

Die IG Metall muss mehr wollen

Die Gewerkschaft sollte den Aufbau einer nachhaltigen, digital-elektrischen Mobilitätsindustrie beschließen und sich von der deutschen Automobilindustrie lösen, die weiterhin auf Fahrzeugbau und Verbrennungsmotor setzt.

Ein Diskussionsbeitrag von Theresa Pfaff und Timo Daum (Forschungsgruppe Digitale Mobilität am Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung) als Reaktion auf das Debattenpapier des Vorstands der IG Metall „Speed matters – Weichen für die Mobilitätswende stellen“. Dezember 2023.

ZUSAMMENFASSUNG

Das Debattenpapier zur Mobilitätswende des IG Metall Vorstands formuliert ein Bekenntnis zur Elektrifizierung und enthält eine deutliche Absage an E-Fuels im Pkw-Bereich. Auch formuliert es ein Gesamtverständnis von Mobilität und Verkehr, das gemeinhin als Verkehrswende bezeichnet wird. Ein zukunftsweisender Schritt für eine Organisation, für die die Interessenvertretung von Beschäftigten in der Autoindustrie zum Wesensmerkmal gehört. Allerdings bleibt die Analyse des derzeitigen Umbruchs der Autoindustrie in Deutschland auf halbem Wege stehen. Insbesondere vier Themen werden aus unserer Sicht nicht konsequent genug gedacht.

1. Das Papier sieht zwar klar den (globalen) Trend zur batterieelektrischen Mobilität, sieht diese aber nicht im Kontext von Energiewende und Sektorkopplung, also als Baustein der Dekarbonisierung von Energie, Industrie und Verkehr insgesamt.
2. Es unterschätzt das Ausmaß der bevorstehenden Veränderungen der Industrie, sie hegt Vorstellungen eines evolutionären, schrittweisen Umbaus derselben. Demgegenüber steht eine um Fahrzeugbau und Verbrennungsmotor zentrierte Industrie mit ihren gewachsenen Beziehungen zu Kund*innen, Märkten und Zulieferern vor einer grundlegenden Neuformierung als digital-elektrische Mobilitätsindustrie.
3. Es adressiert in erster Linie die aus der Vergangenheit gewohnten Ansprechpartner*innen, die etablierten deutschen Autohersteller. Diese sind jedoch nicht diejenigen, die den Umbau der Industrie voranbringen. Sie verharren mit fossilen, Luxus- und Abwanderungsstrategien auf Pfaden, die für die IG Metall und ihre Mitglieder nicht akzeptabel sein dürften.
4. Die Transformation in Richtung einer elektrisch-digitalen Mobilitätsindustrie führen andere an. Neben Tesla sind dies weitere zumeist ausländische, zum Teil auch branchenfremde Akteure, die verstärkt auch in Deutschland aktiv werden.

Aus diesen Punkten folgen vier Empfehlungen an die Adresse der IG Metall:

- Antriebswende als Teil eines elektrisch-industriellen Energie-Ökosystems betrachten.
- Aus der tradierten Doppelabhängigkeit – Verbrennungsmotor und traditionelle Hersteller – ausbrechen.

- Auf all diejenigen fokussieren, die den Umbau bzw. Neubau der Industrie tatsächlich voranbringen.
- Konversion weg vom Fahrzeugbau hin zu einer elektrischen gepowerten, softwaregestützten Energie- und Mobilitätsindustrie anstreben.

DAS IG METALL-PAPIER „DAS IG METALL-PAPIER „speed matters“

Der Vorstand der IG Metall hat ein Debattenpapier zur Mobilitätswende veröffentlicht ([Speed matters – Weichen für die Mobilitätswende stellen](#)). Es spiegelt zum einen Diskussionsprozesse innerhalb der IG Metall wider, wie etwa der [Dokumentation des Forums der IG Metall](#) vom 27. Juni 2023 in Berlin zu entnehmen ist. Gleichzeitig stellt es ein Diskussionsangebot dar.

Den batterieelektrischen Antrieb bezeichnet das Papier als den „mit Abstand wichtigsten und dringlichsten klimapolitischen Handlungsansatz“. Auch findet sich eine klare Absage an E-Fuels: „Diese Technik wird im Pkw-Verkehr daher keine massenhafte Anwendung finden.“ Das Papier formuliert also ein klares Bekenntnis zur E-Mobilität, wie es bislang so nicht zu lesen war. Das war ein langer Weg, den man als widerstrebende Anpassung an die Realität oder als späte Einsicht charakterisieren kann. Gleichwohl enthält das Papier dieser generellen Ausrichtung widersprechende pauschale Verurteilungen von Klima- und Verkehrswendebestrebungen als „visionäre ökologische Radikalentwürfe“ (IG Metall Vorstand 2023, S. 7).

Fraglich ist allerdings zum einen, ob diese Position so auch von der gesamten Organisation getragen wird, und zum anderen, ob sie angesichts der zunehmenden E-Fuels-Kampagne durch Teile der Autoindustrie und der Bundesregierung möglicherweise aufgeweicht werden wird.

Insgesamt stellt das Papier eine klare und fundierte Einschätzung der Dynamiken der Mobilitätswende und ihren Stellschrauben dar. Es geht jedoch aus unserer Sicht an einigen Punkten nicht weit genug.

Das Papier stellt einen Meilenstein in der Analyse dar, geht aber nicht weit genug.

1. Über das elektrische Auto hinaus?

Das Papier sieht klar den (globalen) Trend zur batterieelektrischen Mobilität, betrachtet diesen aber in erster Linie als Herausforderung für die Automobilindustrie, den elektrischen Antrieb als zukünftigen Standard in die Automobilproduktion zu integrieren. Das Potenzial von batterieelektrischen Fahrzeugen liegt jedoch jenseits der Elektrifizierung des Antriebsstrangs bzw. eines ökologischen Updates automobiler Mobilitätsbedarfe. Sie müssen als Bestandteile der Energiewende gedacht werden, also als Baustein der Dekarbonisierung von Energie, Industrie und Verkehr insgesamt. Die Elektrifizierung des Energie- und Transportsektors und auch deren umfassende Kopplung ist in der Fachwelt dagegen unumstritten (Kemfert 2021).

Im Rahmen der Sektorkopplung können E-Fahrzeuge als mobile Speicher integriert werden und gerade bei größeren Flotten volatile Stromerzeugung durch Wind und Sonne ausgleichen. Als Teil einer neuen Erneuerbaren-Energien-Welt können Fahrzeuge – sowohl

Pkw als auch Lkw und Busse sowie neue Fahrzeugkategorien wie Shuttles – zum Ausgleich eines prinzipiell volatilen Stromsystems beitragen. Fahrzeuge werden dann zu Elementen „dezentraler schlauer Netze“ (Canzler, Knie 2013). Hier liegt auch enormes Potenzial für Innovationen und neue Produktionskapazitäten durch Produkte für Speichertechnik oder nachhaltiger Energieverarbeitung.

Ohne Sektorkopplung und der Verschränkung von Industriebereichen, um einen geschlossenen nachhaltigen Energiekreislauf zu erzielen, werden wichtige Katalysatoren für die Mobilitäts- und Energiewende nicht in Gang gebracht.

Das Potenzial von batterieelektrischen Fahrzeugen liegt jenseits der Elektrifizierung des Antriebsstrangs bzw. eines ökologischen Updates automobiler Mobilitätsbedarfe.

