

Malte Kreuzfeldt

Dieseldgate: Mit Vollgas in den Abgrund

Rund zwei Jahre sind vergangen, seit der „Diesel-Skandal“ öffentlich geworden ist. Am 18. September 2015 deckte die US-Umweltbehörde auf, dass die Volkswagen AG die Motorsteuerung ihrer Dieselfahrzeuge manipuliert hatte, um die strengen amerikanischen Abgasnormen zu umgehen. Die Skrupellosigkeit, mit der die Automobilindustrie auch hierzulande Gesetze ignoriert und die Gesundheit zehntausender Menschen geschädigt hat, um ihre Gewinne zu steigern, erschreckt heute fast noch mehr als damals. Denn die Konzerne lassen bis jetzt jedes echte Unrechtsbewusstsein vermissen und beweisen jeden Tag aufs Neue, dass sie nichts dazu gelernt haben.

Bei ihrem betrügerischen Vorgehen konnte sich die deutsche Automobilindustrie stets darauf verlassen, dass die Bundesregierung ihr nicht gefährlich wird. Auf die Automobilindustrie als wichtige Säule der deutschen Wirtschaft kann und will offenbar keine Partei verzichten. Doch diese Schonung rächt sich jetzt: Denn ohne grundlegende Veränderungen hat die Branche, an der in Deutschland mehr als 800 000 Arbeitsplätze hängen, keine Zukunft.

Die kriminelle Energie der Automobilkonzerne

Ihren Höhepunkt fand die Dreistigkeit der großen drei deutschen Automobilkonzerne beim Diesel-Gipfel, zu dem die Bundesregierung – unter Ausschluss jeglicher Kritiker aus der Zivilgesellschaft – Anfang August die Führungsriege von Volkswagen, Daimler und BMW sowie ihre Branchenverbän-

de und Gewerkschaften eingeladen hatte. Von eigenen Fehlern sprachen die Konzernchefs danach praktisch nicht – im Gegenteil: VW-Vorstandschef Matthias Müller, dessen Konzern sich in den USA des Betrugs schuldig bekannt hat und allein dort über 20 Mrd. US-Dollar an Bußgeldern und Schadenersatz zahlen muss, verwahrte sich explizit gegen den Vorwurf des „unternehmerischen Versagens“. Daimler-Chef Dieter Zetsche behauptete, sein Unternehmen habe nicht etwa ein Problem, sondern sei „Teil der Lösung“. Und der BMW-Vorstandsvorsitzende Harald Krüger erklärte seinen Konzern selbst zum Vorreiter für „nachhaltige Mobilität“.

Zur Erinnerung: Müller, Zetsche und Krüger vertreten eben jene Unternehmen, deren aktuelle Fahrzeuge die geltenden Laborgrenzwerte für giftiges Stickoxid bei Tests des Umweltbundesamts auf der Straße im Schnitt um das Sechsfache überschreiten, bei weiteren Tests in Extremfällen gar um das 28fache. Denn die Abgasreinigung läuft nur auf dem Prüfstand vorschriftsmäßig, wird in der Praxis aber meistens herunter geregelt – etwa bei Außentemperaturen unter 17 Grad, die im Test nie vorkommen, im realen Fahrbetrieb aber eher die Regel sind.

Offiziell begründet wurde das Ausschalten der Abgasreinigung damit, dass auf diese Weise in Ausnahmesituationen Schäden am Motor verhindert werden sollen. Tatsächlich aber ging es eher darum, den Konzernen Kosten zu ersparen. Sie verwendeten etwa weniger haltbare Komponenten für Katalysatoren oder kleinere Tanks für die Harnstofflösung, die zur Entfernung der Stickoxide benötigt wird. Ihren

Kunden wollten die Hersteller allerdings nicht zumuten, deswegen häufiger in die Werkstatt fahren oder die Lösung selbst nachfüllen zu müssen. Die Kosten, die die Autokonzerne dadurch sparen, dass die Abgasreinigung meist nur mit verminderter Leistung oder gar nicht läuft, liegen bei wenigen hundert Euro pro Fahrzeug. Der Preis, den die Gesellschaft dafür zahlt, ist umso höher: Die europäische Umweltagentur schätzt, dass es in Deutschland aufgrund der überhöhten Stickoxide jedes Jahr über 10 000 vorzeitige Todesfälle gibt.

Verabredet wurden die Manipulationen, so berichtete es der „Spiegel“ kürzlich nach Auswertung interner Unterlagen, in einem Kartell, zu dem sich die deutschen Hersteller zusammengeschlossen hatten. In zahlreichen Arbeitskreisen wurden demnach nicht nur Standards und Komponentenpreise abgesprochen – was, sofern es sich bestätigt, noch zu hohen Kartellstrafen

führen könnte. Abgestimmt wurde, so zeigen es diverse E-Mails, auch die offizielle Argumentation gegenüber den Behörden, warum die Abgasreinigung auf der Straße weniger effektiv war als im Labor – eine Verabredung zum gemeinsamen Lügen und Betrügen, wie man sie ansonsten eher aus der organisierten Kriminalität kennt.

