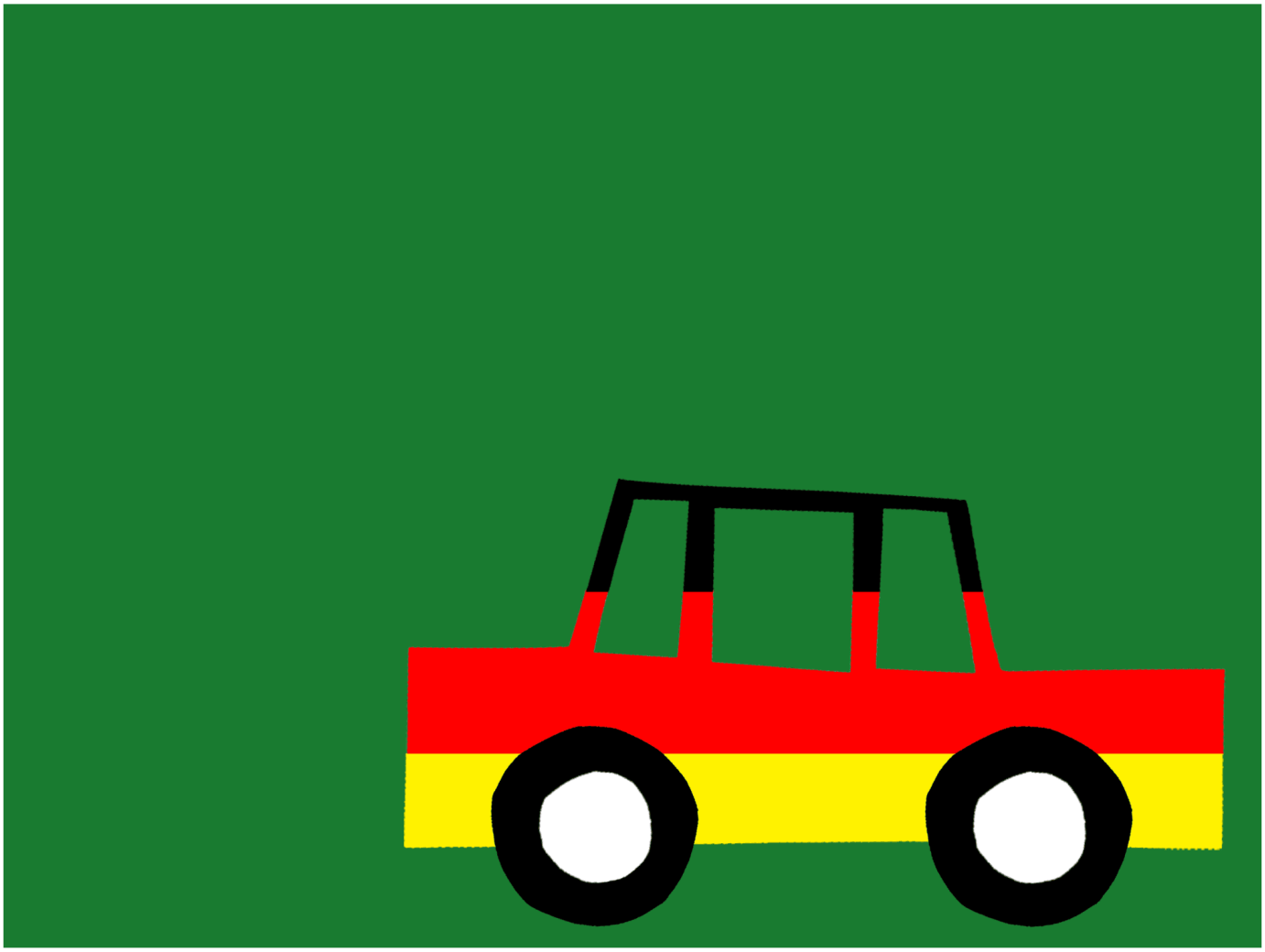


Die Retourkutsche

Die deutsche Autoindustrie ist arrogant und träge geworden. Sie hat die Trendwende zur E-Mobilität ignoriert, bis es fast zu spät war. Jetzt kämpft sie um ihr Überleben – und mit der Politik.

