahrzeuge gesteigert werden. Dies deutet einerseits auf eine Vertiefung der Autohegemonie in Deutschland und andererseits, in Anbetracht der steigenden Exportquoten, auf eine Globalisierung der hegemonialen und imperialen Automobilität hin. Die Widersprüche der historisch gewachsenen Autohegemonie sind deshalb aber noch lange nicht überwunden, was für eine dynamische Erneuerung spricht – dies gilt für Deutschland ebenso wie für Baden-Württemberg.

3.4 Fossilistische Autohegemonie in Baden-Württemberg: Zentrale Elemente und Akteure

Es lässt sich zeigen, dass die bisher v.a. auf globaler und nationaler Ebene beschriebenen Entwicklungslinien weitgehend auf das Land Baden-Württemberg übertragen werden können, wobei sich die Autohegemonie hier aufgrund der lokalen Gegebenheiten nochmals verdichtet. Allein bei den Herstellern haben mit Daimler (Stuttgart-Untertürkheim, Sindelfingen, Rastatt), Porsche (Stuttgart-Zuffenhausen) und Audi (Neckarsulm) – letztere als Teil des Volkswagen-Konzerns – gleich drei weltweit bedeutende Autobauer ihren Hauptsitz oder zumindest einen wichtigen Produktions- und Entwicklungsstandort im Südwesten (BW Stiftung 2017a: 65; Späth et al. 2016: 6). Das „nahezu exemplarisch[e] ‚Automobil-Cluster‘“ (BW Stiftung 2017a: 88) im Land wird durch eine hohe Dichte an wichtigen Kfz-Zulieferern komplettiert, wobei neben dem weltweiten Marktführer Bosch auch ZF (Friedrichshafen), Mahle (Stuttgart), Eberspächer (Esslingen a. N.) und Mann+Hummel (Ludwigsburg) zu nennen wären (BW Stiftung 2017a: 65–67). Das Cluster in Baden-Württemberg zeichnet dabei eine doppelte Spezialisierung aus: einerseits auf das Premiumsegment und andererseits auf den Antriebsstrang, wobei viele der genannten Unternehmen ihre Expertise bislang vor allem in der konventionellen ‚fossilistischen‘ Verbrennungsmotorentechnik aufgebaut haben (BW Stiftung 2017a: 65). Charakteristisch ist außerdem die starke Konzentration in der Automobilbranche, die sich nicht nur in der Dominanz einer relativ geringen Zahl von Großunternehmen ausdrückt, sondern auch in der regionalen Wirtschaftsstruktur (Statistisches Landesamt BW 2011: 13–15; Pierenkemper 2005: 33–35).

Augenfällig wird die räumliche Konzentration bei den Beschäftigungszahlen: Über die Hälfte der Arbeitsplätze der Autoindustrie im Land liegen in Stuttgart oder den Landkreisen Böblingen, Rastatt und Heilbronn (Statistisches Landesamt BW 2011: 15). Im ganzen Bundesland arbeiten gut 210.000 Menschen in der Kraftfahrzeugherstellung; das sind fünf Prozent aller sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (Statistisches Landesamt BW 2011: 15). Rechnet man die vor- und nachgelagerten Branchen der Kfz-Wirtschaft mit ein, verdoppelt sich dieser Anteil nochmals (BW Stiftung 2017a: 66). Neben Maschinenbau, Groß- und Einzelhandel gehört die Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen damit zu den wichtigsten

Branchen der lokalen Wirtschaft, was neben den Arbeitsplatz- auch die Umsatzstatistiken verraten (Statistisches Landesamt BW 2011: 10–14). Mit um die 100 Mrd. Euro steuerte der Fahrzeugbau in den letzten Jahren ein Drittel des gesamten Industrieumsatzes bei, in der Region Stuttgart zeitweise sogar über die Hälfte (BW Stiftung 2017a: 67). Außerdem erreicht die Branche in Baden-Württemberg mit neun Prozent einen doppelt so hohen Anteil an der gesamten Wertschöpfung wie im Bundesdurchschnitt (BW Stiftung 2017a: 67). Mehr noch als dies für Gesamtdeutschland der Fall ist, beeinflusst der Kraftfahrzeugbau also die Konjunktur im Südwesten und hat somit eindeutig „den Charakter einer Schlüsselindustrie, die den wirtschaftlichen Erfolg des Landes wesentlich mitbestimmt“ (Statistisches Landesamt BW 2011: 11).

Die genannten Statistiken machen insgesamt „die große Bedeutung der Kfz-Wirtschaft deutlich, die sogar die Bedeutung des Pkw als Verkehrsmittel im Land übertrifft“ (BW Stiftung 2017a: 88). Letztlich hängen Produktions- und Konsumseite – also Autoindustrie und Automobilismus – aber eng zusammen und haben in Baden-Württemberg beide eine hegemoniale Qualität.

Dieser Zusammenhang wird schon an der spezifischen Autodichte in verschiedenen Regionen deutlich. Auffälligerweise ist gerade in den oben genannten Landkreisen, in denen die Autoindustrie mit großen Niederlassungen vertreten ist, auch die Motorisierungsrate der Bevölkerung besonders hoch (Statistisches Landesamt BW 2011: 30) – die Autohegemonie verdichtet sich also an den Produktionsstandorten auch konsumseitig.³⁸ Dies mag auch am hohen Lohnniveau in der Automobilbranche liegen, das um ein Viertel höher liegt als das durchschnittliche Einkommen der Beschäftigten in Baden-Württemberg (Statistisches Landesamt BW 2011: 34–35). Guter Verdienst und hoher Motorisierungsgrad sprechen dafür, dass weite Teile der Arbeiterschaft zumindest in diesen Regionen fest in den autohegemonialen Block eingebunden sind.

Im Landesdurchschnitt kommen auf 1000 Einwohner 580 Pkw, was deutlich über dem Bundesdurchschnitt von 532 Pkw liegt (BW Stiftung 2017a: 20). Trotz langsam einsetzender Sättigungseffekte ist die Tendenz – wohl auch dank des Trends zum

³⁸ Uneingeschränkt gilt dies für die Landkreise Heilbronn, Rastatt und Böblingen. In Stuttgart ist die Zahl der Pkw pro 1000 Einwohner wie in anderen Großstädten deutlich niedriger. Die übrigen ‚hochmotorisierten‘ Landkreise liegen oft noch im Einzugsbereich der Autofabriken und im ländlichen Raum (Statistisches Landesamt BW 2011: 30).

Zweit- und Drittwagen bei immer kleineren Haushalten (Canzler 2016: 65) – weiterhin steigend (BW Stiftung 2017a: 20). Ähnliches gilt auch für die jährlichen Fahrleistungen, die Größe der Motoren und dementsprechend die CO₂-Emissionen (Schmidtmeier 2017). Kleinwagen sind hier eher weniger gefragt, dafür „liegt das Land bei großvolumigen Pkw-Hubraumklassen bundesweit im Spitzenbereich“ (Statistisches Landesamt BW 2011: 29). Insgesamt sind in Baden-Württemberg über sechs Millionen Pkw zugelassen (BW Stiftung 2017a: 20). Aneinandergereiht könnte man mit dieser Menge Autos bequem sämtliche Überlandstraßen im Land auf ihrer Gesamtlänge von 27.500 km einspurig zaparken (Statistisches Landesamt BW 2011: 29). Zu Stoßzeiten ist dieses Szenario gar nicht so weit von der Realität entfernt, was auch an der stark angestiegenen Zahl von Berufspendler_innen³⁹ liegt: In der Region Stuttgart werden z.B. fast zwei Drittel des Berufsverkehrs mit dem Auto bewältigt (Späth et al. 2016: 6).

Diese vergleichsweise große Affinität zur Automobilität ergibt sich nicht einfach aus der Dominanz der lokalen Autoindustrie, zumindest nicht unmittelbar und ausschließlich. Nach Späth et al. spiegelt sie sich auch „in the local infrastructure (high density of highways, comparatively little public transport) and in values and habits of the regional population“ (Späth et al. 2016: 6) wider. Bezüglich der Wertorientierungen wird den Schwaben öfters eine besondere Beziehung zum Auto nachgesagt⁴⁰ und tatsächlich ließ sich in einer Studie unter der Landesbevölkerung eine etwas höhere Autoaffinität nachweisen als im Bundesdurchschnitt (BW Stiftung 2017a: 44). Auch wenn die Wert- und Mobilitätsorientierungen letztlich nur unwesentlich abweichen und kein Alleinstellungsmerkmal sind, finden sie auf der Produktionsseite eine passende Entsprechung: Mitglieder vieler Familien in der Region sind über mehrere Generationen beim selben Automobilunternehmen beschäftigt, was zu einer starken ideellen Identifikation führt: „Noch heute bedeutet ‚beim Daimler zu schaffen‘ mehr als ein Arbeitsverhältnis. In diesen Worten schwingt der Stolz auf das Werk und seine anspruchsvollen, technisch hochwertigen Produkte

39 Nach wie vor ist der Anteil der erwerbstätigen Frauen, die für ihren Arbeitsweg das Auto nutzen (62%), niedriger als bei den erwerbstätigen Männern (72%). Allerdings ist der Autoanteil bei den arbeitenden Frauen besonders stark gestiegen, nämlich zwischen 1978 und 2008 um gut die Hälfte (Statistisches Landesamt BW 2011: 32–33).

40 Das Statistische Landesamt BW gab einem Jubiläumshft zu 125 Jahren Automobil in Anspielung auf dieses besondere Verhältnis beispielsweise den augenzwinkernden Titel „Heilig’s Blechle“ (2011).

mit“ (Pierenkemper 2005: 85).⁴¹ Allgemein herrscht im „Land der Tüftler“ (GRÜNE BW und CDU BW 2016) eine hohe Wertschätzung von wirtschaftlicher Stabilität und Ingenieurskunst, die sich auch in der breiten Zustimmung zur dominanten Position der Automobilindustrie äußert (Späth et al. 2016: 13).

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die baden-württembergische Konstellation nahe an eine idealtypische Autohegemonie herankommt. Die Autoindustrie nimmt in der Wirtschaftsstruktur eine ähnlich dominante Stellung ein wie das Privatauto im Verkehrsmix des Landes, was sich auch in einer politisch-ideologischen und kulturellen Hegemonie des Automobils widerspiegelt. Abgesichert wird die Autohegemonie durch einen breiten autohegemonialen Konsens, der wiederum von einem integrierten autohegemonialen Block getragen wird. Die Spezialisierung weiter Teile des Automobil-Clusters auf Verbrennungsmotoren und der bis vor kurzem unter einem Prozent liegende Anteil von Elektroautos bzw. alternativen Antrieben auf den Straßen rechtfertigen es, zunächst von einer *fossilistischen* Autohegemonie zu sprechen (BW Stiftung 2017a: 88; Statistisches Landesamt BW 2011: 29). Tabelle 2 stellt diese nochmals auf ihre zentralen Elemente und die wichtigsten Akteure reduziert dar.

41 Das bestätigt beispielsweise auch ein altgedienter ‚Daimler-Mann‘ im Zeitungsinterview, der trotz des schmerzlichen Diesel-Skandals letztlich an diesem Stolz festhält: „Mir ist der Stern eingebrannt“, sagt er, als spreche er von einer hohen Auszeichnung“ (Sellner 2017: 9). Das Prestige eines Arbeitsplatzes bei einer weiteren großen Autofirma der Region und die ehrfürchtige Haltung ihr gegenüber sind sogar bis in die lokale Mundart eingesunken. So lautet ein schwäbisches Sprichwort: ‚Halt dei Gosch, i schaff beim Bosch.‹ ›Hädsch dei Gosch g‘halda, hädd dr Bosch di b‘halda.‹.

Tabelle 2: Autohegemonie in Baden-Württemberg

	Produktion	Konsum
autohegemonialer Block	autoindustriell-fossilistische Kapitalfraktionen: Autokonzerne (Daimler) und Zulieferer (Bosch), Industrieverbände/Kammern (LVI, IHK, Südwestmetall u.a.) lohnabhängig Beschäftigte der Autoindustrie, Gewerkschaften (IG Metall BW)	Autofahrer_innen, Autoclubs/-verbände (ADAC BW)
Konsenselemente	Wachstum, prestigeträchtige Arbeitsplätze, Technologieführerschaft (→ „Autoland“, „Land der Tüftler“, „Schlüsselindustrie“)	„gutes Leben“ und Moderne = (Privat-)Auto (→ „Heilig’s Blechle“)
Policy-Initiativen	Industriepolitik (z.B. ‚Landesinitiativen Elektromobilität‘ und ‚Strategischer Dialog Automobilwirtschaft‘)	Verkehrs-/Infrastruktur- und Umweltpolitik (z.B. Luftreinhalteplan, Ausbau der E-Mobilität/Ladesäulen)

Quelle: Eigene Darstellung

Dass die Subalternen und die Zwangselemente in der Darstellung fehlen, bedeutet nicht, dass es sie nicht gibt. Die Zwangsmomente konnten zwar teilweise erfolgreich ‚externalisiert‘ werden, sie erzeugen aber dennoch auch vor Ort Widersprüche und Krisen. Dies macht wiederum politisches Handeln erforderlich, auch wenn die Spielräume der Landespolitik gerade im Verkehrsbereich aufgrund von europäischen und nationalen Vorgaben sowie durch Pfadabhängigkeiten eingeschränkt sind (Gebhardt 2015: 223). Im folgenden empirischen Teil sollen zunächst kurz aktuelle Krisenbedingungen skizziert werden, um dann zu untersuchen, wie die Landespolitik diese zu bearbeiten sucht und welche hegemonialen Kämpfe sich in diesem Prozess abbilden. Die entsprechenden Policy-Initiativen sind in Tabelle 2 bereits aufgeführt.

4. Policy-Analyse: Initiativen zur ‚grünen‘ Restrukturierung der Autohegemonie?

4.1 Die ‚Landesinitiative Elektromobilität‘ (I-III)

4.1.1 Kontext und Koalitionsvertrag

Verschiedene krisenhafte Entwicklungen haben in den letzten Jahren die Autohegemonie in Baden-Württemberg herausgefordert. Schon seit Anfang der 1990er Jahre produzieren die Autobauer globale Überkapazitäten, die periodisch zu Krisen führen – zuletzt noch verstärkt durch die globale Rezession in den Jahren nach 2007 (Kaufmann 2011: 14). Während die baden-württembergischen Hersteller die Absatzkrise der 90er Jahre durch eine verstärkte Fokussierung auf ausländische Märkte und Standorte vorerst überwinden konnten (BW Stiftung 2017a: 65), wurde ihnen gerade dieser hohe Exportanteil in der Weltwirtschaftskrise zum Verhängnis: Durch den Einbruch der Ausfuhren wurde die große Abhängigkeit von der globalen Konjunktur deutlich, die insbesondere die Zulieferer zu spüren bekamen (Kaufmann 2011: 49–55). In der Folge rutschte 2009 die baden-württembergische Wirtschaft insgesamt in eine Rezession, die nur durch staatlich subventionierte Maßnahmen wie Kurzarbeit und die Abwrackprämie aufgefangen werden konnte – so zeigte sich also die Kehrseite der ‚Schlüsselindustrie‘ (Statistisches Landesamt BW 2011: 19).

In die Zeit der Krise fiel auch die Ankündigung der Bundesregierung unter Kanzlerin Merkel, bis 2020 eine Million Elektroautos auf deutsche Straßen bringen zu wollen (Kaufmann 2011: 108–109). Wie bei der Abwrackprämie wurde neben dem ökonomischen auch hier ein ökologischer Nutzen postuliert (Kaufmann 2011: 114–116). Hintergrund war neben der breiten öffentlichen Klimaschutzdebatte rund um ein Kyoto-Nachfolgeabkommen auch ganz konkret die EU-Verordnung zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Pkw (Kaufmann 2011: 104). Tatsächlich ist der klimapolitische Handlungsbedarf im Verkehrssektor groß: Er ist seit 2009 der größte Verursacher von CO₂-Emissionen in Baden-Württemberg; fast ein Drittel dieser Emissionen stammen aus dem Straßenverkehr (Schmidtmeier 2017: 50). Das Ziel einer deutlichen Reduktion gegenüber dem Jahr 1990 wurde bislang klar verfehlt, auch weil die Motoren tendenziell immer größer werden und immer mehr Kilometer mit dem Auto zurückgelegt werden, was bedeutet, dass die durchaus beachtlichen

Effizienzgewinne bei der Motorentechnik vom weiteren Anstieg der durchschnittlichen Motor- und Jahresfahrleistungen vollständig ‚aufgefressen‘ werden (Schmidtmeier 2017: 52). Die „Fahrleistungen des Straßenverkehrs in Baden-Württemberg erreichten mit fast 100 Mrd. Kilometern im Jahr 2015 erneut einen Rekordwert“ (Schmidtmeier 2017: 49) und hielten den fossilen Endenergieverbrauch und die CO₂-Emissionen im Land auf einem entsprechend hohen Niveau (BW Stiftung 2017a: 20). Aber auch aufgrund der Luftschadstoff- und Lärmbelastung sowie des Flächen- und Ressourcenverbrauchs bezeichnet eine aktuelle Studie der BW-Stiftung das Verkehrssystem in Baden-Württemberg als „nicht nachhaltig“ (2017a: 20).

