



---

## Das WZB in den Medien Nr. 63/2021

21. Mai 2021

### Printmedien

„Voiture du futur: le blues des ingénieurs allemands“  
Andreas Knie zitiert in: Les Echos, 21. Mai 2021

„Mehr Technokraten als Demokraten“  
Michael Zürn zitiert in: Die Zeit, 20. Mai 2021

### Online-Medien

„[Warum mangelt es uns an Lehrkräften, Herr Rackles?](#)“  
Interview mit Mark Rackles in: Berliner-Zeitung.de, 20. Mai 2021

„Die Alternative zum Auto kann nur das bessere Auto sein“  
Andreas Knie zitiert in: Braunschweiger-Zeitung.de, 19. Mai 2021

„[Autoritärer Populismus und seine politischen Ursachen](#)“  
Michael Zürn zitiert in: Humanistischer Pressedienst, 18. Mai 2021

### Hörfunk/Fernsehen

„[Querdenker verlieren ihre Demonstrationsgründe](#)“  
Interview mit Wolfgang Merkel bei: rbb Inforadio, 21. Mai 2021

„[Verkehrsministerkonferenz berät über Tempo-30](#)“  
Interview mit Andreas Knie in: ZDF ( ab Minute 02:15), 16. Mai 2021

„[Solidarität: Aus Kultur- und Sozialwissenschaften](#)“  
Interview mit Sophia Hunger bei: Deutschlandfunk, 12. Mai 2021 (ab Minute 3:40 sowie 11:20)

**Autor:** Nathalie Steiwer  
**Seite:** 9

**Druckausgabe:** Hauptausgabe  
**Mediengattung:** Tageszeitung

## Voiture du futur : le blues des ingénieurs allemands

Nathalie Steiwer @natbxltec - Correspondante à Berlin

Qu'importe si Wikipédia fait remonter ses origines au XVII<sup>e</sup> siècle en Chine, les Allemands en sont convaincus : l'automobile a été inventée par leurs ingénieurs Carl Benz et Gottlieb Daimler. Alors, après le scandale des moteurs Diesel truqués, et depuis qu'Elon Musk est venu les narguer jusque sur leurs terres pour construire sa première usine Tesla européenne, les ingénieurs allemands ont le blues.

Leur moral n'est guère remonté après un sommet du numérique, le 18 mai, où la chancelière Angela Merkel les a exhortés à donner un coup de collier pour ne pas devenir les « ateliers de montage » des géants du numérique. La course pour la voiture du futur peut encore être gagnée, « mais la vitesse est essentielle », a résumé la chancelière.

Non pas que les Allemands ne sachent pas faire des moteurs électriques, bien au contraire. Sous l'angle des technologies de propulsion, « les constructeurs automobiles allemands sont au moins à égalité avec Tesla », assure Christoph Stürmer, expert automobile chez PwC Allemagne. Les ingénieurs Daimler travaillaient déjà sur les problèmes de poids ou d'électronique des voitures électriques il y a vingt-cinq ans. Ils étaient assez au point pour concevoir au départ la Smart comme une voiture électrique, rappelle-t-il.

Aujourd'hui, VW, BMW et Daimler peuvent s'appuyer sur ces années de mise au point pour mener la grande offensive des voitures électriques qui a marqué le marché automobile allemand en 2020. Pourquoi une si longue attente dans ce cas ? Dès 2017, l'ancien patron de VW, Matthias Müller, déclarait : « Nous n'avons pas été assez courageux, nous aurions dû réagir plus vite. » Paradoxalement, la qualité du made in Germany a freiné le décollage de l'électrique. « Endormis sur leurs lauriers, les constructeurs allemands ont perdu le lien avec l'évolution du monde », constatait récemment [Andreas Knie](#), du centre de recherche en sciences sociales de

Berlin, sur l'antenne de la SWR. Marché mature, fiscalité bienveillante, manque d'infrastructure pour charger les voitures électriques... les raisons d'attendre étaient communes à tous les constructeurs. Celles qui poussent, ou non, à l'innovation, sont liées à leur actionnariat. La structure des entreprises allemandes a été déterminante dans les choix stratégiques qui ont été faits.