2. Elektrifizierung auf „speed“ mit den deutschen Herstellern als Zaungästen.

Im August 2023 erreichten batterieelektrische Fahrzeuge bei den Neuzulassungen in Deutschland einen Anteil von 32 Prozent, noch vor Benzinern (28 Prozent), Hybriden (25 Prozent) und Dieselfahrzeugen (15 Prozent) („Fast jede dritte...“, 2023). Auch in der Europäischen Union ist mittlerweile fast jedes fünfte verkaufte Auto batterieelektrisch betrieben. Der Trend ist ein globaler: Hatten E-Autos 2020 noch vier Prozent am gesamten Automarkt, werden für 2023 18 Prozent erwartet. Die Internationale Energieagentur (IEA) hat ihre Prognose für den Anteil von Elektrofahrzeugen am weltweiten Absatz im Jahr 2030 erneut nach oben korrigiert, im Netto-Null-Szenario erreichen die Verkäufe von Elektroautos im Jahr 2030 etwa 65 Prozent (IEA 2023). Bislang konzentrierte sich der Verkauf von Elektroautos auf Europa, die Vereinigten Staaten und China. Bald dürften laut Einschätzung der IEA die Absatzzahlen auch in Schwellenländern ansteigen.



Abb 1: Anteil Antriebsarten bei Neuzulassungen von Pkw in Deutschland im August 2023 (Quelle: KBA)

Die Dynamik in Richtung E-Autos dürfte sich in den nächsten Jahren aufgrund weiterer Faktoren eher beschleunigen. Je näher das Verbrenner-Verbot in der EU rückt, desto stärker werden fossil betriebene Neufahrzeuge auf dem Markt unter Druck geraten. Bereits in den Jahren zuvor werden sich potenzielle Käufer*innen die Frage stellen, ob die Investition in einen Verbrenner noch ratsam ist. Viele Städte dürften dem Beispiel Stockholms folgen, das ab 2025 Verbrenner aus innerstädtischen Bereichen verbannen will (Köllinger 2023). Wir werden in den nächsten Jahren auch eine Elektrifizierung städtischer Fuhrparks, sowie derjenigen von Autovermietungen, Flottenbetreibern und Logistikunternehmen sehen. So hat Hamburg vor, seine Taxi-Flotte bis 2025 vollständig zu elektrifizieren. Auch der elektrifizierte Zweiradverkehr soll weiter anwachsen.

Obwohl allein die Elektrifizierung der Fahrzeuge keine Mobilitätswende darstellt, die wir dringend fordern, bildet diese Entwicklung den industriepolitischen Kontext der deutschen Automobilindustrie. Die E-Auto-Marktentwicklung geht an den deutschen Herstellern weitgehend vorbei, die beiden bestverkauften Modelle in der EU kommen beide vom US-amerikanischen Hersteller Tesla (Basterra 2023). Die E-Fahrzeuge der deutschen Hersteller hingegen finden selbst in Deutschland nur schwer Abnehmer*innen. Volkswagen verkaufte im Jahr 2021 72.000 E-Pkw in Deutschland, im Jahr darauf nur noch 63.000, ein Rückgang um 13 Prozent (Statista Research Department 2023). Ganz zu schweigen von China, wo die deutschen Hersteller im E-Sektor kaum eine Rolle spielen und sich jetzt dort durch Partnerschaften mit chinesischen Herstellern Technologie- und Marktzugang beschaffen – Technologietransfer in die umgekehrte Richtung. Die deutschen Hersteller, aber auch Stellantis, sind in China auf Einkaufstour, gesucht werden chinesische Partner für Technologietransfer und Marktzugang, möglicherweise die Vorstufe von Übernahmen (Waldersee 2023).

Es wird immer deutlicher, dass die etablierten Hersteller nicht in der Lage sind, die anstehende Transformation zu leisten.

3. Sunset-Strategie: Verbrenner-Perpetuierung auf Fata-Morgana-Märkten.

Die deutsche Autoindustrie hat die Elektrifizierung verschlafen. In den letzten Jahren schienen dann doch alle Hersteller auf E-Mobilität zu setzen – sicher auch angesichts des anhaltenden Erfolgs von Tesla und spätestens nach der Ankündigung November 2019, in Grünheide ein Autowerk errichten zu wollen (Haas; Jürgens 2019). Alle haben sie Enddaten für die Verbrenner-Produktion kommuniziert und planen Elektroautos für den heimischen und den internationalen Markt.

Jedoch produzieren die deutschen Hersteller nach wie vor in erster Linie Fahrzeuge, die mit einem Verbrennungsmotor ausgestattet sind. Bei der Volkswagen Group waren es im Jahr 2022 93 Prozent, nur sieben Prozent waren batterieelektrisch (572.100 Stück). Wie der Konzern in den verbleibenden zwölf Jahren bis zum Ausstiegsdatum in der EU 2035, auf 100 Prozent kommen will, bleibt das Geheimnis des Managements. Vermutlich wird dies nur mit einem erheblichen Rückgang bei den Stückzahlen möglich sein.

Es wird immer deutlicher, dass Teile der Autoindustrie und der Politik ihr Heil zunehmend in einer Perpetuierung des Verbrenners via E-Fuels oder „strombasierte Kraftstoffe“ wie sie neuerdings heißen, sieht – auch wenn sich außerhalb Deutschlands niemand für das Projekt

begeistern mag. Denn während in Deutschland die E-Fuels zunehmend als Heilsbringer für die Autoindustrie propagiert werden, erteilt ihnen der Präsident des Verbands der europäischen Automobilhersteller (ACEA) und Vorstandsvorsitzende der Renault Gruppe Luca de Meo eine deutliche Absage: Er hält den Verbrennungsmotor für tot, das Hauptziel der Branche liege nun darin, nicht „den Motor neu zu erfinden“, sondern „China einzuholen“, das in der Batterietechnologie für Elektrofahrzeuge ein Jahrzehnt voraus sei (Camut; Posaner 2023).

Hierzulande will man dem Verbrennungsmotor weiterhin bauen und auch entwickeln. So bekräftigt der Entwicklungsvorstand von BMW, der für die Zukunftsentwicklungen beim Unternehmen zuständige Frank Weber: „Wir müssen ja alles gleichzeitig machen, den Verbrennungsmotor fortentwickeln, das Elektroauto voranbringen und den Wasserstoffantrieb erproben.“ Hier wird von einer „Technologieoffenheit“ geredet, die schon immer ein Versuch war, zu verwirren und von der Elektrifizierung abzulenken. Auch fallen die gleichen *talking points*, die wir seit Jahren von den deutschen Traditionsunternehmen hören: „nicht von heute auf morgen“, „Blick auf die Zulassungszahlen“, „dauert seine Zeit, geht nicht über Nacht“ (Appel; Winterhagen 2023). Die gewohnte Rhetorik vom sauberen Verbrenner wird bemüht („Abgasemissionen von Verbrennungsmotoren weiter reduzieren“), gekoppelt mit ebenfalls altbewährtem Lobbyismus in Richtung Verhinderung von Emissionsgrenzen („realistische Euro-7-Abgasnorm“). Die Autohersteller setzen nach wie vor auf ihre Lobbymacht in Berlin und Brüssel, um diesen Pfad weiter beschreiten zu können, auch durch staatliche Investitionen.

