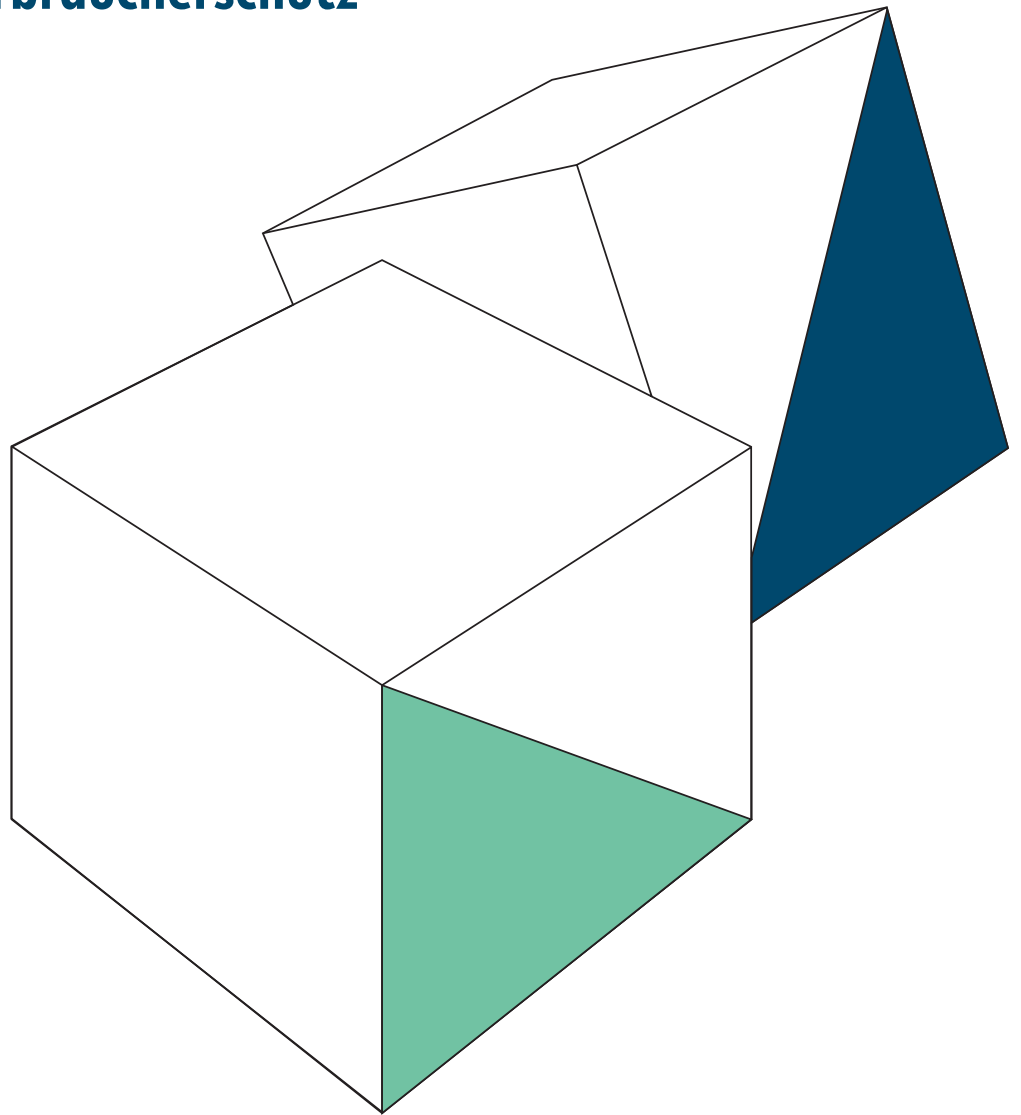


PRAKTIKEN DES VERGLEICHENS. WORKING PAPER DES SFB 1288

WORKING PAPER 15

Wie Vergleichsformationen Marktstandards bestimmen – Die Einführung von Abgasgrenzwerten und Katalysatoren auf dem deutschen Automobilmarkt im Spannungsfeld von Branchen- und Verbraucherschutz

Sarah Klode



Zitation

Klode, Sarah (2024): Wie Vergleichsformationen Marktstandards bestimmen – Die Einführung von Abgasgrenzwerten und Katalysatoren auf dem deutschen Automobilmarkt im Spannungsfeld von Branchen- und Verbraucherschutz. Working Paper des SFB 1288, No. 15.

URL: <https://pub.uni-bielefeld.de/record/2987415>

DOI: <https://doi.org/10.4119/unibi/2987415>

ISSN der Reihe: 2628-7722

SFB 1288
PRAKTIKEN DES
VERGLEICHENS



UNIVERSITÄT
BIELEFELD



AUTORIN

Sarah Klode ist wissenschaftliche Mitarbeiterin im Teilprojekt F03 „Vergleichende Praktiken in Anbieterkonkurrenz und Kundenorientierung: Die amerikanische und die deutsche Automobilindustrie im 20. Jahrhundert“ im SFB 1288. Ihre Forschungsinteressen sind Kapitalismus-, Arbeiter*innen- und Geschlechtergeschichte.



PRAKTIKEN DES VERGLEICHENS. WORKING PAPER DES SFB 1288

Die Reihe „Praktiken des Vergleichens. Working Paper des SFB 1288“ wird herausgegeben vom Leitungsteam des SFB 1288, namentlich der Sprecherin Antje Flüchter sowie den stellvertretenden Sprechern Maximilian Benz und Martin Petzke.

ISSN der Reihe: 2628-7722, CC-Lizenz CC BY (4.0)

Soweit nicht anders angegeben, wird diese Publikation unter der Lizenz Creative Commons Namensnennung 4.0 International (CC BY) veröffentlicht. Weitere Informationen finden Sie unter: <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.de> und <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/legalcode.de>

Der SFB 1288 wird von der Deutschen Forschungsgemeinschaft (DFG) gefördert. Die Einreichungen für die Working Paper-Reihe werden in einem internen Peer Review-Verfahren begutachtet.

Die Reihe ist ein Forum für Werkstattpapiere des SFB 1288 und seinen Assoziierten und Gästen. Die Artikel sind über die Webseite des SFB 1288 sowie über das PUB-System der Universität Bielefeld zugänglich und zitierfähige Publikationen.

Praktiken des Vergleichens.
Working Paper des SFB 1288 | No. 15
Bielefeld, März 2024
www.uni-bielefeld.de/sfb1288

SFB 1288
PRAKTIKEN DES
VERGLEICHENS



UNIVERSITÄT
BIELEFELD

Wie Vergleichsformationen Marktstandards bestimmen – Die Einführung von Abgasgrenzwerten und Katalysatoren auf dem deutschen Automobilmarkt im Spannungsfeld von Branchen- und Verbraucherschutz

Sarah Klode

Das Paper befasst sich mit dem Verhältnis von Vergleichsformationen und Marktstandardisierung anhand der Einführung strenger Abgasgrenzwerte auf dem deutschen Automobilmarkt in den 1980er Jahren. Die Setzung regulativer Umweltstandards wurde von Konflikten zwischen Unternehmern und Politikern sowie intensiven Debatten in der automobilen Öffentlichkeit begleitet. Demnach hatten Standards nicht nur eine wirtschaftspolitische Dimension. Vielmehr waren sie in ein breiteres Feld gesellschaftlicher Einflüsse eingebettet. Die Analyse zeigte, dass sich die gesellschaftlichen Aushandlungsprozesse über das Phänomen des Vergleichens besonders präzise beschreiben und untersuchen ließen. Die Festlegung eines Umweltstandard für den Markt durch politische Akteure störte die etablierten Routinen des Vergleichens in Bezug auf die Wirtschaftlichkeit von Automobilen, weil so ökologische gegenüber ökonomischen Vergleichshinsichten aufgewertet wurden. Folglich waren die Konflikte um die Setzung eines Automobilstandards damit zugleich Konflikte um die Praxis, nach welchen Fahrzeugkriterien Automobile überhaupt verglichen werden sollten und wie diese zu hierarchisieren seien.

The paper examines the relationship between comparative practices and standardisation, using the introduction of strict emission limits in the German automotive market in the 1980s as a case study. The setting of regulatory environmental standards was accompanied by conflicts between entrepreneurs and politicians as well as intense debates in the automotive public sphere. As a result, standards did not only have an economic-political dimension. Rather, they were embedded in a broader field of social influence. The analysis has shown that the social negotiations that took place can be described and analysed with particular precision through the phenomenon of comparison. The setting of an environmental standard for the market by political actors disturbed the established routines of comparison with regard to the economic efficiency of cars, because this meant that ecological comparisons were valued more highly than economic comparisons. Consequently, the conflicts surrounding the setting of a car standard were at the same time conflicts over the practice of which aspects should be used to compare cars at all and how these should be hierarchically arranged.

1. Einleitung

Ein geregelter Dreiwege-Katalysator¹ gehört mittlerweile zur Serienausstattung eines jeden in Deutschland zugelassenen Automobils. Seine Einführung in den 1980er Jahren geht darauf zurück, dass in Deutschland die in den USA geltenden Abgasgrenzwerte für Automobile gesetzlich als Standard festgelegt werden sollten, um dem Waldsterben im Besonderen und der steigenden Umweltverschmutzung durch Automobile und den Individualverkehr im Allgemeinen entgegenzuwirken. Der Einbau eines Katalysators war notwendig, da es allein mit dieser Technik möglich war, die strengeren US-Abgasgrenzwerte einhalten zu können. Auch wenn der Katalysator nicht gesetzlich bindend festgelegt werden sollte, bedingte die Absenkung der Abgasgrenzwerte letztendlich auch den Übergang zu einem neuen Standard in der automobilen Technik. Bei diesem Fall der Standardisierung handelt es sich, wie grundsätzlich bei Umweltstandards, um einen regulativen Standard, der „negative externe Effekte bei Produkten [...] abschwächen oder verhindern“ soll.² Aufgrund der erwartbaren zusätzlichen Kosten für die Automobilhersteller, die dieser Umweltstandard bei der Konstruktion und Produktion von Automobilen bedeutete, war nicht davon auszugehen, dass die Unternehmen diesen Standard freiwillig einführen würden. Die politischen Akteure waren jedoch nicht dazu in der Lage, neue Grenzwerte für Abgase als gesetzlichen Standard – „in Form staatlicher Gebote oder Verbote“³ – für den bundesdeutschen Automobilmarkt zu erlassen. Stattdessen wurden politische Versuche der Standardsetzung von intensiven gesellschaftlichen Debatten und wettbewerbsspezifischen Konflikten zwischen verschiedenen Akteursgruppen des Automobilmarktes begleitet und geprägt.

Vor diesem Hintergrund befasst sich das Working Paper mit folgenden Fragen: Welchen Standard favorisierten die jeweiligen Akteursgruppen in den Konflikten und welchen Standard setzten sie schließlich für den Automobilmarkt durch? Welche Einblicke gewähren die Konflikte zwischen den Marktakteuren über das Verhältnis von Vergleichsformationen und Standardisierung? Was lernen wir aus der Analyse

¹ Im Folgenden wird für den geregelten Dreiwege-Katalysator der Begriff des Katalysators verwendet.

² Gerold Ambrosius: Regulativer Wettbewerb und koordinative Standardisierung zwischen Staaten. Theoretische Annahmen und historische Beispiele, Stuttgart 2005, S. 53.

³ Ebd., S. 53.

des Phänomens der Standardisierung für das Konzept von Vergleichsformationen des SFB?

Das Working Paper geht von der Annahme aus, dass sich mit dem Konzept der Vergleichsformation aufzeigen lässt, dass Standards und Standardsetzung in ein breiteres Feld an Einflüssen eingebettet sind. Die Analyse regulativer Standards zielt vor allem auf die politische und unternehmerische Dimension von Standards, wobei mit dem Phänomen des Vergleichens auch gesellschaftliche Aushandlungsprozesse und Narrative im Kontext der Standardsetzung besser gefasst und beschrieben werden können.