Ce n'est pas un hasard si BMW a été le premier constructeur allemand à lancer en 2013 la première citadine 100 % électrique, l'i3 : « Le caractère familial de l'entreprise lui permet de prendre davantage de risques. Quand la famille Quandt, qui détient 25 % des parts de BMW, dit qu'il faut se lancer, le PDG suit », relève l'expert de PwC. Avec l'acquisition de Porsche, le groupe Volkswagen a pris lui aussi un caractère familial, avec la forte présence des familles Porsche et Piëch dans son conseil de surveillance, ce qui en fait l'un des constructeurs capables de défier Tesla aujourd'hui.

A l'inverse, Daimler, sans noyau d'actionnaires fort, est une entreprise plus difficile à manoeuvrer. Parce que « les actionnaires ont utilisé le constructeur automobile comme un investissement financier orienté vers la stabilité des profits, Daimler a continué à développer une valeur sûre, le diesel, en attendant de voir ce qui se passe », estime Christoph Stürmer. Résultat : la maison mère de Mercedes vient seulement de lancer son offensive avec l'EQS, sa berline haut de gamme tout électrique.

Une fois l'offensive électrique lancée, un deuxième obstacle freine les Allemands : les compétences informatiques, alors que la performance des logiciels déterminera le succès des voitures du futur, plus encore que la puissance du moteur électrique. Non pas que les universités allemandes manquent de talents. Les concours d'idées lancés par Elon

Musk pour l'Hyperloop ou Space X

sont régulièrement remportés par les étudiants de l'université technique de Munich, dans laquelle Google a décidé d'investir. L'arrivée des Tesla bardées d'électronique a pourtant créé un électrochoc en Allemagne, constate Eric Sax, directeur de l'Institut des technologies de traitement de l'information de l'université KIT de Karlsruhe. Lorsque les constructeurs se sont réveillés, poursuit-il, « ils ont constaté que les compétences n'étaient plus chez eux mais chez les sous-traitants ou les bureaux d'études ». En concurrence entre autres avec Tesla, en plein recrutement pour sa future Gigafactory de Grünheide près de Berlin, Daimler ou Volkswagen peinent à constituer leurs nouvelles unités dédiées aux logiciels. Ces quatre dernières années, les universités allemandes ont formé environ 131.000 ingénieurs et 29.000 informaticiens, indique la fédération allemande des ingénieurs, le VDI, un déséquilibre face à la demande du marché. Les universités n'ont pas réagi assez vite. « La pensée abstraite et les mathématiques ont longtemps fait la force de la culture des ingénieurs en Allemagne », souligne Eric Sax. Or, ce dont l'industrie automobile a aujourd'hui besoin, ce sont des « généralistes capables de travailler en équipe et de combiner les questions mécaniques, informatique et l'électronique ». Le temps des « héros solitaires » comme Diesel, Daimler ou Benz, est terminé. ?

D

Les points à retenir ·

Les constructeurs allemands, en retard dans la course pour la voiture du futur, ont été appelés à accélérer. ·

Le décollage de l'électrique a été paradoxalement freiné par la qualité du made in Germany. ·

La structure des entreprises allemandes a également été déterminante dans les choix stratégiques qui ont été faits. ·

Autre obstacle qui ralentit les Allemands : les compétences informatiques. L'ANALYSE DE LA RÉDACTION Face à Tesla ou Apple, les ingénieurs

allemands qui ont fait la gloire de Mercedes, VW ou BMW sont à la peine. Exhortés à « prendre de la vitesse » par la chancelière Merkel, ils manquent encore quelques ingrédients pour remettre leurs logiciels à jour.

**Wörter:** 934

**Autor:** Oliver Weber  
**Seite:** 52 bis 52  
**Ressort:** Feuilleton  
**Rubrik:** Feuilleton  
**Mediengattung:** Wochenzeitung

**Jahrgang:** 2021  
**Nummer:** 21  
**Auflage:** 480.714 (gedruckt)<sup>1</sup> 547.390 (verkauft)<sup>1</sup>  
 574.492 (verbreitet)<sup>1</sup>  
**Reichweite:** 1,94 (in Mio.)<sup>2</sup>

<sup>1</sup> IVW 4/2020<sup>2</sup> AGMA ma 2021. Pressemedien I

# Mehr Technokraten als Demokraten

## Über die eigentlichen Wurzeln des autoritären Populismus

Dass westliche Gesellschaften gefährlich »polarisiert« seien, gehört zu den beliebtesten Kassandrarufen unserer Zeit. Die Warnung lautet: Mit der gesellschaftlichen Spaltung drohe der Demokratie der Untergang. Die Politikwissenschaftler Armin Schäfer und Michael Zürn sehen das anders und fragen sich, wie zuallererst der Anschein entsteht, kontroverse Positionen zu Migration, Globalisierung oder der europäischen Integration gefährdeten zwangsläufig den Bestand der repräsentativen Demokratie – jener Staatsform also, die einst gerade dazu eingerichtet wurde, Konflikte innerhalb der Bürgerschaft politisch auszutragen und dadurch zu befrieden.