Als rettendes Ufer für die Verbrenner-Technologie in den nächsten Jahrzehnten wird der afrikanische Kontinent als Absatzmarkt ausgemacht: „Es gibt viele Orte, an denen der Umstieg auf Elektromobilität länger dauert als in Deutschland“ (Appel; Winterhagen 2023). Der afrikanische Kontinent als langfristiger Absatzmarkt für hiesige Verbrenner wird imaginiert. Demgegenüber setzen auch afrikanische Staaten zunehmend auf Elektrifizierung, insbesondere des öffentlichen Verkehrs. In Kenia und Nigeria werden erste Schritte in diese Richtung unternommen. Das Vorbild: Shenzhen, das seit 2018 seine Busflotte rein batterieelektrisch betreibt. Die Technologie liefert China (Daum 2023). Auch Marokko positioniert sich als Produktionsstandort für Elektrofahrzeuge – und chinesische Unternehmen stehen im Mittelpunkt dieser Pläne (Nyabiage 2023).

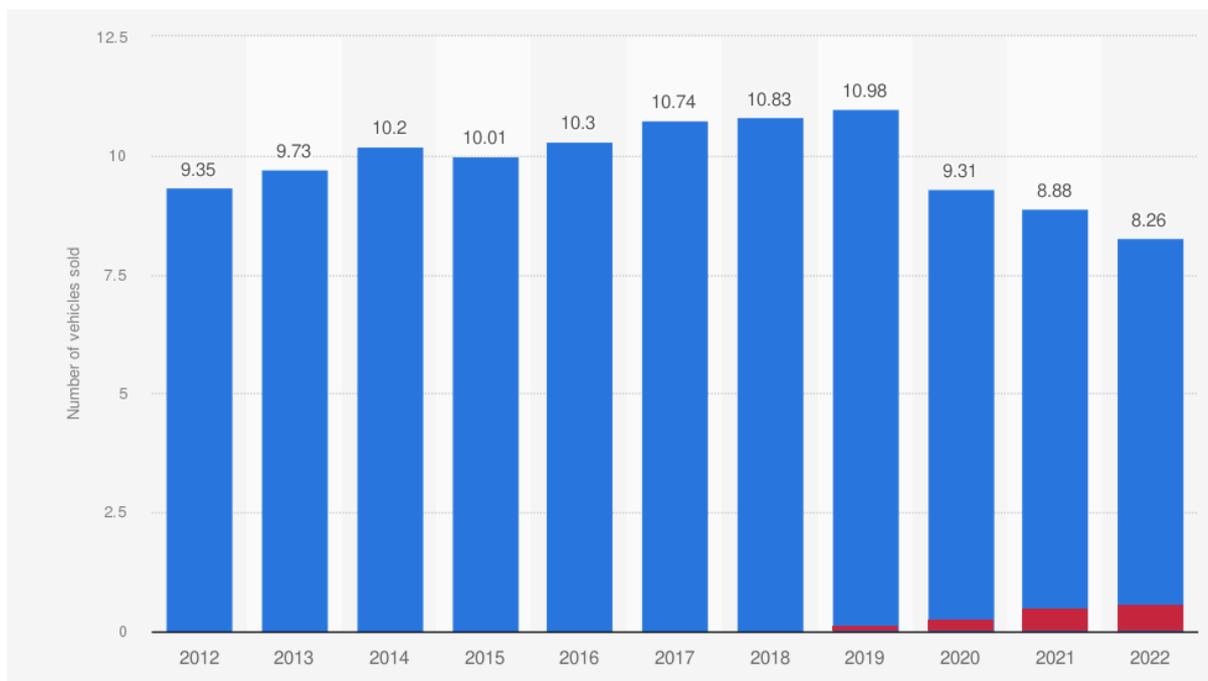


Abb 3: Fahrzeug-Auslieferungen des VW-Konzerns, davon elektrisch (rot) Quelle: <https://www.statista.com/statistics/272049/worldwide-vehicle-sales-of-volkswagen-since-2006>, VW group

Die Autoindustrie geht den Verbrenner-Weg weiter und verkennt die Elektrifizierungsdynamik auch im Globalen Süden.

4. Gesellschaftlicher Rechtsruck um E-Fuels: Die Illusion des grünen Kapitalismus verpufft.

Diese rückwärtsgewandte, elektrifizierungsskeptische Branche findet ihre Entsprechung im gesellschaftlichen Klima in Deutschland. Sah es vor gut einem Jahrzehnt noch so aus, als würden Politik, Industrie und Verbände zunehmend ein Programm der ökologischen Modernisierung verfolgen, hat sich dies zuletzt in Frage gestellt.

Noch vor ein paar Jahren schien das Programm des „Green New Deals“ alternativlos und gesellschaftlich an Fahrt aufzunehmen. Externe Faktoren wie die Reaktorkatastrophe in Fukushima oder eben der Dieselskandal ließen ihn als systemische Alternative erscheinen. Der „grüne Kapitalismus“, also ein ökologisches Update kapitalistischer Wachstumsdynamiken bzw. das grüne Update eines technologie-wettbewerblichen Exportweltmeisters erschien zunehmend alternativlos (Brand 2016) und zum hegemonialen Projekt zu werden (Kaufmann/Müller 2009).

Aus dem Szenario eines alternativlos erscheinenden Trends sind in den letzten Jahren verstärkt fossil-bewahrende Hegemonieprojekte entstanden (Sander 2023): Da ist zum einen das fossil-konservative Hegemonieprojekt, das auf Fortführung der konventionellen Naturbeherrschung und Beharren auf den alten fossilen Branchen besteht. Von diesem unterscheidet Sander das reaktionäre Hegemonieprojekt, dieses versuche jedwede sozial-ökologische Transformation zu verhindern. Eine drohende „Öko-Diktatur“ werde zum Feindbild dieser Strömung, die zudem eine „rechte Programmatik auf der Ebene der Naturverhältnisse“ transferiere (Sander 2022). Noch ein weiteres Projekt, von Sander als

„sozial-defensives Hegemonieprojekt“ bezeichnet, steht einer ökologischen Modernisierung mindestens skeptisch gegenüber: Dieses repräsentiere vor allem die Verlierer der Globalisierung in den industriellen Zentren (Sander 2022).

Der „fossile Klassenkompromiss“ (Schaupp 2021) der prosperierenden Nachkriegszeit feiert so ein Comeback, repräsentiert durch gleich drei Strömungen, die dem „grünen“ Modernisierungsprojekt die Stirn bieten. Allen drei Erben des „grauen Projekts“ ist gemeinsam, dass sie auf einem Akkumulations- und Konsummodell beharren, das auf einem hohen Verbrauch fossiler Brennstoffe beruht. Im Brustton „petromaskuliner“ Überzeugung gilt ihnen dieser ungebrochen als Zeichen und Maß für Wohlstand zugleich (Dagget 2023).

Die IG Metall nähert sich demgegenüber mit ihrem Debattenpapier eher einem „grünen Modernisierungsprojekt“ an. Das ist zum einen nicht genug für die gewerkschaftliche Position, und zum anderen wird selbst das grüne kapitalistische Projekt zunehmend in Frage gestellt.

Es droht ein fossiler Rollback mit autoritären und reaktionären Untertönen.