Zusammengenommen kratzen diese Probleme am Image des Pkw-Verkehrs. Aber auch über die Automobilität hinaus erreichte die (Landes-)Verkehrspolitik in den letzten Jahren eine erhöhte Aufmerksamkeit und Bedeutung, am prominentesten im Fall der Kontroverse um das Bahnprojekt ‚Stuttgart 21‘ (Frech und Detterbeck 2015: 174–175). Neben den Grünen machten insbesondere Bürgerinitiativen gegen das Großprojekt mobil (Gebhardt 2015: 223; Späth et al. 2016: 7) und stellten dabei auch Elemente des hegemonialen Konsenses in der Verkehrspolitik, wie beispielsweise das Prinzip ‚größer, schneller, weiter‘, in Frage. Neben der Nuklearkatastrophe in Fukushima beförderte gerade der polarisierte Konflikt um ‚Stuttgart 21‘ die Wechselstimmung im Land und verhalf den Grünen 2011 zu einem historischen Wahlerfolg, der es ihnen ermöglichte, die CDU nach 58 Regierungsjahren abzulösen und eine Koalition mit der SPD zu bilden (Frech und Detterbeck 2015: 172–175).

Passend dazu gaben die neuen Regierungsparteien ihrem Koalitionsvertrag den Titel ‚Der Wechsel beginnt.‘ (GRÜNE BW und SPD BW 2011). Inhaltlich fällt auf, dass die eben skizzierte Ökologieproblematik darin zwar als Herausforderung wahrgenommen, aber primär als wirtschaftliche Chance dargestellt und *geframed* wird, wie es in Hinblick auf die Automobilwirtschaft schon eine gewisse Tradition hat (Canzler 2016: 77–78; Berger und Servatius 1994). „Nachhaltige Mobilität“ wird hierbei als eines der zentralen „Wachstumsfelder“ identifiziert, denn „ökologische und soziale Modernisierung bringt wirtschaftliche Dynamik“ (GRÜNE BW und SPD BW 2011: 17). In ihrer Vision für den Wirtschaftsstandort hatte die Grün-Rote Koalition die Produktions- und Konsumseite der autohegemonialen Konstellation gleichermaßen im Blick:

Wir werden dazu beitragen, dass sich die Heimat des Automobils zum Leitmarkt für Elektromobilität und zugleich zum Leitanbieter für alternative Antriebe, innovative Nutzungskonzepte und vernetzte, ressourcenschonende Mobilität entwickelt. (GRÜNE BW und SPD BW 2011 2011: 18)

Nils Schmid (SPD), Wirtschafts- und Finanzminister und stellvertretender Ministerpräsident, beschwor das Doppelziel, Leitmarkt und Leitanbieter für Elektromobilität zu werden, nochmals in einem Grußwort anlässlich des 125-jährigen Jubiläums des Automobils im Jahr 2011, stellte dabei jedoch auch klar: „Unser oberstes Ziel ist es, Wertschöpfung und Arbeitsplätze im Land zu sichern“ (Statistisches Landesamt BW 2011: 3). Dies solle in enger Zusammenarbeit und Partnerschaft mit der Wirtschaft geschehen; eine konsensorientierte Perspektive, die sich auch durch den Koalitionsvertrag zieht (GRÜNE BW und SPD BW 2011: 17).

Der ‚Wechsel‘ besteht also in einer neuen Betonung der ‚Nachhaltigkeit‘, die explizit mit einer bestimmten Strategie identifiziert wird: „Die ökologische Modernisierung ist der Grundsatz unserer Politik der Nachhaltigkeit“ (ebd.: 32). Dies gilt gerade auch für die „nachhaltige Mobilität in einem modernen Wirtschaftsstandort“, die zwar auch über einen diversifizierten und besser vernetzten Verkehr, vor allem aber durch „neue Antriebstechniken (wie z.B. Hybridtechnik und Elektrofahrzeuge) und regenerative Energieformen“ als „Schlüssel für zukunftsfähige Mobilität“ erreicht werden soll (ebd.: 24–25). Der fossilistischen Autohegemonie wird also eine Absage erteilt und der (auto-)hegemoniale Konsens soll nach dem Willen der Landesregierung um den Gedanken der Nachhaltigkeit ergänzt werden. Dabei ruhen die Hoffnungen auf der Elektromobilität, die „aus wirtschaftlichen wie ökologischen Gründen als ein zentrales Zukunftsprojekt für Baden-Württemberg“ gehandelt wird (ebd.: 24). Hierfür wird auch ausdrücklich die Bedeutung der ‚Landesinitiative nachhaltige Mobilität‘ hervorgehoben (ebd.: 18), die im Folgenden genauer analysiert werden soll.

4.1.2 Die Landesinitiative I-II (2010-2015) im Spiegel kritischer Transitionsforschung

Die politische Förderung der Elektromobilität setzte nicht erst mit dem Regierungswechsel 2011 ein, sondern wurde schon von der Vorgängerregierung vorangetrieben. Bereits unter Schwarz-Gelb wurden im Landtag und von der

Landesregierung Initiativen für nachhaltige Mobilität in Baden-Württemberg auf den Weg gebracht (Späth et al. 2016: 8). Insbesondere wurde ein Förderprogramm für Elektromobilität aufgelegt und für den Zeitraum 2010-2014 mit einem Volumen von knapp 30 Mio. Euro ausgestattet, „um die Entwicklungen alternativer Antriebskonzepte (z.B. Erforschung und Einführung von Hybrid- und Elektrofahrzeugen) im Land weiter voranzutreiben“ (StM 2017). Diese erste Phase der Landesinitiative wurde von Grün-Rot mit der ‚Landesinitiative Elektromobilität II‘ 2012-2015 fortgeschrieben und unter Grün-Schwarz geht sie 2017-2021 in Phase III, wobei die Finanzmittel auf über 40 Mio. Euro erhöht wurden (StM 2017). Diese Kontinuität trotz wechselnder Koalitionen zeugt davon, wie konsensfähig Elektromobilität und die – zumindest teilweise – Abkehr von fossilen Energieträgern inzwischen über verschiedene politische Lager hinweg ist. Dem modifizierten hegemonialen Konsens zufolge ist der „beschleunigte Übergang zur Elektromobilität und anderen alternativen Antrieben [...] der Schlüssel für eine Transformation des Mobilitätssektors weg von fossilen hin zu regenerativen Energiequellen“ (GRÜNE BW und CDU BW 2016: 109).

Für die Analyse der Kontinuitäten und Dynamiken beim Übergang zu einer ‚grünen‘ Autohegemonie lohnt es sich jedoch, nochmals genauer zu betrachten, wie die konsensuell verwendeten Begriffe ‚Nachhaltigkeit‘ und ‚Elektromobilität‘ von verschiedenen Akteuren jeweils gefüllt werden. Hier lässt sich an eine Studie anknüpfen, die den Entwicklungsprozess von Nachhaltigkeits- bzw. E-Mobilitätsinitiativen in der Region Stuttgart genauer unter die Lupe nimmt (Späth et al. 2016). Mit ihrem machtsensiblen Transitionsstudiendesign können Philipp Späth, Harald Rohrer und Alanus von Radecki dabei eine doppelte diskursive Verengung feststellen: zum einen von ‚nachhaltiger‘ auf ‚Elektromobilität‘, und zum zweiten von ‚Elektromobilität‘ auf ‚Elektroautos‘:

Over time, the focus of some political initiatives shifted away from a broader interest in ‘sustainable mobility’—which included efforts to improve whole mobility systems (car-sharing, increase inter-modal connectivity with public transport, etc.)—to the improvement of electric vehicles and the development of the required infrastructure. (2016: 9)

Nachhaltige Mobilität wurde in einigen Initiativen also tendenziell mit Elektromobilität gleichgesetzt, welche wiederum auf das Elektroauto reduziert wurde und damit – so der Argumentationsgang der Studie – letztendlich das Leitbild des privaten, motorisierten Individualverkehrs stabilisiert hat (Späth et al. 2016). Den

Grund dafür finden die Autoren vor allem auf der Akteursebene. Neben der Landesregierung und speziell dem Finanz- und Wirtschaftsministerium identifizieren sie hier vor allem Wirtschaftsunternehmen und -verbände als Schlüsselakteure, die über signifikante Geldmittel, politischen Einfluss und Netzwerkressourcen verfügen. Gerade „the big three (Daimler, Bosch and EnBW)“ (ebd.: 8) hätten diese Mittel erfolgreich genutzt, um die Nachhaltigkeitsinitiativen mit ihren Interessen zu harmonisieren und auf den Transitionspfad in Verkehr und Wirtschaft in ihrem Sinne Einfluss zu nehmen (ebd.: 12). Den Automobilfirmen mit ihren herkömmlichen Geschäftsmodellen kommt am ehesten ein Modell für nachhaltige Mobilität entgegen, das vornehmlich auf die Erforschung und Entwicklung von Elektroautos setzt (ebd.: 5). Dieses ‚grün-autohegemoniale‘ Szenario bietet

business opportunities for all three actors which dominate the region’s e-mobility initiatives: If electric vehicles are purchased in addition to conventional cars, Daimler can expect increased sales; With its electronic equipment, Bosch may expect to supply a larger share of the value of such vehicles; and by operating the charging infrastructure, EnBW can increase electricity sales. (ebd.: 9)

Zu den etablierten Konzernen des autohegemonialen Blocks gesellt sich mit der EnBW nunmehr ein großer Energiekonzern mit Sitz in Karlsruhe. Das Land Baden-Württemberg hält inzwischen wieder einen gewichtigen Anteil an EnBW-Aktien, deren Rückkauf der damalige Ministerpräsident Stefan Mappus erst Ende 2010 verfassungswidrig an Parlament und Kabinett vorbei veranlasst hatte (Frech und Detterbeck 2015: 174). Lange Zeit vor allem als Stromversorger und Betreiber von vier Atomkraftwerken im Land bekannt, wurde EnBW in den letzten zehn Jahren vermehrt im Bereich Elektromobilität aktiv und so zu einem unverzichtbaren Projektpartner beim Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge (MVI 2014). Im Rahmen eines Schaufensterprojektes des ‚LivingLab BW^e mobil‘ installierte die EnBW zwischen 2012-2013 zunächst in Stuttgart und der Region über 200 Ladesäulen mit ca. 500 Ladepunkten und versorgt darüber Elektroautos und Elektroräder mit Strom (e-mobil BW und LivingLab BWe mobil 2015: 46–47). EnBW erhielt dafür Fördermittel vom Landesverkehrsministerium und soll auch weiterhin bei der Optimierung und Erweiterung der Ladeinfrastruktur unterstützt werden (e-mobil BW und LivingLab BWe mobil 2015: 97). Auch wenn die Landesregierung betont, trotz der Landesanteile an EnBW wettbewerbsneutral zu bleiben (GRÜNE BW und SPD BW 2011: 34), deutet sich hier eine enge strategische Partnerschaft beim Ausbau der Elektromobilität an.

Jedenfalls konnte EnBW bislang erfolgreich Fördermittel akquirieren (MVI 2014: 3) und sich auf dem neuen Markt frühzeitig als Betreiber der Ladeinfrastruktur im Land positionieren.

Neben dem ‚Quereinsteiger‘ EnBW erschließen aber auch die ‚alteingesessenen‘ Automobilkonzerne neue Geschäftsfelder im Bereich Elektromobilität. Beispielsweise ist die Daimler AG über ihr Tochterunternehmen car2go ebenfalls an besagtem Schaufensterprojekt beteiligt, mit dem der wirtschaftliche Betrieb von Ladestationen im Zusammenspiel mit e-Carsharing und weiteren intermodalen Mobilitätskonzepten erforscht und erprobt werden soll (e-mobil BW und LivingLab BWe mobil 2015: 46–49). Mit 500 Elektro-Smarts, die von 50.000 Menschen genutzt werden, betreibt car2go in Stuttgart die „größte rein elektrische Carsharing-Flotte Deutschlands“ (e-mobil BW und LivingLab BWe mobil 2015: 92) und ist damit auch der wichtigste Nutzer der EnBW-Ladeinfrastruktur. Neben car2go gehören auch die Mobilitäts-Apps ‚moovel‘ und ‚myTaxi‘ zum Daimler-Konzern (BW Stiftung 2017a: 69–70). Der Autobauer engagiert sich aber nicht nur im Bereich innovative Mobilitätsdienste, sondern entwickelt anknüpfend an das traditionelle Geschäftsfeld Motorenbau auch seine Expertise im Bereich E-Antriebstechnik weiter – nicht zuletzt mit der ‚EM-motive GmbH‘, einem *Joint Venture* von Daimler und Bosch.

Die Position der etablierten Unternehmen wird in einem Experteninterview folgendermaßen zusammengefasst: „Die drei großen Unternehmen aus Baden-Württemberg (Daimler, Volkswagen mit Porsche und Audi sowie Bosch) decken die breite Produktpalette ab und setzen zudem auf die Intermodalität“ (BW Stiftung 2017a: 70). Mit der Aussage, dass die großen Auto-(und Energie-)Konzerne die ‚Nische‘ der Elektromobilität erfolgreich besetzt und sich hier breit aufgestellt haben, stimmen auch Späth et al. überein (2016: 7–9). Das im zweiten Teil des Zitats behauptete Interesse dieser Konzerne an intermodalen Verkehrslösungen stellen die Autoren hingegen infrage. Vielmehr interpretieren sie die genannten Forschungsinitiativen und intermodalen Mobilitätsprojekte als Teil einer Doppelstrategie (Späth et al. 2016: 4): Einerseits wollen die Subjekte der hegemonialen Autoindustrie demnach möglichst lange von ihrem bislang erfolgreichen Geschäftsmodell profitieren – in diesem Sinne nehmen sie auch politisch Einfluss und kooperieren miteinander, um das fossilistische Automobilitätsregime zu stabilisieren

(ebd.: 4). Auf der anderen Seite gilt es für die Unternehmen, gesellschaftliche Entwicklungen und potenziell transformative Nischenaktivitäten im Blick zu haben, die ihr Geschäftsmodell mittel- bis langfristig infrage stellen oder neue Geschäftsmöglichkeiten eröffnen könnten (ebd.: 4). Die Autokonzerne reagieren auf die Herausforderung der nachhaltigen (Elektro-)Mobilität daher nicht (mehr) mit kompletter Blockade (ebd.: 2), sondern präsentieren sich selbst als Pioniere des grünen Wandels – zugleich schränken sie jedoch mithilfe des Arbeitsplatz- und Wohlstandsarguments effektiv die politischen Diskurs- und Handlungskorridore in ihrem Sinne ein (ebd.: 11–12). Zur Doppelstrategie der Autokonzerne gehört es also auch, diskursiv und durch eigene Aktivitäten im Feld der ‚neuen Mobilität‘ den Wandel unter Kontrolle zu bekommen und im eigenen kommerziellen Interesse zu gestalten (ebd.: 12–13), beispielsweise durch das „re-framing of sustainable mobility as e-mobility based on individual cars and the dominant business model for these“ (ebd.: 11).

Die Darstellung von Späth et al. lässt sich dahingehend zusammenfassen, dass Projekte für ‚grüne Mobilität‘ in der Region Stuttgart, die im Rahmen der Landesinitiative Elektromobilität I-II (2010-2015) gefördert wurden, von einer Mischung aus Wandel und Kontinuität geprägt waren, wobei letzteres überwiegt. Der Wandel betrifft zunächst den hegemonialen Konsens: Zumindest rhetorisch ist hier bei relevanten Akteuren eine weitgehende Abkehr vom fossilistischen Paradigma festzustellen; entsprechend ist der Nachhaltigkeitsaspekt zum selbstverständlichen Ankerpunkt der Debatten um Mobilitäts- und Wirtschaftsstrategien im Land geworden, die sich auch für Elektromobilität und intermodale Systeme öffnen. Verändert hat sich dabei auch die Zusammensetzung des (auto-)hegemonialen Blocks, zu dem neue (Tochter-)Unternehmen wie EnBW und car2go hinzugestoßen sind.

In Anbetracht dieser beträchtlichen Verschiebungen fallen aber gerade auch die erheblichen Kontinuitäten auf, die Späth et al. besonders hervorheben. So wird die Automobilindustrie in der Region Stuttgart weiterhin als Schlüsselindustrie angesehen, die maßgeblich für Wohlstand und Arbeitsplätze in der Region zuständig ist und deshalb nicht durch politische Maßnahmen in ihrer Wettbewerbsfähigkeit und ihrem Wohlergehen eingeschränkt werden darf (Späth et al. 2016: 11–13). Der Konsens „that political interventions are only legitimate if they are unproblematic for the large employers of the region [...] seems to be absolutely dominant“ (ebd.: 12) und weist auf

eine weiterhin hegemoniale Stellung der Automobilindustrie hin. Eine Abkehr vom Auto im Rahmen einer grundlegenden ökologischen Mobilitätswende steht nach dem ‚grünen‘ autohegemonialen Konsens nicht zur Debatte. Vielmehr arbeiten Politik und Wirtschaft gemeinsam daran, einen potenziell revolutionären Umbruch in einen inkrementellen Prozess zu überführen, zu dessen Programmatik vor allem die Elektrifizierung des Automobils und die schrittweise Durchsetzung der individuellen Elektromobilität gehört (ebd.: 13). Dass z.B. Daimler mit car2go auch eine teilweise intermodale Einbindung von Elektroautos erprobt, steht dazu nicht notwendig in Widerspruch; es zeigt lediglich, dass die zentralen Akteure des fossilistischen autohegemonialen Blocks auch bei der Elektromobilität das Heft in die Hand nehmen und ihre dominante Position unter veränderten Bedingungen absichern wollen (ebd.: 2). Dieser ‚von oben‘ bzw. von herrschenden Kräften strukturierte Prozess könnte in Anlehnung an Gramsci als ‚passive Revolution‘ bezeichnet werden.