Die Aushandlung eines Marktstandards, so die weitere Annahme, ist gleichzeitig auch die Aushandlung der Hierarchisierung von neuen sowie stabilen Vergleichshinsichten, die auch als Fahrzeugkriterien bezeichnet werden können, in automobilen Vergleichsformationen. Ein Marktstandard wird in diesem Working Paper demnach konkret als Vergleichsformation verstanden. Diese Überlegungen zum Zusammenhang von Standards und Vergleichsformationen basieren auf den Ausführungen von Ambrosius, Kramper, Timmermans und Epstein sowie auf theoretischen Grundnahmen des SFB 1288. Wie bereits angedeutet, fasst Ambrosius Standards als Regulierung, die wiederum als „direkte hoheitlich-administrative Eingriffe in die unternehmerische Disposition bei der Gestaltung von Produkten“ definiert werden.⁴ In Ergänzung dazu, versteht Kramper Standards „als soziale Institutionen, die Komplexität reduzieren, indem sie Selbstverständlichkeit produzieren“.⁵ Der SFB fasst Institutionen konkret als eine bestimmte Ausprägung von Praxis- bzw. Vergleichsformationen.⁶ Praxistheoretisch sind Institutionen „settled practices“, also „als selbstverständlich angenommene und/oder als geteilt unterstellte Erwartungen, die gleichwohl nur aufgrund ihres ständigen Vollzugs existieren.“⁷ Gleichmaßen werden Vergleichsformationen in Anlehnung an das Konzept des SFB 1288 als Praxisformationen definiert, „deren Kern verstetigte Vergleichspraktiken bilden“ und die aus einem stabilisierten Set von *tertia*

⁴ Ambrosius, Regulativer Wettbewerb, S. 8.

⁵ Peter Kramper: The Battle of Standards. Messen, Zählen und Wiegen in Westeuropa 1660–1914, Berlin / Boston 2019, S. 4.

⁶ Thomas Müller / Leopold Ringel / Tobias Werron: In der Mitte liegt die Kraft. Eine praxistheoretische Perspektive auf die „Mesoebene“ (Praktiken des Vergleichens. Working Paper des SFB 1288, 8), Bielefeld 2020, S. 3.

⁷ Ebd., S. 12.

bestehen.⁸ Diese Verstetigung von Vergleichspraktiken wurde auf dem Automobilmarkt dadurch erreicht, dass die Marktakteure in automobilen Diskursen und Konflikten stets ähnliche Kategorien bedienten, aus denen ein stabiles Set an automobilen *tertia* hervorgegangen war, hinsichtlich derer Automobile miteinander verglichen und bewertet wurden. Dieses feste Set an automobilen Vergleichshinsichten wurde von den Marktakteuren immer wieder reproduziert und dadurch stabilisiert. Mit dem Versuch von politischen Akteuren, einen neuen Umweltstandard zu setzen, wurden diese „Routinen des Vergleichens“⁹ gestört. Denn gleichzeitig handelte es sich hierbei um einen Versuch, eine neue Vergleichsformation für den Markt zu setzen, in der *umweltbezogene tertia* priorisiert und stärker gewichtet werden sollten als die Bisherigen. Ein Konflikt um Standards ist demnach gleichzeitig auch ein Konflikt um die Praxis, hinsichtlich welcher Fahrzeugkriterien (*tertia*) Automobile überhaupt verglichen werden sollten und in welcher Hierarchie diese Fahrzeugkriterien zueinanderstehen sollten.

Das Aushandeln eines Standards als eine bestimmte Form von Vergleichsformation lässt sich also als sozialen Akt zwischen diversen Akteursgruppen des Automobilmarktes beschreiben, die jeweils unterschiedliche, mitunter auch eigene Interessen damit verfolgten, dass sie einen Standard forderten oder ablehnten.

Im folgenden Teil (2.) werden kurz die an den Konflikten um den Umweltstandard beteiligten Akteursgruppen des Automobilmarktes vorgestellt. Daran anschließend beleuchtet der dritte Teil (3.) den nicht-öffentlichen Konflikt zwischen Automobilindustrie und Bundesregierung um die Einführung des „umweltfreundlichen Automobils“. Hier versuchten beide Akteursgruppen, jeweils eine bestimmte Vergleichsformation in Form eines Standards dominant zu halten oder neu zu etablieren, indem sie *wirtschaftliche* oder *umweltbezogene* Vergleichshinsichten als für den Automobilmarkt relevant positionierten und in eine bestimmte Hierarchie brachten. Der vierte Teil (4.) widmet sich der automobilen Öffentlichkeit als neue Arena der Aushandlung um das „umweltfreundliche Automobil“. Die automobilen Fachzeitschriften nahmen die unternehmerisch-politische Auseinandersetzung um die Dominanz einer *wirtschaftlichen* oder

⁸ Angelika Epple / Antje Flüchter / Thomas Müller, Praktiken des Vergleichens. Modi und Formationen. Ein Bericht von unterwegs. (Praktiken des Vergleichens. Working Paper des SFB 1288, 6), Bielefeld 2020, S. 7.

⁹ Ebd., S. 7.

umweltbezogenen Vergleichsformation in ihre Berichterstattung auf, priorisierten dabei jeweils eine bestimmte Formation und kommunizierten den jeweiligen Standpunkt medial an eine breitere Öffentlichkeit.

2. Die Akteure des Automobilmarktes im Konflikt um Umweltstandards

Auf der einen Seite des Konflikts standen die deutschen Automobilhersteller¹⁰, die von ihrer Interessenvertretung, dem Verband der Automobilindustrie (kurz: VDA), intensiv unterstützt wurden.¹¹ Der VDA gehört noch heute zu den einflussreichsten Interessenverbänden in der Bundesrepublik Deutschland sowie auf europäischer Ebene. Nach eigenen Aussagen liegt seine Hauptaufgabe darin, die Standpunkte der Automobilindustrie zu staatlichen Forderungen zur automobilen Technik und zu Gesetzgebungsvorhaben vor politischen Entscheidungsträgern und der Öffentlichkeit zu vertreten. Demnach positionierte der VDA sich auch zur Einführung der US-Abgasgrenzwerte und des geregelten Dreiwege-Katalysators.¹² Die Automobilindustrie wollte verhindern, dass das „umweltfreundliche Automobil“¹³ auf dem deutschen Automobilmarkt gesetzlich vorgeschrieben wurde, weil sie ihre Vormachtstellung und Wettbewerbsfähigkeit auf dem eigenen Markt erhalten und eine zu große politische Einflussnahme auf den Markt verhindern wollten.¹⁴ Auf der anderen Seite des Konflikts versuchte die deutsche Bundesregierung das „umweltfreundliche Automobil“ gegenüber den Interessen der Automobilindustrie durchzusetzen und als Standard gesetzlich vorzuschreiben. Hauptkonfliktgegner

¹⁰ Das waren einerseits die „Großen Vier“: Daimler-Benz AG und Volkswagenwerke AG sowie die beiden US-amerikanischen Tochtergesellschaften Ford-Werke AG und Adam Opel AG (gehörte zu General Motors). Andererseits gehörten die Audi AG, Bayrische Motorenwerke AG und die Porsche AG dazu.

¹¹ Im Folgenden wird für die Automobilhersteller und den VDA der Begriff der Automobilindustrie verwendet.

¹² Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA): Wegbegleiter der Automobilindustrie – 100 Jahre VDA, Frankfurt a. M. 2001, S. 5.

¹³ Das „umweltfreundliche Automobil“ ist ein Quellenbegriff und meint Automobile, die mit einem geregelten Dreiwege-Katalysator ausgestattet waren, mit dem die strengen US-Abgasgrenzwerte eingehalten werden konnten; Vgl. Vermerk zum Ministergespräch am 15.8.1984 des Bundeswirtschaftsministers mit der deutschen Automobilindustrie, Betreff: Umweltfreundliches Auto vom 8.8.1984. In: BArch B 102/265626.

¹⁴ Die Automobilindustrie meint die Automobilhersteller sowie ihren Interessenverband VDA, die hier als Einheit erscheinen. Mitunter wichen die Positionen einzelner Hersteller zum Thema Umweltschutz von der gemeinsamen Linie der Automobilindustrie ab. Grund hierfür konnte sein, dass die Hersteller unterschiedliche Marktsegmente bedienten und demnach unterschiedliche Voraussetzungen für die Einhaltung neuer Grenzwerte mitbrachten oder dass die Hersteller im selben Marktsegment miteinander konkurrierten und durch neue Grenzwerte einen Wettbewerbsnachteil fürchteten. Die Standpunkte der einzelnen Hersteller können in diesem Working Paper nicht betrachtet werden, sie werden aber dann thematisiert, sofern Abweichungen von der gemeinsamen Linie relevant waren.

waren insbesondere das Bundesinnen- sowie Bundesumweltministerium. Sogenannte intermediäre Akteursgruppen intervenierten in dem Konflikt: der Allgemeine Deutsche Automobil-Club (kurz: ADAC) und die unabhängige automobiler Fachzeitschrift *auto motor und sport*. Der ADAC war die größte Interessenvertretung von Kraftfahrer:innen in Deutschland und versuchte politische wie ökonomische Entwicklungen zugunsten seiner Mitglieder zu beeinflussen. Die Verbandspublikation *ADAC motorwelt* spielte hier eine wichtige Rolle, um öffentlich Druck auf Industrie und Bundesregierung auszuüben und die Meinung der Öffentlichkeit entscheidend zu prägen.¹⁵ Der ADAC hatte somit eine Doppelrolle auf dem deutschen Automobilmarkt inne. Er unterhielt als Interessenvertretung direkte Kontakte zu unternehmerischen und politischen Akteuren, um seinen Einfluss im Hintergrund geltend zu machen. Gleichzeitig kommunizierte er über die *ADAC motorwelt* alle Themen, die mit dem Automobil in Verbindung standen, an seine Mitglieder und eine breitere Öffentlichkeit. Die *auto motor und sport* war bis zur Gründung der *Auto Bild* 1986 die auflagenstärkste „unabhängige“ Automobilzeitschrift mit einer Auflage von rund 500.000 Exemplaren.¹⁶ Beide Automobilzeitschriften – die *ADAC motorwelt* sowie die *auto motor und sport* – bezogen eine meist eindeutige Stellung im Konflikt um das umweltfreundliche Automobil.

3. Die Konflikte um die Einführung des „umweltfreundlichen Automobils“ als gesetzlicher Standard zwischen Automobilindustrie und Bundesregierung

Seit den späten 1960er Jahren stand das „Abgas-Problem“¹⁷ auf der politischen Agenda in der BRD. Politische Akteure beobachteten die Entwicklungen in den USA, die als „Mutterland der Motorisierung“¹⁸ für die bundesdeutschen Politiker eine

¹⁵ Die *ADAC motorwelt* war in den 1980er Jahren die auflagenstärkste, seriell erscheinende Publikation in der Bundesrepublik Deutschland, da sich die Auflage der Zeitschrift nach der Mitgliederzahl des ADAC bemaß. 1983 betrug die durchschnittliche Jahresauflage 7,1 Millionen Exemplare. 1986 belief sie sich bereits auf rund 7,9 Millionen Exemplare. Vgl. hierzu: Christoph Neumaier: Die Einführung des „umweltfreundlichen“ Autos in den 1980er Jahren im Spannungsverhältnis von Wirtschaft, Politik und Konsum. In: Themenportal Europäische Geschichte, 2012.

¹⁶ Vgl. Christopher Neumaier: Dieselaautos in Deutschland und den USA. Zum Verhältnis von Technologie, Konsum und Politik, 1949–2005, Stuttgart 2010, S. 29.

¹⁷ Vgl. Rainer Nistl: Wie löst man das Abgas-Problem? In: *ADAC motorwelt*, H. 5 (1971), S. 54–62.