5. Der Branche droht ein Rückbau.

Immer weniger Autos werden in Deutschland hergestellt. Bei Volkswagen geht es seit 2019 abwärts mit den Produktionszahlen, im Jahr 2022 waren es sieben Prozent weniger als im Vorjahr. In Zwickau und Wolfsburg herrscht Kurzarbeit. Das hat viele Gründe: Deutsche Unternehmen verlieren den Exportmarkt China, weil sie die dortige Elektrifizierungsdynamik unterschätzt haben, die Verluste an Marktanteilen vor allem im E-Sektor sind drastisch. Die „alten Hersteller“ sowie Tier-One-Zulieferer entscheiden sich eher für lokale Standortschließungen und Verlegungen der Arbeitsplätze in Billiglohnländer, anstatt Standorte durch neue Strategien zu sichern.

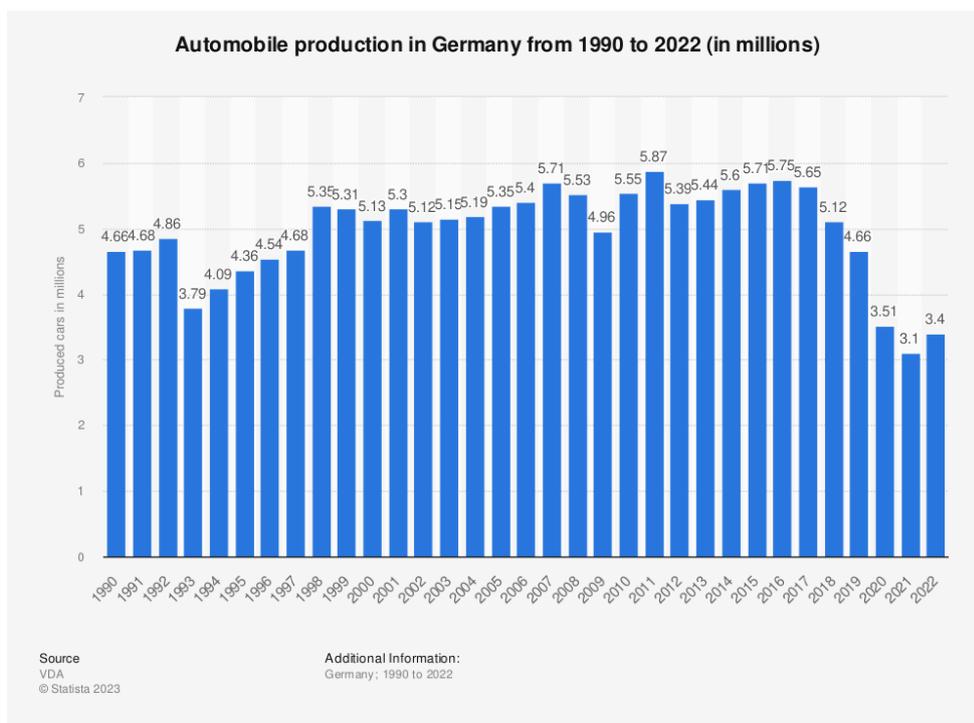


Abb 4: Autoproduktion in Deutschland (Quelle: Statista, <https://www.statista.com/statistics/589254/car-production-germany/>).

Das *Center for Strategic and International Studies* (CSIS) warnt vor De-Industrialisierung „Die Auslagerung der Produktion könnte die De-Industrialisierung beschleunigen – eine frustrierende Entwicklung“. Sie schreiben an die Adresse der Politik: „Regierungen, insbesondere in Europa, sollten erkennen, dass die Ziele inländischer Unternehmen möglicherweise nicht immer mit den umfassenderen nationalen Wirtschaftsinteressen übereinstimmen (Mazzocco; Sebastian 2023).

Zusätzlich führen nationale Subventionspolitiken, wie der *Inflation Reduction Act* (IRA) in den USA, zur Abwanderung von Produktion dorthin. Vom IRA profitieren auch ausländische Unternehmen, sofern sie in den USA produzieren. Wie zuletzt Daimler, das sein SUV-Werk in Tuscaloosa, angesichts der Förderungen dort, zu erweitern gedenkt (Hubik/Holtermann 2023).

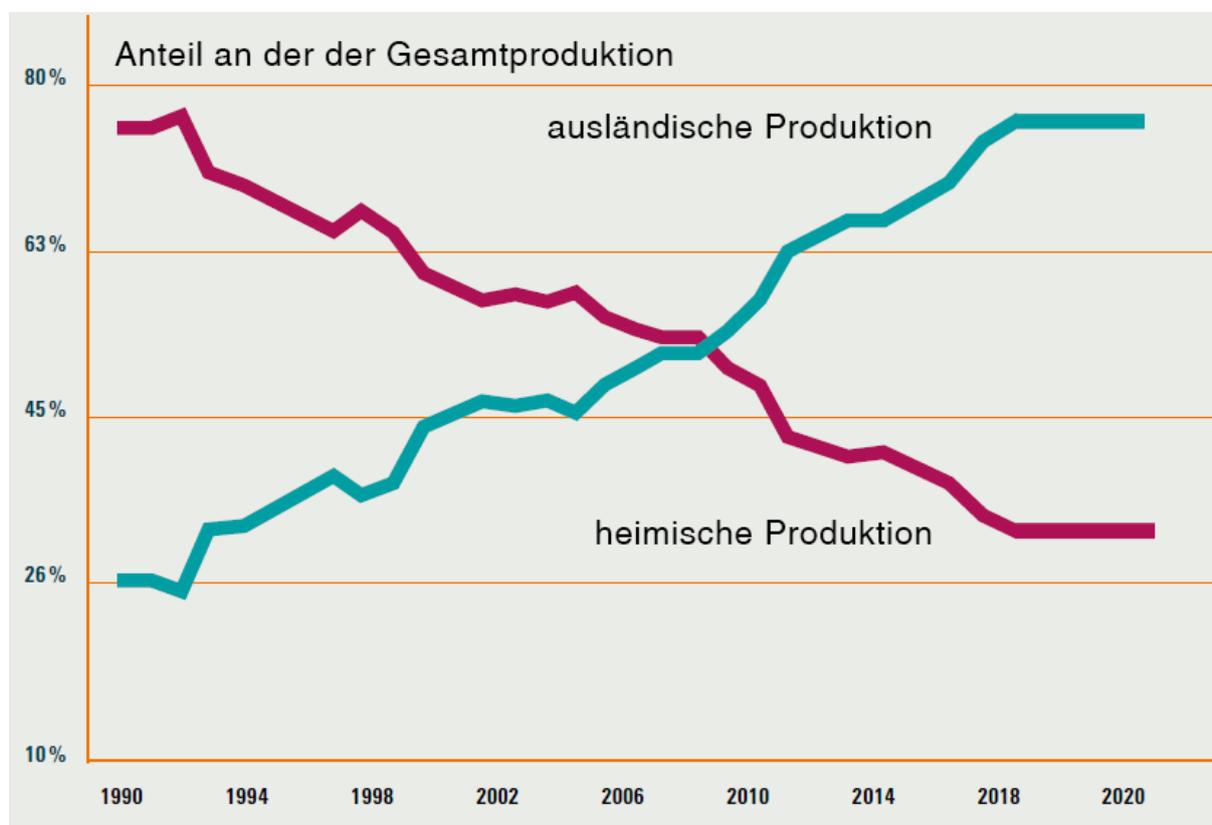


Abb 5: Anteil heimischer Produktion bei deutschen OEMs. Prozentualer Anteil an der gesamten Pkw-Produktion, In- und Auslandsproduktion deutscher OEMs (Abbildung: Boewe und Schulten 2023, Quelle: Köncke 2021, S. 130, <https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Textsammlungen/Branchenfokus/Industrie/branchenfokus-automobilindustrie.html>)

Die Elektrifizierung geht an den etablierten Herstellern vorbei, diese setzen immer stärker auf Abwanderung.