Bei diesen Prozessen kommt der Landesagentur für Elektromobilität und Brennstoffzellentechnologie e-mobil BW GmbH eine absolute Schlüsselstellung zu, wie Späth et al. in Übereinstimmung mit Ministerpräsident Kretschmann festhalten (ebd.: 8-9, 13; e-mobil BW und LivingLab BWe mobil 2015: 4). Der Geschäftsführer Franz Loogen verkörpert als langjährige Daimler-Führungskraft aber auch wie kein anderer die Kontinuität des autohegemonialen Blocks und den Einfluss etablierter Akteure auf den Wandlungsprozess zur Elektromobilität (Späth et al. 2016: 8). Neben dieser Personalie und einer entsprechenden ‚Windschutzscheiben-Perspektive‘ der Landesagentur, die sich in ihren Publikationen in der Gleichsetzung von nachhaltiger Mobilität mit Elektromobilität äußert (ebd.: 12), kritisieren Späth et al. auch die mangelnde Repräsentation von Zivilgesellschaft und Umweltverbänden in einem überwiegend technologiefixierten Diskurs sowie die Marginalisierung kleiner und mittlerer Unternehmen bei den Aktivitäten der e-mobil BW trotz anderslautender Lippenbekenntnisse (ebd.: 7).

4.1.3 Die Landesinitiative Elektromobilität III (2017-2021)

Die oben rezipierte Studie von Späth et al. (2016) war zwar auf die Region Stuttgart begrenzt, aber da sich die baden-württembergische Autohegemonie dort verdichtet und die Akteurs- und Projektlandschaft sich weitgehend überschneidet, liefert sie auch für die vorliegende Untersuchung wichtige Erkenntnisse. Es stellt sich nun die Frage, ob die von Späth et al. herausgearbeiteten Entwicklungstendenzen sich nach deren Untersuchungszeitraum 2012-2013 fortgesetzt haben oder ob die ‚Landesinitiative Elektromobilität III‘ neue Akzente setzt. Hierzu wird mittels einer Dokumentenanalyse zunächst auf inhaltlicher Ebene untersucht, ob weitere Modifikationen des (auto-)hegemonialen Konsenses festzustellen sind, sowie auf der Akteursebene, wie sich verschiedene Akteure im Umfeld der Landesinitiative strategisch positionieren und inwiefern sich somit im (auto-)hegemonialen Block Verschiebungen ergeben haben.

Nachdem schon die Grün-Rote Landesregierung in der nachhaltigen Mobilität ein dynamisches Wachstumsfeld erkannt hatte (GRÜNE BW und SPD BW 2011: 17–18), gab auch Grün-Schwarz das Ziel aus, „dass das Autoland Baden-Württemberg zum Weltmarktführer bei Produkten und Dienstleistungen rund um die Mobilität der Zukunft wird“ (GRÜNE BW und CDU BW 2016: 6). Unter dem „Wertekonsens einer sozialen und ökologischen Marktwirtschaft“ soll das Land im globalen Wettbewerb mit ‚grünen Technologien‘ auftrumpfen und so „zur Entkopplung von Wachstum und Ressourcenverbrauch beitragen“ (ebd.: 13). Insbesondere die Automobilindustrie möchte die Landesregierung beim Übergang hin zu einer „modernen und nachhaltigen Mobilität der Zukunft“ unterstützen und gemeinsam mit ihr ein neues Erfolgskapitel aufschlagen, denn wie bei der Erfindung des Automobils will das Land auch bei der Entwicklung der grünen Zukunftsmobilität auf Basis erneuerbarer Energien wieder „an der Spitze stehen“ (ebd.: 109). Als wichtiger Hebel soll der Übergang zur Elektromobilität unter anderem durch eine dritte Phase der Landesinitiative beschleunigt werden.

Passend zum ökonomischen Wettbewerbs- und Wachstumsparadigma des Koalitionsvertrags trägt die Landesinitiative den offiziellen Titel „Marktwachstum Elektromobilität BW“ (StM 20.06.2017). Durch die inhaltliche Akzentuierung der ökonomischen Dimension rückt der Nachhaltigkeitsaspekt in den Hintergrund – es

deutet sich eine Dynamik an, die Wolfgang Sachs schon vor 30 Jahren als „Dreisatz des konkurrenzgetriebenen Fortschrittsvollzugs“ (1984: 40) beschrieben hat. Damals bezog er sich auf frühere staatliche Fördermaßnahmen für die Automobilwirtschaft, die typischerweise mit einer ohnehin unaufhaltsamen Technologieentwicklung, mit der internationalen Konkurrenz in den entsprechenden Märkten und mit dem sich daraus ergebenden nationalen Interesse an der Subventionierung begründet wurden (Sachs 1984: 40). Die Geschichte scheint sich nun bei der Landesförderung der Elektromobilität zu wiederholen: „Land muss bei neuen, umweltschonenden Antriebstechniken führende Position einnehmen“, wird in der Pressemitteilung zur Landesinitiative gefordert (StM 20.06.2017). Noch deutlicher griff der e-mobil BW Geschäftsführer Franz Loogen 2015 die Begründungsstruktur des ‚Fortschritts-Dreisatzes‘ auf, indem er gemeinsame Anstrengungen bei der „Technologieentwicklung zur Senkung der Kosten“ anmahnte, um im „internationalen Wettbewerb“ und beim „Rennen um die Marktanteile“ erfolgreich zu sein (e-mobil BW und LivingLab BWe mobil 2015: 5). Mit der beschlossenen „Initiative für ein effektives Marktwachstum der E-Mobilität“ unterstützt die Landesregierung diese Anstrengungen zwischen 2017-2021 nun mit 43,5 Millionen Euro (StM 20.06.2017).

Das ‚Marktwachstum‘ bezieht sich dabei nicht nur auf die Sicherung globaler Marktanteile, sondern auch auf die Mobilität im Land selbst. Mit der Landesinitiative wird somit das Doppelziel weiterverfolgt, „dass Baden-Württemberg innerhalb Deutschlands zum Zentrum der Entwicklung und Produktion sowie zum Leitmarkt im Bereich der E-Mobilität wird“ (StM 20.06.2017). Diese umfassende Vision und der modifizierte autohegemoniale Konsens drücken sich in den Begriffen „Leitregion“, „Leitanbieter“ und „Leitmarkt“ aus. Für letzteren, primär die Konsumseite betreffenden Punkt ist insbesondere der flächendeckende Ausbau der Stromladeinfrastruktur relevant. Im Land sollen bis zum Ende des Projektzeitraums 2.000 Ladesäulen errichtet werden, damit sie für alle Bürger_innen des Landes stets in einem Umkreis von zehn Kilometern zu erreichen sind (StM 20.06.2017). Dieser Schritt erinnert frappierend an den ‚Leber-Plan‘ zur Anbindung des ganzen Bundesgebiets an das Autobahnnetz (vgl. Kap. 3.3). Während damals soziale Teilhabe zum Zielhorizont erklärt wurde, will man diesmal offenbar vor allem dem wirtschaftlichen Durchbruch der Elektromobilität in der Fläche einen entscheidenden

Impuls geben.⁴² Mit der Landesinitiative Elektromobilität III wird der ‚grüne autohegemoniale Konsens‘ also produktions- wie konsumseitig ausbuchstabiert und in konkrete Initiativen umgesetzt.

Die breite Orientierung auf einen grünen autohegemonialen Konsens hin schlägt sich auch im *hegemonialen Block* nieder. Kleine und mittlere bzw. mittelständische Unternehmen (KMU) rücken – entgegen der von Späth et al. kritisch beobachteten bisherigen Tendenzen (2016: 7–8) – bei der Landesinitiative Elektromobilität III stärker in den Projektfokus, wie es bereits im Koalitionsvertrag vorgesehen war (GRÜNE BW und CDU BW 2016: 13–14). Mit einer „Mittelstandsoffensive Mobilität“ will das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau Baden-Württemberg (WM) die oft hochspezialisierten und deshalb vom Transformationsprozess in der Automobilindustrie besonders betroffenen KMU durch Innovationsfördermaßnahmen gezielt unterstützen (WM 22.11.2017).⁴³ Auch e-mobil BW Geschäftsführer Loogen will sich verstärkt für die KMU einsetzen, damit sie wirtschaftliche Chancen des elektromobilen Umbruchs ergreifen können (WM 22.11.2017) – offenbar hat die Fürsprache regionaler Wirtschaftsverbände und Handelskammern für eine stärkere Rolle der KMU in E-Mobility-Initiativen letztendlich Wirkung gezeigt (Späth et al. 2016: 7–8).

Der Mittelstand soll also „als größte[r] Arbeitgeber im Land verstärkt in Entwicklung und Produktion neuer Mobilitätslösungen“ einbezogen werden (StM 20.06.2017). Ob dadurch auch die Beschäftigten der Automobilindustrie so umfassend in den grünen autohegemonialen Block eingebunden werden können wie unter fossilistischen Vorzeichen, scheint bislang unsicher.

Die IG Metall Baden-Württemberg als wichtige Arbeitnehmervertretung beschäftigt sich seit einigen Jahren u.a. durch Auftragsstudien schwerpunktmäßig mit der Elektromobilität und ihren „Wirkungen auf regionale Wertschöpfungsketten und auf

42 Zwar spielt für Kretschmann auch soziale Teilhabe eine Rolle, insofern er elektrifizierte und vernetzte Fahrzeuge als einzig „ökologisch sinnvolle, sichere und bezahlbare Mobilität für alle Bürgerinnen und Bürger“ (e-mobil BW und LivingLab BWe mobil 2015: 4) sieht. Vor allem bemüht er wie Wirtschaftsministerin Hoffmeister-Kraut jedoch wirtschafts- und forschungspolitische Argumente für die E-Mobilität, während Verkehrsminister Hermann eher klimapolitisch argumentiert und sich auf den größeren Kontext der Energiewende bezieht (StM 20.06.2017).

43 Ob diese Förderung autohegemonial zugeschnitten ist, bleibt uneindeutig und muss sich in der Praxis zeigen. Denn während anfangs von Fördergutscheinen „Automotive und Elektromobilität“ die Rede war (StM 20.06.2017), deutet die inzwischen genutzte Bezeichnung „Innovationsgutschein Hightech Mobilität“ eine Öffnung für intermodale und innovative Mobilitätskonzepte an (WM 22.11.2017).

die Beschäftigung in Baden-Württemberg“ (Dispan und Meißner 2011; Hans-Böckler-Stiftung 2012; IG Metall BW 01.12.2016). Da die Prognosen von tendenziell negativen oder zumindest ambivalenten Beschäftigungseffekten bei den Fahrzeugherstellern und Zulieferern ausgehen (Dispan und Meißner 2011: 5; Hans-Böckler-Stiftung 2012: 48), konzentriert die IG Metall ihre Strategie auf die Sicherung von Beschäftigung und die Qualifizierung der Arbeitskräfte, um sie für die Zukunftsbranche Elektromobilität zu rüsten (IG Metall BW 01.12.2016; Dispan und Meißner 2011: 6–7). Die Gewerkschaft nimmt die Elektromobilität also als Risikofaktor für die Beschäftigung wahr, sieht in ihr aber ebenfalls ökonomische wie auch ökologische Chancen und einen Schlüssel auf dem „Weg vom fossilen Verkehr zur postfossilen Mobilität“ (Dispan und Meißner 2011: 4). Grundsätzlich unterstützt die IG Metall deshalb die Leitanbieter-Strategie einer ‚ökologischen Modernisierung‘ der Autoindustrie und der Vorsitzende Jörg Hofmann hob als damaliger Bezirksleiter in Baden-Württemberg den Beitrag der Landesinitiative Elektromobilität positiv hervor (ebd.: 3). Die IG Metall will die Technologieführerschaft des Landes ins Elektrozeitalter fortschreiben und fordert insbesondere die Industrialisierung der neuen Antriebskonzepte in Baden-Württemberg, um *Entwicklung* und *Produktion* von E-Fahrzeugen gemeinsam im Land zu verankern (ebd.: 3–7).⁴⁴ Die Arbeitnehmervertreter wollen also nicht als Bremser auftreten, sondern steigen selbst proaktiv in die Strategiedebatte zur ‚Zukunft Auto‘ ein (IG Metall BW 01.12.2016; Dispan und Meißner 2011: 6).

Dabei suchen Gewerkschaften und Betriebsräte den engen Dialog mit Unternehmen und Politik. Auf Initiative der IG Metall und nach Vorbild des bereits von ihrem Amtsvorgänger Nils Schmid initiierten ‚Automobildialogs‘ hat Wirtschaftsministerin Nicola Hoffmeister-Kraut einen landesweiten ‚Transformationsrat der Automobilindustrie‘ ins Leben gerufen, der den tiefgreifenden Strukturwandel strategisch angehen und für die notwendige Vernetzung und Abstimmung verschiedener Akteure der Branche sorgen soll (WM 03.04.2017; IG Metall BW 21.05.2015). Inzwischen hat Ministerpräsident Winfried Kretschmann dieses Thema zur Chefsache erklärt; der Transformationsrat arbeitet nun im größeren Rahmen der von der Landesregierung angelegten Arbeitsstruktur ‚Strategiedialog

44 Auch die Betriebsräte von Daimler und Audi verfolgen dieses Ziel. Zuletzt ist es ihnen jeweils gelungen, nach teils harten und zähen Verhandlungen die Fertigung von Batterien und Elektrofahrzeugen in den baden-württembergischen Stammwerken Untertürkheim bzw. Neckarsulm durchzusetzen (Schreyer 2017; hap 2017).

Automobilwirtschaft‘ (WM 21.09.2017; StM 25.07.2017). Nachdem Kretschmanns erster ‚Autogipfel‘ im Mai in die Kritik geraten war, weil außer IG Metall Bezirksleiter Zitzelsberger erst keine Arbeitnehmervertreter eingeladen waren und erst nach ihrem Protest auch Betriebsräte von Daimler und Porsche hinzukommen durften (Nowak 2017), beeilt sich der Ministerpräsident nun zu betonen, dass der Strategiedialog „alle Akteure einschließt“ und einen „engen Schulterschluss von Politik, Wirtschaft, Wissenschaft, Arbeitnehmerverbänden, Verbraucherorganisationen, Umweltverbänden und Zivilgesellschaft“ bewirken soll (StM 25.07.2017). Zumindest im Transformationsrat bleiben die Autokonzerne jedoch trotz anderslautender Beteuerungen die führende Kraft: Die Teilnehmerliste des Lenkungskreises liest sich wie ein *Who’s who* der Autohegemonie (WM 2017) und Ministerin Hoffmeister-Kraut freute sich besonders, dass mit zwei Vorstandsmitgliedern von Daimler bzw. Porsche zwei „hochkarätige Persönlichkeiten aus der Wirtschaft“ die Leitungsverantwortung für jeweils ein Themenfeld ihres Ressorts übernehmen (WM 21.09.2017). Es scheint sich also zu bestätigen, dass die etablierten Großkonzerne der Automobilindustrie den Transformationsprozess dominieren und auf politische Initiativen wie die Landesinitiative Elektromobilität in ihrem Sinne Einfluss nehmen können (Späth et al. 2016).

Ähnliches gilt auch für die e-mobil BW, die auch im Strategiedialog eine „Bündelungsfunktion“ übernimmt (StM 25.07.2017). Die Landesagentur will den Strategiedialog für den beschleunigten Übergang „in ein elektromobiles Zeitalter“ (e-mobil BW 2017b) nutzen und „strebt mit ihren Aktivitäten die flächendeckende Einführung der Elektromobilität bis 2020 an“ (e-mobil BW 2017a). Sie verfolgt einen technologieoffenen aber auch technologiefixierten Ansatz, bei dem Fragen der Mobilitätswende letztlich auf die weitere Erforschung und Entwicklung von Batterie-, Brennstoffzellen und Hybridtechnologie, die „Schaffung geeigneter Rahmenbedingungen“ (z.B. Ladeinfrastruktur), die effiziente Vernetzung wirtschaftlicher und wissenschaftlicher Akteure (insbesondere im ‚Spitzencluster Elektromobilität Süd-West‘) und auf die „Industrialisierung des Systems Elektromobilität“ reduziert werden (e-mobil BW 2017a). Statt sie wie Kretschmann und Loogen als „objektive[n] Berater der Landesregierung“ und „unabhängige Kompetenzstelle“ zu bezeichnen (StM 25.07.2017), kann die Landesagentur deshalb als wichtiger Ankerpunkt und koordinierendes Zentrum eines sich herausbildenden grün-autohegemonialen Blocks betrachtet werden. Die führende Position der

etablierten Autokonzerne spiegelt sich auch in Struktur und Personal dieser ‚Innovationsagentur für neue Mobilitätslösungen und Automotive‘ wider (e-mobil BW 2017b): Nicht nur der Geschäftsführer Franz Loogen wechselte direkt vom Daimler-Konzern zur e-mobil BW GmbH, der Autobauer stellt auch den stellvertretenden Vorsitzenden des Beirats (e-mobil BW 2018). In diesem Beirat sind in „beratender und unterstützender Funktion“ nach eigener Darstellung „hochrangig[e] Vertrete[r] aus Wirtschaft, Wissenschaft, Regionen und Kommunen“ versammelt (e-mobil BW 2018); vor allem sind darin aber wiederum alle großen Automobilfirmen der Region vertreten.

