

VERBRENNER-AUS VOR DEM AUS? WIE DIE AUTOINDUSTRIE DIE TRANSFORMATION BLOCKIERT

Von
Alexander Eigner

Die europäische Autoindustrie befindet sich in der Krise. Während China die Vorreiterrolle in der Elektromobilität übernommen hat, blockieren Teile der europäischen Industrie die Transformation. Die beschlossenen Flottenziele der EU werden aufgeweicht und das Verbrenner-Aus 2035 wackelt. Eine Einschätzung zur aktuellen Lage.

Transformation der Autoindustrie

Die europäische Autoindustrie ist von zentraler Bedeutung für die Wirtschaft und macht ca. 7 % des EU-BIPs aus. Nach Brancheneinschätzungen sind rund 13 Mio. Menschen direkt und indirekt in der Autoindustrie beschäftigt¹. Doch dieser Industriezweig befindet sich im Wandel, denn er muss die Transformation von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren hin zu solchen mit CO₂-neutralem Antrieb schaffen. Die großen transnationalen Hersteller aus Deutschland BMW, Daimler und VW sind dabei prägend für die Entwicklung der europäischen Industrie und stehen daher im Zentrum der Transformation. Getrieben wird der Trend von China. Einerseits weil das Land der weltweit größte PKW-Markt ist und andererseits den globalen Leitmarkt für Elektromobilität darstellt. Die Entscheidung auf batterieelektrische Antriebe zu setzen, ist in China längst gefallen.

Da die europäische Autoindustrie über Jahrzehnte auf Verbrennungsmotoren spezialisiert ist, ist die Transformation eine gigantische Aufgabe, bei der die Industrie Unterstützung braucht. Bei Entscheidungen der EU zu Gesetzen oder Regulierungen wurden die Vertreter:innen der Branche stets einbezogen. Sie finden bei den Entscheidungsträger:innen viel Gehör und haben großen Einfluss. In Deutschland sichern die Autokonzerne diesen Einfluss nicht zuletzt durch

umfangreiche Parteispenden ab (2009-2014: 5,8 Millionen € an CDU/CSU, SPD, FDP, Grüne)². Sogar bei selbstverschuldeten Krisen wie dem Diesel-skandal 2015 wurden die deutschen Autokonzerne bei der Bearbeitung des Problems aktiv einbezogen.

Um die Transformation zu gestalten, Europa als zweitwichtigste Produktionsregion nach China zu etablieren und den technologischen Anschluss an China und Tesla nicht zu verlieren, arbeitet die EU-Kommission intensiv mit der Industrie zusammen. So kam es zur Einigung auf die schrittweise Reduktion der Emissionen mit dem Ziel, ab 2035 nur noch E-Autos neu zuzulassen. Begleitet wurde diese Strategie - im Sinne der Hersteller - von politischen Regularien und Förderstrukturen. Allerdings bleibt die Frage offen, ob die traditionellen Hersteller tatsächlich in der Lage sind (und den Willen dazu haben), die Transformation umzusetzen³.

CO₂-Reduktion im Verkehrssektor

Der Verkehrssektor ist in der EU (und in Österreich) besonders emissionsintensiv. Der Bereich **Inländischer Verkehr** ist mit rund 24 % nach der Energieversorgung und vor der Industrie jener Sektor mit den zweitmeisten CO₂-Emissionen⁴. Um das Ziel der Klimaneutralität bis 2050 zu erreichen, wurden Maßnahmen zur Emissionsreduktion im Verkehrsbereich eingeleitet.

Die Entscheidung, auf batterieelektrische Antriebe zu setzen, ist in China längst gefallen.

Die Kommission hat 2021 einen Gesetzesvorschlag (als Bestandteil des Pakets „Fit for 55“) für die Überarbeitung der CO₂-Emissionsnormen für neue PKWs und leichte Nutzfahrzeuge vorgelegt, der im April 2023 als Rechtsvorschrift in Kraft trat. Damit wurde das Aus für PKWs und leichte Nutzfahrzeuge mit Verbrennungsmotor ab 2035 beschlossen und die Weichen für einen klimaneutralen Verkehrssektor bis 2050 gestellt⁵.