¹⁸ O.V.: Nackte Männer. In: *Der Spiegel*, H. 29 (1967), S. 50 f.

wichtige Vorbildfunktion einnahmen, wie mit der zunehmenden Umweltverschmutzung durch den Individualverkehr und Automobile umzugehen sei. Als besonders nachahmenswert befanden Politiker den *Clean Air Act* von 1965, der vorschrieb, dass alle in den USA zugelassenen Neuwagen bestimmte Abgasgrenzwerte einhalten mussten. Ein Stufenmodell sah vor, dass zwischen 1970 und 1975 der Abgasausstoß um sechzig Prozent reduziert werden sollte. Ab 1980 sah der *Clean Air Act* eine Reduzierung um neunzig Prozent vor.¹⁹

Die deutsche Bundesregierung wollte dieses US-Gesetz für den deutschen Automobilmarkt adaptieren, um einen vergleichbaren Beitrag zum Umweltschutz zu leisten. Ausschlaggebend für diesen Schritt war ein neues, gesellschaftliches Umweltbewusstsein in Zusammenhang mit dem Automobil seit dem Beginn der 1970er Jahre, welches rasch seinen Niederschlag in der Tages- und Wochenpresse sowie politischen Zeitschriften wie dem *Spiegel* fand und somit in eine breitere Öffentlichkeit getragen wurde.²⁰ Das Problemfeld der Umweltverschmutzung wurde aber bis zum Beginn der 1980er Jahre von den beiden Ölpreiskrisen 1973/74 und 1979/80 überlagert. Diese hatten zwar auch eine ökologische Dimension, im Zentrum der automobilen Debatten standen jedoch vor allem das Problem der Benzinverteuerung und -verknappung und deren Auswirkungen auf die Konstruktion von Automobilen sowie den Automobilmarkt. Im Frühjahr 1979 vereinbarten die deutschen Automobilhersteller und Bundeswirtschaftsminister Graf Lambsdorff auf freiwilliger Basis, dass sie ihre Forschungs- und Entwicklungskapazitäten verstärkt darauf ausrichteten, „die Verbrauchswerte der von ihr hergestellten Fahrzeuge bis 1985 durchschnittlich um 10 bis 12 % [zu] verringern“.²¹ Demnach dominierte bis zu Beginn der 1980er Jahre Wirtschaftlichkeit sowie Kraftstoffverbrauch als äußerst wichtige Fahrzeugkriterien die automobilen Vergleichsformationen der Marktakteursgruppen.

Als problematisch für die Adaption der US-Abgasgrenzwerte erwies sich, dass die Europäische Gemeinschaft zu diesem Zeitpunkt bereits in Sachen Umweltschutz bestimmend für ihre Mitgliedsstaaten war. Ein deutscher Alleingang war demnach

¹⁹ Ingo Köhler: *Auto-Identitäten. Marketing, Konsum und Produktbilder des Automobils nach dem Boom*, Göttingen 2018, S. 157.

²⁰ Ebd., S. 157 f.

²¹ Pressemitteilung über das Gespräch mit der deutschen Automobilindustrie am 30. April 1979, S. 2. In: BArch B 102/204347.

rechtlich nicht zulässig.²² Das Bundesinnenministerium wollte deshalb mit der deutschen Automobilindustrie „zu einer Vereinbarung über eine freiwillige Verschärfung der Abgas- und Lärmgrenzwerte“ kommen.²³ Zu diesem Zweck versuchte das Ministerium Umwelteigenschaften von Automobilen als „ein wichtiges Kriterium der Fahrzeugbeschreibung“ zu etablieren.²⁴ Als Umwelteigenschaften verstanden die politischen Akteure insbesondere die Schadstoff- und Geräuschemissionen von Automobilen und wollten sie als neue *tertia* in die automobilen Vergleichsformationen integrieren, um damit einen neuen Standard für den Automobilmarkt zu setzen. Beide Vergleichshinsichten sollten „offengelegt“ und damit „markttransparent“ an die automobilen Öffentlichkeit kommuniziert werden.²⁵ Das Bundesinnenministerium stellte damit die Kategorie Umweltschutz in den Vordergrund ihrer Vergleichsformationen. Gleichzeitig wollte es aber auch die Automobilindustrie, die Auto-Zeitschriften sowie die Konsument:innen dahingehend beeinflussen, dass sie die entsprechenden *tertia* in ihre jeweiligen Vergleichsformationen übernahmen und stärker gewichteten. Mit dieser Vorgehensweise versuchte das Bundesministerium die bis dahin stabilen, die automobilen Vergleichsformationen dominierenden *tertia* neu zu hierarchisieren, sodass die bisherige Vorrangstellung des Kraftstoffverbrauchs nicht mehr allgemein gültig sein sollte. Stattdessen vertrat das Bundesinnenministerium die Prämisse, dass „Geräuschemissionen, Schadstoffemissionen ebenso wie der Kraftstoffverbrauch wichtige Kriterien für ein Kraftfahrzeug [seien.]“²⁶ Damit erklärte es das *tertium* der Schadstoffemission eines Fahrzeugs als gleichwertig zu seinem Kraftstoffverbrauch. Gleichzeitig kritisierten die politischen Akteure die Automobilindustrie und die Automobilzeitschriften dafür, dass sie nach wie vor in ihren Vergleichsformationen *tertia* präferierten, die sowohl den politischen Zielen des Umweltschutzes als auch der Energieeinsparung entgegenstehen würden. Es sei nicht zielführend, den Vergleichshinsichten „Beschleunigungs- und

²² Vgl. Katharina Holzinger, Politik des kleinsten gemeinsamen Nenners? Umweltpolitische Entscheidungsprozesse in der EG am Beispiel der Einführung des Katalysatorautos, Berlin 1994.

²³ Bericht des Staatssekretärs (BMW) Dr. Dieter von Würzen zur Unterrichtung des BMI über das geplante Spitzengespräch mit der Automobilindustrie über Umweltschutzfragen vom 18.02.1981, S.1. In: BArch B 102/224025.

²⁴ Bericht des Bundesministers des Innern an die Bundesminister für Verkehr, Wirtschaft sowie Forschung und Technologie zur Vorbereitung des Chefgesprächs mit der Automobilindustrie vom 06.03.1981. In: BArch B 102/204425.

²⁵ Ebd.

²⁶ Ebd.

Höchstgeschwindigkeitsvermögen“ eine weiterhin so große Bedeutung in den Vergleichsformationen beizumessen.²⁷

Die deutsche Automobilindustrie erkannte grundsätzlich an, dass mit der zunehmenden Dichte der Motorisierung auch die Belastungen der Umwelt wuchsen. Jedoch musste das Thema Umweltschutz und Automobil mit den Interessen in den Bereichen Energieverbrauch und automobiler Sicherheit abgewogen werden. Die Automobilindustrie hob hervor, dass sie als Konsequenz der beiden Ölpreiskrisen in den 1970er Jahren ihre Forschungs- und Entwicklungskapazitäten auf kraftstoffsparende Automobile ausgerichtet hatte.²⁸ Der VDA verdeutlichte ihren Erfolg auf diesem Gebiet, „daß der auf diesem Gebiet in Gang gekommene Wettbewerb zwischen den Herstellern zu einer vorzeitigen Verwirklichung des für 1985 gesteckten Zieles führen“ würde.²⁹ Das läge daran, dass sich die Konsument:innen „zunehmend energie- und preisbewußt“ verhielten und Automobile „zunehmend unter dem Gesichtspunkt des Kraftstoffverbrauchs“ kauften.³⁰ Die Industrie reflektierte demnach nicht nur, dass Konsument:innen explizit eigene Vergleiche vor einem Automobilkauf anstrebten, sondern auch welche *tertia* sie dabei anwendeten und priorisierten. In direktem Bezug auf die beiden Ölpreiskrisen betonte der VDA, dass Konsument:innen Automobile hinsichtlich ihres Anschaffungspreises sowie des Kraftstoffverbrauchs verglichen und schließlich zum Kauf auswählten. Insbesondere der Kraftstoffverbrauch hatte sich als äußerst relevantes Fahrzeugkriterium für den Automobilmarkt entwickelt. Die Automobilindustrie versuchte dementsprechend, diesem *tertium* weiterhin eine Vorrangstellung gegenüber anderen Vergleichshinsichten zu gewähren und damit die automobilen Vergleichsformation der *Wirtschaftlichkeit* weiterhin zu priorisieren. Sie stellte sich damit den Versuchen des Bundesinnenministeriums entschieden entgegen, *tertia* der automobilen Vergleichsformationen anders zu gewichten oder gar eine automobilen Vergleichsformation des Umweltschutzes zu etablieren. Das „Problem des Kraftstoffverbrauchs“ sollte nach wie vor höchste Priorität genießen, denen sich die Aspekte „Sicherheit, Geräusch, Abgas“ in eben dieser Reihenfolge

²⁷ Ebd.

²⁸ VDA, Memorandum zu Problemen der Verkehr- und Wirtschaftspolitik aus der Sicht der Automobilindustrie vom 15.10.1980. In: BArch B 102/204424.

²⁹ Ebd.

³⁰ Ebd.

unterzuordnen hatten.³¹ Da die Fahrzeuge der deutschen Automobilhersteller alle den gesetzlichen Vorschriften entsprächen, sei eine „darüber hinausgehende vergleichende Offenlegung von Umwelteigenschaften [...] nicht erwünscht“.³² Ihr Standpunkt war, dass unterschiedliche Umwelteigenschaften kein Kriterium für den Markt sein sollten, „um Marktverschiebungen zu vermeiden“.³³ Damit erklärte die Automobilindustrie die Versuche des Bundesinnenministeriums, *umweltbezogene tertia* auch auf dem deutschen Automobilmarkt zu implementieren, als unangebracht. Die Industrie stellte zwar nicht in Frage, dass Vergleiche hinsichtlich der Umwelteigenschaften von Fahrzeugen grundsätzlich zulässig seien, sie wollte dennoch versuchen eine Art Vergleichsverbot durchzusetzen, um überhaupt erst die Möglichkeit, insbesondere für Konsument:innen, zum Vergleichen hinsichtlich *umweltbezogener* Fahrzeugeigenschaften zu verhindern.³⁴ Ganz konkret stellte sich die Automobilindustrie dagegen, dass der Aspekt der Schadstoffemission gegenüber dem Kraftstoffverbrauch in den Vergleichsformationen auf dem Automobilmarkt an Bedeutung gewinnen und stärker gewichtet werden sollte.

Vertrauliche Spitzengespräche zwischen Automobilindustrie und Bundesregierung als Arena der Aushandlung von Umweltstandards

Solange noch die zweite Ölpreiskrise von 1979/80 in der automobilen Öffentlichkeit dominierte, verhandelten Industrie und Bundesregierung das Thema „Auto und Umwelt“ unter Ausschluss der Öffentlichkeit. Dazu trafen sich die beiden Akteursgruppen zu kontinuierlichen Spitzengesprächen, die eine etablierte Arena der Aushandlung darstellten. In diesen Gesprächen erörterten zumeist der Bundesinnen- sowie der Bundeswirtschaftsminister mit der Automobilindustrie die Möglichkeit, ob die deutsche Bundesregierung im Alleingang die US-Abgasgrenzwerte nachahmen und als gesetzlichen Standard für den deutschen Automobilmarkt festschreiben könnte. Mit diesem Schritt würde zugleich die Vergleichsformation *Umweltschutz*, die insbesondere die Schadstoffemission als

³¹ VDA, Aussagen der Automobilindustrie zum Thema „Auto und Umwelt“ anlässlich der Sitzung im BMI am 30.1.1981, S. 3. In: BArch B 102/204425.

³² Bericht des Bundesministers des Innern an die Bundesminister für Verkehr, Wirtschaft sowie Forschung und Technologie zur Vorbereitung des Chefgesprächs mit der Automobilindustrie vom 06.03.1981. In: BArch B 102/204425.

³³ Ebd.

³⁴ Zu Vergleichsverböten, siehe: Ulrike Davy / Johannes Grave / Marcus Hartner / Ralf Schneider, Willibald Steinmetz: Grundbegriffe für eine Theorie des Vergleichens. Ein Zwischenbericht. (Praktiken des Vergleichens. Working Paper des SFB 1288, 3), Bielefeld 2019, S. 36–42.

zentrale Vergleichshinsicht für Automobile priorisierte, die Vergleichsformation der *Wirtschaftlichkeit* in den Hintergrund drängen. Der Konflikt um die Einführung des „umweltfreundlichen Automobils“ als Standard entwickelte sich gleichzeitig auch zu einem Konflikt um die Hegemonie von automobilen Vergleichsformationen auf dem Markt. Die deutsche Automobilindustrie warnte die Bundesregierung eingehend davor, dass ein deutscher Alleingang zu Wettbewerbsverzerrungen auf dem heimischen Markt führen sowie die internationale Konkurrenzfähigkeit der deutschen Wirtschaft gefährden könnte.³⁵ Ebenso wie das Bundesinnenministerium die umweltpolitischen Entwicklungen und die daraus resultierenden Standards automobiler Technik in den USA als wichtigen Vergleichshorizont etabliert hatte, nutzte die deutsche Automobilindustrie die aktuellen konfliktbehafteten Beziehungen zwischen unternehmerischen und politischen Akteuren in den USA als Vergleichshorizont. Sie verglich die gegenwärtige Situation auf dem US-amerikanischen Automobilmarkt als „gekennzeichnet durch den Vertrauensschwund zwischen Regierung und Industrie bis hin zum offenen Konflikt“ mit der imaginierten zukünftigen Auseinandersetzung auf dem bundesdeutschen Automobilmarkt zwischen Regierung und Industrie, wenn auch in der BRD die Abgasgrenzwerte für Automobile verschärft würden.³⁶ Um einer ähnlichen Entwicklung in ihren Beziehungen vorzubeugen, verständigten sich die beiden Akteursgruppen auf „vertrauensbildende Maßnahmen“, um erneut „von der Konfrontation zur Kooperation zu kommen“.³⁷ Man wollte auf gegenseitige Angriffe in der Öffentlichkeit verzichten. Daneben forderte die deutsche Automobilindustrie „eine Versachlichung der Diskussion ohne ständige Auseinandersetzung in der Öffentlichkeit“.³⁸ Dies bedeutete, dass eine öffentliche Diskussion über die Vergleichsformation *Umweltschutz* nicht stattfinden sollte. Die Differenzen um die Einführung des „umweltfreundlichen Autos“ entwickelten sich gleichzeitig auch zu einem Konflikt darüber, welche Vergleichsinformationen an eine breitere Öffentlichkeit kommuniziert werden durften, um Verbraucher:innen umfangreich aufzuklären. Der VDA verfolgte das Ziel, *umweltbezogene tertia* in den Debatten zu unterdrücken. Der Verband wollte so die Kaufentscheidungen der Konsument:innen

³⁵ Positionspapier der deutschen Automobilindustrie vom 30.01.1981. In: BArch B 102/204425.

