

# **Umkämpfte Hegemonie des Autos – Perspektiven auf E-Autobesitz von Autohausverkäufern und E-Autointeressenten in Deutschland und Österreich**

*Abstract für ein Forschungspapier von Jonathan Burkert*

*Basierend auf Masterarbeit im Rahmen des M.Sc. Social-ecological Economics and Policy an der WU Wien – Betreuung von Cornelia Reiter und Stefanie Peer*

## **Problemskizze und theoretischer Rahmen**

Ausgangspunkt dieses Forschungspapiers ist die Frage, wie sich das gegenwärtige Mobilitätsregime durch batterieelektrische Fahrzeuge verändern und neugestalten, und welche Rolle die private motorisierte Mobilität in zukünftigen Mobilitätssystemen spielen wird. In den aktuellen Auseinandersetzungen um die Verkehrswende gibt es eine gut erforschte Akteurslandschaft: Während der historische Bloc eine passive Revolution anstrebt mittels einer Antriebswende zum E-Auto, gibt es Akteure aus Wissenschaft und Klimabewegungen, die eine radikale Mobilitätswende fordern, also eine starke Reduzierung von motorisiertem Individualverkehr und dem damit einhergehenden Autobesitz (Haas 2020, Haas and Jürgens 2021, Keil 2022, Ruhrort 2022). Im Rahmen dieser Arbeit untersuche ich also einerseits E-Autos und die Antriebswende vom Verbrenner zu elektrischer Mobilität, und andererseits Autobesitz als Verankerung von Automobilität im Alltag von Privatpersonen.

Da sich (E-)Autobesitz im liberal-demokratischen Kapitalismus durch die vermeintlich freie Entscheidung von Einzelpersonen manifestiert, ist die Bedeutung, die Menschen dem Autobesitz und den Mobilitätsmöglichkeiten mit und ohne privaten Autobesitz zuweisen, zentral für die Aufrechterhaltung der automobilen Normalität. Während viele Studien die Wahrnehmung von E-Mobilität auf der Produktionsseite untersucht haben - durch Befragung von Autoherstellern bzw. Arbeitnehmern (u.a. Blöcker 2022, Haas 2020, Michaelis et al. 2023, Schulte und Böwe 2023) - habe ich eine qualitative Diskursanalyse durchgeführt, die auf die Konsumseite abzielt: Den Autofahrern wird in Deutschland und Österreich oft eine Abneigung gegen Veränderungen nachgesagt, die sich auch in repräsentativen Umfragen in der Ablehnung eines Verbot von Autos mit Verbrennungsmotor bestätigt (u.a. Tagesschau 16.03.2023). Um über diese diskursive Mystifizierung von Autobesitzer\*innen hinauszugehen, habe ich untersucht, was potenzielle Käufer\*innen von E-Autos denken und welche Diskurse diese internalisiert haben:

*Welche Diskurse treten bei Menschen auf, die E-Auto Besitz erwägen, und was lässt sich daraus über die Rekonstitution der Autohegemonie lernen?*

Die umfangreiche Literatur zur Hegemonie des Autos und zum Automobilen Regime beschreibt die "materielle und diskursive Durchdringung" (Haas 2020: 814) der automobilen Gesellschaften in Produktionsprozessen, in der Alltagsmobilität, in der Politik und in ideologischen Repräsentationen. Dies leitet meinen theoretischen Hintergrund ab: (Neo-)Gramscianische Hegemonietheorie und Staatstheorie sowie Regulationstheorie und Cultural Political Economy (CPE) liefern mir gemeinsam ein Verständnis dafür, wie Diskurse und Materialität in der aktuellen Rekonstitution der Hegemonie des Autos zusammenhängen (Sum and Jessop 2013).

## **Ergebnis**

Die Forschungsfrage wurde im Rahmen eines qualitativen, sequenziellen Forschungsprozesses beantwortet. Teil des Analysematerials sind Einzelinterviews mit acht Autohausverkäufern, die im Rahmen des versuchten Kundenkontakts interviewt wurden und zwei Fokusgruppen mit potenziellen E-Autobesitzer\*innen. Anschließend an den Forschungsrahmen der CPE wurde ein interpretativer Textanalyseansatz gewählt, und sowohl eine Feinstrukturanalyse als auch eine Themenanalyse durchgeführt.