6. Den Umbau machen andere.

Tesla hat gezeigt, wie es geht: Das Unternehmen produziert in Deutschland Elektroautos gewinnbringend und in großer Stückzahl. Während 2021 in Deutschland 40.000 Teslas neu zugelassen wurden, waren es 2022 70.000, ein Zuwachs um 75 Prozent. Das spiegelt sich auch in der Beschäftigung wider: Nach Angaben des Unternehmens waren in diesem

Sommer in der Tesla Gigafactory in Grünheide 11.000 Menschen beschäftigt, etwa so viele wie bei Volkswagen in Zwickau. Geplant ist auf 22.500 aufzustocken bei einer angepeilten Jahresproduktion von einer Million Fahrzeugen pro Jahr. Tesla hat gerade angekündigt, das 25.000 Euro Einstiegsmodell in Grünheide produzieren zu wollen und kommt damit einer Forderung der IG Metall an die Adresse der deutschen Hersteller entgegen, sie böten keine leistbaren und umweltfreundlichen elektrischen Kleinwagen an (Waldersee 2023a).

Tesla ist heute schon größter Industriearbeitgeber mit den meisten Auszubildenden in Brandenburg. Als direkte Folge des Hochlaufs in Grünheide wird das Bundesland zum drittgrößten Automobilschwerpunkt in Deutschland, zum „Brandenburger Wolfsburg“, wie es Wirtschaftsminister Steinbach formuliert (Bauerfeind 2022, S. 169). Mit der spürbaren Folge, dass die Wirtschaftsleistung in Brandenburg zuletzt so stark wie in keinem anderen Bundesland stieg, 3,3 Prozent im Jahr 2022. Zusammen mit zahlreichen Zuliefereransiedlungen entsteht in Brandenburg derzeit ein elektromobiles Ökosystem.

Chinesische Hersteller zielen bekanntlich auch auf den europäischen Markt. Der Marktanteil chinesischer Marken in Europa ist von weniger als ein Prozent im Jahr 2021 auf bisher 2,8 Prozent in diesem Jahr gestiegen (Jolly 2023). Sie versuchen sich auch in Deutschland zu etablieren, sei es durch Übernahmen wie die vom Roboterhersteller Kuka oder möglicherweise des Ford-Werks in Saarlouis durch BYD oder SAIC oder durch den Aufbau von Batterieproduktionen, wie bei CATL in Erfurt. (Greis 2023, Mayer-Kuckuk 2023, Boston 2023).

Bisherige Erfahrungen deuten darauf hin, dass chinesische Investoren eher nachhaltig investieren und nicht auf kurzfristige Rendite aus sind. Auch bleiben die Unternehmen operativ selbständig. Dazu gehörten durchaus auch Beschäftigungssicherung, die Übernahmen von Auszubildenden und Förderung von Forschungs- und Entwicklungsabteilungen (Emons 2015). Beschäftigte und Betriebsräte sind mit den neuen Eigentümern größtenteils zufrieden, bestätigt auch die Forscherin Lea Schneidmesser. Sie betont, das örtliche Management pflege im Allgemeinen ein kooperatives Miteinander mit den Betriebsräten. Auch würden „die meisten chinesischen Shareholder langfristig orientierte Investitionsstrategien verfolgen“ und sich im Allgemeinen „an geltende Regeln, Gesetze und Tarifverträge halten“ (Schneidmesser 2023).

Für die Sicherung der Wertschöpfung in Deutschland und der Sicherung von guter Arbeit in der Industrie sind in Zukunft vermehrt neue Partner*innen relevant.

7. Schicksalsgemeinschaft mit der deutschen Autoindustrie?

Die IG Metall steckt in einem Dilemma. Sie ist an traditionellen deutschen Standorten stark vertreten und muss ihre Politik vorrangig auf die dort Beschäftigten ausrichten. Ähnlich wie eine Pfadabhängigkeit bei den Herstellern drängt die hohe Mitgliederzahl im Automobilbereich die Gewerkschaft und ihr Weiterbestehen zu einer Symbiose mit der alten Industrie (Canzler, Knie 2018). Diese ist jedoch überfordert mit „einer grundlegenden Neuinterpretation des Autos als Systembaustein in einer digital vernetzten Verkehrslandschaft“ (Canzler, Knie 2021, S. 209). Die IG Metall ist noch zu sehr verhaftet in der Adressierung von deutschen Unternehmen, auch Verbänden, Politiker*innen und Institutionen, die in der Vergangenheit den fossil-automobilen Komplex gebildet haben.

Diese Macht- und Entscheidungszentren können in Zukunft immer weniger für die Ziele der IG Metall – gute Arbeit für ihre Mitglieder– garantieren.

Bei den neuen Spielern der E-Mobilität und auch bei den sich langsam entwickelnden Mobilitätsdienstleistungen haben sie bisher kaum oder gar keine Mitglieder. Bei Tesla, bei den neuen Zulieferern oder in der IT-Industrie steht sie erst am Anfang, neue Mitglieder zu werben. Deren Belegschaft zu organisieren und eine starke Interessenvertretung aufzubauen wird zur zentralen Aufgabe, auch wenn ihnen teilweise aggressive Unternehmen gegenüberstehen, die sich mit gewerkschaftlicher Organisation schwertun. Sonst droht sich ein Bezug der Organisation auf die Vergangenheit zu verstärken, die Fähigkeit, mit der Entwicklung der Branche mitzugehen, geht verloren.

Die Industrie transformiert sich nicht langsam, sondern es entsteht eine neue. Es findet kein langsames „Hochfahren der Elektromobilität“ statt, das von den etablierten heimischen Herstellern im Verein mit der Politik orchestriert wird, es sind neue Hersteller, die mit neuen regionalen Schwerpunkten die Industrielandschaft verändern. Die neue Mobilitätsbranche ist von anderen Akteuren und Strukturen geprägt: sie kommen aus der Chemie, der Elektrotechnik und vor allem aus der IT – und aus dem Ausland. Sie sind die Partner*innen, die in Zukunft, Standorte und Belegschaften aufbauen und betreiben im Kontext eines zukunftsorientierten Industrie-Ökosystems rund um Batterien, Software und Fahrzeugbau. Damit als Gewerkschaft zu arbeiten, widerspricht nicht dem Grundsatz, Arbeitnehmer:innen der lokalen Hersteller zu schützen und für eine Absicherung zu sorgen, wie Beispiele progressiver Gewerkschaftsarbeit zeigen.

Die IG Metall befindet sich in einer vermeintlichen Schicksalsgemeinschaft mit den deutschen Herstellern.

8. Das Kernprodukt der Branche gehört auf den Prüfstand.

Wie sieht eine Mobilitätsindustrie aus, die mit ihren Produkten die gesellschaftlichen Mobilitätsbedürfnisse in der Zukunft nachhaltig befriedigen kann? Das Papier des IG Metall Vorstands „Speed matters“ stellt die Vorstellung einer kontinuierlichen Evolution einer im Kern unverändert bleibenden Automobilherstellungsbranche in Frage, etwa wenn angeregt wird, „nicht von heute vorhandenen Arbeitsplätzen auf die Konstruktion eines Mobilitätssystems von morgen schließen“, sondern stattdessen vom „gesellschaftlichen Mobilitätsbedarf unter ökologischen Bedingungen auf die Beschäftigungschancen und -risiken“ schließen.