³⁶ Ebd.

³⁷ Ebd.

³⁸ Bericht des Bundesministers des Innern an die Bundesminister für Verkehr, Wirtschaft sowie Forschung und Technologie zur Vorbereitung des Chefgesprächs mit der Automobilindustrie vom 06.03.1981. In: BArch B 102/204425.

zugunsten *wirtschaftlicher* Automobile beeinflussen. Die Konsument:innen sollten sich wie bisher „zunehmend energie- und preisbewußt“³⁹, nicht aber umweltfreundlicher beim Autokauf verhalten.

Die Automobilindustrie versuchte an der bereits fest etablierten Vergleichsformation der *Wirtschaftlichkeit* festzuhalten, weil sie fürchtete, dass eine Bedeutungszunahme der Vergleichsformation *Umweltschutz* insbesondere den japanischen Herstellern auf dem deutschen Automobilmarkt zugutekommen und die eigene Konkurrenzfähigkeit schwächen würde. Für den japanischen Automobilmarkt galten nämlich seit 1978 strengere, mit den US-Abgasgrenzwerten vergleichbare Umweltstandards. Aus diesem Grund verfügten alle japanischen Automobile, die für den japanischen sowie den US-amerikanischen Markt bestimmt waren, über geregelte Dreiwege-Katalysatoren als Serienausstattung. Im Bereich des automobilen Umweltschutzes hatten sie demnach einen Wettbewerbsvorteil. Auch galten die Automobile japanischer Hersteller noch zu Beginn der 1980er Jahre als „billiger in der Anschaffung, ohne Aufpreis komplett ausgestattet, wirtschaftlicher im Unterhalt“.⁴⁰ Die Wirtschaftlichkeit der japanischen Automobile bezog sich dabei vor allem auf einen geringeren Kraftstoffverbrauch im Vergleich zu deutschen Automobilen. Unter anderem lag in der Konkurrenzfähigkeit japanischer Fahrzeuge hinsichtlich ihrer Sparsamkeit beim Kraftstoffverbrauch jedoch begründet, wieso die deutschen Hersteller seit der zweiten Ölpreiskrise intensiv an einer kontinuierlichen Reduzierung des Verbrauchs ihrer Fahrzeuge arbeiteten. Um im direkten Wettbewerb mit den japanischen Herstellern zumindest auf einem automobilen Problemfeld bestehen zu können, favorisierten die deutschen Hersteller konsequent die Vergleichsformation der *Wirtschaftlichkeit*. Ihr Hauptaugenmerk der Forschungs- und Entwicklungskapazitäten wollten die deutschen Automobilhersteller nach wie vor auf die weitere technische Verminderung des Benzinverbrauchs legen, um die Konkurrenzfähigkeit auf dem heimischen Markt mit möglichst wirtschaftlichen Fahrzeugen weiter auszubauen. Eine Priorisierung der Vergleichsformation des *Umweltschutzes* hätte dieses Vorhaben konterkariert und eher die Defizite deutscher Hersteller hinsichtlich

³⁹ VDA, Memorandum zu Problemen der Verkehr- und Wirtschaftspolitik aus der Sicht der Automobilindustrie vom 15.10.1980. In: BArch B 102/204424.

⁴⁰ O. V.: Warum deutsche Autokäufer so scharf auf Japaner sind, in: ADAC Motorwelt, H. 10 (1980), S. 32–37, S. 33.

umweltbezogener Fahrzeugeigenschaften betont. Um ihrer Argumentation zugunsten der Vergleichsformation *Wirtschaftlichkeit* Nachdruck zu verleihen, koppelte die deutsche Automobilindustrie die Debatten um Umweltstandards eng an den Zustand der deutschen Wirtschaft im Allgemeinen. Sollten nun *umweltbezogene tertia* stärker gewichtet und diese Vergleichsformation in den Vordergrund gestellt werden, würde die Bundesregierung dabei nicht berücksichtigen, dass „die vorrangige Aufgabe für die kommenden Jahre die Sicherung [der] Zukunft [Deutschlands] als Industrienation“ sei.⁴¹

Die automobile Öffentlichkeit als neue Arena der Aushandlung von Umweltstandards

Dem VDA und den Automobilherstellern gelang es auf lange Sicht nicht, das Thema „Auto und Umwelt“ aus der Öffentlichkeit herauszuhalten. Mit der Reportage „Wir stehen vor einem ökologischen Hiroshima“ im Februar 1983 arbeitete die Zeitschrift *Der Spiegel* die Ursachen des Waldsterbens und die Rolle des Automobils näher auf.⁴² *Der Spiegel* zitierte Politiker und Umweltschützer, die das Waldsterben in Deutschland mit einem „ökologischen Hiroshima“ gleichsetzten, als „Seuche unserer modernen Zeit“ charakterisierten und sogar das mit dem Waldsterben einhergehende Artensterben von Tieren- und Pflanzenarten als „ökologische[n] Holocaust“ bezeichneten.⁴³ *Der Spiegel* veröffentlichte diese gezielt hervorgerufenen Ähnlichkeitsurteile, um öffentliche Aufmerksamkeit und Empörung zu provozieren.⁴⁴ Durch diese Gleichsetzung des Waldsterbens mit dem Holocaust und Hiroshima skandalisierte *Der Spiegel* die akuten Umweltprobleme und kommunizierte sie so an eine breitere Öffentlichkeit. Der Artikel erklärte seinen Leser:innen, dass Wissenschaftler „vor allem die Stickoxide für eine der wichtigsten Ursachen des Waldsterbens [hielten]; diese Stoffe entstammten unter anderem Auspufftöpfen von Fahrzeugen, wie sie die deutsche Autoindustrie noch immer für den Inlandsmarkt (nicht aber für den Export in die USA) baut.“⁴⁵ Auch wenn dieser Vergleich zwischen den Automobilen deutscher Hersteller für den heimischen sowie den US-amerikanischen Markt nur sehr abgeschwächt semantisch durch das „wie

⁴¹ Bericht des Bundesministers des Innern an die Bundesminister für Verkehr, Wirtschaft sowie Forschung und Technologie zur Vorbereitung des Chefgesprächs mit der Automobilindustrie vom 06.03.1981. In: BArch B 102/204425.

⁴² „Wir stehen vor einem ökologischen Hiroshima“. In: *Der Spiegel* H. 7 (1983), S. 72–92.

⁴³ Ebd.

⁴⁴ Zu Ähnlichkeitsurteilen, siehe: Davy, et al: Grundbegriffe, S. 34 ff.

⁴⁵ „Wir stehen vor einem ökologischen Hiroshima“. In: *Der Spiegel* H. 7 (1983), S. 72–92.

[hier]“ und „nicht aber [dort]“ kenntlich gemacht wurde, sollen den Leser:innen des *Spiegels* durch diese vagen Vergleichssignale die Möglichkeiten der automobilen Technik veranschaulicht werden. Die deutschen Automobilhersteller besäßen demnach das technische Wissen, Automobile mit geregelten Dreiwege-Katalysatoren zu produzieren, die die strengen US-Abgasgrenzwerte einhalten konnten. *Der Spiegel* sprach sich mit diesem Vergleich zugunsten des Umweltstandards aus und kritisierte die Automobilindustrie dafür, dass sie sich umweltfreundlicheren Technologien auf dem deutschen Automobilmarkt verweigerte. Nicht nur die Automobilindustrie war angezählt, zu handeln. Ebenso bewertete *Der Spiegel* das Waldsterben als das wichtigste Thema im Wahlkampf um die kommende Bundestagswahl im März 1983, die zugunsten der CDU und Helmut Kohl als Bundeskanzler ausging.

Bundesinnenminister Friedrich Zimmermann (CSU) beschloss umgehend noch im März 1983 „im Alleingang“, dass die strengen US-Abgasgrenzwerte ab dem 1. Januar 1986 als Standard festgeschrieben und somit auch die Katalysatortechnik auf dem deutschen Automobilmarkt eingeführt werden sollten.⁴⁶ Damit versuchte der Bundesinnenminister, die Vergleichsformation des *Umweltschutzes* und die *tertia* der Schadstoffemissionen und Abgaswerte stärker als bisher zu gewichten und als Vergleichsstandard öffentlichkeitswirksam zu etablieren. Dies hatte zur Folge, dass der VDA in den parallel zu den öffentlichen Debatten stattfindenden Spitzengesprächen mit dem Bundesinnen- und Bundesverkehrsministerium nach wie vor dafür plädierte, *wirtschaftlichen tertias* eine dominante Rolle auf dem Automobilmarkt und in den automobilen Vergleichsformationen zu garantieren. Ausgelöst durch die öffentlichen Debatten versuchte der VDA den umweltpolitischen Forderungen gerecht zu werden, indem er stattdessen versuchte, *wirtschaftliche tertias* als ebenso *umweltfreundlich* zu konnotieren und die Vergleichsformation der *Wirtschaftlichkeit* um diesen Aspekt zu erweitern. Der Verband argumentierte, dass, indem Konsument:innen ihre alten Pkw zunehmend durch neue, im Verbrauch sparsamere Automobile ersetzen und die Automobilhersteller weiterhin den Kraftstoffverbrauch technisch verringerten, ein Beitrag zur „Reduzierung der

⁴⁶ Christopher Neumaier: Die Einführung des „umweltfreundlichen“ Autos in den 1980er Jahren im Spannungsverhältnis von Wirtschaft, Politik und Konsum. In: Themenportal Europäische Geschichte, 2012, S. 6.

Abgasemissionen“ geleistet würde.⁴⁷ Durch die intensiven Gespräche der beiden Konfliktparteien um Umweltstandards und die Hierarchie von *wirtschaftlichen und umweltbezogenen tertia* wandelte sich zwar nicht die entsprechende Vergleichsformation der *Wirtschaftlichkeit*. Sie wurde aber von der Automobilindustrie semantisch erweitert, sodass das *tertium* des Kraftstoffverbrauchs sowohl der *Wirtschaftlichkeit* als auch der *Umweltfreundlichkeit* von Automobilen gerecht werden sollte.

Das Bundesinnenministerium verfolgte die Strategie, die bevorzugte Vergleichsformation des *Umweltschutzes* öffentlichkeitswirksam zu kommunizieren, um so den Druck auf die Automobilindustrie zu erhöhen, *umweltbezogene* Fahrzeugkriterien als marktrelevant zu betrachten und bei der Konstruktion ihrer Autos umfassender zu realisieren. Um zu gewährleisten, dass *umweltbezogene tertia* auch in der Öffentlichkeit und für die Konsument:innen an Bedeutung gewannen, plante das Bundesinnenministerium schon 1981, auf entsprechende Verbände wie den ADAC und die „einschlägige Presse“ einzuwirken. Die automobilen Öffentlichkeit sollte einerseits die Problematik von Automobil und Umwelt in ihre Berichterstattung in Form von redaktionellen Texten einbeziehen, andererseits vor allem in ihren „Testberichten über Kraftfahrzeuge [...] Umwelteigenschaften als ein wichtiges Kriterium der Fahrzeugbeschreibung“ etablieren.⁴⁸ Auf diesem Weg versuchte das Bundesinnenministerium indirekten Einfluss auf die öffentlichen Vergleichsformationen der Automobilzeitschriften – insbesondere in Form der automobilen Vergleichstests – zu nehmen und sie als Fürsprecher ihrer politischen Ziele zu gewinnen. Die deutsche Bundesregierung hatte nämlich zu dieser Zeit nicht die hinreichende Befugnis, die US-Abgasgrenzwerte auf dem deutschen Automobilmarkt als Standard gegenüber der Automobilindustrie durchzusetzen, weswegen sie den Weg über die automobilen Öffentlichkeit suchte. Diese sollte die Vergleichsformationen des *Umweltschutzes* übernehmen und stärker gewichten, was der politischen Strategie dienen sollte, Druck auf die Automobilhersteller auszuüben, die Vergleichsformation

⁴⁷ Vermerk mit dem Betreff: Fortsetzung der Gespräche mit der Automobilindustrie, BMI und BMV über die weitere Herabsetzung des Kraftstoffverbrauchs der Fahrzeuge unter besonderer Berücksichtigung des Umweltaspekts vom 20.4.1983. In: BArch B 102/338354.