Im Rahmen der Landesinitiative Elektromobilität scheint sich also ein ‚grüner‘ autohegemonialer Block zu konsolidieren. Trotz einzelner neuer Akteure nehmen die etablierten Autokonzerne darin weiterhin eine führende Position ein, was auch speziell für den neu gestarteten Strategiedialog, den Transformationsrat und die Landesagentur e-mobil BW gilt. Die ökologische Modernisierung der Automobilität findet bei den relevanten politischen und wirtschaftlichen Kräften große Zustimmung. In der zweiten Fallstudie zur Luftreinhaltung soll nun untersucht werden, wie weit dieser ‚grüne‘ Konsens im Kontext politischer Kämpfe tatsächlich trägt.

4.2 Ein Luftreinhalteplan für die Landeshauptstadt

4.2.1 Kontext und Koalitionsvertrag

Durch den VW-Abgasskandal rückte ab 2015 das Thema Luftreinhaltung verstärkt ins Zentrum des öffentlichen Interesses und spätestens seit in Stuttgart Fahrverbote für ältere (Diesel-)Fahrzeuge erwogen werden, lässt sich die Frage stellen, ob die Autohegemonie in Baden-Württemberg womöglich am Ende ist. Im Folgenden soll untersucht werden, wie sich Akteure des autohegemonialen Blocks in Anbetracht der drohenden Maßnahmen strategisch positionieren. Während es zunächst nahe liegt, dass Fahrverbote die autohegemoniale Formation destabilisieren, könnten die Subjekte eines grünen Autohegemonieprojekts daraus möglicherweise sogar Kapital schlagen, sofern der Übergang zur Elektromobilität beschleunigt wird. Zunächst soll aber kurz umrissen werden, wie es zur aktuellen Zuspitzung der Luftreinhaltungsproblematik gekommen ist und in welchem rechtlichen und politisch-gesellschaftlichen Rahmen die aktuelle Debatte geführt wird.

Die Luftverschmutzung durch den Verkehr und insbesondere die Stickoxid- und Feinstaubemissionen gelten als „gravierendes Gesundheitsrisiko“ (BW Stiftung 2017a: 102–103), weshalb die EU ihre Mitgliedstaaten mit einer Luftqualitätsrichtlinie dazu verpflichtet hat, die Bürger_innen davor zu schützen. Indem sie Grenzwerte für Fahrzeugemissionen eingeführt und schrittweise abgesenkt hat, forciert die EU bereits seit den 90er Jahren indirekt eine ökologische Modernisierung der Automobilität (BW Stiftung 2017a: 103). Nicht zuletzt weil diese Grenzwerte im Realbetrieb jedoch regelmäßig um ein Vielfaches überschritten werden – und das nicht nur von Fahrzeugen des VW-Konzerns mit illegaler Abschaltvorrichtung für die Abgasreinigung – liegt die Gesamtbelastung an Luftschadstoffen in vielen Regionen in Deutschland und Baden-Württemberg nach wie vor über den Grenzwerten der EU-Richtlinie, weswegen die Europäische Kommission mittlerweile als nächsten Schritt im Vertragsverletzungsverfahren mit dem Gang vor den EuGH droht (BW Stiftung 2017a: 103).⁴⁵ Die Autostadt Stuttgart bildet dabei bundesweit das Schlusslicht in Sachen Luftqualität: Obwohl gerade beim Feinstaub in den letzten Jahren Fortschritte gemacht wurden, misst die Messstelle ‚Stuttgart Am Neckartor‘ noch heute „deutschlandweit die höchsten Konzentrationen für die Luftschadstoffe Stickstoffdioxid und Feinstaub (PM₁₀)“ (BW Stiftung 2017a: 104; RPS 2017: 32-35, 38-39). An den verkehrsnahen Messstationen der Landeshauptstadt geht über die Hälfte dieser Schadstoffemissionen – also der tatsächlichen örtlichen Schadstoffkonzentration, die sich aus lokalen Emissionen und der großräumigen Hintergrundbelastung zusammensetzt – auf das Konto des Straßenverkehrs, der dort somit Hauptverursacher ist (RPS 2017: 29–31). Verschärft wird die Situation zudem durch ungünstige geographische Faktoren wie Stuttgarts ‚Kessellage‘ (RPS 2017: 9).

Um die EU-Grenzwerte schnellstmöglich wieder einzuhalten, wurde für Stuttgart gemäß dem Bundes-Immissionsschutzgesetz im Jahr 2005 erstmals ein Luftreinhalteplan aufgestellt, der 2010 und 2014 jeweils fortgeschrieben wurde (RPS 2017: 9, 12). Angesichts der fortwährenden Grenzwertüberschreitungen und anhängiger Gerichtsverfahren beschloss die Landesregierung im Februar 2017 für die dritte Fortschreibung ein weiteres Maßnahmenpaket, das auf Grundlage eines

45 Am 17.05.2018 hat die EU-Kommission tatsächlich den Schritt vor den EuGH getan und Deutschland wegen der anhaltenden Grenzwertverletzungen verklagt (<http://www.tagesschau.de/inland/eu-kommission-klage-deutschland-luftverschmutzung-101.html>).

Gesamtwirkungsgutachtens und des gemeinsamen politischen Luftreinhaltekonzepts von Land und Landeshauptstadt zusammengestellt wurde (StM 21.02.2017; RPS 2017: 38). Ergänzend zur Forderung, die Stuttgarter Umweltzone mittelfristig auf Fahrzeuge mit ‚Blauer Plakette‘ zu begrenzen – wobei eine solche ‚Blaue Umweltzone‘ durch die Bundesgesetzgebung erst noch ermöglicht werden müsste (RPS 2017: 66–68) – wird erstmals auch die Möglichkeit kurzfristiger Fahrverbote für ältere Dieselfahrzeuge (unter Abgasnorm Euro 6/VI) an Tagen mit Feinstaubalarm eingeräumt (StM 21.02.2017). Speziell diese Fahrverbote bleiben jedoch politisch und juristisch heftig umstritten, ebenso wie die Annahme von Verkehrsminister Hermann, dass die Einhaltung der EU-Grenzwerte bis 2020 mit dem geplanten „umfangreichen Maßnahmenbündel zur Reduktion der Verkehrsmenge und zur Verringerung der Abgasemissionen erreicht werden kann“ (StM 21.02.2017). Wie die kontroverse Debatte zeigt, hat sich der Luftreinhalteplan zu einem zentralen Konfliktterrain entwickelt, auf dem Auseinandersetzungen um die Zukunft der Automobilität in Baden-Württemberg ausgetragen werden.

Wie von den Verantwortlichen explizit anerkannt wird, wurde der politische Handlungsdruck im Bereich Luftreinhaltung in letzter Zeit vor allem durch juristische Prozesse erhöht, insbesondere durch das EU-Vertragsverletzungsverfahren, Klagen von Anwohnern und die Klage der Deutschen Umwelthilfe (DUH) vor dem Stuttgarter Verwaltungsgericht (StM 21.02.2017; RPS 2017: 38; BW Stiftung 2017a: 105). Die dadurch gewachsene Bedeutung des Themenfeldes lässt sich auch an den Koalitionsverträgen nachvollziehen: War die Luftreinhaltung in der Grün-Roten Vereinbarung eher noch eine Randnotiz (GRÜNE BW und SPD BW 2011: 37), wird der Problematik im Grün-Schwarzen Koalitionsvertrag immerhin ein eigener Abschnitt zugestanden (GRÜNE BW und CDU BW 2016: 117). Grundsätzlich wird dort bekräftigt, dass für saubere Luft eine Gemeinschaftsanstrengung von Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Individuen sowie eine beherzte Förderung des ÖPNV notwendig ist, damit gerade an Tagen mit hoher Luftschadstoffbelastung ein Umstieg vom Auto attraktiv wird. Zugleich setzt die Koalition auf die „voranschreitende Entwicklung und Markteinführung emissionsarmer Fahrzeuge durch die Automobilindustrie“ (ebd.: 117). Zugespitzt könnte man sagen: Die Hauptverursacher werden mit der Problemlösung betraut, wobei die Lösungsstrategie wieder der Logik einer ökologischen Modernisierung folgt. Dieser Prozess soll durch die „Einführung einer blauen Plakette für besonders schadstoffarme Fahrzeuge“ begünstigt werden,

wobei die Landesregierung den diesbezüglichen Bundesgesetzgebungsprozess lediglich „konstruktiv begleiten“ möchte und auf wirtschaftsfreundliche und sozialverträgliche „Übergangsfristen“ pocht (ebd.: 117).

Mit welchen Maßnahmen die potenziell widersprüchlichen ökologischen, sozialen und ökonomischen Anforderungen an den Luftreinhalteplan erfüllt werden sollen und welche Implikationen dies für den autohegemonialen Konsens hat, wird im nächsten Abschnitt beschrieben.

4.2.2 Der Entwurf zur dritten Fortschreibung des Stuttgarter Luftreinhalteplans: Maßnahmen und autohegemonialer Konsens

Im Auftrag der Landesregierung legte das Regierungspräsidium Stuttgart im Mai 2017 einen Entwurf für die dritte Fortschreibung des Luftreinhalteplans ‚Teilplan Landeshauptstadt Stuttgart‘ vor (RPS 2017). Im Zuge eines Beteiligungsverfahrens wurde der Entwurf öffentlich ausgelegt und bis zum 23.06.2017 konnten Bürger_innen, Verbände und zivilgesellschaftliche Gruppen Stellungnahmen abgeben, die im nächsten Unterkapitel Gegenstand einer Dokumentenanalyse sein werden. Vorher wird aber das Maßnahmenpaket des Luftreinhalteplans selbst betrachtet, wodurch potenziell Rückschlüsse auf die Strategie der Landesregierung und auf etwaige Veränderungen hinsichtlich des autohegemonialen Konsenses gezogen werden können.

Allgemeines Ziel des Luftreinhalteplans ist es, schnellstmöglich die EU-Grenzwerte einzuhalten, wobei das Verursacherprinzip und der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu berücksichtigen sind (RPS 2017: 9–12). Gemäß dieser Vorgaben rückt nicht zuletzt der Straßenverkehr als ein Hauptverursacher der Schadstoffbelastungen ins Visier der Luftreinhalteplanung. Auf die notwendige „Reduktion der Verkehrsmenge“, die Verkehrsminister Hermann als entscheidenden Hebel sieht (StM 21.02.2017), zielt dementsprechend eine ganze Reihe der insgesamt zwanzig geplanten Maßnahmen (M1-M20) ab (RPS 2017: 45–48).

Gemäß der ersten Maßnahme (M1) soll zum 01.01.2020 „ein ganzjähriges Verkehrsverbot in der Umweltzone Stuttgart für alle Fahrzeuge [...] mit Ausnahme von Fahrzeugen mit ‚Blauer Plakette‘“ (RPS 2017: 45) in Kraft treten. An Tagen mit

besonders hoher Schadstoffbelastung (Feinstaubalarm) sollten diese Verkehrsbeschränkungen im Stuttgarter Talkessel schon ab Anfang 2018 gelten (M2a). Wie bereits erwähnt müssten dafür allerdings erst vom Bundesgesetzgeber die rechtlichen Voraussetzungen geschaffen werden, weshalb das Land zur Not auch ohne Blaue Plakette ein „Luftreinhaltetz“ bzw. ein Fahrverbot auf einzelnen Straßenabschnitten (M2b+c) durchzusetzen gedachte (RPS 2017: 45–46; StM 21.02.2017).

Dass ausgerechnet in der ‚Autostadt‘ Stuttgart und im ‚Autoland‘ Baden-Württemberg Fahrverbote eingeführt werden könnten, erschüttert den autohegemonialen Konsens. Die konventionelle Assoziierung des Automobils mit Freiheit, Flexibilität und Komfort wird durch die Fahrverbote ebenso in Frage gestellt wie der ‚Geschwindigkeitsmythos‘ durch weitere geplante Tempolimits im Stadtgebiet (M17-18). Steigende Parkgebühren sollen zusätzlich auch einen finanziellen Anreiz dafür setzen, bei Fahrten in und nach Stuttgart auf das Auto zu verzichten (M19-20). Aber auch die Alternativen sollen attraktiver gemacht und gefördert werden: Anknüpfend an den ÖPNV-Pakt für die Region Stuttgart sollen Taktungen erhöht, Züge verlängert und neue Stadtbahn-, Schnellbus- und Metropolexpress-Zuglinien eingeführt werden; speziell für den Talkessel sind zusätzliche Bussonderstreifen geplant; und nicht zuletzt sollen ein verbesserter Zubringerverkehr und ein regionales Park+Ride-Konzept die intermodale Einbindung des ÖPNV optimieren (M3-5, M8-12) (RPS 2017: 46–47). Auch Investitionen in den Rad- und Fußverkehr sind vorgesehen (M13-14). Zusammengenommen scheinen diese Maßnahmen auf den ersten Blick zu bezeugen, dass das Automobil seine hegemoniale Stellung verliert und im Zuge politischer Initiativen zur Luftreinhaltung zurückgedrängt bzw. einem umweltverträglichen, intermodalen Verkehrsmix untergeordnet wird.

Auf den zweiten Blick zeigt sich jedoch, dass dies nur sehr eingeschränkt gültig ist und dass das Maßnahmenpaket im Wesentlichen mit einer grün-autohegemonialen Strategie konform geht. So will das Land die „Durchdringung der Kfz-Flotte mit Elektrofahrzeugen und anderen emissionsarmen Antrieben“ (RPS 2017: 48) beschleunigen und unterstützt dazu die ökologische Modernisierung von Bussen (M6-7) und anderen intensiv genutzten Fahrzeugflotten wie dem Landesfuhrpark, Pflege- und Lieferdiensten (M15-16). Emissionsarme Fahrzeuge sollen auch bei den Parkgebühren bevorteilt werden, wobei diese ohnehin nur „moderat“ und unter

Berücksichtigung der „Interessen der Anwohner und des Handels“ erhöht werden sollen. Ein wohl eindeutig autohegemonialer Vorbehalt gilt beim Ausbau von Busspuren und Fahrradwegen: Diese Maßnahmen werden zwar prinzipiell unterstützt (M5, M13), sie dürfen „allerdings nicht zu relevanten Störungen oder Behinderungen des Kfz-Verkehrs führen“ (RPS 2017: 45–48).

Selbst die geplanten Fahrverbote können als Teil einer grün-autohegemonialen Strategie interpretiert werden, da z.B. Elektro- und Hybridautos nicht betroffen sind und dadurch attraktiver werden – somit wird die Ersatzbeschaffung von Fahrzeugen mit modernster Abgasreinigungs- bzw. mit alternativer Antriebstechnik beschleunigt (RPS 2017: 68). Zudem gibt es Ausnahmeregelungen (bspw. für Härtefälle und den Lieferverkehr) und bis zur erhofften Einführung der ‚Blauen Umweltzone‘ im Jahr 2020 eine Übergangsfrist, da dann voraussichtlich nur noch maximal 20 Prozent der Fahrzeuge in Stuttgart von Fahrverboten betroffen wären (RPS 2017: 68–69). Während die Fahrverbote also schon vergleichsweise industrie- und autofreundlich ausgestaltet werden, bringt der Luftreinhalteplan neben den beschriebenen Maßnahmen auch noch ein Nachrüstprogramm für (Diesel-)Pkw ins Spiel, das zwischen Landesregierung und Autobauern ausgehandelt wird (RPS 2017: 13). Diese ‚Nachrüstlösung‘ wird von der Landesregierung „mit aller Kraft unterstützt“ und gegenüber Fahrverboten eindeutig präferiert: Sie verfolgt das politische „Ziel, verkehrsbeschränkende Maßnahmen zu vermeiden“ und zieht diese nur dann in Erwägung, wenn die Einhaltung der Grenzwerte „durch Nachrüstprogramme nicht erreicht werden kann“ (RPS 2017: 13).

Insgesamt wird damit deutlich: Der Luftreinhalteplan enthält einerseits Maßnahmen, die den autohegemonialen Konsens zumindest vordergründig herausfordern und einen teilweisen Umstieg vom Auto fördern. Andererseits setzen Landesregierung und Regierungspräsidium über weite Strecken auf eine ökologische Modernisierung der Automobilflotte, wobei der Übergang zur Elektromobilität im Sinne einer ‚passiven Revolution‘ für die fossilistischen Geschäftsmodelle der Autokonzerne und für die Dieselfahrer möglichst verträglich gestaltet werden soll.

Anhand von öffentlichen Stellungnahmen soll im nächsten Abschnitt untersucht werden, welche Akteure jeweils an fossilistische bzw. grün-autohegemoniale oder gar autokritische Argumentationslinien des Luftreinhalteplans anknüpfen.

4.2.3 Stellungnahmen zum Luftreinhalteplan: Akteure und Strategien des autohegemonialen Blocks

Im Zuge eines Beteiligungsverfahrens zur Luftreinhalteplanung wurden beim Regierungspräsidium Stuttgart über 180 Stellungnahmen zum Entwurf der dritten Fortschreibung eingereicht. Der Großteil davon stammte von Privatpersonen, das größte Gewicht und eine entsprechende mediale Aufmerksamkeit kam aber den Stellungnahmen von Wirtschafts- und Umweltverbänden zu (Braun 2017).