Für das Aufkommen populistischer Parteien gibt es viele Erklärungen: zum Beispiel ökonomische Statusverluste oder Entfremdungserfahrungen in einer diverseren Gesellschaft. Doch warum nimmt der Protest gegen diese Phänomene ausgerechnet autoritäre Formen an? An dieser Frage, so die beiden in Münster und Berlin lehrenden Professoren, beißen sich die Populismuserklärer die Zähne aus. Zürn und Schäfer ergänzen deshalb eine dritte Dimension: Wo sich politische Begehren immer schwerer in Mehrheitsprozeduren artikulieren

können, dort kippt Unzufriedenheit in gefährliche Radikalität.

Die Politikwissenschaftler beobachten eine »doppelte Entfremdung von der Demokratie«. Horche man in die Parlamente hinein, bemerke man, dass der »Chor« der demokratischen Repräsentanten »mit einem heftigen Oberklassenakzent« singe – und zwar lauter denn je. Schäfers und Zürns Forschungen zeigen, dass Bundestagsabgeordnete erstaunlich stark auf die Präferenzen von Unternehmern, Beamten und Gebildeten reagieren – und weniger auf Wünsche einkommensschwacher Gruppen. Hinzu komme eine »Verlagerung von Entscheidungskompetenzen hin zu nichtmajoritären Institutionen«. Damit sind technokratische Organisationen wie die Europäische Zentralbank oder der Europäische Gerichtshof gemeint, die immer folgenreichere Entscheidungen fällen, während Verfassungen (man denke nur an die Schuldenbremse) die Mauer um den Mehrheitswillen stetig enger ziehen. Hier, und weniger in der Kultur oder Ökonomie, habe der »autoritäre Populismus« seinen Ursprung. Er profitiere davon, dass weite Teile der Bevölkerung diese »Kluft zwischen Anspruch und Wirklichkeit« der Demokratie wahrnehmen und glauben, ihre

Interessen nur gegen die etablierten Prozeduren durchsetzen zu können. Eine verfahrenere Situation. Aber auch ausweglos?

Dieses Buch, das klug statistische Befunde mit politiktheoretischer Situationsanalyse verknüpft, möchte Wege aus der Sackgasse finden. Der wichtigste jeder »technokratischen Verlockung« zu widerstehen und die Artikulation des Mehrheitswillens nicht weiter zu beschneiden. Es sei sogar erforderlich, den majoritären Druck auf nichtmajoritäre Organisationen zu erhöhen. Wird hier etwa die Demokratisierung der Geldpolitik ausgerufen? Zürn und Schäfer begnügen sich mit der freundlichen Bitte nach einer »verstärkten Konsultation« der Bürger und der Empfehlung, »Kontexte der Ungleichheit« abzubauen. Ob dies gegen die »demokratische Regression« ausreicht? Auch wer skeptisch bleibt, blickt nach der Lektüre unbefangener auf die Gefahren, die der Demokratie drohen. **OLIVER WEBER** \*\*\*

**Armin Schäfer, Michael Zürn: Die demokratische Regression. Suhrkamp, Berlin 2021; 247 S., 16,- €, als E-Book 16,99 €**

**Wörter:** 425

**Mediengattung:** Online News

**Nummer:** 5045736103

**Weblink:** <https://www.braunschweiger-zeitung.de/wirtschaft/article232326077/Die-Alternative-zum-Auto-kann-nur-das-bessere-Auto-sein.html>

**Visits (VpD):** 0,350 (in Mio.)<sup>1</sup>

**Unique Users (UUpD):** 0,032 (in Mio.)<sup>2</sup>

<sup>1</sup> von PMG gewichtet 12-2020

<sup>2</sup> gerundet agof ddf Ø-Tag 2020-12 vom 15.01.2021, Gesamtbevölkerung 16+

## „Die Alternative zum Auto kann nur das bessere Auto sein“

Salzgitter. Wirtschaft und Wissenschaft diskutieren an der Ostfalia in Salzgitter zur Zukunft der Elektromobilität. Mehr autonomes Fahren ist eine Überlegung.