⁴⁸ Bericht des Bundesministers des Innern an die Bundesminister für Verkehr, Wirtschaft sowie Forschung und Technologie zur Vorbereitung des Chefgesprächs mit der Automobilindustrie vom 06.03.1981. In: BArch B 102/204425.

Umweltschutz als freiwilligen Standard umzusetzen. Die automobilen Fachzeitschriften reagierten auf die politischen Entwicklungen und begannen über das Thema Waldsterben und Automobil zu berichten. Indem sie eindeutige Positionen im ökonomisch-politischen Konflikt um den Standard des „umweltfreundlichen Automobils“ bezogen und zielgerichtet auf den Konflikt um die Hegemonie der *wirtschaftlichen* oder *umweltbezogenen* Vergleichsformationen einwirkten, gewann die Aushandlung über Standards, Vergleichsformationen und *tertia* eine neue Qualität. Denn nun partizipierten auch die intermediären Akteure der automobilen Fachzeitschriften an dem Konflikt, die nun eine breitere automobiler Öffentlichkeit informierten.

Zunächst änderten sich die politischen Rahmenbedingungen des Konflikts. Die EG-Kommission entschied im Mai 1984, dass einheitliche strenge Abgasgrenzwerte nach US-amerikanischem und japanischem Vorbild erst ab 1995 für die Mitgliedsstaaten der Europäischen Gemeinschaft gelten sollten.⁴⁹ Der Alleingang der deutschen Bundesregierung war zunächst gescheitert, sodass sie sich nun den Versuchen zuwandte, das „umweltfreundliche Automobil“ als freiwilligen Standard in Absprache mit der deutschen Automobilindustrie zeitnah auf dem Markt einzuführen. Voraussetzung hierfür war, dass es der Bundesregierung nun möglich war, den Kauf „umweltfreundlicher Automobile“, die schon die strengeren Abgasgrenzwerte einhielten, über Steuervergünstigungen zu fördern.⁵⁰

4. Die Konflikte um die Einführung des „umweltfreundlichen Automobils“ als freiwilliger Standard in der automobilen Öffentlichkeit

Die neue Qualität der Aushandlung entwickelte sich durch die wachsende Zahl der Akteursgruppen, die nun um die Standardisierung einer neuen Vergleichsformation rangen. Diese neuen Akteursgruppen waren die automobilen Fachzeitschriften, die nicht nur eine besondere Art automobiler Öffentlichkeit erreichten und

⁴⁹ Neues vom ADAC. EG verzögert Umweltschutz, 17.05.1984. In: BArch B 295/559; Die EG wollte die Abgasgrenzwerte für Pkw in zwei Stufen senken. Die erste Absenkung der Grenzwerte sollte 1989 erfolgen, die zweite in Anlehnung an die US-Grenzwerte ab 1995. Bleifreies Benzin sollte ab 1989 flächendeckend in Europa verfügbar sein. Vgl. hierzu: Birgit Metzger: „Erst stirbt der Wald, dann du!“. Das Waldsterben als westdeutsches Politikum (1978–1986), Frankfurt a. M 2015, S. 489 f.

⁵⁰ Metzger, Wald, S. 490.

konstituierten, sondern auch seit den 1960er Jahren automobile Vergleichsformationen nutzten. In Form von redaktionellen Texten, die Kommentare und Meinungen beinhalteten, positionierten sich die Zeitschriften innerhalb des Konflikts entweder an der Seite der Automobilindustrie oder der Bundesregierung. Anschließend integrierten sie ihre Meinungen zum Thema „Auto und Umwelt“ auch in ihre Produktkommunikation in Form von automobilen Vergleichstests. Diese automobilen Vergleichstests zeichneten sich durch einen gewissen Grad an Stabilität aus, da sie übersituativ ein relativ gleichbleibendes Repertoire an *tertia* herausgebildet hatten, hinsichtlich derer Automobile unterschiedlicher Hersteller, Marken und Segmente verglichen wurden. Automobile Vergleichstests stellen eine überaus komplexe Vergleichsformation dar, indem mindestens zwei bis zumeist sechs *comparata* hinsichtlich *tertia* aus fünf Kategorien (Karosserie, Antrieb, Komfort, Fahreigenschaften, Wirtschaftlichkeit) verglichen und als besser, schlechter oder gleichwertig bewertet wurden. Gleichzeitig wurden die automobilen Vergleichstests als Vergleichsformationen in den automobilen Fachzeitschriften veröffentlicht, sodass diese Art des Vergleichens regelmäßig wiederholt und seriell publiziert und an die automobile Öffentlichkeit kommuniziert wurde. Ihre Berichterstattung sowie die automobilen Vergleichstests koppelten die Fachzeitschriften an die politisch-industriellen Debatten und bezogen konkret Stellung für die umweltpolitische Position der Bundesregierung zugunsten der Einführung des „umweltfreundlichen Automobils“ oder für die Position der Automobilhersteller zugunsten eines Automobilmarktes, der möglichst frei von staatlicher Regulierung sein sollte. Die automobilen Fachzeitschriften erscheinen dadurch nicht als neutrale Berichterstatter und Marktbeobachter, sondern lassen sich über die Vergleichsformationen, die sie in die Debatten einbrachten oder mitunter von der Bundesregierung sowie der Automobilindustrie übernahmen, als konkrete Marktakteure fassen.

Die Fachzeitschrift *auto motor und sport* etablierte sich mit dem Artikel „Der Regenmacher“ im April 1983 gezielt als Sprachrohr der Industrie.⁵¹ Zwar leugnete die Zeitschrift keinesfalls die Folgen der Luftverschmutzung für Wald und Umwelt, sie vertrat aber gleichzeitig den Standpunkt, dass der Einfluss bestimmter Autoabgase

⁵¹ Wolfgang König: Die Regenmacher. In: *auto, motor und sport*, H. 9 (1983), S. 152–161.

auf das Waldsterben „nicht feststellbar“ sei.⁵² Darüber hinaus bediente sie das Argument, dass schärfere Abgasgrenzwerte und ein Katalysator zu höheren Kosten und einem höheren Kraftstoffverbrauch, der selbst wiederum höhere Kosten an der Tankstelle bedingte, für Autofahrer:innen führen würde. Auch wenn in den hier vollzogenen Vergleichen hinsichtlich der *tertia* Höhe des Kaufpreis, Höhe der Haltungskosten sowie das Maß an Kraftstoffverbrauch zwischen Autos mit und ohne Katalysator letzteres als *comparatum* ungenannt blieb, veranschaulicht die semantische Markierung „höher“ die Nachteile von Autos mit Katalysator für Konsument:innen. Die *auto motor und sport* betonte die äußerst stabile Vergleichsformation der *Wirtschaftlichkeit* zugunsten der Position der Automobilindustrie. Diese Vergleichsformation positionierte Automobile ohne Katalysator hinsichtlich ihrer Wirtschaftlichkeit bezüglich Kosten und Kraftstoffverbrauch als die besseren Fahrzeuge für Konsument:innen. Die Vergleichsformation der *Wirtschaftlichkeit* diene den Kritikern als Hauptargument gegen die Standardisierung von Abgasgrenzwerten und Katalysator. Um den auf der Automobilindustrie lastenden Druck abzuwehren, vollzog die *auto motor und sport* zum Abschluss des Artikels einen Vergleich „mit einem anderen für das Waldsterben mitverantwortlichen Luftverschmutzer“.⁵³ Hinsichtlich Industrie und Kraftwerken würde der „Gesetzgeber vorläufig mit sanfter Hand“ operieren.⁵⁴ Andere Industriezweige sollten somit für einen umfangreicheren Umweltschutz zur Verantwortung gezogen werden, um die Automobilbranche vor den möglichen negativen Konsequenzen politisch festgelegter Umweltstandards zu schützen. Gerade „das Auto betreffend“ gäbe es Alternativen, beendete die Zeitschrift ihren Artikel zum Waldsterben: Insbesondere „den Verbrauch [zu] reduzieren“ würde ebenso die Abgasemissionen reduzieren. Die *auto motor und sport* übernahm an dieser Stelle die Versuche der Automobilindustrie, die Vergleichsformation der *Wirtschaftlichkeit* semantisch zu erweitern und das *tertium* Kraftstoffverbrauch gleichzeitig als Kriterium der Wirtschaftlichkeit sowie des Umweltschutzes im öffentlichen Diskurs zu etablieren. Das *tertium* der Wirtschaftlichkeit galt demnach für die Berichterstattung sowie die automobilen Vergleichstests der *auto motor und sport* im Kontext der Umweltdebatte als nachahmenswert, sodass die Fachzeitschrift

⁵² Ebd., S. 156.

⁵³ Ebd., S. 161.

⁵⁴ Ebd., S. 161.

an der Reproduktion und Stabilisierung der Vergleichsformation der *Wirtschaftlichkeit* kontinuierlich mitwirkte.

Im Laufe des Frühjahrs 1985 boten die deutschen Automobilhersteller testweise zunehmend „umweltfreundliche Automobile“ auf dem Markt an, sodass die *auto motor und sport* auf diese Entwicklung auf dem Automobilmarkt reagierte, indem sie selbst zunehmend Automobile mit Katalysator in ihre Vergleichstests aufnahm. In dem Vergleichstest „Saubermann & Co“ verglich die Zeitschrift „drei neue Katalysator-Varianten“ von BMW, Peugeot und Saab mit ihrer jeweiligen Basis-Variante ohne Katalysator hinsichtlich der *tertia* Anschaffungskosten, Kraftstoffverbrauch, Leistung und Schnelligkeit.⁵⁵ Das *tertium* Schadstoffemissionen oder Abgaswerte, obwohl jeweils ein *comparatum* des Vergleichspaares ein „umweltfreundliches Automobil“ war, schloss die *auto motor und sport* aus diesem Vergleichstest konsequent aus. Ihrer Meinung nach müssten neben „Umwelt-Gesichtspunkten [...] auch andere Kriterien berücksichtigt werden“.⁵⁶ Die Vergleichsergebnisse fielen alle zugunsten der Automobile ohne Katalysator aus. Die Automobile mit Katalysator brachten im direkten Vergleich weniger Leistung auf und erreichten geringere Höchstgeschwindigkeiten, sie verbrauchten mehr Kraftstoff und kosteten mehr in der Anschaffung als ihre Vergleichsmodelle ohne Katalysator.⁵⁷ Die Ergebnisse der Vergleichstests visualisierte die *auto motor und sport* in numerischen Vergleichstabellen. So kommunizierte die Zeitschrift vermeintlich objektiv an ihre Leser:innen, dass der Kauf eines Katalysator-Autos in allen Vergleichshinsichten zu ihrem Nachteil sein würde. Das *tertium* der Schadstoff- oder Abgasarmut der Katalysator-Autos fand keinen Niederschlag in der Vergleichstabelle. Die größere Umweltfreundlichkeit dieser Automobile wurde nicht nur nicht als Vorteil deklariert, sondern sogar als Begründung für das schlechtere Vergleichsergebnis inszeniert. Automobile Vergleichstests waren demnach nicht objektiv und wertneutral, sondern wurden stets zweckgebunden von den Automobilzeitschriften eingesetzt, um sie zur Durchsetzung der unternehmerischen oder politischen Position im Konflikt um Umweltschutz und Wirtschaftlichkeit zu instrumentalisieren.

⁵⁵ O.V.: Saubermann & Co. In: *auto motor und sport*, H. 5 (1985), S. 56–67.

⁵⁶ Ebd., S. 57.