Wirtschaftsverbände

In einer gemeinsamen Pressemitteilung von elf Wirtschaftsverbänden – u.a. der IHK Region Stuttgart, dem Landesverband der Baden-Württembergischen Industrie (LVI), Südwestmetall und dem Verband des Württembergischen Verkehrsgewerbes – signalisiert die regionale Wirtschaft ihre Unterstützung für den im Luftreinhalteplan vorgesehenen ÖPNV-Ausbau und für ökologische Modernisierungsmaßnahmen im Bereich Flottenerneuerung, Elektromobilität, Verkehrssteuerung und City-Logistik (IHK Region Stuttgart 22.06.2017). Die Organisationen der Wirtschaft zeigen sich auch offen dafür, Stuttgart mithilfe eines „mittel- und langfristigen Konzepts“ zur Modellstadt für „saubere Luft und urbane Mobilität“ zu machen (IHK Region Stuttgart 22.06.2017: 1–4).

Zugleich lehnen sie aber kurzfristige Fahrverbote als „teilweise unzumutbar“ und zur dauerhaften Emissionsminderung „ungeeignet“ ab (ebd.: 1). Bis „realistische“ Diesel-Alternativen, E-Ladeinfrastruktur- und ÖPNV-Kapazitäten zur Verfügung stünden, solle es auch keine Fahrverbote geben. Die Aussage der regionalen Wirtschaftsverbände, „Fahrverbote und weitere Verkehrsbeschränkungen allein seien keine Lösung“ räumt zwar implizit die Möglichkeit ein, dass solche Restriktionen für den Kfz-Verkehr im Konzert mit weiteren Maßnahmen wirksam sein können – Tenor der Pressemitteilung ist jedoch, dass Fahrverbote prinzipiell erst dann infrage kommen, wenn sie zumindest für das Wirtschaftsleben faktisch gar nicht mehr als Verkehrsbeschränkungen wirksam werden, weil bereits neue Fahrzeuge und Lieferkonzepte zur Verfügung stehen. Einstweilen plädiert die IHK-Präsidentin

stellvertretend für die Wirtschaftsverbände dafür, „sämtlichen Wirtschaftsverkehr von den Fahrverbotsregelungen auszunehmen“ (ebd.: 4).

IHK Region Stuttgart

In einer gesonderten Stellungnahme kommentiert die Industrie- und Handelskammer Region Stuttgart die einzelnen Luftreinhaltemaßnahmen nochmals ausführlicher, wobei die Argumentation im Wesentlichen mit der gemeinsamen Pressemitteilung der Wirtschaftsverbände konsistent ist. Die post-fossilistische Zukunftsvision für Stuttgart wird etwas konkretisiert, unter anderem in dem Ziel, dass der Personen-, Güter- und Dienstleistungsverkehr langfristig „ohne die Nutzung fossiler Energieträger“ stattfinden soll (IHK Region Stuttgart 2017b: 24–25). Zwar werden die „Mobilitäts- und Warenbedürfnisse“ von Bürger_innen und Unternehmen grundsätzlich nicht zur Disposition gestellt, sie sollen aber künftig möglichst umweltschonend und multimodal, durch E-Mobilität und alternative City-Logistik-Konzepte befriedigt werden. Stuttgart soll so zu einer ‚Stadt der kurzen Wege werden‘, „in der saubere Luft, gute, leichte und praktikable Erreichbarkeit, modernste Logistik, hohe Aufenthaltsqualität und Einkaufserlebnisse kein Gegensatz sind“ (ebd.: 26). Dass die damit anvisierte Modifikation des autohegemonialen Konsenses auch die Aspekte ‚Geschwindigkeit‘ und ‚autonome Flexibilität‘ betrifft, wird daran deutlich, dass „öffentliche Verkehrsmittel und der Langsamverkehr eine höhere Priorität“ erhalten sollen (ebd.: 25).

Nicht nur in der langfristigen Perspektive, in der auch Verkehrsvermeidung und ein notwendiger „Abba[u] der Mobilitätszwänge“ (ebd.: 18) eine Rolle spielen, sondern auch kurzfristig stellt die IHK einen attraktiven ÖPNV in den Mittelpunkt der Maßnahmen, die einen Umstieg vom Auto auf Verkehrsmittel des Umweltverbunds ermöglichen sollen (ebd.: 16). Schnellbuslinien werden dabei grundsätzlich als sinnvolle Ergänzung gesehen. Da diese „zumindest partiell eigene Fahrwege und eine konsequente Bevorrechtigung“ benötigen, stehen die Schnellbusse jedoch „in Konkurrenz zu anderen Nutzungen der Infrastruktur und des vorhandenen Raums“ – in diesem Dilemma unterstützt die IHK den Vorbehalt des Luftreinhalteplans, dass der Kfz-Verkehr von ÖPNV-Maßnahmen nicht eingeschränkt werden darf (ebd.: 13–14).

Da für den MIV grundsätzlich ein möglichst konstanter Verkehrsfluss zu gewährleisten ist, behält im Zweifelsfall also der Autoverkehr Vorrang.

Insgesamt demonstriert die Stellungnahme der IHK Region Stuttgart eine hohe Affinität für technologische und logistische Lösungsansätze⁴⁶ wie Straßenreinigungskonzepte, Mooswände und ein Nachrüstprogramm für Dieselfahrzeuge (ebd.: 3, 7). Fahrverbote stellen für die IHK die *ultima ratio* dar, von der wie gesagt sämtlicher Wirtschaftsverkehr auszunehmen sei (ebd.: 7–8).

LVI – Landesverband der Baden-Württembergischen Industrie

Der LVI, in dem u.a. sämtliche großen Autobauer und Zulieferfirmen Baden-Württembergs organisiert sind, schlägt mit einer kurzen eigenen Stellungnahme (2017a) in dieselbe Kerbe und unterfüttert die Warnung vor Fahrverboten zudem mit einer passenden Drohkulisse. Der Industrieverband sieht durch Fahrverbote die Wettbewerbsfähigkeit des Standorts Stuttgart und Baden-Württemberg, die industrielle Wertschöpfung, das „Funktionieren der Wirtschaftstätigkeit“ und die „Versorgung der Stadt“ gefährdet (LVI 2017a: 1–2). Sollten Verkehrsbeschränkungen dennoch durchgesetzt werden, fordert der LVI übereinstimmend mit der IHK entsprechend generelle Ausnahmen für den Wirtschaftsverkehr und großzügige Übergangsfristen (ebd.: 2). Einen wesentlichen Beitrag zur langfristigen Schadstoffreduktion sieht der LVI im Bau zusätzlicher Straßen, die zu Verkehrsumleitungen und Entlastungen des Stuttgarter Talkessels führen sollen (ebd.: 2–3). Ansonsten setzt die Industrie auf „marktwirtschaftlichen Wettbewerb zwischen Produkten und Technologien, bei dem letztlich der souveräne Konsument entscheidet“. Das Thema Elektromobilität streift die LVI-Stellungnahme nur am Rande. Fossilistische Antriebstechnik solle nicht abgeschrieben, sondern ökologisch modernisiert werden. Das Problem der Schadstoff- und insbesondere der Stickoxid-Emissionen sei bereits technologisch gelöst und werde sich durch die Erneuerung der Kfz-Flotte bald erledigt haben (ebd.: 1). Entsprechend warnt der LVI vor einer Stimmungsmache „gegen den Dieselmotor [...] – einen Antrieb, der in seiner modernsten Variante einen wichtigen positiven Faktor zur Schadstoffreduktion

⁴⁶ Die IHK Region Stuttgart bemängelt hier, dass ihre bereits ausgearbeiteten, konstruktiven Vorschläge für die Feinverteilung von Waren in der Innenstadt nicht in den Luftreinhalteplan aufgenommen wurden (IHK Region Stuttgart 2017b: 4).

darstellt“ (ebd.: 2). Damit tritt der LVI als profiliertester Vertreter eines fossilistisch-autohegemonialen Konsenses auf, der sich nur bedingt für eine ökologische Modernisierung öffnet – und das nur wenn und insoweit der Verkehrsfluss im Wirtschaftsverkehr gesichert bleibt.

LVI, IHK und die anderen Wirtschaftsverbände sind sich also in zentralen Punkten einig und stellen schon in der Unterüberschrift ihrer gemeinsamen Pressemitteilung klar: „Versäumnisse bei Emissionsreduzierung dürfen Betriebe nicht belasten“ (IHK Region Stuttgart 22.06.2017: 1).

ADAC Württemberg

Demgegenüber kritisiert der ADAC Württemberg als Vertreter der ‚Konsumseite‘, dass die geplanten Schadstoffminderungen und Fahrverbote damit einseitig den privaten Autofahrer_innen aufgebürdet würden und wehrt sich deshalb gegen zu pauschale Ausnahmeregelungen für den Wirtschaftsverkehr (ADAC Württemberg 2017: 6). Eindringlicher als die Wirtschaftsverbände weist der Automobil-Club auf das bedeutende Potential der Verkehrsvermeidung hin (ebd.: 3) und hält fest, dass sich das „Bedürfnis nach persönlicher Mobilität“ dem Gesundheitsschutz unterordnen muss – allerdings nicht ohne sogleich hinzuzufügen, dass „Fahrverbote jeglicher Art die Mobilität der Menschen nicht einschränken [dürfen]“ (ebd.: 1).

Auch beim ADAC dominiert das technologiefixierte Paradigma der ökologischen Modernisierung: „Neben verkehrlichen Optimierungen, müssen vor allem technische Lösungen am Fahrzeug zur langfristigen Schadstoffreduktion beitragen“ (ebd.: 4). Dazu zählt der ADAC wiederum Nachrüstungen (Soft- und Hardware-Updates) für Dieselfahrzeuge und die Umstellung auf alternative Antriebe bzw. Elektromobilität, für die eine entsprechende Ladeinfrastruktur aufgebaut werden soll (ebd.: 4–5). Ähnlich wie beim LVI soll der Verkehr u.a. durch optimierte Verkehrssteuerung und vor allem auch durch „leistungsfähige neue Umfahrungen“ verflüssigt werden – Straßenbau ist nach Meinung des ADAC also ein Teil der Lösung (ebd.: 3).

Erweiterungsbedarf sieht der ADAC Württemberg allerdings nicht nur bei der Straßen-, sondern auch bei der Schieneninfrastruktur und fordert ähnlich wie die Wirtschaftsverbände einen „massiven Ausbau“ (ebd.: 7) des öffentlichen Nahverkehrs. Dabei erkennt der Kraftfahrerverband explizit an, dass ein teilweiser Umstieg vom

motorisierten Individualverkehr (MIV) auf alternative Verkehrsmittel eine Grundvoraussetzung für eine künftig möglichst uneingeschränkte Automobilität ist: „Je mehr Personen den ÖPNV nutzen, umso mehr können Autofahrer, die nicht auf das eigene Auto verzichten können, von weniger Stau und Parkdruck profitieren“ (ebd.: 8). Letzten Endes stellt aber auch der ADAC jegliche Ausbaumaßnahmen beim ÖPNV- und Radverkehr unter den Vorbehalt, dass Störungen für den Autoverkehr zu vermeiden sind – auch wenn der Automobil-Club diesen ‚Kfz-Vorbehalt‘ etwas weicher formuliert als die Industrieverbände (ebd.: 8–10).

Umweltverbände: BUND und DUH

Für den *BUND Baden-Württemberg* ist ein solcher Kfz-Vorbehalt bei der Förderung alternativer Verkehrsmittel indiskutabel und geradezu paradox:

Der Einwand im LRP-Entwurf, dass Maßnahmen für den Radverkehr nicht zu relevanten Störungen und Behinderungen des Kfz-Verkehrs führen dürfen entbehrt jeder Logik und ist zu streichen. Diese Bedingung dürfte nur mit ‚Flugfahrräder‘ (sic!) zu erfüllen sein. Der Verkehrsraum in Stuttgart ist aufgrund der Topographie knapp und endlich. Bei einer Umverteilung dieses Raumes gibt es zwangsläufig Gewinner (Umweltverbund) und Verlierer (MIV). (BUND Baden-Württemberg 2017: 7–8)

Aus demselben Grund müsse auch der „massiv[e] und umgehend[e]“ Ausbau von Busspuren und Bussonderstreifen im Talkessel notwendigerweise „zu Lasten des Kfz-Verkehrs vorangetrieben werden“ (BUND Baden-Württemberg 2017: 6).

Statt eine konsensorientierte Lösungsstrategie zu verfolgen, operiert der Umweltverband also mit einem positiven Konfliktbegriff und positioniert sich eindeutig jenseits des autohegemonialen Konsenses. Neben Fahrverboten und einer erheblichen „Umverteilung des Straßenraums zugunsten von mehr Flächen für Fußgänger, Busspuren, Buskaps, Fahrradstraßen, Rad- und Schutzstreifen sowie für Shared Space“ (ebd.: 12) fordert der BUND an Kreuzungen und Ampeln eine konsequente Bevorrechtigung des ÖPNV gegenüber Autos, eine stetige Reduzierung des Parkraums, die Einrichtung von „Pfortnerampeln“ zur Begrenzung des Verkehrszuflusses ins Stadtzentrum sowie strenge Tempolimits zur „Entschleunigung des Autoverkehrs im gesamten Stadtgebiet“ (ebd.: 5–12).

In der dezidiert autokritischen Stellungnahme zum Luftreinhalteplan liefert der BUND Baden-Württemberg auch gleich eine Kritik einer ökologischen Modernisierung der Automobilität mit. Er hält fest, dass die Einführung effizienter Verbrennungsmotoren mit moderner Abgasreinigungstechnik die Schadstoffprobleme bislang nicht lösen konnten und führt dies auf unzulässige Abschaltvorrichtungen („Dieselgate“), einen weiterhin rekordverdächtigen und steigenden Kfz-Bestand in der Region, steigende Fahrleistungen insbesondere bei Pendler_innen und die Tendenz zu Fahrzeugen mit größerem Motor („SUV-Boom“) zurück. Der Naturschutzbund verlässt sich demnach nicht auf einen ‚technical fix‘ für die Abgasprobleme bei Dieselfahrzeugen (ebd.: 3), sondern bezieht gesellschaftliche Faktoren in seine Ursachenanalyse für die Schadstoffproblematik mit ein. Die Stellungnahme wendet sich klar gegen Straßenbaumaßnahmen („Wer Straßen sät, wird Verkehr, Feinstaub, Stickoxide, Kohlendioxid, Lärm etc. ernten“) und macht darauf aufmerksam, dass auch „Elektrofahrzeuge per se nicht umweltfreundlich sind, sondern nur, wenn tatsächlich vorhandene konventionelle-Pkw ersetzt werden sowie die Elektrofahrzeuge ausschließlich mit Ökostrom betrieben werden“ (ebd.: 8–9). Folglich räumt der BUND Suffizienzstrategien zur „Vermeidung und Verminderung des Kfz-Verkehrs“ eindeutig Priorität ein und erteilt damit nicht nur der fossilistischen, sondern auch einer ‚grünen‘ Autohegemonie eine Absage (ebd.: 2–3).

Die *Deutsche Umwelthilfe* (DUH) konzentriert sich in ihrer Stellungnahme dagegen stärker auf die Forderung nach Fahrverboten für schmutzige Dieselfahrzeuge ab dem 1. Januar 2018, die auch für Euro 6 Diesel, die im Realbetrieb die Grenzwerte nicht einhalten, gelten sollen (2017: 2–4).⁴⁷ Das Verwaltungsgericht Stuttgart gab der entsprechenden Klage der DUH im Sommer 2017 statt und verpflichtete das Land dazu, auch ohne Blaue Plakette zum 01. Januar 2018 weitgehende Fahrverbote insbesondere für ältere Diesel unter Euro 6 sowie Benzinerver unter Euro 3 auszusprechen (Verwaltungsgericht Stuttgart 28.07.2017). Nur so würde der Luftreinhalteplan um Maßnahmen fortgeschrieben, mit denen die Einhaltung der Stickstoffdioxid-Grenzwerte tatsächlich schnellstmöglich erreicht werden kann

⁴⁷ Die DUH zeigt sich prinzipiell offen für technische Lösungen und verweist – ähnlich wie Ministerpräsident Kretschmann im Eingangszitat – auf einen neuen Mercedes-Dieselmotor, der bereits die strengsten EU-Grenzwerte im Realbetrieb einhält (DUH 2017: 4). Solche Fahrzeuge sollen von Fahrverboten und auch von einer möglichen City-Maut ausgenommen bleiben. Trotz der relativen Zurückhaltung mit grundsätzlicher Autokritik haben gerade die Klagen der DUH das Potenzial, die autohegemoniale Konstellation insgesamt ins Wanken zu bringen – es sei denn, sie beschleunigen lediglich den Übergang zu einer ‚grünen Autohegemonie‘.

(Verwaltungsgericht Stuttgart 28.07.2017). Nach einer internen Kontroverse einigte sich die Grün-Schwarze Koalition auf eine Sprungrevision zum Bundesverwaltungsgericht Leipzig, wodurch das Urteil zunächst nicht in Kraft tritt und rechtlich nochmals überprüft wird (Schwarz 2018). Zum Jahreswechsel 2017/18 stand noch nicht fest, ob, wann und in welcher Form Fahrverbote in Stuttgart kommen, da frühestens am 22. Februar 2018 mit einer höchstrichterlichen Entscheidung über streckenbezogene bzw. zonale Fahrverbote gerechnet wird (Schwarz 2017).⁴⁸

Sicher scheint angesichts der Stellungnahmen zum Entwurf des Luftreinhalteplans hingegen, dass eine konsequente Abkehr vom autohegemonialen Konsens nicht von den dominanten politischen und wirtschaftlichen Kräften kommen wird. In Anbetracht der politischen Präferenz etablierter Akteure für eine einigermaßen langsame und kontrollierte ökologische Modernisierung der (Auto-)Mobilität ist eine radikale Abkehr vom Auto oder zumindest eine beschleunigte ‚grüne‘ Verkehrswende eher unwahrscheinlich.