EU-Flottenziele

Der Ansatz der Selbstverpflichtung erreichte die gesteckten Ziele nicht, war aber ein Erfolg für die Autoindustrie.

Mit dem Verbrenner-Aus wurden auch verpflichtende Flottengrenzwerte festgelegt, welche die Autohersteller verpflichten, ihre durchschnittlichen CO₂-Emissionen aller neu zugelassenen Fahrzeuge zu senken. Nicht jedes Fahrzeug einzeln muss die Obergrenzen einhalten, sondern der Durchschnitt aller Fahrzeuge eines Herstellers. Das soll dazu beitragen, den CO₂-Ausstoß schrittweise zu senken, bis schlussendlich 2035 keine neuen Autos mit CO₂-Ausstoß mehr zugelassen werden. Sollten die Autohersteller diese Grenzwerte nicht einhalten, drohen Strafzahlungen⁶. Die aktuellen EU-weiten PKW-Flottenziele bis 2025 betragen 93,6g CO₂/km. Für 2030 soll der Grenzwert auf 49,5g CO₂/km gesenkt werden⁷. Erste Überlegungen zu Grenzwerten des Durchschnittsverbrauchs von PKWs kamen schon in den frühen 1990er-Jahren auf, die 1995 in eine Mitteilung der Kommission mündete. Darin wird eine Strategie zur Minderung der CO₂-Emissionen von PKWs darlegt und ein Grenzwert von 120g CO₂/km bis 2005 als möglich angesehen.

Freiwillige Selbstverpflichtung unwirksam

Für diese Maßnahme wurde die Autoindustrie in Form des europäischen Automobilherstellerverband ACEA direkt einbezogen, mit dem man sich auf eine freiwillige Selbstver-

pflichtung einigte. Die zu erreichende Ziele der Durchschnittsemissionen waren mit 140 g CO₂/km für 2008 und 120 g CO₂/km bis 2012 weniger ambitioniert als zunächst vorgesehen. Bei der Überprüfung 2007 stellte die Kommission fest, dass das Ziel bis 2012 ohne zusätzliche Maßnahmen nicht zu erreichen ist. Der Ansatz der Selbstverpflichtung erreichte die gesteckten Ziele nicht, war aber ein Erfolg für Autoindustrie. Durch ihren Einfluss konnte sie die Grenzwerte direkt mitverhandeln. Außerdem erreichte der Verband mit umfassendem Lobbying zwei zentrale Ziele: Erstens wurde ein erster Zielgrenzwert um ganze sieben Jahre verschoben. Zweitens schaffte es der ACEA, mögliche Sanktionen bei Nicht-Erreichen der Ziele zu verhindern. Die Anreize, die Emissionen tatsächlich zu senken, waren daher sehr gering. Obwohl die Kommission selbst erkannte, dass die Strategie gescheitert ist, hat sie für die folgende Gesetzesausarbeitung die Lobbygruppen der Autoindustrie weiter aktiv einbezogen⁸.

Zudem steht das Modell zur Berechnung des Flottenverbrauchs in der Kritik. Einerseits da die Hersteller die Berechnung selbst vornehmen. Andererseits wurden für E-Autos sogenannte Super Credits ausgehandelt. Dadurch senkt der Verkauf von E-Autos den Flottenverbrauch überproportional und führt dazu, dass überdimensionierte SUVs in den Markt gepresst werden können. Der Mechanismus berücksichtigt zudem weder das Gewicht, die Leistung noch den Stromverbrauch der E-Autos⁹.