Wir verstehen das so: Aus der Frage, was die Gesellschaft in Zukunft im Sinne einer Mobilitätswende benötige, müsse folgen, wie die Industrie auszusehen hat, die die entsprechenden Verkehrsmittel und -systeme bereitstellen kann. Wenn man diese Haltung ernst nimmt, müsste daraus folgen, dass die Existenz der Automobilindustrie und ihres Kernprodukts auf den Prüfstand gehört, nicht nur in seiner fossilen Antriebsvariante.

Anders ausgedrückt: Eine alleinige Umstellung auf batterieelektrische Fahrzeuge verliert Potenziale anderer Produkte, die gesellschaftlich relevant werden bzw. längst aus dem Blick verloren sind. Das sind zum Beispiel Produkte, die einem tatsächlichen ökologischen

Mobilitätsbedarf entsprechen (Schienenfahrzeuge, elektrisch angetriebene Kleinfahrzeuge) und Kernelemente der Energiewende (Wärmepumpen und Speichertechnologien).

Autos wird es zwar auch in Zukunft geben, auch eine Automobilproduktion in Deutschland und in Europa ist auf lange Sicht nötig. Allerdings werden es deutlich weniger sein, als bislang: Szenarien der Agora Verkehrswende gehen von 30 Prozent des Bestandes aus, die auch langfristig im Rahmen einer Verkehrswende benötigt werden (Ilg 2016). Auch sehen die Autos, die wir brauchen, ganz anders aus, als diejenigen, die insbesondere die deutschen Hersteller im Programm haben: klein, elektrisch, variabel nutzbar, als Teil von Flottenbetrieben – mehr Nutzfahrzeuge als Sportwagen und SUVs. Das Papier kritisiert zwar die Antriebs- und Modellpolitik der deutschen Autohersteller, sie traut sich aber nicht entschieden genug, auf Unternehmen zu setzen, die zukunftsorientierter sind. Neben Tesla sind dies chinesische Hersteller sowie die Solar- und Windbranche, aber auch die rund um Batterien und E-Mobilität entstehende neue Zuliefererlandschaft sowie Unternehmen aus dem Energie- und Transportsektor.

Die IG Metall – das bringt das Paper nach wie vor zum Ausdruck – hält immer noch am Branchenkern Automobilindustrie mit seinen etablierten Unternehmen, Technologien, Standorten und Berufssparten fest. Das Papier lässt ein Abrücken vom „sinnstiftenden Kern“ Automobilbau vermissen (Canzler; Knie 2021, S. 210). Die Branchenfixierung ist immer noch starr, und die Automobilindustrie ist nach wie vor der Bezugsrahmen, der nicht transzendiert wird. Der Erhalt der Industrie – mit seinen gegenwärtigen Standorten, Unternehmen, Technologien – wird zum Wert an sich. Der „Erhalt industrieller Produktion und ihrer Standorte“ wird zum zentralen Bezugspunkt (Flemming 2021, S. 149). Verkannt wird dabei, dass die Zustände für das Wachstum von Branchen zum großen Teil auf politischen Entscheidungen und gewieftem Lobbyismus basieren.

Bezeichnend ist, dass es keine klare Gewerkschaftsanbindung der Informations- und Kommunikationstechnologiebranche gibt, die 2021 immerhin 1,37 Millionen Erwerbstätige in rund 100.000 Unternehmen zählte und für rund 5,4 Prozent der Wertschöpfung der gewerblichen Wirtschaft verantwortlich ist (BMWK 2023). Aus historischen Gründen sind Beschäftigte mit Tätigkeitsfelder aus der Informationstechnologie entweder in der IG Metall, ver:di oder anderen Industriegewerkschaften organisiert. Für die Idee einer zukünftigen Mobilitätsindustrie, die auch diese Branche miteinbezieht, kann die IG Metall hier eine stärkere Organisierung vorantreiben und Mitgliederbestände für sich stärken.

Der Bezugsrahmen ist weiterhin die traditionell gewachsene Struktur der deutschen Autoindustrie.

9. Festhalten am Branchenkern? Konversion ist kein Thema.

Im gesamten Debattenpapier taucht das Wort Konversion nicht auf. Dieses Instrument ist nicht neu, bietet aber Potenzial, Industriestandorte zukunftsweisend zu erhalten. Warum werden offensichtliche Konversionspotenziale nicht angesprochen und als Forderung der Gewerkschaft gegenüber den Arbeitgeber*innen aufgestellt? Konversion ist nicht einfach eine verträumte Idee, sondern eine organisatorische und technische Herausforderung, die verschlafen wurde.

Konversion ist als Begriff teilweise verpönt, auch bei den Beschäftigten, wie das Beispiel Wolfsburg zeigt: Die inhaltlichen Forderungen von Aktivist*innen (Vekehrswendestadt - VW für alle/Amsel44), die beispielsweise eine Konversion der VW-Produktion hin zum Bau von Straßenbahnen zur Debatte stellen, weisen Gewerkschaft und VW-Betriebsrat zurück. Diese Forderung löse in der Belegschaft zum Teil Kopfschütteln aus, betonte Betriebsratssprecher Heiko Lossie („Klimaaktivisten ...“ 2023). Sachlich sei das „Murks“, da es sich bei Firmen, die von solchen Aufträgen leben, nicht „um eine wachsende Branche“ handle. Zudem spreche daraus eine Missachtung der Leistungen der Belegschaften.

Doch nicht immer wird Konversion als Angriff auf den automobil-fixierten Produzentenstolz verstanden: Ein Beispiel dazu bietet der Fall von Continental in Gifhorn. Der Automobilzulieferer wollte diesen Standort schließen. Durch das starke Engagements der Beschäftigten, des Betriebsrats und auch der IG Metall konnte eine bessere Lösung gefunden werden. In Gifhorn werden nun durch das Unternehmen Stiebel Eltron Komponenten für Wärmepumpen hergestellt und ein Weiterbildungszentrum wird für die Mitarbeitenden und deren Zukunftssicherung aufgebaut.

Sabine Pfeiffer hat in einer aktuellen Studie zur doppelten Transformation bei Volkswagen 3.500 VW-Beschäftigte befragt, und „eine große Offenheit für das Neue, für Weiterbildung und für Veränderung“ feststellen können (Pfeiffer 2023). Die Studie, an der unter anderem das Institut für sozialwissenschaftliche Forschung München, das Soziologische Forschungsinstitut Göttingen, und das Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung beteiligt war, fand heraus, dass „neue Technologien der Digitalisierung und rund um Elektromobilität ... angekommen“ sind und werden „– aus Transformationsperspektive vielleicht noch wichtiger – in einem noch höheren Maße von den Beschäftigten gewünscht“ (Pfeiffer und Autor*innenkollektiv 2023, S. 18).