4.3 Zusammenfassung der Ergebnisse

Fasst man die Ergebnisse der beiden empirischen Fallstudien zusammen, ergibt sich für den Wandel zu einer ‚grünen‘ Autohegemonie in Baden-Württemberg ein eher widersprüchliches Bild. Zunächst hat sich gezeigt, dass sich im Umfeld der ‚Landesinitiative Elektromobilität‘ durchaus ein ‚grüner‘ autohegemonialer Block konsolidiert. Dieser ist durch ein hohes Maß an Kontinuität zur fossilistischen Autohegemonie geprägt, da es etablierten Kräften und insbesondere den großen Automobilfirmen des Landes gelungen ist, ihre dominante Position zu halten, Schaltstellen der entstehenden Transformationsstrukturen zu besetzen und dadurch ihren Einfluss auf den Entwicklungspfad einer möglichen Mobilitätswende zu sichern. Im engen Schulterschluss mit der Landesregierung verfolgen sie dabei wenig

⁴⁸ Inzwischen hat das Bundesverwaltungsgericht in seinem Urteil vom Februar 2018 die Möglichkeit von Fahrverboten bestätigt, sofern die Verhältnismäßigkeit gewahrt bleibt. Die Grün-Schwarze Koalition will nun die schriftliche Urteilsbegründung sorgfältig auswerten, die seit 18.05.2018 vorliegt. Auch wenn die Landesregierung Fahrverbote vermeiden will, wird eine zumindest stufenweise Einführung von Dieselfahrverboten im Rahmen des Luftreinhalteplans für die Landeshauptstadt immer wahrscheinlicher (<https://www.swr.de/swraktuell/baden-wuerttemberg/begrueendung-bundesverwaltungsgericht-dieseurteil-100.html>).

überraschend eine vergleichsweise industrie- und autofreundliche Strategie, nämlich die ökologische Modernisierung der Automobilität und insbesondere die Industrialisierung der Elektromobilität im Land. Das ‚Bindemittel‘ des grün-autohegemonialen Blocks, in den auch mittelständische KMU und Arbeitnehmerverbände verstärkt eingebunden werden, bildet ein modifizierter (auto-)hegemonialer Konsens, der auf ‚nachhaltigem‘ Wachstum, ‚grünen‘ Arbeitsplätzen und Technologieführerschaft im Bereich Elektromobilität setzt (vgl. Tabelle 3).

Tabelle 3: ‚grünes‘ Autohegemonieprojekt in Baden-Württemberg

	Produktion	Konsum
‚grüner‘ autohegemonialer Block	‚grüne‘ autoindustrielle Kapitalfraktionen: Autokonzern (Daimler/car2go) und Zulieferer (Bosch), Stromkonzern (EnBW), Landesagentur e-mobil BW lohnabhängig Beschäftigte der Autoindustrie (IG Metall BW)	(Elektro-)Autofahrer_innen, Autoclubs/-verbände (ADAC BW)
Konsenselemente	‚nachhaltiges‘ Wachstum und ‚grüne‘ Arbeitsplätze, Technologieführerschaft bei Elektromobilität → „Leitanbieter E-Mobilität“	‚gutes Leben‘ und Moderne = ‚nachhaltige‘ und flexible Automobilität → „Leitmarkt für E-Mobilität“
Policy-Initiativen	Industriepolitik (z.B. ‚Landesinitiativen Elektromobilität‘ und ‚Strategischer Dialog Automobilwirtschaft‘)	Verkehrs-/Infrastruktur- und Umweltpolitik (z.B. Luftreinhalteplan, Ausbau der E-Mobilität/Ladesäulen)

Quelle: Eigene Darstellung

Bei der Analyse der Kontroversen um den Stuttgarter Luftreinhalteplan wurde hingegen deutlich, wie instabil und umkämpft diese neue Konstellation ist. Der aufstrebende ‚grüne‘ autohegemoniale Block kann den Übergang zur Elektromobilität offensichtlich nicht unabhängig vom gesellschaftlichen Kontext diktieren. Vielmehr gerieten die autohegemonialen Kräfte durch die drohenden Fahrverbote in die Defensive und schlossen im Widerstand gegen diese Maßnahmen umso mehr ihre

Reihen, wobei offenbar auch die fossilistischen Akteursgruppen ihre Deutungshoheit noch nicht ganz eingeübt haben. Obwohl Fahrverbote für ältere Verbrennungsmotoren die Flottenerneuerung und den Übergang zu Elektroautos potenziell befördern könnten, sprachen sich weder Interessengruppen der Produktionsseite (Wirtschaftsverbände) noch der Konsumseite der Autohegemonie (ADAC) für solche Maßnahmen aus. Möglicherweise ist die Zeit schlicht noch nicht reif: Die Autohersteller haben noch kein ausreichendes Angebot geschaffen und die Skepsis der Verbraucher_innen gegenüber den Elektromodellen bleibt entsprechend hoch, sodass aktuell das fossilistische Geschäftsmodell noch klar dominiert (BW Stiftung 2017a: 57).⁴⁹ Zwar bekennen sich Wirtschaftsverbände und die Landesregierung zumindest langfristig zu einem grünen Konsens für bessere Luft- und Aufenthaltsqualität in der Stadt und unterstützen ökologische Modernisierungsstrategien – kurzfristig bemühen sie sich aber vor allem, Fahrverbote zu verhindern, ‚den Diesel zu retten‘ und grundsätzlich den Wirtschaftsverkehr und die persönliche Mobilität abzusichern. Bewegung kommt in den fossilistisch-autohegemonialen Block wohl am ehesten durch staatliche Regulierung in wichtigen Absatzmärkten, insbesondere durch die Elektroauto-Quote in China (StM 25.07.2017; BW Stiftung: 57)

Am anderen Ende des Akteursspektrums verschaffen die Umweltverbände autokritischen Positionen im öffentlichen Diskurs vermehrt Gehör, auch wenn sie bislang höchstens über Gerichtsverfahren eine größere politische Wirkkraft entfalten. Insgesamt kann daraus geschlossen werden, dass das ‚grüne‘ Autohegemonieprojekt in Baden-Württemberg noch keine hegemoniale Qualität hat und die ums Elektroauto gruppierten Kapitalfraktionen ihre Interessen noch nicht hinreichend verallgemeinern konnten. Zwar heißt es im Flyer der Landesagentur e-mobil BW selbstbewusst: „Dass die Zukunft der Mobilität elektrisch ist, daran zweifelt keiner mehr“ (e-mobil BW 2017b). Faktisch wird dieser Konsens aber sowohl von fossilistischer als auch von sozial-ökologischer Seite infrage gestellt: Die eine Seite möchte das Ende des Verbrennungsmotors zumindest hinauszögern, die andere will diesen Ausstieg

49 Noch deutlicher wird die Attraktivität des bisherigen fossilistischen Geschäftsmodells im Vergleich zu den Bilanzen der intermodalen Nischenaktivitäten der Autokonzerne. Diese Mobilitätsdienstleistungen tragen zu Umsatz und Arbeitsplätzen bislang nur einen marginalen Teil bei und bleiben wie im Fall von car2go wohl bis auf weiteres unprofitabel (BW Stiftung 2017a: 69–70).

schnellstmöglich umsetzen oder fordert sogar die Abkehr vom (Privat-)Automobil im Zuge einer tatsächlichen ökosozialen Mobilitätswende.

Neben solchen Konfliktlinien *zwischen* unterschiedlichen Akteursgruppen wie den Wirtschafts- und Umweltverbänden, deuteten sich in den beiden Fallanalysen auch *innere* Differenzierungen bei relevanten kollektiven Akteuren an. Da die Subjekte der fossilistischen und der grünen Autohegemonie weitgehend identisch sind, werden die Kämpfe um die Transformation der Automobilität auch innerhalb von Autokonzernen und Verbänden ausgetragen, was im Rahmen weiterer Forschungen noch genauer zu erheben wäre.⁵⁰ Auch innerhalb der Landesregierung gibt es Differenzen zwischen den verschiedenen Ressorts: Während die Wirtschaftsministerin und der Ministerpräsident ihre Verantwortung für Industrie und Beschäftigte betonen und sich offenkundig dem ‚grünen‘ Autohegemonieprojekt verschrieben haben,⁵¹ will Verkehrsminister Winfried Hermann auch jenseits des Luftreinhalteplans für Stuttgart den ÖPNV, Rad- und Fußverkehr im Land massiv fördern und ausbauen, wobei er seine Forderungen im Koalitionsausschuss vorerst nicht durchsetzen konnte (Rieger und Durchdenwald 2017).

Auch bei der Präsentation einer großen, vom BUND und der BW-Stiftung initiierten Studie zur Nachhaltigkeit und Zukunft der Mobilität in Baden-Württemberg (BW Stiftung 2017a) stand ein potenzieller Konflikt zwischen den Koalitionsparteien im Raum. Grünen-Fraktionschef Andreas Schwarz schloss sich der Forderung des Verkehrsministers an, mehr in den Umweltverbund zu investieren, während sein Gegenpart von der CDU, Wolfgang Reinhart, sich vor allem „auf die Ingenieursleistung unserer Wirtschaft“ und Möglichkeiten der „Verkehrssteuerung“ verlassen wollte (BW Stiftung 2017b). Allerdings können diese Differenzen in einem ‚grünen‘ autohegemonialen Konsens wohl weitgehend versöhnt werden. Nur die BUND-Vorsitzende Brigitte Dahlbender stellte bei ihrer Interpretation der Studienergebnisse die Forderung nach einer drastischen Reduzierung des

50 So haben beispielsweise 21 Mitgliedsunternehmen der IHK Region Stuttgart *für* Fahrverbote in der Landeshauptstadt gestimmt, was zwar bei 49 Gegenstimmen in der Vollversammlung noch eine Minderheitenposition ist, aber dennoch überrascht (IHK Region Stuttgart 2017a). Auch im LVI gibt es unterschiedliche Positionen und Präferenzen dazu, wie schnell und in welche Richtung sich der Transformationsprozess der Automobilindustrie vollziehen sollte (LVI 2017b).

51 Vgl. S. 54, Fußnote 42.

Autobestands und der Fahrleistungen (BW Stiftung 2017a: 261) sowie nach einem Kulturwandel in den Mittelpunkt⁵²:

Nur eine neue Mobilitätskultur mit deutlich weniger Autoverkehr, mehr Platz für Busse und Bahnen, Radfahrer- und Fußgänger sowie einem Mentalitätswandel kann zu einem nachhaltigen Wandel führen. Die neue Mobilitätskultur ist klimaschonend, gesundheitsverträglich, flächensparend zu gestalten. (BW Stiftung 2017b)

Die Studie selbst hält dabei unzweideutig fest, „dass der Einsatz von bspw. Elektrofahrzeugen allein – wie im Szenario „Neue Individualmobilität“ – bei Weitem nicht ausreicht, um ökologisch nachhaltig mobil zu sein“ (BW Stiftung 2017a: 240). Gleichwohl erscheint von den drei Szenarien, die in der Studie modelliert wurden, das besagte Szenario der ‚Neuen Individualmobilität‘ (NIM) auch im Ergebnis der vorliegenden Arbeit als das wahrscheinlichste. *Neu* ist im NIM-Szenario allerdings nur, dass sich die Privat-Pkw nun elektrisch, autonom und vernetzt fortbewegen (BW Stiftung 2017a: 118). Dabei könnten wohl durchaus auch intermodale Konzepte und Carsharing selektiv eingebaut werden⁵³ – in seinen wesentlichen Elementen bliebe der autohegemoniale Konsens und Block davon aber unberührt, sodass mit diesem Szenario eine *ökologische Modernisierung* und *passive Revolutionierung* der Autohegemonie beschrieben wird. Eine ‚neue Mobilitätskultur‘ (BW Stiftung 2017a) müsste hingegen erst gegen die Interessen der Subjekte der Autohegemonie und auf dem Terrain des hegemonialen Konsenses durchgesetzt werden.

52 Sekundiert wurde diese Forderung nach einer „radikale[n] Abkehr vom Auto“ nur von der Grünen Jugend in Baden-Württemberg (Allgöwer 2017).

53 Damit ließe sich beispielsweise der hegemoniale Anspruch auf individuelle Flexibilität und räumliche Ungebundenheit noch besser verwirklichen (vgl. Tabelle 3) (BW Stiftung 2017a: 118). Im Unterschied dazu impliziert das zweite Studienszenario „Neue Mobilitätsdienstleistungen“ einen schon recht tiefgreifenden gesellschaftlichen Wandel hin zu einer Sharing-Kultur, die wiederum eher mit einer grundlegend ‚neuen Mobilitätskultur‘ kompatibel wäre (BW Stiftung 2017a: 118–120). Die Folgen von Carsharing und intermodalem Verkehr für die Autohegemonie sind also ambivalent.

5. Fazit und Ausblick: Beharrungskräfte und Transformationsperspektiven

Mit dieser Arbeit wurde ein umfassender Blick auf die Politische Ökonomie der Automobilität in Baden-Württemberg geworfen. Dabei sollte überprüft werden, ob das Auto in der Wirtschafts- und Verkehrsstruktur des Landes eine hegemoniale Position einnimmt und inwiefern sich mit dem Anbruch des ‚Elektromobilitätszeitalters‘ hier eine ‚grüne‘ autohegemoniale Konstellation herausbildet. Nachdem die Entstehung einer fossilistischen Autohegemonie geschichtlich rekonstruiert und die erste Teilfrage somit positiv beantwortet werden konnte, wurden zwei aktuelle Policy-Initiativen empirisch darauf untersucht, ob sie eine Transformation der in Baden-Württemberg etablierten Autohegemonie erkennen lassen.

Die Landesinitiative Elektromobilität sowie der Luftreinhalteplan für Stuttgart, die exemplarisch für die Mobilitätspolitik der von den Grünen geführten Landesregierung stehen, lieferten dazu viele – wenn auch teils widersprüchliche – Hinweise. So ist durchaus das politische Bemühen erkennbar, Baden-Württemberg durch ein umfassendes ‚grünes‘ Projekt zur Leitregion für Elektromobilität zu machen und dafür sowohl Leitanbieter (Produktionsseite) als auch Leitmarkt (Konsumseite) zu werden. Künftig sollen in großem Stil Elektroautos von den Fließbändern und über die Straßen Baden-Württembergs rollen. Begründet wird dies auf Grundlage eines modifizierten autohegemonialen Konsenses, den Ministerpräsident Winfried Kretschmann folgendermaßen zusammenfasst:

Für Baden-Württemberg steht viel auf dem Spiel: Unsere technologische Vorreiterrolle, unsere Wirtschaftskraft, unsere Arbeitsplätze und der Erhalt unserer natürlichen Lebensgrundlagen vor den Folgen des Klimawandels. [...] Baden-Württemberg ist die Wiege des Automobils. Und unser Ziel muss es daher sein, dass auch das Auto der Zukunft ‚Made in Baden-Württemberg‘ ist. (StM 20.06.2017)

Die Autoindustrie soll also die ‚Konjunkturlokomotive‘ des Südwestens bleiben, künftig allerdings ‚grüne‘ Autos produzieren (sie wird also gewissermaßen zur ‚Konjunktur-E-Lok‘). Klimawandel und ökologische Probleme sollen durch technologischen Fortschritt entschärft und die Automobilität ökologisch modernisiert werden, wobei nicht nur der Ministerpräsident in hocheffizienten Verbrennungsmotoren (dem ‚sauberen Diesel‘) zumindest eine wichtige

Übergangstechnologie sieht. Die starke Kontinuität zwischen fossilistischer und ‚grüner‘ Autohegemonie zeigt sich auch auf der Akteursebene: Die autoindustriellen Kapitalfraktionen können den Wandel zur E-Mobilität zwar nicht verhindern, sehr wohl aber im Stil einer passiven Revolution ‚von oben‘ ausbremsen und kontrollieren, sodass sich für sie daraus im Idealfall sogar neue Chancen und Geschäftsmodelle ergeben. Da die großen und traditionsreichen Autokonzerne im Land bislang erfolgreich ihren Einfluss auf den Transformationspfad geltend machen, ist es nicht verwunderlich, dass statt einer umfassenden Mobilitätswende nur eine ökologische Modernisierung der Automobilität und die Förderung von Elektroautos auf der politischen Agenda weit oben stehen.

Ob die Elektromobilität sich in Baden-Württemberg noch zu einer ‚mitreißenden gesellschaftlichen Vision‘ entwickelt, bleibt eine offene Frage. In der Policy-Analyse wurde deutlich, dass das ‚grüne Autohegemonieprojekt‘ trotz seiner großen Integrationskraft noch nicht ‚hegemonial‘ ist: Weder ist die fossilistische Autohegemonie verschwunden, noch ist der wiederkehrende Ruf nach einer Abkehr vom (Privat-)Automobil verstummt. Sollte sich der ‚grüne‘ autohegemoniale Konsens dennoch weiter verallgemeinern, ist ein technologie- und autofixierter Transitionspfad zur Elektromobilität zumindest aus ökologischer und globaler Perspektive weiterhin fragwürdig – die Autohegemonie bleibt stets von fossilistischen Elementen durchzogen und kann nur in Anführungszeichen ‚grün‘ sein.