EU-Autogipfel: Aufweichen der Flottenziele

Im Laufe des Jahres 2024 hat sich die Krise der (Auto)industrie zunehmend verschärft. Deshalb hat die EU-Kommission am 30. Jänner 2025 einen strategischen Dialog über

die Zukunft der europäischen Autoindustrie gestartet. Unter der Leitung der Kommissionspräsidentin zielt die Initiative darauf ab „die europäische Automobilindustrie zu schützen und ihr eine Zukunft in der Europäischen Union zu ermöglichen“¹⁰. Unter der Einbeziehung verschiedener Akteure sollten Lösungen und Maßnahmen für die aktuellen Herausforderungen erarbeitet werden.

Die Regeländerung begünstigt die Nachzügler der Branche, die ihre Hausaufgaben nicht gemacht haben, und verringert die Innovationskraft der europäischen Autoindustrie

Anfang März 2025 wurde aus Brüssel verkündet, dass man sich auf mehr Innovation bei der Technologie für autonomes Fahren, den Ausbau der europäischen Batterieproduktion und zu mehr Flexibilität bei den CO₂-Zielen geeinigt hat. Letzteres bedeutet ein Aufschnüren der fixierten Grenzwerte. Den Autokonzernen wird damit erneut Zeit eingeräumt, um ihre Flottenziele zu erreichen, indem sie die Reduktionen über einen Zeitraum von drei Jahren (2025–2027) berechnen können. Dadurch können Defizite in einem oder zwei Jahren durch die Übererfüllung im restlichen Zeitraum ausgeglichen werden, während das Gesamtziel für 2025 beibehalten wird. Das Aus für Verbrennungsmotoren ab 2035 bleibt (vorerst) bestehen¹¹¹².

Einfluss der Autolobby

Kritik am strategischen Dialog kommt von William Todts, Direktor des Umweltdachverbands Transport & Environment, der stellvertretend für die Zivilgesellschaft teilgenommen hat. Die weiteren rund 20 Teilnehmer:innen, die die Kommission eingeladen hat, kamen jedoch überwiegend aus der Autoindustrie. Die Teilnahme von zivilgesellschaftlichen Akteur:innen bringt zwar andere Perspektiven in die Debatte ein, wird allerdings von der privatwirtschaftlichen Industrie nicht gerne gesehen. So hat der Verband der Automobilindustrie (VDA) versucht, die Teilnahme von Transport & Environment zu verhindern¹³.

Der Ruf nach der Änderung der Flottengrenzziele kam u.a. vom ACEA, da viele seiner Mitglieder die Ziele nicht einhalten können und deswegen Milliarden-Strafen drohen. Das intensive Lobbying des Verbandes hat sich gelohnt und zu Lockerungen geführt. Kritik daran äußert u.a. Michael Bloss von der Grünen-Fraktion. Sein Argument: Die Glaubwürdigkeit der europäischen Gesetzgebung wird dadurch massiv untergraben und die Verzögerung vergrößert den Rückstand zu den chinesischen Herstellern noch weiter.

Höhe der Strafzahlungen

Zudem gibt es berechtigte Kritik an der prognostizierten Höhe der Strafzahlungen, die den Herstellern drohen. Während ACEA 15 Mrd. Euro Strafe nennt, kommen die Berechnungen von Transport & Environment auf höchstens eine Mrd. Euro. Der ACEA kalkuliert dabei mit den Verkäufen des ersten Halbjahres 2024. Diese Basis ist deswegen problematisch, weil die Hersteller teilweise ihre E-Autos zurückgehalten haben, um sie erst 2025 zu verkaufen. Dieser Trend zeigt sich am europäischen Markt wie auch in Österreich. So wurden in den ersten beiden Monaten 2025 in Europa um 28 % mehr E-Autos verkauft als im Vergleichszeitraum des Vorjahres¹⁴.

Transport & Environment¹⁵ rechnet außerdem vor, dass durch das Aufweichen der Flottenregeln bis 2027 rund 880.000 E-Autos weniger auf den Markt kommen. Dadurch verringert sich der Druck auf die Hersteller, erschwingliche Modelle zu produzieren, die dann auf dem Markt fehlen. Somit begünstigt die Regeländerung die Nachzügler der Branche, die ihre Hausaufgaben nicht gemacht haben und verringert die Innovationskraft der europäischen Autoindustrie.