⁵⁷ Ebd., S. 60, S. 62., S. 65.

Die *auto motor und sport* nutzte die Vergleichstests, um sich gegen die Katalysator-Technik auszusprechen und damit die Position der Automobilindustrie zu unterstützen, die sich weiterhin weigerte, die automobile Technik so zu optimieren, dass sie die US-Abgasgrenzwerte einhielten. Hier wird bereits deutlich, dass in den Vergleichstests der *auto motor und sport* die *comparata* nicht hinsichtlich der Umweltfreundlichkeit ihrer Technik gleichartig sein mussten, um verglichen zu werden. Zwar waren die formalen Voraussetzungen zum Vollzug der Vergleichsformation gegeben, da die *comparata* in genügend Hinsichten gleich waren. Im Konflikt um die Hegemonie der Vergleichsformationen der *Wirtschaftlichkeit* und des *Umweltschutzes* wurden derartige Gleichartigkeitsannahmen aber bewusst von der *auto motor und sport* so asymmetrisch gesetzt, um die Position der Automobilindustrie zu stärken und die Stabilität der Vergleichsformation der *Wirtschaftlichkeit* zu gewährleisten.

Bereits 1987 lässt sich in den Vergleichsformationen der Fachzeitschrift ein Wandel diagnostizieren, der vermutlich mit den Entwicklungen auf dem deutschen Automobilmarkt korrelierte. Auf Ebene der Europäischen Gemeinschaft wurde beschlossen, dass ab Oktober 1988 bei großen Fahrzeugen mit über zwei Liter Hubraum geregelte Dreizeuge-Katalysatoren verpflichtend wurden. Für Automobile der Mittelklasse (zwischen 1,4 und 2 Liter Hubraum) sollten die strengen US-Grenzwerte auf EG-Ebene ab 1993 gelten.⁵⁸ Kleinwagen waren zunächst nicht von der Verschärfung der Abgasgrenzwerte betroffen, 1989 korrigierte die EG die gesetzlichen Vorgaben, dass die US-Abgasgrenzwerte ab 1993 für alle Neuwagen gelten sollten, sodass sämtliche Neuwagen aller Klassen einen Katalysator benötigten.⁵⁹ Aufgrund dieser politischen Entwicklungen statteten die deutschen Automobilhersteller ihre Modelle in größerem Umfang mit Katalysatoren aus. Vor diesem Hintergrund richtete die *auto motor und sport* ihre Vergleichsanstrengungen zunehmen darauf aus, Automobile mit unterschiedlichen Techniken zur Abgasreinigung als *comparata* zu vergleichen.

Im automobilen Vergleichstest „Die reine Wahrheit“ testete die Zeitschrift vier Automobile aus der schadstoffarmen Mittelklasse (Opel, Peugeot, Toyota und VW).⁶⁰ Zum Ausgangspunkt des Vergleichstest machte sie den verstärkten „PS-Konsum“,

⁵⁸ Metzger, Wald, S. 492.

⁵⁹ Ebd., S. 493.

⁶⁰ Hans-Joachim Wiehager: Die reine Wahrheit. In: *auto motor und sport*, H. 5 (1987), S. 70–80.

der sich „in den Leistungsansprüchen [der Konsument:innen] manifestierte, um daran anschließend zu diagnostizieren, dass „die Vernunft Terrain zurückerobert[e]“.⁶¹ Als vernünftig charakterisierte die *auto motor und sport* zwar vor allem das Segment der Mittelklasse. Gleichzeitig sei in ihren Augen aber auch der Kostenaspekt im Sinne der „Steuerbefreiung als Folge des offiziellen Stempels ‚schadstoffarm‘ [...] ein willkommener Akt der Vernunft“.⁶² Damit integrierte die *auto motor und sport* das *tertium* der Schadstoffarmut zumindest punktuell in seine Vergleichsformation und verglich die Automobile konkret hinsichtlich ihrer Abgaswerte, indem sie auf einem „Abgas-Prüfstand kontrollierte [...], wie sauber die als umweltfreundlich angepriesenen und deshalb steuerbefreiten Testkandidaten wirklich [seien]“.⁶³ Als *comparata* setzte die Zeitschrift Automobile, die unterschiedliche Techniken zur Abgasentgiftung nutzten, um somit der Position der Automobilindustrie Nachdruck zu verleihen, dass Umweltfreundlichkeit bei Automobilen nicht zwangsläufig durch staatliche Regulierung zu erreichen sei, sondern durch technische Diversität. Zwar bewertete die *auto motor und sport* den Opel mit geregelter Dreibege-Katalysator als das einzige Automobil, dass das Prädikat „Schadstoffarm“ im Sinne der strengen US-Abgasgrenzwerte verdiente, jedoch könne „die Schadstoffarmut bei der Kaufentscheidung nur einen von vielen Faktoren darstellen“.⁶⁴ Den automobilen Vergleichstest gewann – hauptsächlich wegen seines Kraftstoffverbrauchs – der VW Golf, obwohl er hinsichtlich der Abgasgrenzwerte nur auf dem dritten von vier Plätzen landete. Zwar hatte die Fachzeitschrift *umweltbezogene tertia* in die automobilen Vergleichsformation integriert, aber zugleich die nach wie vor stabilen *tertia* – insbesondere den Kraftstoffverbrauch – als Vergleichshinrichtungen betont und ihnen letztendlich eine Vorrangstellung zugestanden. Eine derartige Hierarchisierung *wirtschaftlicher* gegenüber *umweltbezogenen tertia* zeugt davon, dass die *auto motor und sport* nach wie vor der *Wirtschaftlichkeit* vor der *Umweltfreundlichkeit* den Vorzug gab, wodurch sie kontinuierlich versuchte, darauf einzuwirken, die Vergleichsformation der *Wirtschaftlichkeit* stabil zu halten und das *tertium* des Kraftstoffverbrauchs nach dem Vorbild der Automobilindustrie zu priorisieren. Durch die Steuerbefreiung schadstoffarmer Automobile aber beeinflusste die *Umweltfreundlichkeit* nun auch

⁶¹ Ebd., S. 71.

⁶² Ebd., S. 71.

⁶³ Ebd., S. 77.

⁶⁴ Ebd., S. 71.

positiv die *Wirtschaftlichkeit* von Fahrzeugen, sodass die beiden Vergleichshinsichten im automobilen Diskurs wechselseitig aufeinander einwirkten.

Der ADAC etablierte sich mit dem Artikel „Aktion sauberes Auto“ im September 1983 auch in der automobilen Öffentlichkeit als Sprachrohr der Bundesregierung.⁶⁵ Der Artikel enthielt nicht nur ein Plädoyer zugunsten des „umweltfreundlichen Automobils“, sondernklärte Leser:innen detailliert über den Zusammenhang von Waldsterben und Kraftverkehr, die Auswirkungen der ungefilterten Autoabgase für Umwelt und Mensch sowie über Funktionsweise und Nutzen der neuen Katalysatortechnik auf.⁶⁶ Der ADAC griff ebenso in den Konflikt um die Hierarchisierung der *wirtschaftlichen* und *umweltfreundlichen* Vergleichsformationen auf dem Automobilmarkt ein. Deziert ging der ADAC auf die Problematik des Kraftstoffmehrverbrauchs bei Katalysator-Autos ein, die seitens der Automobilindustrie und der *auto motor und sport* immer wieder als Argument gegen die Einführung des „umweltfreundlichen“ Autos bedient wurde. Mit einem Vergleichstest zwischen den je „normalen“ Modellen (VW, Audi, BMW, Mercedes) ohne Katalysator und den „US-Modellen“ mit eingebautem Katalysator testete der ADAC selbst, ob die Angaben der Industrie über einen Mehrverbrauch von 10 Prozent bei Katalysator-Autos der Realität entsprachen. Neben dem Kraftstoffverbrauch bildete auch der Benzinpreis von bleifreiem Benzin ein wichtiges *tertium* dieses Vergleichstest. Die vergleichenden Verbrauchsmessungen konnten jedoch den Befund der Automobilindustrie über einen höheren Kraftstoffverbrauch von Katalysator-Autos weder bestätigen noch entkräften. Mal verbrauchten die deutschen Modelle ohne Katalysator mehr mal weniger Kraftstoff als die US-amerikanischen Modelle mit Katalysator.⁶⁷ Die Vergleichsformation der *Wirtschaftlichkeit* blieb auch für die *ADAC motorwelt* eine relevante Vergleichsformation in ihrer Kommunikation an die automobilen Öffentlichkeit sowie an Konsument:innen. Die Zeitschrift versuchte aber *wirtschaftliche* und *umweltbezogene tertia* in ihren automobilen Vergleichstests gleichberechtigt nebeneinander zu positionieren, ohne eines der beiden *tertia* zu priorisieren.

⁶⁵ O.V.: Aktion sauberes Auto. In: ADAC Motorwelt, H. 9 (1983), S. 36–49; für eine ausführliche Analyse dieses Artikels, siehe: Neumaier, Einführung.

⁶⁶ Neumaier, Einführung, 2012.

⁶⁷ Ebd., S. 44.

Um die Vorzüge der Katalysator-Technik zu betonen, integrierte der Club ab Dezember 1986 fast ausschließlich Automobile mit Katalysator in seine automobilen Vergleichstests. 1987 schloss der ADAC alsbald Benziner ohne Katalysator als *comparata* aus seinem Testangebot aus. So verglich die Zeitschrift zum Beispiel im „ADAC Vergleichstest“ der Dezember-Ausgabe von 1986 fünf Automobile der oberen Mittelklasse: „Natürlich alle mit Katalysator.“⁶⁸ Damit gab der ADAC seine zukünftige Strategie im Konflikt um das „umweltfreundliche Automobil“ vor. Im Gegensatz zur *auto motor und sport* fällt die *ADAC motorwelt* demnach ein anderes Ähnlichkeitsurteil hinsichtlich der *comparata* in ihren Vergleichsformationen. Der ADAC nahm Automobile nur dann als hinreichend ähnlich für einen Vergleich an, sofern diese mit einem Katalysator ausgerüstet waren und demnach als *umweltfreundlich* galten. Er inszenierte die umweltfreundliche Technologie des Katalysators als die einzig logische Wahl und Grundvoraussetzung für seine Vergleichsformationen, um den deutschen Automobilmarkt umweltfreundlicher zu gestalten. Die *ADAC motorwelt* übernahm damit den politischen Standardisierungsdruck von oben in ihre automobilen Vergleichsformationen und kommunizierte ihn auf diese Art und Weise an ihre Leser:innen.

Um der von Autoindustrie und *auto motor und sport* beworbenen technischen Diversität zu begegnen, vollzog die *ADAC motorwelt* dennoch Vergleiche, die Automobile mit geregelter und unregelter Katalysator, der nur die laschen EG-Grenzwerte und nicht die strengen US-Grenzwerte einhielt, gegenüberstellte. Im Vergleichstest „Fünf Richtige für die Umwelt?“ testete der ADAC fünf Kleinwagen zwar auch hinsichtlich der „gewohnten Kriterien“, er legte dabei aber besonderes Augenmerk auf „die Schadstoffe im Abgas“.⁶⁹ Er stellte damit das *tertium* der Schadstoffarmut nicht nur als grundsätzlich gleichberechtigt neben die gewohnten, stabilen *tertia*, sondern betonte sogar die Vergleichsformation des *Umweltschutzes*. Der Vergleichstest ergab, dass unregelte Katalysatoren „nicht annähernd so gut reinigen wie ein Kat mit Lambdasonde“.⁷⁰ Mit diesem Vergleichsergebnis antizipierte die *ADAC motorwelt* die umweltpolitischen Entwicklungen auf EG-Ebene, dass Kleinwagen zu diesem Zeitpunkt keinen geregelten Katalysator brauchten, um als schadstoffarm und umweltfreundlich kategorisiert zu werden. Auf

⁶⁸ Jürgen G. Stratmann: ADAC Vergleichstest. In: *ADAC motorwelt*, H. 12 (1986), S. 18–37, S. 19.

⁶⁹ Jürgen G. Stratmann: Fünf Richtige für die Umwelt? In: *ADAC motorwelt*, H. 1 (1987), S. 18–26.