Von Olivia Kühni (Text) und Adam Higton (Illustration), 20.09.2019

«Das Auto hat keine Zukunft. Ich setze auf das Pferd.» (Wilhelm II., Deutscher Kaiser, 1859–1941)

Es gibt Momente, da spürt man, dass die deutsche Bundeskanzlerin Physikerin ist. Wie letzte Woche an der Automesse in Frankfurt. Angela Merkel stellt sich neben den Chef von Mercedes, der ihr sein neustes Modell präsentiert, dann ein paar Stände weiter neben den von Porsche, von VW. Sie beugt sich jedes Mal nach vorn – und stellt Fragen.

«Aha, das Fenster, das funktioniert jetzt hier also wie bei einer randlosen Brille?»

«Eine mobile Batterie, das wär vielleicht was?»

«Ah, die Motorhaube, kann man die denn noch öffnen?»

Die letzte Frage geht an Herbert Diess, gross gewachsen, ernst, schlank, Vorstandsvorsitzender von Volkswagen. Diess zeigt der Kanzlerin einen weissen ID.3, das erste für die Massen produzierte Elektroauto von VW.

Es ist der Wagen, der den Konzern retten soll.

Nur Stunden später ist die Ruhe vorbei. Kaum hat die Messe begonnen, tritt der oberste Cheflobbyist der Branche ab. Die Kanzlerin und die Konzernchefs haben sich zurückgezogen. Die deutsche Öffentlichkeit wird in den folgenden Tagen statt über den Glamour in Frankfurt über Dieselmanipulation, Geländewagen und Klimaproteste streiten. Und heute Freitag wird Merkel bekannt geben, ob und wie Deutschland künftig CO_2-Emissionen besteuert. Sie liess bereits durchblicken, dass sie in der deutschen Klimapolitik auch Verbote nicht ausschliesse. Für ihre Partei, die CDU, ist das historisch aussergewöhnlich. Für die Autoindustrie ein Schock.

Zum Elektroauto-Check

Wie sauber sind E-Autos wirklich? Wie gut ist das Stromtankstellennetz in der Schweiz? Was tut Bern? Hier finden Sie die Antworten auf die wichtigsten Fragen zur Elektromobilität.

Die deutsche Autoindustrie, eine der reichsten und mächtigsten Branchen der Welt, steckt in der grössten Krise seit ihrer Existenz.

Der Druck kommt nicht nur von wütenden Bürgerinnen. Sondern vor allem von der kühlen ökonomischen Realität: Schon das nächste Jahr 2020 wird laut Stanford-Experte Tony Seba der Zeitpunkt sein, an dem Elektroautos zehnmal billiger im Unterhalt und ein Vielfaches stärker sein werden als Verbrenner. Und das, prognostiziert der Autor, der in den vergangenen Jahren so oft recht hatte, werde das Ende der klassischen Autoindustrie sein.

Wie kann das sein, so, wie die Kinder des 20. Jahrhunderts ihre Karren lieben?

Wir lieben unsere Autos, aber unsere Pferde liebten wir auch, sagt Seba. Und dann hörten wir trotzdem auf, sie zu kaufen.

Am liebsten ein Verkehrsminister

Die Macht der deutschen Autoindustrie kann gar nicht überschätzt werden. Sie produzierte vergangenes Jahr weltweit über 16 Millionen Autos und nahm 426 Milliarden Euro ein. Damit ist sie auch die mit Abstand wichtigste Branche Deutschlands: 830’000 Menschen arbeiten unmittelbar in der Industrie, Hunderttausende weitere bei hoch spezialisierten Zulieferfirmen und Partnern – davon gut 30’000 auch in der Schweiz.

Damit sind die Autofirmen auch eine innenpolitische Grossmacht. Keine Regierung kann sich leisten, sie zu ignorieren. Doch es ist alles andere als sicher, dass sie in ihrer heutigen Grösse überleben.

Bereits dieses Jahr ist der Absatz der deutschen Autobauer bis im Juli in den wichtigsten Märkten eingebrochen; in China gar um 14 Prozent ge-

genüber 2018. Daimler, das Mutterhaus von Mercedes, schrieb im zweiten Quartal einen Verlust von 1,6 Milliarden Euro – und warnte seine Investoren im Sommer gleich zweimal innerhalb weniger Wochen, dass die nächste Bilanz schlimm aussehen werde. Auch BMW kündigte schlechte Zahlen an. Solche Gewinnwarnungen sind für an den Börsen gehandelte Unternehmen Pflicht, damit alle Anleger gleichzeitig und früh informiert sind.