Um den Einfluss von ACEA auf die Kommission darzustellen, helfen die Durchsicht der Websites von Lobbyfacts¹⁶ und Integrity Watch¹⁷. Im Jahr 2024 hatte der ACEA ein Lobbybudget von bis zu 6 Millionen €, das sich im Vergleich zum Vorjahr mehr als verdoppelt hat. Damit wurden 28 Lobbyist:innen beschäftigt, wovon 11 direkten Zugang zum Parlament haben. Seit dem Amtsantritt der neuen Kommission im Dezember 2024 haben 220 High-Level-Meetings mit ACEA stattgefunden. Damit liegt der Verband auf Platz 11 und somit im absoluten Spitzenfeld der stärksten Lobbygruppen in der EU.

Hintertür E-Fuels

Das geplante Verbrenner-Aus beinhaltet eine Hintertür: E-Fuels. Es sind die deutschen Hersteller, die unter dem Deckmantel der Technologieoffenheit die Möglichkeit für Verbrennungsmotoren offenhalten wollen. Biokraftstoffe prägen seit Jahren die Transformationsdebatte, denn theoretisch können E-Fuels Verbrennungsmotoren CO₂-neutral betreiben. Praktisch ist das beinahe unmöglich. Treiber dieser vermeintlichen Alternative ist die Mineralölindustrie, da sie die weitgehende Elektrifizierung der Autoindustrie verhindern will. Ihr Mittel: Behaupten, dass Mineralöl sauber ist. Die Autoindustrie fährt diesen Kurs mit, wissend, dass die Zukunft in batterieelektrischen Fahrzeugen liegt. Sie profitiert durch das Aufweichen der Regeln allerdings weiter vom fossilen Geschäft¹⁸.

Gewinnrückgang nach Rekordgewinnen

Die unabhängige Forschungsorganisation SOMO¹⁹ kritisiert die europäische Autoindustrie und die Vorgehensweise der EU besonders hart. Ihrer Recherche nach verwendet die Industrie bewusst den Sprachgebrauch der Krise, um finanzielle und regulatorische Unterstützung zu erhalten,

obwohl sie weiterhin große Gewinne verbucht und beachtliche finanzielle Reserven besitzt. Sie verwendet ihre Ressourcen allerdings kaum für eine Transformation, sondern nutzt vielmehr ihren politischen Einfluss zur Verteidigung des Verbrenners. Das lässt sich am Beispiel VW verdeutlichen: 2024 hat VW fast 3 Millionen Euro für Lobbyarbeit in der EU ausgegeben, hat 128 hochrangige Treffen mit EU-Beamten abgehalten und 16 Lobbyisten beschäftigt – vier davon mit direktem Zugang zum EU-Parlament.

Die EU schützt etablierte Unternehmen mit Subventionen, Puffern und flexiblen Regulierungen, obwohl diese Milliardengewinne verbuchen und wenig Bereitschaft für Veränderung zeigen. Für SOMO liegt die eigentliche Krise nicht in der finanziellen Schieflage der Industrie, sondern an der mangelnden Bereitschaft sowohl der Autohersteller als auch der EU, eine echte Transformation umzusetzen.

Der Soziologe Klaus Dörre²⁰ ergänzt: Wenn aktuell in der deutschen Autoindustrie von Gewinneinbußen die Rede ist, wird vom Rekordjahr 2022 ausgegangen, was den Eindruck erweckt, der Autoindustrie geht es besonders schlecht. Dörre erkennt auch, dass die deutschen Hersteller durch die hohen Gewinne der letzten Jahre innovationsfaul geworden sind. Speziell VW setzt zu stark auf hochpreisige SUVs und ist nicht in der Lage, ein E-Auto für unter 20.000 € auf den Markt zu bringen. Auch für Dörre sind schlechte Management-Entscheidungen für die Krise verantwortlich oder haben sie zumindest verstärkt. Die Auswirkungen bekommen allerdings die Beschäftigten zu spüren. Dieser unklare Weg führt bei den Belegschaften zu Misstrauen, Enttäuschung und Zorn.