Das Debattenpapier der IG Metall verweist auf Transformationskonzepte, die mit Mitbestimmung der Belegschaft an einigen Standorten umgesetzt werden – bleibt dabei aber ungenau. Hier kann die Gewerkschaft anknüpfen – Standorte besuchen, die Prozesse erfassen und Best-Practice Beispiele herausstellen. Die IG Metall Baden-Württemberg bietet mit dem Format „Zukunftsscheck“ einen Anstoß für solche Prozesse. Dieser Zukunftsscheck sollte größer angesetzt werden. Ziel wäre es, einen Fahrplan der Konversion zu entwickeln: Welche Standorte sich für welche anderen Herstellungsprozesse eignen, kann durch die Belegschaft und ihr Expert*innenwissen erörtert und ausgeschöpft werden. Hier sollte die Gewerkschaft eine Schlüsselrolle einnehmen und neben Berufsspezialist*innen, den Standorten als Konversionshelfer*innen zur Seite stehen. Auf den Punkt gebracht: Echte Konversionshilfe leisten und die Ingenieur*innenexpertise aus den eigenen Reihen und die Expertise der lokalen Belegschaft ermächtigen, um Herstellungsprozesse demokratisiert umzustellen und eine realistische Arbeitsplatzsicherung zu gewährleisten.

Als Beispiel eignet sich ein Blick nach Italien in das [GKN Werk Florenz](#), wo die Belegschaft eine klimafreundliche Produktion gefordert hat, die Beschäftigten direkt demokratische Kontrolle ausüben konnten und so konkrete Vorschläge erarbeitet wurden.

Konversionspotenziale von Herstellungsprozessen werden aufgrund einer automobilen Verharrung nicht ausgeschöpft und gefährden Standorte und Arbeitsplätze.

10. Die IG Metall muss mehr wollen und fordern

Wir vertreten die These, dass die Elektrifizierung mehr als ein Antriebsstrangwechsel ist, sie muss als Teil der Energiewende gesehen werden. Mobilitäts- und Energiewende müssen zusammen gedacht werden. Chancen und Potenziale liegen in einer konsequenten und sektorgekoppelten Industrietransformation. Daraus folgt die Geburt einer neuen Industrie mit neuen Akteuren, neuen oder umgebauten Standorten und neuen Strukturen und Netzwerken und die Verlagerung von Arbeitsplätzen. Wir haben es mit dem Sterben einer alten Industrie und dem Entstehen einer neuen zu tun.

Wir formulieren die Empfehlung an die IG Metall, sich als Gewerkschaft der elektrischen, softwaregestützten Energie- und Mobilitätsindustrie zu verstehen, die gerade im Entstehen ist und die nächsten 50 Jahre – erst Recht vor dem Hintergrund der Klimakrise – zu einer der wichtigsten und entscheidenden Zukunftsbranche wird.

Die Industriegewerkschaft muss sich aus der gewohnten Umklammerung, Einbettung, Kohabitation mit den deutschen Konzernen lösen, den Kadavergehorsam hinter sich lassen und konsequent, über das Enddatum des Verbrenners hinaus, auf zukunftsfähige Unternehmen setzen, um die Industrie in veränderter Form weiterleben zu lassen. Sie kann es sich als Vertreterin der Beschäftigten – nicht nur der gegenwärtigen sondern auch der zukünftigen – und als Wächter über die soziale Bedeutung und des identitären Kerns guter Arbeit mit grünem Stahl nicht leisten, bei der Sunset-Strategie des Autokapitals in Deutschland mitzugehen. Verbrenner- und SUV-Strategien sind eine gesellschaftliche Hypothek, zu Lasten von uns allen.

Gleichzeitig gehört zur guten Arbeit und zum guten Leben für Alle eine progressive Richtungssetzung: Konversionspotenziale von Herstellungsprozessen werden aufgrund einer automobilen Verharrung nicht ausgeschöpft und gefährden Standorte und Arbeitsplätze. Gleichzeitig werden Produkte für eine gesellschaftliche Transformation nicht in den automobilen Produktionslogiken berücksichtigt. Die Gewerkschaft sollte neben einer klaren Forderung zu Konversion, echte Konversionshilfe leisten und die Ingenieur*innenexpertise aus den eigenen Reihen und die Expertise der lokalen Belegschaft ermächtigen, um Herstellungsprozesse demokratisiert umzustellen und eine realistische Arbeitsplatzsicherung zu gewährleisten.

QUELLEN

"Fast jede dritte Neuzulassung war im August ein Elektroauto" (2023): In: *Die Zeit*, 5.9.2023, <https://www.zeit.de/mobilitaet/2023-09/elektroauto-zulassung-deutschland>

„Klimaaktivisten in Wolfsburg: So verhinderte VW die Störaktion" 2023): In: *Wolfsburger Nachrichten*, 15.8.2023, <https://www.braunschweiger-zeitung.de/wolfsburg/article239188781/Wolfsburg-Klimaaktivisten-versuchen-Produktion-bei-VW-zu-stoeren.html>

"So will Tesla sein Werk zur größten deutschen Autofabrik ausbauen". RBB24, 17.7.2023, <https://www.rbb24.de/studiofrankfurt/wirtschaft/tesla/2023/07/tesla-erweiterung-produktion-gruenheide-werksausbau.html>

- Appel, Holger; Winterhagen, Johannes (2023): „BMW Vorstand Weber: Ein Auto ist kein Computer auf Rädern. In: *Frankfurter Allgemeine Zeitung*, 1.8.2023
- Basterra, Jonan (2023): Europe's best-selling electric cars in 2022. 10.3.2023, <https://www.electromaps.com/en/blog/europes-best-selling-electric-vehicles-2022>
- Bauernfeind, Wolfgang; Köhler, Albrecht (2022): *Teslas Gigafactory: Fluch Oder Segen?* Halle (Saale).
- BMWK (2023): IKT Branchenbild. 20.12.2022, <https://www.de.digital/DIGITAL/Redaktion/DE/Digitalisierungsindex/Publikationen/publikation-ikt-branchenbild-2022.html>
- Boes, Andreas; Ziegler, Alexander (2021): "Umbruch in der Automobilindustrie. Analyse der Strategien von Schlüsselunternehmen an der Schwelle zur Informationsökonomie". ISF München 2021, https://doi.org/10.36194/IDGUZDA_Forschungsbericht_Auto
- Boewe, Jörn; Schulten, Johannes (2023): The transformation of the global automotive industry: trends, interpretations, socio-ecological strategies for action: a handbook for trade unions and political practice. Hrsg. von der Rosa Luxemburg Stiftung, 2023
- Boston, William (2023): "Ford in Talks to Sell German Plant to China's BYD". In: The Wall Street Journal, 24.1.2023, <https://www.wsj.com/articles/ford-in-talks-to-sell-german-plant-to-chinas-byd-11674564916>
- Brand, Ulrich (2016): «Transformation» as a New Critical Orthodoxy. The Strategic Use of the Term«Transformation» Does Not Prevent Multiple Crises, in: *Gaia* 1/2016, S. 23–27.
- Camut, Nicholas; Posaner, Joshua (2023): "Renault CEO's message to Germany: Car engines are dying, the future is electric". In: *Politico*, 21.3.2023, <https://www.politico.eu/article/renault-ceo-luca-de-meo-germany-car-engine-dead-future-electric>
- Canzler, Weert; Knie, Andreas (2013): *Schlaue Netze. Wie die Energie- und Verkehrswende gelingt*. München.
- Canzler, Weert; Knie, Andreas (2018): *Taumelnde Giganten. Gelingt der Autoindustrie die Neuerfindung?* München.
- Canzler, Weert; Knie, Andreas (2021): „Der alte Traum vom privaten Glück – Die Autoindustrie als Teil eines vergangenen Gesellschaftsentwurfs“. In: *WSI-Mitteilungen* 74 (3), S. 207-215.
- Daggett, Cara New (2023): *Petromaskulinität: Fossile Energieträger und autoritäres Begehren*. Berlin.
- Daum, Timo (2018): *Das Auto im digitalen Kapitalismus. Dieselskandal, Elektroantrieb, autonomes Fahren und die Zukunft der Mobilität*, hrsg. von der Rosa-Luxemburg-Stiftung, Berlin, unter: www.rosalux.de/publikation/id/38652
- Daum, Timo (2023): "Wie China seinen öffentlichen Verkehr dekarbonisiert". *Klimareporter*, 6.10.2023, <https://www.klimareporter.de/verkehr/wie-china-seinen-oeffentlichen-verkehr-dekarbonisiert>