⁷⁰ Ebd., S. 26. Ein Katalysator mit Lambdasonde meint den geregelten Dreiwege-Katalysator.

diese Automobilklassen sollten die US-Abgasgrenzwerte zu diesem Zeitpunkt keine Anwendung finden. Mit der Vergleichsformation, die die Kleinwagen hinsichtlich ihrer jeweiligen Schadstoffarmut in Relation setzte, argumentierte der ADAC dafür, dass die Umweltstandards für sämtliche Automobilklassen Geltung haben sollten. Damit nahm der ADAC einerseits den politischen Standardisierungsdruck in seine publizistischen Inhalte mit auf, übte aber andererseits selbst Druck auf die politischen Akteure aus, dass diese sich auf EG-Ebene für umfangreichere Umweltstandards einsetzen sollte. Ebenso adressierte der ADAC mit der Vergleichsformation des *Umweltschutzes* die Industrie, den geregelten Katalysator freiwillig zur Serienausstattung zu machen, sowie die Konsument:innen und Leser:innen, nur Automobile mit der bestmöglichen Technik zugunsten des *Umweltschutzes* zu kaufen.

Zwar priorisierte der ADAC das *tertium* der Schadstoffarmut oder Abgasarmut nicht in allen seinen Vergleichstests, jedoch plädierte er – hauptsächlich adressiert an die deutsche Automobilindustrie – dafür, die Umweltfreundlichkeit von Automobilen als ebenso wichtiges *tertium* wie das fest etablierte Set an *tertia* in den Vergleichsformationen zu berücksichtigen: „Wir Deutschen, sagt man, bauen die besten Autos der Welt. Unsere Konstrukteure geben keine Ruhe, bevor sie ihre Produkte so stark, so schnell, so sparsam, so komfortabel, so sicher wie möglich gemacht haben. Auch so sauber wie möglich?“⁷¹ Der ADAC kommunizierte mit diesen Aussagen, dass die deutsche Automobilindustrie im internationalen Vergleich der Automobilhersteller nur dann zu den besten der Welt gehören könnte, wenn sie ihre Automobile auch so sauber wie möglich konstruierte und produzierte. Dass die Vergleichsformation des *Umweltschutzes* relevant für den deutschen Automobilmarkt sein sollte, etablierte der ADAC damit zur Vorbedingung des weiteren Erfolgs der deutschen Automobilindustrie im internationalen Wettbewerb.

Im Gegensatz zu dieser Entwicklung rangen die deutsche Automobilindustrie und das Bundesumweltministerium unter Ausschluss der Öffentlichkeit weiterhin darum, dass die deutschen Automobilhersteller ihre Automobile mit Katalysator „als Regelanbieter“ anbieten sollten.⁷² Der Katalysator sollte als Serienausstattung für

⁷¹ Manfred Caroselli: I Love Kat. In: ADAC motorwelt, H. 10 (1987), S. 40–42, S. 41.

⁷² Mitteilung des Bundesumweltministeriums vom 15.3.1989: „Bundesumweltminister Töpfer und deutsche Automobilindustrie erzielen bei ihren Gesprächen wichtige umweltpolitische Fortschritte“. In: BArch B 295/16404.

alle Automobile auf dem deutschen Markt geboten werden, noch bevor die US-Abgasgrenzwerte ab 1993 für den europäischen Markt als gesetzlicher Standard gelten sollten. Problematisch, so der VDA, sei dies vor allem für die Automobilhersteller von kleineren Fahrzeugen – Volkswagen, Ford und Opel – die „Wettbewerbsnachteile gegenüber Importeuren“ fürchteten.⁷³ Ein freiwilliger Umweltstandard, den ausländische Hersteller nicht einhalten mussten, bedeutete für die Automobilindustrie einen eindeutigen Wettbewerbsnachteil. Wie schon 1981 argumentierte die Automobilindustrie, dass unterschiedliche „Umwelteigenschaften“ von Fahrzeugen deutscher und ausländischer Hersteller zu Marktverschiebungen führen könnten, weil somit auch eine Erweiterung der Vergleichsmöglichkeiten sowie –hinsichten zwischen den Marktkonkurrenten gegeben war. Die Automobilindustrie bekräftigte die Notwendigkeit der Stabilität der fest etablierten Vergleichsformation der *Wirtschaftlichkeit* und sprach sich damit gegen die Einführung eines freiwilligen Umweltstandards aus. Eine stärkere Gewichtung *umweltbezogener tertia* hätte negative Auswirkungen auf potenzielle Vergleichsergebnisse zwischen deutschen und ausländischen Modellen hinsichtlich der *Wirtschaftlichkeit* deutscher Fahrzeuge, da deutsche Automobile mit einem eingebauten Katalysator als teurer im Preis und in den Haltungskosten sowie als verschwenderischer beim Kraftstoffverbrauch als ausländische Fahrzeuge bewertet würden.

Vor diesem Hintergrund wirkte es umso überraschender, als *Der Spiegel* im April 1989 berichtete, dass der Automobilhersteller Opel „fortan alle Wagen serienmäßig mit Katalysator ausstatten werde, mit dem besten Abgasreinigungssystem also“.⁷⁴ *Der Spiegel* wertete den „Alleingang der Rüsselsheimer“ als offenen Bruch der „Front der deutschen Autofirmen“ sowie gleichzeitig als Strategie des Automobilherstellers, sich mit dem Katalysator als Serienausstattung und damit als Alleinstellungsmerkmal gegenüber der Konkurrenz in der hart umkämpften Mittelklasse abzusetzen.⁷⁵ Opel bewertete die Umweltfreundlichkeit von Automobilen nun als „ein Verkaufsargument“ auf dem deutschen Automobilmarkt und erhoffte sich davon einen Marktvorteil.⁷⁶ Volkswagen und Ford sahen sich nun

⁷³ Vorbereitungspapier des Bundesumweltministeriums auf die Gespräche beim VDA am 10. und 14. März 1989 in Frankfurt vom 9.3.1989. In: BArch B 295/16404.

⁷⁴ O.V.: Der Alleingang der Rüsselsheimer. In: *Der Spiegel*, H. 17 (1989), S. 22.

⁷⁵ Ebd.

⁷⁶ Ebd.

gezwungen, den Vorstoß Opels zu imitieren, um insbesondere in der Mittelklasse konkurrenzfähig zu bleiben, sodass sich der Katalysator auch für die drei Massenhersteller auf dem Markt zu einem de-facto-Standard entwickelte.⁷⁷

Einen allzu bemerkenswerten Niederschlag fand dieser Schritt in den automobilen Fachzeitschriften jedoch nicht, hatten sie *umweltbezogene tertia* schon längst in ihren automobilen Vergleichsformationen etabliert. Die *auto motor und sport* lobte Opel für die umweltfreundliche Offensive in der Kompakt- und Mittelklasse sowie für den Umstand, dass „die aktuellen Einstiegermodelle [mit Katalysator] jetzt billiger als die vergleichbaren Vorgänger [ohne Katalysator]“ waren.⁷⁸ Mit diesem Vergleich gab die *auto motor und sport*, obwohl das Hauptaugenmerk auf der Umweltfreundlichkeit des einen *comparatum* – des Automobils mit Katalysator – lag, *tertia* der Wirtschaftlichkeit den Vorzug. Die Zeitschrift versuchte damit, die Vergleichsformation der *Wirtschaftlichkeit* stabil zu halten, was der Komparativ „billiger [in der Anschaffung] als“ konkret verdeutlicht. Abschließend appellierte die Zeitschrift an die Konsument:innen, dass diese hoffentlich wüssten, „wie die richtige Entscheidung beim Autokauf jetzt [aussähe]“.⁷⁹ Mit der flächendeckenden freiwilligen Einführung des Katalysators bei allen deutschen Automobilherstellern spielte das *tertium* der Umweltfreundlichkeit keine besondere Rolle mehr in den automobilen Vergleichstests der Zeitschriften. Ein Wandel erfolgte stattdessen hinsichtlich der Charakteristika der verglichenen *comparata*, da nun alle Automobile über das Merkmal des Katalysators verfügten und darüber erst als vergleichbar beurteilt wurden. Der freiwillige Marktstandard des Katalysators zur Einhaltung der US-Abgasgrenzwerte wurde so im Sinne eines Ähnlichkeitsurteils zur Vorbedingung für die automobilen Vergleichstests der automobilen Fachzeitschriften. Gleichzeitig büßte damit die Vergleichsformation des *Umweltschutzes* an Bedeutung in der automobilen Öffentlichkeit ein. Hinsichtlich der Frage, welche der beiden unterschiedlichen Vergleichsformationen die dominantere sein sollte, stellte sich heraus, dass die Vergleichsformation der *Wirtschaftlichkeit* wiederum nichts an ihrer Relevanz eingebüßt hatte. *Wirtschaftliche tertia* wurden von den Akteursgruppen des Automobilmarktes nach wie vor mit oberster Priorität für die vergleichende Bewertung von Fahrzeugkriterien herangezogen.

⁷⁷ Ebd.

⁷⁸ O.V.: Sauber eingefädelt. In: *auto motor und sport*, H. 10 (1989), S. 24.

⁷⁹ Ebd.

5. Schlussbetrachtung

In den Spitzengesprächen zwischen Automobilindustrie und der Bundesregierung, die als nicht-öffentliche Arena der Aushandlung eines Marktstandard fungierten, brachten die jeweiligen Akteursgruppen unterschiedliche Vergleichsformationen hervor. Die Automobilindustrie versuchte, die seit den beiden Ölpreiskrisen stabile Vergleichsformation der *Wirtschaftlichkeit* auch in den Debatten um das „umweltfreundliche Automobil“ stabil zu halten, in der *wirtschaftliche tertia* – vor allem der Kraftstoffverbrauch von Automobilen – ihre Priorität behielten. VDA und Automobilhersteller argumentierten so gegen die Einführung eines Umweltstandards für den Markt, da dieser negative Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Automobilindustrie zur Folge gehabt hätte.

Die Bundesregierung hingegen versuchte, der Vergleichsformation des *Umweltschutzes* im Konflikt mit der Automobilindustrie zu einer größeren Relevanz auf dem Automobilmarkt zu verhelfen. Mit dieser für den Automobilmarkt neuen Vergleichsformation wollte die Bundesregierung die automobilen *tertia* neu hierarchisieren, sodass Schadstoffemissionen, Abgasarmut und Umweltfreundlichkeit von Automobilen gegenüber wirtschaftlichen Fahrzeugeigenschaften stärker gewichtet und mitunter priorisiert werden sollten. Die beiden Vergleichsformationen der *Wirtschaftlichkeit* und des *Umweltschutzes* – und damit auch die sie prägenden *wirtschaftlichen* oder *umweltbezogenen tertia* – standen demnach in Konkurrenz zueinander. Der Konflikt zwischen den Akteursgruppen der Automobilindustrie und der Bundesregierung um die Setzung eines Marktstandards, der mehr Umweltfreundlichkeit bei Fahrzeugen garantieren sollte, war gleichzeitig ein Konflikt um die Dominanz einer bestimmten Vergleichsformation auf dem deutschen Automobilmarkt. Die Einführung des Umweltstandards zu verhindern, bedeutete, die Stabilität der Vergleichsformation der *Wirtschaftlichkeit* und insbesondere des *tertiums* des Kraftstoffverbrauchs zu erhalten.

Die Einführung des Umweltstandards in den Spitzengesprächen zu fordern und öffentlichkeitswirksam über die automobilen Fachzeitschriften diskutieren zu lassen, bedeutete, aktiv auf einen Wandel in den automobilen Vergleichsformationen hinzuarbeiten, indem *Umweltfreundlichkeit* und

Wirtschaftlichkeit als Fahrzeugkriterien in eine neue Ordnung gebracht werden sollten.

Die automobilen Fachzeitschriften nahmen diesen Konflikt in ihre Berichterstattung sowie die automobilen Vergleichstests auf und kommunizierten auf diese Weise die jeweilige Position von Automobilindustrie oder Bundesregierung an ihre Leser:innen und potenzielle Konsument:innen.

Die bis dahin nicht-öffentlichen Aushandlungen zwischen Automobilindustrie und Politikern breiteten sich auf eine öffentliche Arena aus, an der eine nun wachsende Zahl an Akteursgruppen partizipierte. Die *ADAC motorwelt* argumentierte zugunsten der Bundesregierung, dass das „umweltfreundliche Automobil“ als Marktstandard gesetzt werden sollte. Die *auto motor und sport* hingegen verteidigte den Standpunkt der Automobilindustrie, die sich gegen staatliche Regulationsversuche im Bereich des Umweltschutzes aussprach. Um ihre jeweiligen Ziele zu erreichen, reproduzierten und stabilisierten die beiden Konfliktparteien die von ihnen priorisierte Vergleichsformation – entweder der *Wirtschaftlichkeit* oder des *Umweltschutzes*.