Im Jahr 2024 hatte der ACEA ein Lobbybudget von bis zu 6 Mio Euro, das sich im Vergleich zum Vorjahr mehr als verdoppelt hat

Verbrenner-Aus vor dem Aus? Wie die Autoindustrie die Transformation blockiert

Wenn aktuell in der deutschen Autoindustrie von Gewinnen die Rede ist, wird vom Rekordjahr 2022 ausgegangen, was den Eindruck erweckt, der Autoindustrie gehe es besonders schlecht

Arbeitsplätze und Transformation

In der Debatte um die Transformation der Autoindustrie stellt sich häufig die Frage, welche Arbeitsplätze in welcher Qualität in Europa überhaupt gesichert werden können. Auch hier steht die deutsche Autoindustrie mit ihren vielen Beschäftigten im Zentrum der Debatte. Allerdings zeigt sich seit vielen Jahren, dass die Auslandsproduktion stark zunimmt und mittlerweile mehr als doppelt so viele Fahrzeuge der deutschen Hersteller im Ausland produziert werden. „Das oft bemühte Bild vom ‚Exportweltmeister Deutschland‘ führt dabei in die Irre. Denn der bei Weitem größte Teil deutscher Pkw wird nicht nur im Ausland verkauft – er wird auch dort produziert“²¹.

Oftmals wird die Elektromobilität als Ursache für den Verlust von Arbeitsplätzen

angesehen. Allerdings betreiben die deutschen Autokonzerne schon seit Jahrzehnten eine Verlagerung in sogenannte low-cost-countries. Der frühere VW-Betriebsrat Stephan Krull²² beziffert, dass in Deutschland in den vergangenen sechs Jahren rund 75.000 Arbeitsplätze in der Auto- und Zulieferindustrie verlagert oder gestrichen wurden. Krull sieht die Gründe in den Entscheidungen der Hersteller, von einer verfehlten Modellstrategie (teure SUVs), über die verschlafene Mobilitätswende bis hin zu hohen Gewinnausschüttungen. So hat der VW-Vorstandschef Oliver Blume²³ 2024 (als erster DAX-Konzernchef) mehr als 10 Millionen Euro kassiert.

Gewerkschaften und Transformation

Die IG Metall²⁴ erwartet auch einen weiteren Abbau von Arbeitsplätzen in der Auto-

Kurswechsel

Zeitschrift für gesellschafts-, wirtschafts- und umweltpolitische Alternativen
www.kurswechsel.at

Jahrgang 2025



HEFT 1: Was wurde eigentlich aus ... der Zukunft?

Thesen, Themen und Zukunftsprognosen aus 40 Jahren Kurswechsel im Aktualitätstest.



HEFT 2: (Gesellschafts-)kritische Ökonomie in Österreich

Kritisch denken und forschen über Wirtschaft und Gesellschaft – was bisher geschah und was dem neoliberalen Umbau der Wissenschaft standhält.



HEFT 3: Kriegs- und Friedenswirtschaft

Wiederaufbau kriegszerstörter Gebiete sowie Ausbau der Rüstungsindustrie sind heute gleichzeitig Thema der Europäischen Politik. Weltweit wird so viel für das Militär ausgegeben wie nie zuvor. Stehen wir vor einer neuen Kriegswirtschaft oder gibt es Alternativen?



HEFT 4: Boden zwischen Markt und Politik

Wohnen, Anbauen, Baden, Produzieren, Wildleben, Spekulieren – wer darf wieviel Grund und Boden wofür nutzen, und gegen welche Gegenleistung? Bodenpolitik rückt zusehends ins Rampenlicht und wirft weitreichende Planungsfragen auf.