Initiativen für eine sozial-ökologische Mobilitätswende könnten an diesen Widersprüchen der Autohegemonie ansetzen. Dazu müssten sie den imperialen Charakter der (Elektro-)Automobilität und die gesellschaftlich-kulturellen Dimensionen der Verkehrswende in ihrem Zusammenhang sichtbar machen und schrittweise die kollektive Vision einer suffizienten Gesellschaft entwickeln, in der reduzierte Mobilität und der Verzicht aufs Auto für ‚gutes Leben‘ statt für einen Verlust an Lebensqualität stehen. Interessant wäre hier die Frage, inwieweit Umweltverbände wie der BUND, politische Akteure wie das Verkehrsministerium mit seiner Initiative RadKULTUR sowie beispielsweise Radaktivist_innen der *Critical Mass*-Bewegung eine Koalition eingehen könnten, um auf jeweils unterschiedlicher Ebene die Autohegemonie zurückzudrängen. Besonders herausfordernd wäre dabei der Brückenschlag zur Produktionsseite, wo in Anknüpfung an die gewerkschaftlichen Konversionsdebatten der 1980er Jahre eine sozial-ökologische Transformation der

Automobilindustrie gemeinsam mit den Beschäftigten sozialverträglich gestaltet werden müsste (Candeias 2011; Brand und Wissen 2017: 197).

Das in dieser Arbeit im Anschluss an Gramsci entwickelte Autohegemonie-Konzept und das dazugehörige Analyseraster haben sich als hilfreiche Analyseinstrumente erwiesen. Nach sicherlich notwendigen theoretischen und methodischen Verfeinerungen könnten mit diesen Konzepten beispielsweise vergleichende Studien in Bayern oder Niedersachsen durchgeführt werden, wobei letzterer Fall aufgrund der Sperrminorität und der weitgehenden Mitbestimmungsrechte des Bundeslandes bei VW besonders spannend ist (Brand und Wissen 2017: 138–139). Nicht zuletzt eröffnet gerade die Elektromobilität das wichtige Forschungsfeld, die Verkehrswende in den größeren Zusammenhang der Energiewende einzuordnen und die Wechselwirkungen zwischen diesen Transitionen mithilfe eines gesellschaftstheoretisch fundierten Forschungsdesigns zu analysieren (Haas 2017: 298).

In dem Maße, wie zukünftig durch autonomes Fahren und weitere Innovationen möglicherweise die Grenzen zwischen Automobil und anderen Verkehrsmitteln verschwimmen, MIV und ÖPNV näher zusammenrücken oder das Auto gar an Bedeutung und Strahlkraft einbüßt, könnte auch der Begriff ‚Autohegemonie‘ an Schärfe und kritischem Potenzial verlieren und wäre dann durch einen adäquateren zu ersetzen. Zumindest in Baden-Württemberg wird es bis dahin aber wohl noch etwas dauern.

Momentan ermöglicht die ‚Autohegemonie-Brille‘ jedenfalls noch einen aufschlussreichen ‚Blick in den Rückspiegel‘: Sind die historisch gewachsenen polit-ökonomischen und kulturellen Strukturen erst erfasst, lässt sich auch ein besseres Verständnis für die Hindernisse, aber auch für potenzielle Strategien einer ökologisch und sozial nachhaltigen Mobilitätswende gewinnen. Angesichts der autohegemonialen Kräfteverhältnisse in der Landespolitik könnten bei der Zukunft der Mobilität allerdings bis auf weiteres Autobosse wie Daimler-Chef Dieter Zetsche das letzte Wort behalten:

„Es bedurfte einer gewissen Anpassungszeit für beide Seiten. Aber Winfried Kretschmann würde seine Äußerung ‚weniger Autos sind besser als mehr Autos‘ in der Schärfe wohl heute nicht wiederholen. Wir arbeiten ganz konstruktiv zusammen.“ – Dieter Zetsche (Spiegel Online 2012)

Literaturverzeichnis

- ADAC Württemberg (2017): Stellungnahme zum Luftreinhalteplan für den Regierungsbezirk Stuttgart Teilplan Landeshauptstadt Stuttgart. 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplanes zur Minderung der PM10- und NO₂-Belastungen. Stuttgart. Online verfügbar unter https://www.adac.de/_mmm/pdf/2017-06-21%20Stellungnahme%20LRP%20allgemein_295780.pdf, zuletzt geprüft am 01.01.2018.
- Allgöwer, Renate (2017): Grüne Jugend will radikale Abkehr vom Auto. In: *Stuttgarter Zeitung*, 11.11.2017, S. 5.
- Backhaus, Michael; Hellemann, Angelika (2011): Winfried Kretschmann im Interview: "Wir müssen mit weniger Autos in Deutschland auskommen". Teil 2 des großen Interviews mit dem Grünen-Politiker. In: *Bild am Sonntag* 2011, 24.04.2011. Online verfügbar unter <http://www.bild.de/politik/inland/winfried-kretschmann/weniger-autos-in-deutschland-teil-2-17564360.bild.html>, zuletzt geprüft am 22.07.2017.
- Baden-Württemberg Stiftung (BW Stiftung) (Hg.) (2017a): Mobiles Baden-Württemberg. Wege der Transformation zu einer nachhaltigen Mobilität. Stuttgart (Schriftenreihe der Baden-Württemberg Stiftung, 87). Online verfügbar unter https://www.bwstiftung.de/fileadmin/Mediendatenbank_DE/BW_Stiftung/Programme_Dateien/Bildung/Nachhaltige_Entwicklung/Mobiles_Baden-Wuerttemberg/BWS_SR_MobilesBW_A4_web_interaktiv.pdf, zuletzt geprüft am 14.01.2018.
- Baden-Württemberg Stiftung (BW Stiftung) (2017b): Studie Mobiles Baden-Württemberg: Statements der Beteiligten. Presseinformation. Online verfügbar unter https://www.bwstiftung.de/fileadmin/Mediendatenbank_DE/BW_Stiftung/Newsroom/Pressemitteilungen_PDF/PM17-26_Studie_Statements_final.pdf, zuletzt geprüft am 12.01.2018.
- Becker, Florian; Candeias, Mario; Niggemann, Janek; Steckner, Anne (Hg.) (2013): Gramsci lesen. Einstiege in die Gefängnishefte. Hamburg: Argument-Verl.
- Berger, Roland; Servatius, Hans-Gerd (1994): Die Zukunft des Autos hat erst begonnen. Ökologisches Umsteuern als Chance. Unter Mitarbeit von Anita Krätzer. München: Piper.
- Bieling, Hans-Jürgen (2009): Die politische Theorie des Neo-Marxismus: Antonio Gramsci. In: André Brodocz und Gary S. Schaal (Hg.): Politische Theorien der Gegenwart. Eine Einführung, Bd. 1. 3., erweiterte und aktualisierte Aufl. Opladen, Farmington Hills: Verlag Barbara Budrich (UTB, 2219), S. 435–466.
- Bieling, Hans-Jürgen; Steinhilber, Jochen (2000): Hegemoniale Projekte im Prozeß der europäischen Integration. In: Hans-Jürgen Bieling und Jochen Steinhilber (Hg.): Die Konfiguration Europas. Dimensionen einer kritischen Integrationstheorie. 1. Aufl. Münster: Westfälisches Dampfboot, S. 102–130.

- Böhm, Steffen; Jones, Campbell; Land, Chris; Paterson, Matthew (Hg.) (2006): Against automobility. Conference on Automobility; Conference at Keele University on "Automobility". Malden, Mass.: Blackwell (Sociological review monographs).
- Brand, Ulrich (2008): Multiskalare Hegemonie. Zum Verhältnis von Führung, Herrschaft und Staat. In: Markus Wissen (Hg.): Politics of Scale. Räume der Globalisierung und Perspektiven emanzipatorischer Politik. 1. Aufl. Münster: Westfälisches Dampfboot (Raumproduktionen, 3), S. 169–185.
- Brand, Ulrich (2013): State, context and correspondence. Contours of a historical-materialist policy analysis. In: *Österreichische Zeitschrift für Politikwissenschaft* 42 (4), S. 425–442.
- Brand, Ulrich (2014): Transition und Transformation: Sozialökologische Perspektiven. In: Michael Brie (Hg.): Futuring. Perspektiven der Transformation im Kapitalismus über ihn hinaus. 1. Aufl. Münster: Westfälisches Dampfboot, S. 242–280. Online verfügbar unter <http://www.rosalux.de/publication/40720/futuring.html>, zuletzt geprüft am 18.04.2016.
- Brand, Ulrich; Wissen, Markus (2013): Strategien einer Green Economy, Konturen eines grünen Kapitalismus. Zeitdiagnostische und forschungsprogrammatische Überlegungen. In: Roland Atzmüller, Joachim Becker, Ulrich Brand, Lukas Oberndorfer, Vanessa Redak und Thomas Sablowski (Hg.): Fit für die Krise? : Perspektiven der Regulationstheorie. Münster: Verl. Westfäl. Dampfboot, S. 132–148.
- Brand, Ulrich; Wissen, Markus (2017): Imperiale Lebensweise. Zur Ausbeutung von Mensch und Natur in Zeiten des globalen Kapitalismus. München: oekom verlag.
- Braun, Thomas (2017): Entscheidung liegt bei Landesregierung. In: *Stuttgarter Zeitung*, 28.06.2017, S. 17.
- Brunnengräber, Achim; Haas, Tobias (2017): Die falschen Verheißungen der E-Mobilität. In: *Blätter für die deutsche und internationale Politik* 62 (6), S. 21–24.
- BUND Baden-Württemberg (2017): Luftreinhalteplan für den Regierungsbezirk Stuttgart - Teilplan Landeshauptstadt Stuttgart, hier: 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans. Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 47 Abs. 5 BImSchG. Online verfügbar unter https://www.bund-bawue.de/fileadmin/bawue/Dokumente/Themen/Mobilitaet/LRP_Stuttgart_3_Fortschreibung_BUND-Stellungnahme_06-2017.pdf, zuletzt geprüft am 02.01.2018.
- Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) (Hg.) (2016): Klimaschutzplan 2050. Klimaschutzpolitische Grundsätze und Ziele der Bundesregierung. Berlin. Online verfügbar unter http://www.bmub.bund.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Klimaschutz/klimaschutzplan_2050_bf.pdf, zuletzt geprüft am 06.01.2018.
- Bündnis 90/Die Grünen Baden-Württemberg (GRÜNE BW); CDU-Landesverband Baden-Württemberg (CDU BW) (Hg.) (2016): Baden-Württemberg gestalten: Verlässlich. Nachhaltig. Innovativ. Koalitionsvertrag zwischen Bündnis 90/Die Grünen Baden-Württemberg und der CDU Baden-Württemberg 2016-2021. Online verfügbar unter [82](https://www.baden-</p>
</div>
<div data-bbox=)

- wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/dateien/PDF/160509_Koalitionsvertrag_B-W_2016-2021_final.PDF, zuletzt geprüft am 16.12.2017.
- Bündnis 90/Die Grünen Baden-Württemberg (GRÜNE BW); SPD Baden-Württemberg (SPD BW) (Hg.) (2011): Der Wechsel beginnt. Koalitionsvertrag zwischen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der SPD Baden-Württemberg. Baden-Württemberg 2011-2016. Stuttgart. Online verfügbar unter <https://www.gruene-bw.de/wp-content/uploads/2015/10/Koalitionsvertrag-Der-Wechsel-beginnt.pdf>, zuletzt geprüft am 17.12.2017.
- Candeias, Mario (2011): Konversion – Einstieg in eine öko-sozialistische Reproduktionsökonomie. In: Mario Candeias, Rainer Rilling, Bernd Röttger und Stefan Thimmel (Hg.): Globale Ökonomie des Autos. Mobilität, Arbeit, Konversion. Hamburg: VSA, S. 253–271.
- Canzler, Weert (2016): Automobil und moderne Gesellschaft. Beiträge zur sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung. Berlin: Lit (Mobilität und Gesellschaft, Band 6).
- Canzler, Weert; Knie, Andreas (1994): Das Ende des Automobils. Fakten und Trends zum Umbau der Autogesellschaft. 1. Aufl. Heidelberg: Müller (Umwelt aktuell).
- Deutsche Umwelthilfe (DUH) (2017): Stellungnahme zur 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für den Regierungsbezirk Stuttgart, Teilplan Landeshauptstadt Stuttgart. Berlin. Online verfügbar unter http://www.duh.de/fileadmin/user_upload/download/Projektinformation/Verkehr/Luftreinhaltung/170616_Stellungnahme_DUH_LRP_Stuttgart.pdf, zuletzt geprüft am 02.01.2018.
- Die Zeit (2017): Ist das Auto am Ende? In: *Die Zeit*, 29.06.2017 (27).
- Dispan, Jürgen; Meißner, Heinz-Rudolf (2011): Elektromobilität. Wirkungen auf regionale Wertschöpfungsketten und auf die Beschäftigung in Baden-Württemberg. Hg. v. IG Metall Bezirksleitung Baden-Württemberg. Stuttgart.
- Dorfs, Joachim (2017): „Wir müssen aufpassen“. Interview mit Winfried Kretschmann. In: *Stuttgarter Zeitung*, 19.05.2017, S. 5.
- Elkin, Lauren (2016): Flâneuse. Women walk the city in Paris, New York, Tokyo, Venice and London. London: Chatto & Windus.
- e-mobil BW GmbH - Landesagentur für Elektromobilität und Brennstoffzellentechnologie Baden-Württemberg (e-mobil BW) (2017a): Strategie. Online verfügbar unter <http://www.e-mobilbw.de/de/e-mobil-bw/strategie.html>, zuletzt geprüft am 22.12.2017.
- e-mobil BW GmbH - Landesagentur für Elektromobilität und Brennstoffzellentechnologie Baden-Württemberg (e-mobil BW) (2017b): Innovationsagentur für neue Mobilitätslösungen und Automotive. Online verfügbar unter http://www.e-mobilbw.de/de/service/publikationen.html?file=files/e-mobil/content/DE/Publikationen/PDF/PDF_2017/Flyer_emobilBW_DE.pdf, zuletzt geprüft am 22.12.2017.
- e-mobil BW GmbH - Landesagentur für Elektromobilität und Brennstoffzellentechnologie Baden-Württemberg (e-mobil BW) (2018): Beirat.

- Online verfügbar unter <http://www.e-mobilbw.de/de/e-mobil-bw/beirat.html>, zuletzt geprüft am 13.01.2018.
- e-mobil BW GmbH - Landesagentur für Elektromobilität und Brennstoffzellentechnologie Baden-Württemberg (e-mobil BW); LivingLab BWe mobil (Hg.) (2015): Das Schaufenster Baden-Württemberg elektrisiert. Ergebnisse. Erkenntnisse. Ausblick. Stuttgart.
- Eubel, Cordula; Haselberger, Stephan (2017): Die Grünen und die Zukunft der Autobranche: "Wir dürfen nicht überrollt werden". Zwei Spitzen-Grüne im Streitgespräch: Baden-Württembergs Ministerpräsident Winfried Kretschmann und Fraktionschef Anton Hofreiter über den Ausstieg aus dem Verbrennungsmotor. In: *Tagesspiegel*, 05.07.2017. Online verfügbar unter <http://www.tagesspiegel.de/politik/die-gruenen-und-die-zukunft-der-autobranche-wir-duerfen-nicht-ueberrollt-werden/20013032.html>, zuletzt geprüft am 25.11.2017.
- Feldenkirchen, Wilfried (2005): 100 Jahre DaimlerChrysler Werk Untertürkheim 1904-2004. In: Harry Niemann und Wilfried Feldenkirchen (Hg.): 100 Jahre DaimlerChrysler-Werk Untertürkheim 1904 - 2004. Wo das Auto anfang - Mobilität und Industrialisierung im Neckarraum. 1. Aufl. Vaihingen/Enz: IPa (Wissenschaftliche Schriftenreihe des DaimlerChrysler-Konzernarchivs, 8), S. 69–85.
- Frech, Siegfried; Detterbeck, Klaus (2015): Rückblick: Der Machtwechsel 2011 und die politische Bilanz von Grün-Rot. In: *Der Bürger im Staat* 65 (4), S. 172–178.
- Freund, Peter E. S.; Martin, George T. (1993): *The ecology of the automobile*. Montréal, New York: Black Rose Books.
- Gebhardt, Hans (2015): Verkehr und Energie in Baden-Württemberg. In: *Der Bürger im Staat* 65 (4), S. 223–230.
- glokal e.V. (2013): *Mit kolonialen Grüßen... Berichte und Erzählungen von Auslandsaufenthalten rassistisch kritisch betrachtet*. Unter Mitarbeit von Daniel Bendix, Chandra-Milena Danielzik, Jana Döll, Simone Holzwarth, Juliane Juergensohn, Timo Kiesel et al. 2., vollständig überarbeitete Auflage. Berlin.
- Güll, Reinhard (2011): Zum Geburtstag des Automobils. In: *Statistisches Monatsheft Baden-Württemberg* (6), S. 36–38.
- Haar, Martin (2017): Kulturkampf ums Automobil. In: *Stuttgarter Nachrichten*, 07.08.2017, S. 3.
- Haas, Tobias (2017): *Die politische Ökonomie der Energiewende*. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden.
- Hans-Böckler-Stiftung (Hg.) (2012): *Elektromobilität und Beschäftigung. Wirkungen der Elektrifizierung des Antriebsstrangs auf Beschäftigung und Standortumgebung (ELAB). Studienergebnisse*. Fraunhofer-Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation IAO; Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. – Institut für Fahrzeugkonzepte (DLR-FK); IMU Institut. Düsseldorf.
- hap (2017): Audi baut Elektroautos in Neckarsulm. In: *Stuttgarter Nachrichten*, 30.11.2017, S. 11.