Placebo-Politik der ganz großen Koalition

Noch schockierender als die Dreitigkeit der Konzerne ist aber die fortgesetzte Tatenlosigkeit der Politik. Auch hier war der Diesel-Gipfel ein trauriger Höhepunkt: Die Regierungsvertreter aus Bund und Ländern verzichteten darauf, die Autohersteller zu einer Nachrüstung der Motoren zu verpflichten – obwohl das nach Ansicht der meisten Experten die einzige Möglichkeit ist, die Stickoxid-Grenzwerte auch im Realbetrieb einzuhalten.

Stattdessen gab sich die ganz große Koalition vom CSU-Verkehrsminister Alexander Dobrindt über den SPD-VW-Ministerpräsidenten Stephan Weil bis zum Grünen-Ministerpräsidenten und Daimler-Fan Winfried Kretschmann mit einer Anpassung der Software in den Fahrzeugen zufrieden. Dabei handelt es sich um eine unglaubliche Volksverdummung: Für einen Großteil der Autos, die die Konzerne nun nachbessern wollen, war diese Maßnahme schon vorher vereinbart. Zudem ist sie für die meisten Fahrzeuge freiwillig, so dass völlig unklar ist, wie viele Autobesitzer sie tatsächlich vornehmen lassen. Und selbst wenn sie komplett umgesetzt würde, wäre nur eine Verbesserung der Abgaswerte um 25 Prozent zu erreichen: Statt ums Sechsfache würden die Dieselfahrzeuge die Grenzwerte dann also „nur“ noch ums Vierfache überschreiten.

Ergänzt wird diese Scheinlösung durch eine weitere Placebo-Maßnahme: Wer einen alten Diesel verschrot-

Anzeige

inamo 90

Informationsprojekt Naher und Mittlerer Osten | Jahrgang 23

**KRITISCHE
POLITISCHE
OKONOMIE
DES NAHEN UND
MITTLEREN OSTENS**

Essay: **VOM GEBRAUCH DES
BEGRIFFS ZIONISMUS**

5.50

inamo e.V. Postfach 310727 10637 Berlin
0049 30 86421845
redaktion@inamo.de

tet, bekommt von den Unternehmen beim Kauf eines neuen Diesels einen Rabatt. Dieser liegt zwar meist kaum höher als beim normalen Neuwagenkauf – wird aber nun zur „Umweltpremie“ veredelt. Und obwohl auch viele neue Dieselfahrzeuge die Grenzwerte auf der Straße weit überschreiten und die Maßnahme damit eher der Umsatzsteigerung der Autokonzerne dient als der Verbesserung der Luft, bewirbt der Verkehrsminister persönlich diese Prämie als „attraktives Angebot“.

Mit diesem Schongang setzt Dobrindt die Politik seines Hauses nahtlos fort. In der gesamten Abgasaffäre hat der Verkehrsminister die Aufklärung nicht vorangetrieben, sondern gebremst – und alles dafür getan, die Hersteller zu schonen. Die Kommission, die er zur Untersuchung des Skandals einsetzte, bestand fast nur aus Vertretern jener Institutionen, die den Skandal möglich gemacht hatten. Entgegen der Einschätzung vieler Experten, etwa des juristischen Dienstes des Bundestags, betrachtet Dobrindt die meisten Abgasmanipulationen nicht als illegal. Stattdessen akzeptiert er die absurde Argumentation der Hersteller, dass es sich bei den dauernden Abschaltungen um begründete und damit zulässige Ausnahmen handle. Und selbst in den Fällen, wo auch das Ministerium von Betrug ausgeht, wird auf Strafen ebenso verzichtet wie auf eine Pflicht zu wirksamen Nachbesserungen und Schadenersatz gegenüber den Kunden.

Diese Haltung hat Tradition. Egal, wer in Berlin regierte: Die deutsche Automobilindustrie und die deutsche Politik haben stets eine perfekte Symbiose gebildet. Die Konzerne bauten Autos, die sich in der ganzen Welt gut verkauften, und finanzierten damit nicht nur hunderttausende ordentlich bezahlte Jobs, sondern auch manche öffentliche Infrastruktur, üppige Parteispenden und attraktive Posten für ehemalige Politiker.

Im Gegenzug konnten Volkswagen, BMW und Daimler stets darauf

bauen, dass die Bundesregierung alle staatlichen Vorgaben so lange verzögert und verwässert, dass sie keinem der Unternehmen wehtun – sei es beim Katalysator oder dem Diesel-Rußfilter, beim CO₂-Ausstoß oder bei Stickoxiden. Und wenn Veränderungen dann doch unumgänglich waren, wurden sie meist mit staatlichen Zuschüssen oder Steuernachlässen versüßt.