Wie ernst die Lage ist, zeigt sich auch an der Frankfurter Messe. Kurz nachdem er Kanzlerin Merkel von Stand zu Stand geführt hat, tritt der Präsident des Verbandes der Deutschen Automobilindustrie (VDA), Bernhard Mattes, überraschend zurück. Der jeweilige VDA-Präsident gilt in Deutschland als der mächtigste Lobbyist des Landes. Doch Mattes war offenbar nicht mächtig genug: VW-Chef Diess, so heisst es hinter den Ständen von Frankfurt, habe ihm das Vertrauen entzogen.

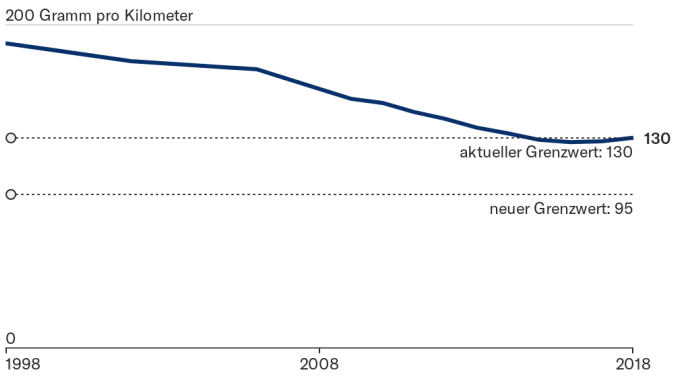
Mattes' Nachfolger soll nach Informationen des «Spiegels» am liebsten ein früherer deutscher Verkehrsminister werden. So, wie es schon sein Vorgänger war. Denn das war ein höchst erfolgreiches Modell.

Der einstige CDU-Verkehrsminister Matthias Wissmann wechselte damals 2007 direkt aus dem Berliner Parlament in die Verbandszentrale. Nur wenige Monate später beschlossen Kanzlerin Merkel und der französische Staatspräsident Nicolas Sarkozy in Eigenregie, die von der EU beschlossenen CO_2-Grenzwerte für die Autoindustrie wieder aufzuweichen.

Inzwischen ist das Geschichte. 2014 und 2018 verschärfte die EU-Kommission die Grenzwerte, die dieses Mal auch Deutschland und Frankreich mittragen. 95 Gramm CO_2 pro Kilometer sollen Neuwagen bis 2021 höchstens ausstossen, bis 2030 noch einmal um 37,5 Prozent weniger. Die Vorgaben sind mit den traditionellen Verbrennungsmotoren tatsächlich bislang kaum zu erreichen: Im Moment produzieren sie durchschnittlich 130-Gramm CO_2 pro Kilometer. Das entspricht genau dem Grenzwert, der heute in der EU und in der Schweiz gilt.

Autos werden sauberer

CO_2-Ausstoss neu zugelassener Autos (D)



In den vergangenen 20 Jahren ist der CO_2-Ausstoss stark gesunken. Doch von den 95 Gramm CO_2 pro Kilometer, die ab 2020 als Grenzwert gelten, ist er noch weit entfernt.
Quelle: Statista

Heimliche Absprachen

Der Tag, an dem die ganze Ratlosigkeit der deutschen Automobilindustrie zum ersten Mal offenkundig wurde, war der 18. September 2015. An jenem Freitag machte die amerikanische Umweltschutzbehörde EPA öffentlich, dass VW mithilfe einer Software seine Dieselautos so manipuliert hatte-

, dass sie bei Abgastests akzeptable Stickoxidwerte ausstiessen – obwohl sie im tatsächlichen Gebrauch die Grenzwerte teilweise um das 40-Fache überschritten.

Es deutet einiges darauf hin, dass es hier nicht nur um ein einzelnes Versagen von VW ging. Dass es viel grundsätzlicher ist – systemisch.

Am 5. April 2019 veröffentlichte die EU-Wettbewerbskommission unter der Dänin Margrethe Vestager eine Meldung, die in der Autoindustrie einschlug wie eine Bombe: BMW, Daimler und VW hätten mutmasslich mithilfe von illegalen Absprachen die Entwicklung neuer Technologien zur Luftreinigung behindert. Unter anderem sollen sie sich darauf geeinigt haben, die Grösse ihrer Reinigungstanks (AdBlue) bei Dieseln gemeinsam bewusst viel kleiner zu halten, als sie sie eigentlich hätten bauen können.