Einzelheft € 12,—
Normalabonnement € 34,—
StudentInnenabonnement € 18,—
Auslandsabonnement € 42,—

Bestellung an: Sonderzahl Verlag
Tel.: (0043-1) 586 80 70
E-Mail: verlag@sonderzahl.at
www.sonderzahl.at

Kritik im Abo

Die EU schützt etablierte Unternehmen mit Subventionen, Puffern und flexiblen Regulierungen, obwohl diese Milliarden Gewinne verbuchen und wenig Bereitschaft für Veränderung zeigen

industrie und setzt auf eine ökologische, soziale und demokratische Transformation, um Massenentlassungen abzuwenden. Um diese aktiv gestalten zu können, ist eine breite Akzeptanz der Beschäftigten notwendig. Dabei spricht sich die Gewerkschaft neben der Elektromobilität für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs, der Ladeinfrastruktur aus sowie auf die Wind- die Batteriebranchen. Für Österreich gilt ähnliches, wie der Vorsitzende der PRO-GE Reinhold Binder sagt: „Die größte Gefahr wäre das Nichtstun, denn die Transformation ist voll im Gange“²⁵. Die Beschäftigten müssen richtig ausgebildet und qualifiziert werden und es braucht eine Industriestrategie, die Zukunftssektoren aufbaut und die bestehende Industrie sozial-ökologisch transformiert. Die Transformation ist aufwendig und auch teuer. Um Vertrauen aufzubauen und abzusichern, brauchen Unternehmen wie auch Beschäftigte klare Leitplanken für den Umbau.

Politische Unklarheit führt zu wirtschaftlicher Unsicherheit

Unklare politische Rahmenbedingungen wirken sich bremsend auf die Entwicklung aus und sorgen für große Unsicherheit, warnt Axel Preiss von der Unternehmensberatung EY. Während Europa einen industriepolitischen Zick-Zack-Kurs verfolgt, baut China den Vorsprung in der E-Mobilität weiter aus. Der europäischen Industrie fehlt eine klare Strategie für die Transformation und sie sieht sich daher mit einem teuren Nebeneinander von Verbrennern und E-Autos konfrontiert²⁶. Dieser unklare Kurs der EU-Kommission bedroht nicht nur die eigenen Klimaziele. Vielmehr erzeugt das große Unsicherheiten bei Beschäftigten der Industrie, die um Arbeitsplätze fürchten, den Konsument:innen, die eine Mobilitätsform wählen müssen und

den Unternehmen, die sich nicht sicher sein können, ob aktuelle Richtlinien auf Dauer Bestand haben werden.

Hält das Verbrenner-Verbot ab 2035?

Mit dieser Frage wird sich die EU-Kommission ab Herbst 2025 beschäftigen, wenn sie das Verbrenner-Aus zwischenprüft. Die Rufe, das Verbot aufzuschnüren, werden aktuell wieder lauter, sowohl von liberalen und konservativen Politiker:innen als auch von der Industrie selbst²⁷. Erst im August hat sich Mercedes-Benz-Vorstandschef (und ACEA-Präsident) Ola Källenius klar gegen das Verbrenner-Aus ausgesprochen: „Wir müssen einen Realitätscheck machen. Sonst fahren wir mit Vollgas gegen die Wand“²⁸. Seine zweite Warnung: Kurz vor dem Verbrenner-Verbot wird es zu einer sehr hohen Nachfrage kommen, was dem Klima wiederum gar nichts bringt. Anstatt eines Verbotes, sollten weitere Anreize für die Elektromobilität geschaffen werden. In dieselbe fossile Kerbe schlägt die Präsidentin des Verbands der Autoindustrie, Hildegard Müller: „Verbotsdebatten helfen nicht“²⁹.