Über den Vollzug der Vergleichsformationen war es den Akteuren nicht nur möglich, vergleichbare Entwicklungen in anderen Ländern mit einer eigenen, bedeutenden Automobilindustrie als nachahmenswertes oder abschreckendes Beispiel für Standardsetzung zu inszenieren, sondern auch potenzielle positive wie negative Konsequenzen von Standardsetzung zu imaginieren und gegeneinander abzuwägen. Die politischen Akteure und der ADAC versuchten die Automobilindustrie von der Signifikanz der Vergleichsformation des *Umweltschutzes* zu überzeugen, dass ein Umweltstandard für den Automobilmarkt das einzige probate Mittel sei, Waldsterben und Umweltverschmutzung durch Autoabgase Einhalt zu gebieten. Die Automobilindustrie und die *auto motor und sport* hingegen warben dafür, die Frage einer Standardisierung dem Markt zu überlassen und die Dominanz der bewährten und erfolgsversprechenden Vergleichsformation der *Wirtschaftlichkeit* zu erhalten, um den Wettbewerb auf dem deutschen Automobilmarkt nicht durch staatliche Regulation zu stören oder gar zu Ungunsten der heimischen Industrie zu beeinflussen.

Der Konflikt um die Frage, ob es einen neuen *umweltbezogenen* Standard geben sollte, war simultan auch ein Konflikt um die Frage, hinsichtlich welcher

Fahrzeugkriterien (*tertia*) Automobile verglichen werden konnten und überhaupt sollten. Indem die Bundesregierung versuchte, einen neuen Umweltstandard für den Markt zu erlassen, wollte sie gleichzeitig neue *umweltbezogene* Vergleichshinsichten für Automobile etablieren, die eine Dominanz der Vergleichsformation des *Umweltschutzes* bedeutet hätten. Indem die Automobilindustrie versuchte, einen neuen Umweltstandard zu verhindern, wollte sie *umweltbezogene* Vergleichshinsichten für Automobile unterbinden, um die eigene Konkurrenzfähigkeit auf dem heimischen Markt zu erhalten sowie die bisherige Dominanz der Vergleichsformation der *Wirtschaftlichkeit* zu verteidigen.

6. Quellen- und Literaturverzeichnis

Literatur

Davy, Ulrike / Grave, Johannes / Hartner, Marcus / Schneider, Ralf / Steinmetz, Willibald: Grundbegriffe für eine Theorie des Vergleichens. Ein Zwischenbericht (Praktiken des Vergleichens. Working Paper des SFB 1288, 3), Bielefeld 2019. DOI: <https://doi.org/10.4119/unibi/2939563>.

Epple, Angelika / Flüchter, Antje / Müller, Thomas: Praktiken des Vergleichens: Modi und Formationen. Ein Bericht von unterwegs (Praktiken des Vergleichens. Working Paper des SFB 1288, 6), Bielefeld 2020. DOI: <https://doi.org/10.4119/unibi/2943010>.

Holzinger, Katharina: Politik des kleinsten gemeinsamen Nenners? Umweltpolitische Entscheidungsprozesse in der EG am Beispiel der Einführung des Katalysatorautos, Berlin 1994.

Köhler, Ingo: Auto-Identitäten. Marketing, Konsum und Produktbilder des Automobils nach dem Boom, Göttingen 2018.

Kramper, Peter: The Battle of Standards. Messen, Zählen und Wiegen in Westeuropa 1660–1914, Berlin / Boston 2019.

Metzger, Birgit: „Erst stirbt der Wald, dann du!“. Das Waldsterben als westdeutsches Politikum (1978–1986), Frankfurt a. M. 2015.

Neumaier, Christopher: Dieselautos in Deutschland und den USA. Zum Verhältnis von Technologie, Konsum und Politik, 1949–2005, Stuttgart 2010.

Neumaier, Christopher: Die Einführung des „umweltfreundlichen“ Autos in den 1980er Jahren im Spannungsverhältnis von Wirtschaft, Politik und Konsum. In: Themenportal Europäische Geschichte, 2012.

Timmermans, Stefan / Epstein, Steven: A World of Standards but not a Standard World. Toward a Sociology of Standards and Standardization. In: The Annual Review of Sociology, 36 (2010), S. 69–89.

Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA): Wegbegleiter der Automobilindustrie – 100 Jahre VDA, Frankfurt a. M. 2001.

Quellen

Ungedruckte Quellen

Bundesarchiv Koblenz B 102/204424

Bundesarchiv Koblenz B 102/204425

Bundesarchiv Koblenz B 102/338354

Bundesarchiv Koblenz B 295/559

Gedruckte Quellen (Zeitschriftenartikel)

Caroselli, Manfred: I Love Kat. In: ADAC motorwelt, H. 10 (1987), S. 40–42.

König, Wolfgang: Die Regenmacher. In: auto, motor und sport, H. 9 (1983), S. 152–161.

Nistl, Rainer: Wie löst man das Abgas-Problem? In: ADAC motorwelt, H. 5 (1971), S. 54–62.

O. V.: Aktion sauberes Auto. In: ADAC motorwelt, H. 9 (1983), S. 36–49.

O. V.: Der Alleingang der Rüsselsheimer. In: Der Spiegel, H. 17 (1989), S. 22.

O. V.: Nackte Männer. In: Der Spiegel, H. 29 (1967), S. 50 f.

O. V.: Sauber eingefädelt. In: auto motor und sport, H. 10 (1989), S. 24.

O. V.: Saubermann & Co. In: auto motor und sport, H. 5 (1985), S. 56–67.

O. V.: Warum deutsche Autokäufer so scharf auf Japaner sind. In: ADAC motorwelt, H. 10 (1980), S. 32–37.

O. V.: „Wir stehen vor einem ökologischen Hiroshima“. In: Der Spiegel H. 7 (1983), S. 72–92.

Stratmann, Jürgen G.: ADAC Vergleichstest. In: ADAC motorwelt, H. 12 (1986), S. 18–37.

Stratmann, Jürgen G.: Fünf Richtige für die Umwelt? In: ADAC motorwelt, H. 1 (1987), S. 18–26.

Wiehager, Hans-Joachim: Die reine Wahrheit. In: auto motor und sport, H. 5 (1987), S. 70–80.

SFB 1288 – PRAKTIKEN DES VERGLEICHENS

Unser Alltag ist geprägt von Ratings, Statistiken und Wettbewerben, ob im Sport, in der Politik oder in der Wissenschaft. Vergleichen gilt als objektiv. Es hilft uns vermeintlich, zu klaren Ergebnissen zu kommen. Aber wie neutral ist das Vergleichen wirklich?

Menschen vergleichen sich mit Blick auf ihre Fähigkeiten, Firmen vergleichen ihre Bilanzen, Länder ihre Bruttoinlandsprodukte. Das Vergleichen entscheidet zum Beispiel darüber, wie wir Fremdes wahrnehmen: Treten dabei Ähnlichkeiten oder Unterschiede hervor? Zu welchen Werturteilen kommen wir? Wann schleichen sich in das scheinbar so objektive Vergleichen eingefahrene Sichtweisen ein und wieso?

Forschende aus Geschichts- und Literaturwissenschaft, Philosophie, Kunstgeschichte, Politik- und Rechtswissenschaft untersuchen erstmals systematisch, wie Vergleichspraktiken die Welt ordnen und verändern. Der SFB „Praktiken des Vergleichens“ betreibt Grundlagenforschung, indem er den Akzent weg von ‚dem Vergleich‘ hin zur ‚Praxis des Vergleichens‘ verschiebt:

Was tun Akteure, wenn sie vergleichen?

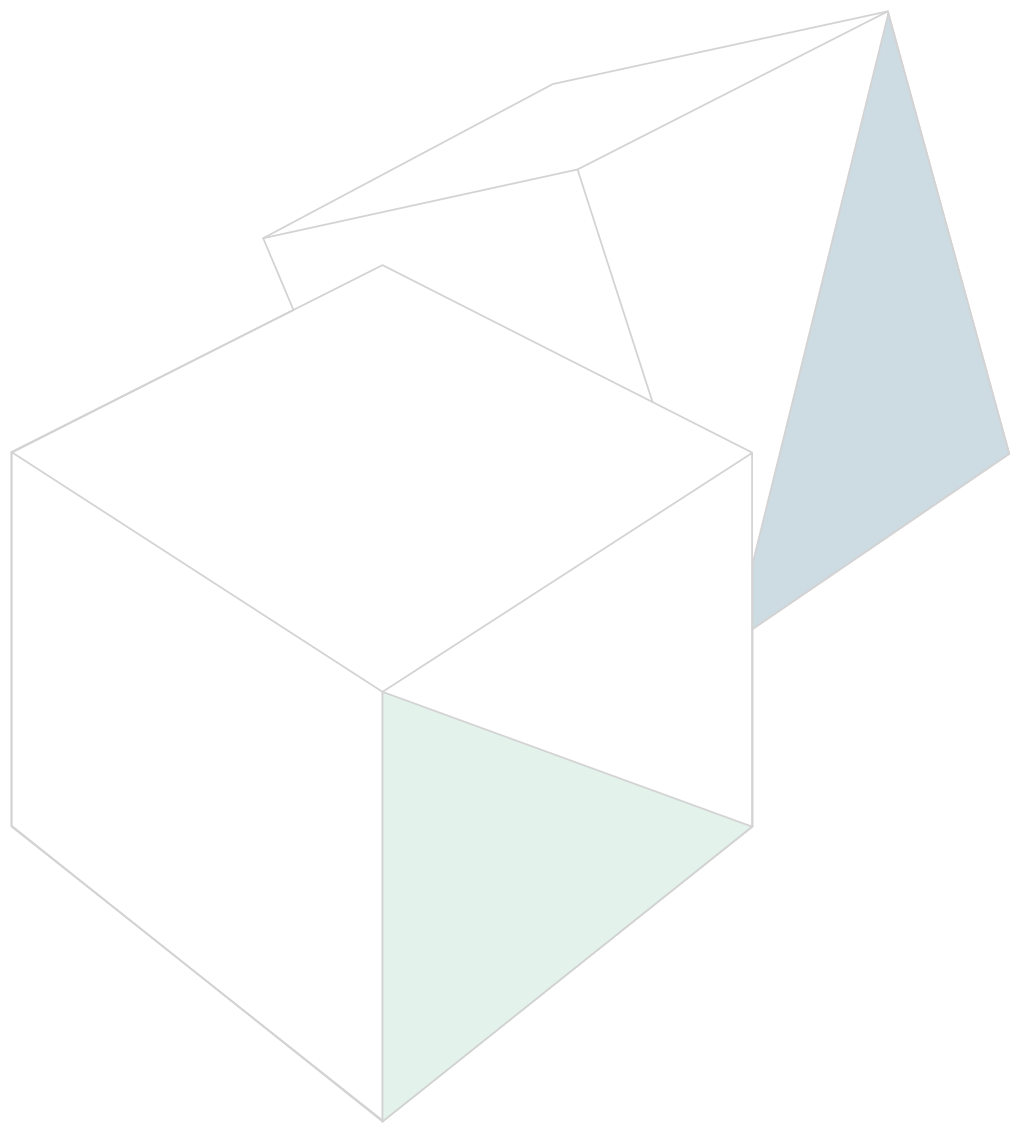
Ein Ziel ist, ein Bewusstsein dafür zu schaffen, dass die vermeintlich selbstverständliche Praxis des Vergleichens nie unschuldig, objektiv oder neutral ist.

Indem der SFB eine grundlegende Praxis der Ordnung und Dynamik von modernen, aber auch vormodernen sowie von europäischen und außer-europäischen Gesellschaften untersucht, möchte er dazu beitragen, dass im Kontext aktueller Geschichts- und Kulturtheorien neu über Geschichte, Gesellschaften und historischen Wandel nachgedacht wird.

SFB 1288 Praktiken des Vergleichens
Universität Bielefeld | Universitätsstr. 25 | 33615 Bielefeld
Web: <http://www.uni-bielefeld.de/sfb1288/>

SFB 1288
PRAKTIKEN DES
VERGLEICHENS

 UNIVERSITÄT
BIELEFELD



Praktiken des Vergleichens.
Working Paper des SFB 1288 | No. 15
Bielefeld, März 2024
www.uni-bielefeld.de/sfb1288

SFB 1288
PRAKTIKEN DES
VERGLEICHENS



**UNIVERSITÄT
BIELEFELD**