Sie beschränkten mutmasslich freiwillig die Grösse ihrer Tanks. Die dann nicht gross genug waren, um die Luft so zu reinigen, dass sie die Vorgaben der amerikanischen Umweltschutzbehörde erfüllten.

Mit anderen Worten: Die besten Ingenieure der Welt nutzten mitten im spannendsten Umbruch seit Existenz ihrer Branche einen wesentlichen Teil ihrer Energie dazu, zu bescheissen.

Warum?

Es gibt drei mögliche Antworten auf diese Frage. Je nachdem, wie genau man es wissen will.

1. Weil es für die Ingenieure in ihrer Logik die naheliegende Lösung war.
2. Weil grosse Umbrüche etwas ganz anderes sind als kleine – und das beste Ingenieurwesen dafür nichts nützt.
3. Weil angeblich wirtschaftsfreundliche Politiker immer wieder vergessen, dass eine Politik zugunsten einer innovativen Volkswirtschaft und eine Politik zugunsten von mächtigen Unternehmen nicht dasselbe sind.

Gehen wir die möglichen Erklärungen Punkt für Punkt durch.

1. Die Ingenieure

Es sind die deutschen Ingenieure, die den Diesel erfunden haben – und sie lieben ihn. Es war unter anderem der Diesel, der die Branche gross gemacht hat. Vor allem aber ist er für Menschen, die schon ihr Leben lang in der Logik der Autoindustrie denken: umweltfreundlich.

Er verbraucht weniger Kraftstoff als Benzinmotoren – eine Eigenschaft, die die Marketingteams der Autobauer als «sparsam» bezeichnen. Und Dieselmotoren stossen zwar Stickoxid (NOx) aus, aber deutlich weniger CO_2 als Benziner.

Als sich vor einigen Jahren strengere CO_2-Vorschriften abzuzeichnen begannen – ausgehend von Kalifornien, nicht Europa, als Pionier –, lag die Lösung für deutsche Autoingenieure auf der Hand: der Diesel. Das Stickoxid war nebensächlich. Als es das nicht mehr war, begriffen die Autobauer, dass die zu einer ausreichenden Abgasreinigung nötigen AdBlue-Tanks viel zu teuer und komplex wären. Also verzichtete man darauf. Und liess sich stattdessen etwas einfallen.

Denn die einzige logische Alternative wäre zu erschreckend gewesen: den Dieselmotor aufzugeben.

Das Know-how einer ganzen Generation – auf einen Schlag überflüssig. Milliarden an Investitionen – in den Sand gesetzt. Ganze Karrieren – in einer Sackgasse. Ein Ende des deutschen Diesels war undenkbar. Stattdessen dachte die bayrische CSU noch 2017 über staatliche Kaufprämien für den Diesel nach.

«Die Industrie», sagt John Wormald, «war nicht ehrlich mit sich selbst.» Und die Regierungen hätten lieber nicht so genau wissen wollen, wie viel technisch überhaupt machbar war.

Wormald ist Gründer von Autopolis, einer kleinen, hoch spezialisierten Beratungsfirma in Südengland, die wegen der intellektuellen Unabhängigkeit ihres Chefs unter Pionieren gerne empfohlen wird. Würden wir das Umweltproblem der Branche wirklich ernst nehmen, sagt Wormald, müssten wir unseren Transport anders gestalten, anders wohnen, anders arbeiten. Es wäre das Ende der Industrie in ihrer heutigen Form.

«Wie wollen Sie Truthähne dazu bringen», so Wormald, «sich für mehr Weihnachtsessen einzusetzen?»

2. Ein komplett anderes Universum

Es gibt zahlreiche gute Erklärungen dafür, warum grosse und reiche Unternehmen den Wandel der Zeit verpassen. Der Fotofilmhersteller Kodak ging unter, der Mobiltelefonbauer Nokia, der Kaufhauspionier Sears.

Weltmarktführer kommen und gehen.

Die meistzitierte Begründung dafür lieferte in den 1990ern Harvard-Professor Clayton Christensen. Erfolgreiche Unternehmen würden sich am Anfang kaum um neue Technologien kümmern, weil sie im Vergleich zu ihrem bestehenden Erfolg minderwertig und wenig lukrativ schienen, so eine vereinfachte Version seines «Innovator's Dilemma». Doch kleine Quereinsteiger bleiben dran, werden besser und billiger – und bis die Grossen aufwachen, ist es zu spät. Zehnmal so gut müsse ein Produkt sein, bis es die Herrschaft übernehme, sagt Silicon-Valley-Investor Peter Thiel. Das erinnert an Tony Sebas Hinweis, dass 2020 das Jahr ist, in dem Elektroautos zehnmal so gut wie Verbrenner werden.