Allerdings gibt es auch Gegenstimmen aus der Industrie. Schon im September 2024 haben sich 50 Unternehmen aus den Bereichen Automotive und Transport, darunter Volvo und Uber, in einer gemeinsamen Erklärung³⁰ für das Beibehalten der Ziele ausgesprochen. Das Ziel für 2035 gibt den Unternehmen einen klaren Weg vor, um die Transformation zu vollziehen. Jim Rowan, (bis Juni 2025) Top-Manager bei Volvo betont den Blick in die Zukunft: „Europa kann es sich nicht leisten, dass die Elektrifizierung scheitert oder der Übergang verzögert wird“³¹. Es muss demnach schnell in die Zukunft investiert werden. Wenn die europäi-

Verbrenner-Aus vor dem Aus? Wie die Autoindustrie die Transformation blockiert

sche Autoindustrie an der Elektromobilität zweifelt, schadet sie sich langfristig selbst.

Fazit

Der europäischen Industrie fehlt eine klare Strategie für die Transformation und sieht sich daher mit einem teuren Nebeneinander von Verbrennern und E-Autos konfrontiert

Die wirtschaftliche Situation der Autoindustrie in Europa ist aktuell schwierig und vieles steht auf dem Spiel. Gerade deswegen sollte die EU-Kommission ihre eigenen Ziele nicht aus den Augen verlieren. Die Transformation ist bereits in vollem Gange und statt die Veränderungen aufgrund kurzfristiger Profitinteressen der großen Autokonzerne auszubremsen, sollten die Leitplanken klar und langfristig gesetzt werden. Wer jetzt an der Transformation zweifelt, schadet sich langfristig selbst. Nur

mit einem klaren Enddatum ließen sich Investitionen und Entwicklungen in die richtige Richtung lenken. Bleibt zu hoffen, dass die Kommission dem Lobbying der Autoindustrie stand- und am Verbrenner-Aus ab 2035 festhält.