Das vorläufige Ergebnis der Analyse sind vier verschiedene Argumentationsstränge, die die Diskurse der befragten zusammenfassen und auch zugrundeliegende Vorstellungswelten beinhalten (s. Abb.). Der erste Argumentationsstrang ist in der alten Hegemonie des Autos verankert: Der Klimawandel wird zwar nicht in Frage gestellt, aber alle Veränderungen skeptisch gesehen und die Bereitschaft selbst Einbußen hinzunehmen ist nicht vorhanden. Das E-Auto ist zwar in einigen Lebenssituationen eine akzeptable Lösung, aber insgesamt werden weitere technische Innovationen abgewartet, damit diese ein Massenphänomen werden können. Der zweite, Diskursstrang nimmt Klimaschutz als zentralen Handlungstreiber an und bietet Ansatzpunkte für eine neue Hegemonie des Autos im Rahmen von grünem Kapitalismus. Damit einher geht ein multi-modales Mobilitätsverständnis und die Bereitschaft, das Verhalten rasch zu ändern. Das E-Auto ist hier ein Kompromiss: Während es nicht denkbar wäre ohne Auto zu leben, ist das E-Auto immer noch besser als ein Verbrenner. Schlussendlich sind in den Interviews auch zwei potenziell Gegenhegemoniale Argumentationslinien zutage getreten. Drittens wird das E-Auto selbst als Gegenstand der Veränderung abgelehnt und die Normalität des Verbrenners hochgehalten. Hier wird der Klimawandel als Handlungsmotivation nicht anerkannt, sondern vielmehr von einem Hype ausgegangen. Viertens gibt es auch Argumente, die das Automobile Regime fundamental infragestellen: Ausgehend von der Dringlichkeit der Klimakrise werden radikale, aber sozial gerechte Einschnitte und die alltäglichen Lebenswelten gefordert und damit einhergehend auch Einschnitte in Autobesitz.



## Referenzen

- Blöcker, A. (2022). Die Automobilindustrie: es geht um mehr als den Antrieb: eine Studie im Rahmen des Projekts " Sozial-ökologische Transformation der deutschen Industrie". In Die Automobilindustrie: es geht um mehr als den Antrieb: eine Studie im Rahmen des Projekts " Sozial-ökologische Transformation der deutschen Industrie": Blöcker, Antje. Berlin: Rosa-Luxemburg-Stiftung.
- Haas, T. (2020). Cracks in the Gearbox of Car Hegemony: Struggles Over the German Verkehrs Wende between Stability and Change. *Mobilities*, 15(6), 810–827.  
<https://doi.org/10.1080/17450101.2020.1817686>
- Haas, T. and Jürgens, I. (2021). Wie weiter mit dem Auto? Erneuerungsstrategien und Konzeptautos von VW, Daimler und BMW im Lichte der digitalen Mobilitätsrevolution In: Baustelle Elektromobilität, pp. 69-91.
- Keil, A. Katharina (2022): Can a Tiger Change its Stripes? Systemic Barriers to a Sustainability Transition in the German Car Industry. In: SSRN Journal. DOI: 10.2139/ssrn.4075510.
- Michaelis, L., Rehfeldt, T., Schreiber, G., & Sittel, J. (2023). Konfliktlinien in der Thüringer Auto (zuliefer) industrie: Qualifizierung als Lösungsansatz für die sozial-ökologische Transformation?. *PROKLA. Zeitschrift für kritische Sozialwissenschaft*, 53(210), 55-74.
- Ruhrort, Lisa (2022): Can a rapid mobility transition appear both desirable and achievable? Reflections on the role of competing narratives for socio-technical change and suggestions for a research agenda. In: *Innovation: The European Journal of Social Science Research* 162 (16), S. 1–18. DOI: 10.1080/13511610.2022.2057935.
- Schulten, J. und Böwe J. (2023): Die Transformation der globalen Automobilindustrie. Rosa-Luxemburg Stiftung.
- Sum, N. L., & Jessop, B. (2013). *Towards a cultural political economy: Putting culture in its place in political economy*. Edward Elgar Publishing.
- Tagesschau (16.03.2023): Mehrheit gegen Verbrenner-Aus. Online abrufbar unter:  
<https://www.tagesschau.de/inland/deutschlandtrend/deutschlandtrend-3327.html>.