Die Erzählung vom kleinen Konkurrenten, der sich langsam anschleicht, passt auf viele Fälle. Auch, teilweise, auf das Elektroauto.

Die etablierten deutschen Autobauer hätten den Elektroantrieb lange vernachlässigt, sagt Robin Engelhardt, der noch als Schüler in Bayern die erste Autovermietungsfirma mit ausschliesslich Elektroautos aufgebaut hat. Die Autobauer hätten sich eingeredet, sie könnten das dann schon, wenn sie es denn wollten, sagt Engelhardt. «Die Haltung war: Warten wir mal ab, was Tesla macht.» Dann hatte Tesla erste Erfolge. «Und man hat gemerkt, dass das doch nicht so einfach geht.»

Ein perfektes Modell aber ist Christensens «Dilemma» nicht. Gerade die wirklich grossen Umbrüche erklärt es nicht, wie unter anderem der Ökonom Tim Harford schreibt. Denn da geht es nicht mehr bloss um eine verbesserte Version eines alten Produkts. Sondern um Ideen «aus einem komplett anderen Universum». Die verbreitete Vorstellung, etablierte Unternehmen seien einfach Ignoranten, greife zu kurz, so Harford. Oft erkennen die Traditionsfirmen sehr wohl, dass eine Idee clever ist – und sie wissen ganz genau, dass sie ihnen gefährlich werden könnte. Aber sie schaffen es nicht, das Neue wirklich umzusetzen, weil es einfach nicht in die bestehen-

de Organisation passt. Es gibt, vereinfacht gesagt, keinen sinnvollen Platz dafür, keine geeignete Abteilung, keinen Prozess. Also fällt der Aufbruch weg. Rebecca Henderson vom MIT beschrieb 1990 als Erste das Phänomen. Und prägte einen berühmt gewordenen Ausdruck für das, was all jenen gelang, die den Sprung schafften: architektonische Innovation.

Laien denken gerne: Auto ist Auto. Doch das stimmt nicht.

Deutsche Verbrenner gehören zu den besten der Welt. Sie bestehen aus hochpräziser Mechanik, sind voller Kleinteile, schwer, robust und sicher. Diese Industrie, sagt der Brite Wormald, sei ein wenig wie die Armee: hervorragend organisiert und diszipliniert. «Sie ist extrem gut in ihrem Job. Aber genau darum ist sie nicht besonders gut darin, auf Wandel zu reagieren.»

Das Elektroauto hingegen ist von einem völlig anderen Stern: Es ist Software statt Hardware. Bewegung statt Materie. Es besteht aus viel weniger Teilen. Und um ein Elektroauto zu produzieren, braucht es völlig andere Werke. «Vorne Elektromotor, hinten Elektromotor, Batterie im Boden versteckt. Das ist es im Prinzip», beschreibt es ein Marktbeobachter. «Und man hat ein Fahrzeug, welches für einen Bruchteil des Preises Fahrleistungen bietet, die sonst nur Supersportwagen erreichen.»

Volkswagen-Chef Herbert Diess, so sagen es mehrere Experten in Frankfurt, sei der einzige der aktuellen Topmanager, der das Elektroauto wirklich verstanden habe. Schon 2008 warnte der Ingenieur vor dem anstehenden «Technologiebruch». Als Entwicklungschef sorgte er bei BMW dafür, dass das Unternehmen in den Elektroantrieb investierte, als selbst Tesla noch frisch auf dem Markt war. Und 2012 forderte er die deutsche Regierung auf, Elektro zur Priorität zu machen und die Infrastruktur auszubauen. Der Elektroantrieb, so Diess, sei «alternativlos».

Vor fünf Jahren wechselte Diess als Chef der Marke VW zu Volkswagen, im April 2018 übernahm er den Posten des Konzernchefs von Matthias Müller. Gerade lässt Diess im sächsischen Zwickau ein ganzes Werk umbauen: so, dass die Prozesse zur neuen Spezies passen. 22 Millionen Elektroautos will VW bis 2028 hier produzieren.