Alexander Eigner, AK Wien.
alexander.eigner@akwien.at

- 1 <https://www.acea.auto/figure/employment-trends-in-eu-automotive-sector/> (22.08.2025).
- 2 Spohr, Florian (2023): Lobbyismus? Klare Antworten aus erster Hand. München: UKV Verlag.
- 3 Boewe, Jens & Schulten, Johannes (2023): Die Transformation der globalen Autoindustrie. Rosa-Luxemburg-Stiftung.
- 4 <https://www.europarl.europa.eu/topics/de/article/20180301STO98928/treibhausgasemissionen-nach-landern-und-sektoren-infografik> (22.08.2025).
- 5 <https://www.europarl.europa.eu/topics/de/article/20221019STO44572/verkaufsverbot-fur-neue-benzin-und-dieselfahrzeuge-ab-2035-was-bedeutet-das> (22.08.2025).
- 6 <https://www.bundesumweltministerium.de/themen/verkehr/haeufig-gestellte-fragen-zu-co2-flottenzielen> (22.08.2025).
- 7 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A32023D1623&qid=1750248246443> (22.08.2025).
- 8 Nowak, Felix & Sternkopf Benjamin (2015): Lobbyismus in der Verkehrspolitik: Auswirkungen der Interessenvertretung auf nationaler und europäischer Ebene vor dem Hintergrund einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung. Berlin.
- 9 Boewe, Jens & Schulten, Johannes (2023): Die Transformation der globalen Autoindustrie. Rosa-Luxemburg-Stiftung.
- 10 https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/ip_25_299 (22.08.2025).
- 11 https://germany.representation.ec.europa.eu/news/die-zukunft-der-europaischen-automobilindustrie-innovation-saubere-mobilitat-und-2025-03-03_de (22.08.2025).
- 12 https://germany.representation.ec.europa.eu/news/eu-kommission-legt-aktionsplan-fur-europas-automobil-industrie-vor-2025-03-05_de (22.08.2025).
- 13 <https://www.lobbycontrol.de/lobbyismus-in-der-eu/autolobby-am-steuer-119993/> (22.08.2025).
- 14 <https://www.derstandard.at/story/3000000268420/sollen-autobauer-schon-heuer-strafe-zahlen-wenn-sie-das-klimaziel-verfehlen> (22.08.2025).
- 15 <https://www.transportenvironment.org/articles/how-the-3-year-average-flexibility-weakens-the-2025-car-co2-target-and-delays-bevs> (22.08.2025).
- 16 <https://www.lobbyfacts.eu/datacard/association-des-constructeurs-europeens-dautomobiles?rid=0649790813-47> (22.08.2025).
- 17 <https://integritywatch.eu/organizations.php> (22.08.2025).
- 18 <https://www.lobbycontrol.de/lobbyismus-in-der-eu/autolobby-am-steuer-119993/> (22.08.2025).
- 19 <https://www.somo.nl/manufactured-crisis/> (22.08.2025).
- 20 https://www.tagesschau.de/inland/regional/hessen/hr-soziologe-im-interview-vw-beschaefigte-in-baunatal-fuehlen-sich-abgewertet-100.html?at_medium=tagesschau&at_campaign=DeviceSharing&at_content=SiteSharing (22.08.2025).
- 21 Boewe, Jens & Schulten, Johannes (2023): Die Transformation der globalen Autoindustrie. Rosa-Luxemburg-Stiftung.
- 22 https://www.express-afp.info/wp-content/uploads/24-12_Krull_Lohnverzicht-sichert-keine-Arbeitsplaetze.pdf (22.08.2025).
- 23 <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/finanzen/dax-chef-gehaelter-ranking-blume-vw-porsche-cook-apple-100.html> (22.08.2025).
- 24 Boewe, Jens & Schulten, Johannes (2023): Die Transformation der globalen Autoindustrie. Rosa-Luxemburg-Stiftung.
- 25 <https://www.arbeit-wirtschaft.at/reinhold-binder-gewerkschaft-pro-ge-transformation-industriepolitik/> (22.08.2025).
- 26 <https://www.derstandard.at/story/3000000259416/wer-saegt-hier-am-verbrenner-aus-und-ist-das-gut-oder-schlecht-fuer-die-autoindustrie> (22.08.2025).
- 27 <https://www.derstandard.at/story/3000000268420/sollen-autobauer-schon-heuer-strafe-zahlen-wenn-sie-das-klimaziel-verfehlen> (22.08.2025).
- 28 <https://www.kleinezeitung.at/wirtschaft/19990453/mercedes-boss-warnt-sonst-fahren-wir-mit-vollgas-gegen-die-wand> (22.08.2025).
- 29 <https://www.elektroauto-news.net/news/vda-praesidentin-mueller-verbotsdebatten-helfen-nicht> (22.08.2025).
- 30 <https://www.transportenvironment.org/articles/dont-re-open-the-eu-2035-cars-target-say-volvo-uber-ayvens-and-47-other-companies> (22.08.2025).
- 31 <https://www.zeit.de/mobilitaet/2025-03/autoindustrie-elektromobilitaet-verbrenner-aus-volvo-jim-rowan> (22.08.2025).



BESTELLEN!

Unter
<https://wien.arbeiterkammer.at/Newsletter.html>

können Sie den EU-Infobrief
kostenlos bestellen.

infobrief eu & international: EUROPA UND INTERNATIONALES IN KRITISCHER UND SOZIALER PERSPEKTIVE

Der EU-Infobrief erscheint 4x jährlich im digitalen Format und liefert eine kritische Analyse der Entwicklungen auf europäischer und internationaler Ebene. Die Zeitschrift der Abteilung EU & Internationales der AK-Wien fokussiert dabei Themen an der Schnittstelle von Politik, Recht und Ökonomie. Anspruch ist nicht nur die Prozesse in den europäischen Institutionen zu beschreiben, sondern auch Ansätze zur Überwindung des Neoliberalismus zu entwickeln. Kurze Artikel informieren in prägnanter Form über aktuelle Themen. Langbeiträge geben den Raum für grundlegende Analysen, Buchbesprechungen bieten eine kritische Übersicht einschlägiger Publikationen.