- Emons, Oliver (2015): „Übernahmen: Erfahrungen mit chinesischen Investoren in Deutschland“. In: WSI-Mitteilungen 2/2015, Seiten 141–144
- Flemming, Jan (2021): *Industrielle Naturverhältnisse. Politisch-kulturelle Orientierungen gewerkschaftlicher Akteure in sozial-ökologischen Transformationsprozessen*. München
- Greis, Friedhelm (2023): "CATL nimmt Batteriezellfabrik offiziell in Betrieb." 26.1.2023, <https://www.golem.de/news/thueringen-catl-nimmt-batteriezellfabrik-offiziell-in-betrieb-2301-171474.html>
- Haas, Tobias;Jürgens, Isabel (2021): Die europäische Landung auf dem Mond? Der European Green Deal als Projekt ökologischer Modernisierung, in: PROKLA 202, S. 133–140.
- Hubik, Franz; Holtermann, Felix (2023): "Mercedes will Produktion in den USA ausweiten." In: Handelsblatt, 26.9.2023, <https://www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/inflation-reduction-act-mercedes-will-produktion-in-den-usa-ausweiten/29409272.html>
- IEA (2023): "Electric car sales break new records with momentum expected to continue through 2023". 11.7.2023, <https://www.iea.org/energy-system/transport/electric-vehicles>
- Ilg, Peter (2016): "30 Prozent der Autos würden reichen". In: Die Zeit, 26.9.2016, <https://www.zeit.de/mobilitaet/2016-09/verkehr-autos-carsharing-elektromobilitaet-agera-verkehrswende>
- Jolly, Japer (2023): "China's share of Europe's electric car market accelerates as UK leads sales". In: The Guardian, 4.9.2023, <https://www.theguardian.com/business/2023/sep/04/china-europe-electric-car-market-uk-sales-mg-tesla>
- Kaufmann, Stephan/Müller, Tazio: Grüner Kapitalismus. Krise, Klimawandel und kein Ende des Wachstums, Berlin 2009, unter: www.rosalux.de/fileadmin/rls_uploads/pdfs/Reihe_21/R21GruenerKapitalismus.pdf
- Kemfert, Claudia (2021): Raus aus der Öl- und Gasfalle: Elektrifiziert das Land! In: *Blätter für deutsche und internationale Politik* 12/2021, S. 13–16.
- Köllinger Claus (2023): "Diesel and petrol cars will be banned in Stockholm's city centre from 2025". 23.10.2023, <https://www.eltis.org/in-brief/news/diesel-and-petrol-cars-will-be-banned-stockholms-city-centre-2025>
- Köncke, Philipp (2022): Strukturwandel und Arbeitskämpfe in der deutschen Automobilindustrie, in: Candeias, Mario/Krull, Stefan (Hrsg.): *Spurwechsel. Studien zu Mobilitätsindustrien, Beschäftigungspotenzialen und alternativer Produktion*, Hamburg, S. 119–248.
- Mayer-Kuckuk, Finn (2023): "SAIC will E-Autos in Europa bauen". China.Table #619, 7.7.2023, <https://table.media/china/professional-briefing/saic-plant-werk-in-eu-wanderarbeiter-bleiben-arm/>

Mazzocco, Ilaria; Sebastian, Gregor (2023): "Electric Shock: Interpreting China's Electric Vehicle Export Boom". CSIS, 14.9.2023, <https://www.csis.org/analysis/electric-shock-interpreting-chinas-electric-vehicle-export-boom>

Nyabiage, Jevans (2023): "China sets sights on Morocco as North African nation becomes centre of EV revolution". In: South China Morning Post, 11.11.2023, <https://www.scmp.com/news/china/diplomacy/article/3241060/china-sets-sights-morocco-north-african-nation-becomes-centre-ev-revolution>

Pfeiffer, Sabine (2023): „Studie zur dualen Transformation bei Volkswagen veröffentlicht“. Blogbeitrag, 24.01.23, <https://www.sabine-pfeiffer.de/blog-details/studie-zur-dualen-transformation-bei-volkswagen-veroeffentlicht>

Pfeiffer, Sabine und Autor*innen-Kollektiv (2023): *Arbeit und Qualifizierung 2030 – Highlights. Auszüge einer Momentaufnahme aus dem Maschinenraum der dualen Transformation: Transformationserleben – Transformationsressourcen – Transformationsbereitschaft*. Nürnberg: FAU Erlangen-Nürnberg, <https://www.labouratory.de/files/downloads/AQ2030-Studie-Highlights-DE.pdf>

Sander Hendrik (2022): An der Schwelle zum grünen Kapitalismus? Sozial-ökologische Hegemonieprojekte in Deutschland. Hrsg. von der Rosa Luxemburg Stiftung, April 2022.

Sander, Hendrik (2016): Auf dem Weg zum grünen Kapitalismus? Die Energiewende nach Fukushima, Berlin.

Schaupp, Simon (2021): „Das Ende des fossilen Klassenkompromisses: Die Gelbwestenbewegung als ökologischer Konflikt des ‚Hinterlands‘“. IN: *PROKLA. Zeitschrift für Kritische Sozialwissenschaft*, 51(204), 435–453. <https://doi.org/10.32387/prokla.v51i204.1954>

Schneidmesser, Lea (2023): Interview geführt am 18.11.2023. Siehe auch: Schmalz, Stefan; Lühje, Boy; Schneidmesser, Lea (2023): „When Germany Started Questioning Chinese FDI: An Analysis of the Acquisition of a Leading German robotics company“. Paper präsentiert auf der Konferenz "Breaking Boundaries: Chinese Companies Abroad", 29.6.2023, Australian National University, Canberra.

Statista Research Department (2023): "Neuzulassungen von Elektroautos in Deutschland nach Marken 2022". 29.08.2023, <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/381423/umfrage/neuzulassungen-von-elektroautos-nach-hersteller>

Verkehrswendestadt - VW für alle, eine Kampagne des Aktions- und Projekthauses Amsel44, <https://verkehrswendestadt.de/>

Waldersee, Victoria (2023): "Volkswagen buys Xpeng stake, partners with SAIC to boost China EV lineup". Reuters, 26.7.2023, <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/volkswagen-expand-china-line-up-with-xpeng-saic-partnerships-2023-07-26>

Waldersee, Victoria (2023a): "Tesla to build 25,000-euro car at German plant - source". 6.11.2023, <https://finance.yahoo.com/news/1-tesla-build-25-000-074141971.html>