Wegen seiner Erfahrung in Organisation und Logistik hat der Volkswagen-Konzern gute Chancen, auch in der Elektro-Ära ein Marktführer zu sein. «Neue Konkurrenten (...) scheiterten an der Fähigkeit, die für Porsche Alltag ist: einen Prototyp zur Grossserie zu machen», schreibt etwa die «Zeit». Tesla hat zwar faszinierende Modelle, kämpft aber seit Jahren mit Produktionsausfällen und Wartefristen. «Doch die Serienproduktion ist kein Ding der Unmöglichkeit, wenn ein Unternehmen Erfahrung damit hat.»

Die Idee Elektro beginnen die deutschen Automanager zu begreifen. Eine andere Idee aber dürfte für sie ebenfalls «aus einem anderen Universum» stammen.

Die Idee nämlich, dass sich die Menschen erstmals seit über hundert Jahren plötzlich weigern könnten, die vom Auto verursachten Nebeneffekte zu subventionieren.

3. Die Politik

Es ist keine Sensation, dass sich Kanzlerin Merkel für den ersten Tag der Frankfurter Messe einen halben Tag Zeit nimmt. Es ist eine Selbst-

verständlichkeit. Denn Politik und Autoindustrie haben seit dem 20. Jahrhundert einen ungeschriebenen Pakt. Der wiederum so selbstverständlich ist, dass er den meisten Menschen bis vor kurzem gar nicht auffiel.

Seit Jahrzehnten übernehmen Menschen und die Natur ganz selbstverständlich die Rechnung, die das Autofahren jeden Tag hinterlässt. Sie tragen die Kosten. Wie naturgegeben der Branche diese Dauersubvention scheint, zeigt ihre Reaktion nach den aufgeflogenen Dieselmanipulationen. Die Unternehmen boten der Regierung an, ihre Software nachzurüsten, wie der «Spiegel» schrieb. Und meinten dazu grosszügig: «Dieser Beitrag der deutschen Hersteller ist einzigartig in Europa und weltweit.» Die Autobauer betrachteten die Aufräumarbeiten als Entgegenkommen.

Als die EU-Kommission als CO_2-Ziel für 2030 eine weitere Reduzierung des Wertes von 2021 um 37,5 Prozent festsetzte, reagierte der europäische Branchenverband empört. Die Autofahrerinnen in den verschiedenen Ländern würden «die Auswirkungen in ihrem täglichen Leben spüren», schrieb er, und das sei «ein hoch sensibles Thema für die europäischen Demokratien».

Mit anderen Worten: Die Bürger finden es eine Frechheit, ihren eigenen Dreck zu bezahlen, und wenn ihr sie dazu zwingt, verliert ihr nicht nur Arbeitsplätze, sondern auch Wähler.

Dieselbe Protesthaltung kommt auch als Reaktion, wenn es um Flächenverbrauch und Luftverschmutzung in den Städten geht. Oder sie wird kommen, wenn mehr Zentren den Weg von beispielsweise Stuttgart gehen und besonders schadstoffreiche Fahrzeuge verbieten. Oder einfach ihren Verkehr künftig so planen, dass er den Bedürfnissen der Stadt, ihren Bewohnerinnen und der Wirtschaft dient. Und nicht zuallererst einer einzelnen Industrie.

Es sei in Deutschland «ein Kulturkampf ums Auto entbrannt», schrieb VW-Chef Diess im Frühjahr dem jetzt abtretenden Verbandspräsidenten Mattes. Und die Industrie müsse «diesen Kampf entschlossen annehmen».

Es ergibt wenig Sinn, einer Branche ihr Lobbying vorzuwerfen. Es ist ihr gutes Recht, für die eigenen Interessen einzutreten. Der Einsatz für das Wohlergehen der Menschen und eine zukunftsfähige Gesamtwirtschaft ist nicht der Job der Autoindustrie. Es ist der Job der Politik.

Und die hat ihn, das zeigen die Dieselmanipulation und die Schwierigkeiten der Branche, ganz offensichtlich nicht gemacht.

Eine «unerquickliche Symbiose»

Der ungeschriebene Pakt mit der Autoindustrie gilt – vorerst noch – in der ganzen Welt. An wenigen Orten allerdings ist er so stark wie in Deutschland.

Von einer «unerquicklichen Symbiose» schreibt der «Spiegel», der wie kein anderes Medium die Peinlichkeiten der Dieselaffäre untersucht hat. «Zwischen der Regierung, der Branche und den Lobbyverbänden herrscht ein reger Austausch an Personal. Auf diese Weise sichert sich die Industrie Einfluss und Zugang, die Mitarbeiter Geld und Karriere.»