Rund 48 Millionen Pkw sind in Deutschland zugelassen, davon mehr als eine halbe Million rein elektrische Autos und rund 1,1 Millionen Hybrid-Fahrzeuge inklusive Plug-in-Hybride. Bei den Neuzulassungen steigt die Zahl der E-Autos rasant. Damit Deutschland allerdings die Ziele des Pariser Klimaabkommens mit einer Erderwärmung von maximal 1,5 Grad erreichen kann, müsste sich hieran deutlich etwas ändern, sind sich viele Experten einig. Laut Professor Holger Jahn von der Fachhochschule Potsdam dürften ab dem Jahr 2025 keine Autos mit Verbrennungsmotor mehr zugelassen werden, um die Klimaziele einzuhalten. Das machte er beim 12. „Salzgitter-Forum Mobilität“ der Ostfalia-Hochschule zum Thema Elektromobilität deutlich. Die jährliche Fachtagung der Karl-Scharfberg-Fakultät fand wegen der Coronapandemie am Dienstagvormittag als digitale Konferenz statt.

**Knie:** Ganz ohne Auto geht es nicht Professor **Andreas Knie**, Leiter der Forschungsgruppe Digitale Mobilität und gesellschaftliche Differenzierung am Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung, stellte heraus, dass der Verkehr für 30 Prozent des deutschen CO<sub>2</sub>-Ausstoßes verantwortlich ist – und dieser bis 2030 halbiert werden müsste. Allerdings: „Die Gesellschaft ist um das Auto herum gebaut“, sagte **Knie**. So kommen beispielsweise in Salzgitter mehr als 750 Autos auf 1000 Einwohner. In Wolfsburg liege diese Quote sogar bei mehr als 1000 Fahrzeugen pro 1000 Einwohnern. Es gebe das Spannungsfeld, dass es auf der einen Seite zu viele Autos seien und auf der anderen Seite ganz ohne Auto aber nicht gehe. Die Gründe dafür seien vielfältig, wie etwa die Zersiedelung im ländlichen Raum.

Die Untersuchungen der Forschungsgruppe hätten gezeigt, dass das Verkehrsvolumen in der Pandemie um ein Drittel zurückgegangen sei. Dabei sind laut **Knie** in der Krise auch die Entfernungen kürzer geworden. Das spiegelt sich auch bei den Bewegungsmitteln wider. Fast ein Drittel der Strecken wurde zu Fuß bewältigt. Das Fahrrad hat – entgegen der Trends im städtischen Bereich – „nur“ einen Anteil von 12 Prozent. Für eine Verkehrswende müssten neue Fahrradwege gebaut werden, meinte **Knie**.

Mehr Heimarbeit sorgt für weniger Fahrten zum Arbeitsplatz Spitzenreiter mit einem Anteil von 50 Prozent ist das Auto. In die Nutzungszahlen seien neben dem eigenen Auto auch Taxi- oder Carsharing-Angebote eingerechnet. Den größten Nutzungseinbruch erlebte der Öffentliche Personentransport – sowohl Nah- als auch Fernverkehr. Vor Corona lag der Anteil noch bei 16 Prozent, in der Pandemie ist die Nutzung auf 8 Prozent zurückgegangen. Die Berechnungen zeigten, dass nach der Pandemie nur noch mit 70 Prozent des bisherigen Arbeitsplatz bezogenen Verkehrs zu rechnen ist. Dieser reduziere sich durch mehr Heimarbeitszeit und weniger Dienstreisen.

VW setzt auf Batterieforschung und -fertigung „Die Alternative zum Auto kann nur das bessere Auto sein“, sagte **Knie**. Dieses sei natürlich dekarbonisiert. **Knie** begrüßte deshalb die Entwicklungspläne von Volkswagen im Bereich der Batterieforschung und -fertigung. VW setzt laut Matthias Ullrich, Leiter Entwicklung Hausteilzelle bei Volkswagen in Salzgitter, auf das batterieelektrische Fahrzeug. Denn der Konzern hat sich das Ziel gesetzt, bis 2050 klimaneutral zu sein. Andere Technologien wie etwa

die Brennstoffzelle seien bis dahin noch nicht soweit.