- Heeg, Susanne (2014): Regulationstheorie: Akkumulationsregime und Regulationsweise. In: Jürgen Oßenbrügge und Anne Vogelpohl (Hg.): Theorien in der Raum- und Stadtforschung. Einführungen. 1. Auflage. Münster: Westfälisches Dampfboot, S. 156–175.
- Hilger, Susanne (2005): "Maßschneiderei" oder "Massenkonfektion" - Amerikanische Produktionskonzepte der Daimler-Benz AG vor und nach dem Zweiten Weltkrieg. In: Harry Niemann und Wilfried Feldenkirchen (Hg.): 100 Jahre DaimlerChrysler-Werk Untertürkheim 1904 - 2004. Wo das Auto anfang - Mobilität und Industrialisierung im Neckarraum. 1. Aufl. Vaihingen/Enz: IPa (Wissenschaftliche Schriftenreihe des DaimlerChrysler-Konzernarchivs, 8), S. 171–186.
- IG Metall Baden-Württemberg (IG Metall BW) (21.05.2015): IG Metall Pressemitteilung 37/2015. IG Metall warnt vor neuer Welle an Kosten-Senkungen in der Automobilindustrie - Studie untersucht Auswirkungen auf Standorte und Beschäftigung im Südwesten. Stuttgart. Online verfügbar unter <http://www.bw.igm.de/wir/presse/meldung.html?id=71173>.
- IG Metall Baden-Württemberg (IG Metall BW) (01.12.2016): Wandel braucht Sicherheit - Zukunft Auto. Stuttgart. Online verfügbar unter <http://www.bw.igm.de/news/meldung.html?id=79587>, zuletzt geprüft am 21.12.2017.
- IHK Region Stuttgart (2017a): Luftreinhaltung und drohende Fahrverbote. Überblick. Online verfügbar unter https://www.stuttgart.ihk24.de/standortpolitik/projekte_verkehrspolitik/Luftreinhaltung-Fahrverbote/3666320, zuletzt aktualisiert am November 2017, zuletzt geprüft am 14.01.2018.
- IHK Region Stuttgart (2017b): Stellungnahme zum Luftreinhalteplan für den Regierungsbezirk Stuttgart Teilplan Landeshauptstadt Stuttgart. 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplanes zur Minderung der PM10- und NO2 -Belastungen. Stuttgart. Online verfügbar unter https://www.stuttgart.ihk24.de/blob/sihk24/standortpolitik/downloads/3769540/01dca197eab980a6243595719794725d/IHK-Stellungnahme-Luftreinhalteplan-Juni_2017-data.pdf, zuletzt geprüft am 31.12.2017.
- IHK Region Stuttgart (22.06.2017): Wirtschaftsverbände: Verkehrsbeschränkungen allein sind keine Lösung. Versäumnisse bei Emissionsreduzierung dürfen Betriebe nicht belasten. Gemeinsame Pressemitteilung zum Entwurf zur Fortschreibung des Luftreinhalteplans, Teilplan Stuttgart. Online verfügbar unter https://www.stuttgart.ihk24.de/presse/Pressemitteilungen/Pressemitteilungen_2017/April-bis-Juni_2017/Gemeinsame-PM-Luftreinhalteplan/3762242, zuletzt geprüft am 31.12.2017.
- Kannankulam, John; Georgi, Fabian (2014): Varieties of capitalism or varieties of relationships of forces? Outlines of a historical materialist policy analysis. In: *Capital & Class* 38 (1), S. 59–71.
- Kaufmann, Stephan (2011): Globale Ökonomie des Autos. Krisen und Strategien. In: Mario Candeias, Rainer Rilling, Bernd Röttger und Stefan Thimmel (Hg.): Globale Ökonomie des Autos. Mobilität, Arbeit, Konversion. Hamburg: VSA, S. 14–122.

- Knie, Andreas (2016): Sozialwissenschaftliche Mobilitäts- und Verkehrsforschung: Ergebnisse und Probleme. In: Oliver Schwedes, Weert Canzler und Andreas Knie (Hg.): Handbuch Verkehrspolitik. 2. Aufl. 2016. Wiesbaden, s.l.: Springer Fachmedien Wiesbaden (Springer NachschlageWissen), S. 33–52.
- Kollmer-von Oheimb-Loup, Gert (2005): Die Anfänge der Industrialisierung im Neckarraum von 1850 bis zum Ende des 19. Jahrhunderts. In: Harry Niemann und Wilfried Feldenkirchen (Hg.): 100 Jahre DaimlerChrysler-Werk Untertürkheim 1904 - 2004. Wo das Auto anfang - Mobilität und Industrialisierung im Neckarraum. 1. Aufl. Vaihingen/Enz: IPa (Wissenschaftliche Schriftenreihe des DaimlerChrysler-Konzernarchivs, 8), S. 49–67.
- Krämer-Badoni, Thomas; Grymer, Herbert; Rodenstein, Marianne (1971): Zur sozio-ökonomischen Bedeutung des Automobils. Frankfurt a.M.: Suhrkamp Verlag.
- Landesverband der Baden-Württembergischen Industrie e. V. (LVI) (2017a): Stellungnahme zur 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans, Teilplan Stuttgart. Online verfügbar unter http://www.lvi-online.de/upload/mediapool/stn_lvi_rpstuttgart_luftreinhalteplan_20170622.pdf, zuletzt geprüft am 01.01.2018.
- Landesverband der Baden-Württembergischen Industrie e. V. (LVI) (2017b): Verkehrsinfrastruktur, Luftreinhaltung und Digitalisierung. Online verfügbar unter http://www.lvi-online.de/index.php/frame_/article_1698/news-2017.html, zuletzt geprüft am 14.01.2018.
- Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg (MVI) (2014): ANLAGE: Landesinitiative Elektromobilität II. Online verfügbar unter https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/Landesinitiative_Elektromobilit%C3%A4t_II.pdf, zuletzt geprüft am 19.12.2017.
- Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau Baden-Württemberg (WM) (2017): Teilnehmerliste. Online verfügbar unter https://wm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-wm/intern/Dateien_Downloads/Innovation/PM_279_Anhang_Teilnehmerliste_Transformationsrat.pdf, zuletzt geprüft am 11.01.2018.
- Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau Baden-Württemberg (WM) (03.04.2017): Branchentreffen zum Transformationsprozess der Automobilindustrie: Einrichtung eines landesweiten Transformationsbeirats beschlossen. Online verfügbar unter <https://wm.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse-und-oeffentlichkeitsarbeit/pressemitteilung/pid/branchentreffen-zum-transformationsprozess-der-automobilindustrie-einrichtung-eines-landesweiten-tr/>, zuletzt geprüft am 21.12.2017.
- Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau Baden-Württemberg (WM) (21.09.2017): Transformationsrat Automobilwirtschaft Baden-Württemberg – Konstituierende Sitzung des Lenkungskreises. Online verfügbar unter <https://wm.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse-und-oeffentlichkeitsarbeit/pressemitteilung/pid/transformationsrat->

- automobilwirtschaft-baden-wuerttemberg-konstituierende-sitzung-des-lenkungskr/, zuletzt geprüft am 21.12.2017.
- Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau Baden-Württemberg (WM) (22.11.2017): „Mittelstandsoffensive Mobilität“ gestartet: Wirtschaftsministerium unterstützt gezielt mittelständische Unternehmen im Transformationsprozess der Automobilwirtschaft. Online verfügbar unter <https://wm.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse-und-oeffentlichkeitsarbeit/pressemitteilung/pid/mittelstandsoffensive-mobilitaet-gestartet-wirtschaftsministerium-unterstuetzt-gezielt-mittel/>, zuletzt geprüft am 21.12.2017.
- Nowak, Inge (2017): Kretschmann holt die Autobranche an einen Tisch. In: *Stuttgarter Zeitung*, 19.05.2017. Online verfügbar unter <http://www.stuttgarterzeitung.de/inhalt.mobilitaetsgipfel-kretschmann-holt-die-autobranche-an-einen-tisch.a6698e2d-398f-48c6-9540-64585598bc93.html>.
- Opratko, Benjamin (2014): Hegemonie. Politische Theorie nach Antonio Gramsci. 2., überarb. Aufl. Münster: Verl. Westfälisches Dampfboot (Einstiege, 21).
- Paterson, Matthew (2000a): Car culture and global environmental politics. In: *Review of International Studies* 26, S. 253–270.
- Paterson, Matthew (2000b): Understanding global environmental politics. Domination, accumulation, resistance. Basingstoke: Macmillan.
- Paterson, Matthew (2007): Automobile politics. Ecology and cultural political economy. Cambridge: Cambridge Univ. Press.
- Pierenkemper, Toni (2005): Die gesamtwirtschaftliche Bedeutung der deutschen Automobilindustrie. In: Harry Niemann und Wilfried Feldenkirchen (Hg.): 100 Jahre DaimlerChrysler-Werk Untertürkheim 1904 - 2004. Wo das Auto anfang - Mobilität und Industrialisierung im Neckarraum. 1. Aufl. Vaihingen/Enz: IPa (Wissenschaftliche Schriftenreihe des DaimlerChrysler-Konzernarchivs, 8), S. 17–48.
- Pretzlaff, Harry; Rieger, Arnold; Gühlich, Anne (2017): „Ich bin ein Freund des Diesels“. Interview mit Ministerpräsident Winfried Kretschmann. In: *Stuttgarter Zeitung* 2017, 08.04.2017, S. 11. Online verfügbar unter <http://www.stuttgarterzeitung.de/inhalt.interview-mit-ministerpraesident-winfried-kretschmann-ich-bin-ein-freund-des-diesels.e9eb1424-7bbe-43dd-93a3-4f299cb3943d.html>, zuletzt geprüft am 23.07.2017.
- Preuss, Susanne; Ruhkamp, Christoph (2011): Grüne wollen irritierte Autoindustrie beruhigen. In: *faz.net* 2011, 26.04.2011. Online verfügbar unter <http://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/automobilindustrie/baden-wuerttemberg-gruene-wollen-irritierte-autoindustrie-beruhigen-1626951.html>, zuletzt geprüft am 14.01.2017.
- Purtul, Güven (2017): Der Fahrradkrieg: Kampf um die Straßen (45 Min). NDR, 24.04.2017. Online verfügbar unter https://www.ndr.de/fernsehen/sendungen/45_min/Der-Fahrradkrieg-Kampf-um-die-Strassen,sendung631726.html, zuletzt geprüft am 09.01.2018.

- Regierungspräsidium Stuttgart (RPS) (2017): Luftreinhalteplan für den Regierungsbezirk Stuttgart - Teilplan Landeshauptstadt Stuttgart. 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplanes zur Minderung der PM10- und NO2-Belastungen. Entwurf Mai 2017. Stuttgart. Online verfügbar unter https://rp.baden-wuerttemberg.de/rps/Abt5/Ref541/Luftreinhalteplan/541_s_luft_stutt_LRP_3_FS_Entw.pdf, zuletzt geprüft am 29.12.2017.
- Rieger, Arnold; Durchdenwald, Thomas (2017): Land will Gemeinden bei der Luftreinhaltung helfen. In: *Stuttgarter Zeitung*, 16.11.2017 (264), S. 8.
- Rupert, Mark (1995): Producing hegemony. The politics of mass production and American global power. Cambridge: Cambridge Univ. Press (Cambridge studies in international relations, 38).
- Ruppert, Wolfgang (2013): Herrschaft über Raum und Zeit. Zur Kulturgeschichte des Automobils. In: Marcus Keichel und Oliver Schwedes (Hg.): Das Elektroauto: Mobilität im Umbruch. Wiesbaden: Springer Vieweg, S. 9–43.
- Sachs, Wolfgang (1984): Die Liebe zum Automobil. Ein Rückblick in die Geschichte unserer Wünsche. 1. Aufl. Reinbek bei Hamburg: Rowohlt.
- Scherrer, Christoph (2007): Hegemonie: empirisch fassbar? In: Andreas Merkens (Hg.): Mit Gramsci arbeiten. Texte zur politisch-praktischen Aneignung Antonio Gramscis. Dt. Orig.-Ausg. Hamburg: Argument-Verl. (Argument-Sonderband, N.F., 305), S. 71–84.
- Schmidtmeier, Dirk (2017): Fahrleistungen und Emissionen des Straßenverkehrs in Baden-Württemberg. In: *Statistisches Monatsheft Baden-Württemberg* (9), S. 49–55.
- Schreyer, Ulrich (2017): In Untertürkheim werden künftig auch Batterien gebaut. In: *Stuttgarter Zeitung*, 14.07.2017, S. 9.
- Schwarz, Konstantin (2017): Belastung sinkt, ist aber noch zu hoch. In: *Stuttgarter Zeitung*, 30.12.2017, S. 21.
- Schwarz, Konstantin (2018): Revision nicht für Februar geplant. In: *Stuttgarter Zeitung*, 08.11.2018, S. 19.
- Schwedes, Oliver (2016): Verkehrspolitik: Ein problemorientierter Überblick. In: Oliver Schwedes, Weert Canzler und Andreas Knie (Hg.): Handbuch Verkehrspolitik. 2. Aufl. 2016. Wiesbaden, s.l.: Springer Fachmedien Wiesbaden (Springer NachschlageWissen), S. 3–31.
- Schwedes, Oliver; Canzler, Weert; Knie, Andreas (Hg.) (2016): Handbuch Verkehrspolitik. 2. Aufl. 2016. Wiesbaden, s.l.: Springer Fachmedien Wiesbaden (Springer NachschlageWissen).
- Sellner, Jan (2017): Die Leiden eines Daimler-Mannes. In: *Stuttgarter Nachrichten*, 07.08.2017 (180), S. 9.
- Solnit, Rebecca (2001): Wanderlust. A history of walking. London u.a.: Verso.
- Späth, Philipp; Rohrer, Harald; Radecki, Alanus von (2016): Incumbent actors as niche agents. The German car industry and the taming of the "Stuttgart e-mobility region". In: *Sustainability* 8 (3), 252. Online verfügbar unter <http://www.mdpi.com/2071-1050/8/3/252>, zuletzt geprüft am 04.08.2017.

- Spiegel Online (2012): "Jammern hilft nicht". Dieter Zetsche im Interview. Online verfügbar unter <http://www.spiegel.de/auto/aktuell/dieter-zetsche-im-interview-a-838097.html>, zuletzt aktualisiert am 11.06.2012, zuletzt geprüft am 12.01.2018.
- Staatsministerium Baden-Württemberg (StM) (2017): Bisher beschlossene Landesförderung der Bereiche Elektromobilität und nachhaltige Mobilitätskonzepte. Online verfügbar unter https://stm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/dateien/PDF/170725_Anlage_3_zu_PM_95_-_F%C3%B6rderprogramme_Elektromobilit%C3%A4t.pdf, zuletzt geprüft am 18.12.2017.
- Staatsministerium Baden-Württemberg (StM) (21.02.2017): Für eine bessere Luftqualität in Stuttgart. Online verfügbar unter <https://www.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/massnahmenpaket-zur-verbesserung-der-luftqualitaet-in-stuttgart/>, zuletzt geprüft am 29.12.2017.
- Staatsministerium Baden-Württemberg (StM) (20.06.2017): Baden-Württemberg baut Förderung der Elektromobilität aus. Online verfügbar unter <http://www.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/baden-wuerttemberg-bautfoerderung-der-elektromobilitaet-aus/>, zuletzt geprüft am 21.06.2017.
- Staatsministerium Baden-Württemberg (StM) (25.07.2017): Arbeitsstruktur Strategiedialog Automobilwirtschaft beschlossen. Online verfügbar unter <https://stm.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/arbeitsstruktur-strategiedialog-automobilwirtschaft-beschlossen/>, zuletzt geprüft am 18.12.2017.
- Statistisches Landesamt BW (Hg.) (2011): Heilig's Blechle. 125 Jahre Automobil. Stuttgart.
- Urry, John (2004): The 'System' of Automobility. In: *Theory, Culture & Society* 21 (4-5), S. 25–39. DOI: 10.1177/0263276404046059.
- Verwaltungsgericht Stuttgart (28.07.2017): Klage der Deutschen Umwelthilfe e.V. gegen das Land Baden-Württemberg wegen Fortschreibung des Luftreinhalteplanes/Teilplan Landeshauptstadt Stuttgart erfolgreich. Online verfügbar unter http://www.vgstuttgart.de/pb/,Lde/Klage+der+Deutschen+Umwelthilfe+e_V_+gegen+das+Land+Baden-Wuerttemberg+wegen+Fortschreibung+des+Luftreinhalteplanes_Teilplan+Landeshauptstadt+Stuttgart+erfolgreich/?LISTPAGE=4414005, zuletzt geprüft am 02.01.2018.
- Wissen, Markus (Hg.) (2008): Politics of Scale. Räume der Globalisierung und Perspektiven emanzipatorischer Politik. 1. Aufl. Münster: Westfälisches Dampfboot (Raumproduktionen, 3).