So werden seit Jahren Übergangsfristen verlängert, Grenzwerte gelockert, Schummeleien toleriert – und die Diskussion vermieden, wohin es mit dieser Industrie eigentlich gehen soll, wenn ausgedieselt ist. Tragischerweise

scheitert die bürgerliche Politik damit nicht nur am Klimaschutz. Sondern auch an ihrem eigenen Anspruch: die Wirtschaft zu stärken.

Einer, der die Chancen von strengeren Grenzwerten begriffen hat, ist der republikanische Ex-Gouverneur von Kalifornien, Arnold Schwarzenegger. Als der amerikanische Präsident Donald Trump diesen Sommer entschied, die Abgasgrenzwerte nach Jahrzehnten der gegenteiligen Bewegung wieder zu erhöhen, erntete er heftigen Protest – von der Autoindustrie selber. Und einen Aufruf von Schwarzenegger in der «Washington Post», den Schritt rückgängig zu machen. Das Argument: Die Grenzwerte zu lockern, sei wirtschaftsfeindlich.

«Unternehmen denken nicht nur bis zu den nächsten Wahlen», schrieb Schwarzenegger in seinem öffentlichen Protestbrief. «Sie planen mit einem Horizont von fünf, zehn, zwanzig Jahren. Unternehmen brauchen eine langfristige Vision, um Erfolg zu haben.» Seit Jahrzehnten würden kalifornische Hersteller an saubereren Autos arbeiten – diese Jahrzehnte des Fortschritts liessen sich nicht so einfach mit einem Strich auslöschen.

In der gleichen Juliwoche meldeten Wirtschaftsmagazine, dass auch China seine Grenzwerte gesenkt habe. Der Gedanke dahinter: erstens bessere Luft für die Bürger. Zweitens aber auch: Innovation. Staaten, die unter anderem niedrige Grenzwerte setzen, schaffen frühzeitig verlässliche Rahmenbedingungen.

Wie geht es nun weiter für die deutsche Autoindustrie?

BMW hat 1,4 Milliarden Euro für eine mögliche Busse der Wettbewerbskommission beiseitegelegt. Volkswagen erhält für den ID.3 bislang viel Lob. Und bis in ein, zwei Jahren dürfte Deutschland mit ausreichend Schnellladestationen für Elektroautos ausgestattet sein, schätzt Unternehmer Engelhardt.

Kanzlerin Merkel ruft heute Freitag in Berlin das sogenannte Klimakabinett zusammen, das sie im März geschaffen hat. Es besteht aus mehreren Ministerinnen und soll jeweils neue Massnahmen beschliessen, damit Deutschland seine Klimaschutzziele erreicht. Auf der Traktandenliste: Steuern auf CO_2-Emissionen. Die Autoindustrie, das hat der Verband diese Woche bereits öffentlich postuliert, bevorzugt stattdessen ein System mit Zertifikaten. Wenig überraschend: Sie eignen sich für den Ablasshandel.

In Frankfurt dauert die Messe noch bis zum Sonntag. Jeweils am Morgen ist es noch ruhig und kühl auf dem Gelände, und man kommt dem neuen Elektroporsche ganz nah. Er ist karminrot, glatt, wunderschön.

Und ganz vorne auf der Haube sitzt ein kleines Pferd.

Anmerkung: Wenige Stunden nach Erscheinen dieses Textes trat die deutsche Bundeskanzlerin Angela Merkel vor die Medien und kündigte Massnahmen zum Klimaschutz an. «Es ist nicht so, dass wir hier irgendwas Ideologisches machen», sagte Merkel. «Sondern wir machen hier etwas, wofür es so massive Evidenzen gibt, dass wir dagegen handeln müssen. Wir leben nicht nachhaltig.»

Als zwei wichtigste Massnahmen beschloss die deutsche Regierung einen Preis für CO_2-Belastungen im Verkehr und bei Gebäuden. Das bedeutet, dass im Sinne des Verursacherprinzips ein Zertifikat von 10 Euro kaufen muss, wer 1 Tonne Kohlendioxid verursacht. Das verteuert fossile Brennstoffe. Ausserdem wird ab 2026 der Einbau neuer Ölheizungen verboten.

Zum Update

Neues zu den deutschen Autobauern: Klagen gegen VW-Chefs – und Leiden unter Donald Trump.