Lesen Sie dazu auch:

Laut **Knie** macht es allerdings keinen Sinn, wenn in Zukunft weiterhin 48 Millionen (E-)Autos unterwegs wären. Für die Verkehrswende brächte **Knie** deshalb einen verstärkten Ausbau des autonomen Fahrens ins Spiel. „Wir müssen den Mensch zum Nutzer machen.“ Dadurch würde sich die Zahl der Fahrzeuge insgesamt reduzieren, ohne die Individualität der Menschen einzuschränken. Entsprechende Dienste würden in den USA in der Praxis bereits erprobt.

Autonomes Fahren- Wenn das Auto den „Hut“ wechselt Busflotten werden klimafreundlich erneuert

Und wie steht es um das Thema Elektromobilität im ÖPNV? Bis August dieses Jahres müssen 45 Prozent der beschafften Fahrzeuge mit E-Antrieb oder Brennstoffzelle fahren, erklärte Ralf Sygusch, Verbandsdirektor des Regionalverband Großraum Braunschweig. Bei der Kraftverkehrsgesellschaft (KVG) Braunschweig etwa werde die Busflotte entsprechend ausgetauscht beziehungsweise erneuert. Je nach Einsatzgebiet und erforderlicher Reichweite fahren dann Busse mit E-, Hybride oder Dieselantrieb. Bei der Braunschweiger Verkehrs-GmbH (BSVG) werden bereits seit 2015 Elektro-Gelenkbusse, die per induktiver Schnellladung berührungsfrei geladen werden, auf bestimmten Strecken im Linienverkehr eingesetzt.

Im Bereich der Schiene gehe es zum einen um den Streckenausbau. 40 Prozent des regionalen Netzes sind laut Sygusch bisher elektrifiziert. Darauf sind 60 Prozent der Fahrgäste unterwegs. Nun gelte es in diesem Jahr eine

Strategie für die übrigen Strecken zu erarbeiten: Wo sich der Einsatz von Elektrifizierung oder etwa von Zügen mit Brennstoffzellen lohne. Zum anderen gebe es eine Stationsoffensive. Alle 46 Haltepunkte im Großraum werden ausgebaut. Es werde unter anderem ein Designkonzept erarbeitet, wie die Anschlussmobilität an den Haltestellen eingebunden werden kann, etwa wie Mobilstationen mit Ladeinfrastruktur, Schließanlagen, Fahrradabstellung aussehen sollen.

Aufladen des E-Autos beim Einkaufen? Für den Ausbau der Ladeinfrastruktur gibt Sygusch zu bedenken, dass Städte

dabei „Vordenker“ mit einem Ladeinfrastrukturkonzept sind, aber nicht der Betreiber der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur. Wie der Betrieb aussehen könnte, stellte Amadeus Regerbis von EnBW-mobility vor. So hat das Energieunternehmen aus Baden-Württemberg Schnellladepunkte in Großstädten eingerichtet. „Für Menschen, die nicht zuhause laden können.“

Auch ermögliche man das schnelle Laden des E-Autos während des Einkaufens. Dazu habe man Schnellladesäulen auf Parkplätzen von Supermärkten, Einkaufszentren oder Drogerien aufgebaut. Innerhalb von 30 bis 40

Minuten sei die Batterie dabei wieder gefüllt. Zudem gebe es eine Kooperation mit Autobahnrastanlagen-Betreiber „Tank & Rast“, sodass bereits ein Drittel der Rastanlagen an Autobahnen mit Schnellladepunkten ausgestattet seien. Das nächste Salzgitter-Forum Mobilität soll im Mai 2022 stattfinden und sich dem Thema Radverkehr widmen. Nach den guten Erfahrungen mit dem digitalen Format wahrscheinlich auch wieder im Netz.

Lesen Sie auch:

**Abbildung:**

Eine Verbesserung der öffentlich zugänglichen Ladesäulen-Infrastruktur ist eine Voraussetzung für mehr Elektromobilität. (Symbolfoto) Foto: Jens Schlueter / AFP.

**Wörter:**

920