In der Vergangenheit, das belegen ihre Marktanteile und Gewinne, ist die deutsche Automobilwirtschaft mit der Industriebhörigkeit der Politik gut gefahren. Doch für die Zukunft könnte sie sich als schwere Hypothek erweisen. Denn zum einen haben die Konzerne das Gefühl, dass sie aufgrund der eigenen wirtschaftlichen Bedeutung von der Politik grundsätzlich nichts zu befürchten haben, offenbar global zu einer ähnlichen Hybris verleitet. Doch anders als in Deutschland gelten Gesetze in den USA auch für Autokonzerne – mit der Folge, dass dort jetzt VW-Manager in Haft sitzen und das Unternehmen milliardenhohen Schadenersatz zahlen muss. In anderen Ländern drohen weitere Zahlungen, die dann für Zukunftsinvestitionen fehlen.

Zum anderen hat die Kombination aus jahrzehntelangem Erfolg und rücksichtsvoller Behandlung durch die Politik die deutschen Autokonzerne so träge und selbstzufrieden gemacht, dass sie es schwer haben werden, in Zukunft auf einem Weltmarkt, der sich immer schneller wandelt, mithalten zu können. Denn anderswo wird weniger Rücksicht auf die Wünsche und das Tempo von Daimler, VW und BMW genommen als hierzulande.

Brückentechnologie Diesel?

Statt alle Ressourcen in die zukunfts-trächtige Entwicklung möglichst klimafreundlicher Elektroautos – und dafür beispielsweise in starke Akkutechnologien – zu stecken, glaubt man in Deutschland weiter an die Zukunft

des Diesels als „Brückentechnologie“. Doch auch wenn es den Konzernen gelingen sollte, den Umstieg auf Elektromobilität per vorgegebener Quote in der EU auf ein Tempo zu drosseln, bei dem sie mithalten können – im Rest der Welt dürfte das nicht gelingen. Die Klimaschutzziele und der Smog in den Städten werden vielmehr einen schnellen Umstieg auf Elektromobilität erzwingen.

Wenn die deutschen Autoritäten ihre Strategie nicht schnell ändern, werden diesen Markt andere unter sich aufteilen. In der Elektro-Oberklasse ist der US-Konzern Tesla schon jetzt unangefochtener Marktführer; bei Lieferwagen führt ein von der Deutschen Post übernommenes Startup-Unternehmen die traditionellen Hersteller vor. Und bei den Kleinwagen drängen chinesische Unternehmen mit Macht – und viel staatlicher Unterstützung – auf den Markt. Es ist noch offen, ob die deutsche Automobilbranche den Weg der einstigen Energieriesen geht, die den Siegeszug der Erneuerbaren so lange ignoriert haben, bis ihre eigene Existenz auf dem Spiel stand, oder ob sie die Kurve noch rechtzeitig kriegt. Entscheidend dafür dürfte allerdings weniger die deutsche Politik sein, die nach wie vor äußerst zögerlich agiert.

Zwar forderte SPD-Kanzlerkandidat Martin Schulz Mitte August als Reaktion auf den Diesel-Skandal, eine verbindliche Quote für die Neuzulassung von Elektroautos in Europa einzuführen. Kaufanreize sollten Kunden dazu bringen, E-Autos zu kaufen. CDU und CSU reagierten jedoch ablehnend auf den Vorschlag: Kanzlerin Angela Merkel bezeichnete eine Quote als wenig durchdacht, alternative Vorgaben, mit denen sie die Automobilindustrie zu einer Kehrtwende verpflichten will, nannte sie allerdings nicht.

Selbst von den Grünen erhielt Schulz keine Unterstützung für seinen Vorschlag. Der stellvertretende Grünen-Fraktionsvorsitzende Oliver Krischer sieht darin lediglich eine reine

„Beruhigungsspiel“, die das Problem nicht grundsätzlich löst und deren Wirkung zu spät einsetzt. Er forderte stattdessen effektive Maßnahmen auf nationaler Ebene, wie beispielsweise ein Verbot der Neuzulassung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren ab dem Jahr 2030.

Industrie zum Umdenken zwingen

Das klingt gut, vor allem im Wahlkampf. Allerdings haben gerade die Grünen bewiesen, wie schnell sie die Seiten wechseln können, wenn sie an der Macht sind: In Stuttgart, wo ein grüner Bürgermeister und ein grüner Ministerpräsident regieren, werden Fahrverbote für giftige Diesel nicht etwa freudig umgesetzt – sondern müssen beispielsweise von der Deutschen Umwelthilfe gegen den erbitterten Widerstand der Politik vor Gericht erkämpft werden.

Der politische Druck dürfte hierzulande somit gering bleiben, selbst wenn sich die Mehrheitsverhältnisse eines Tages ändern sollten. Zum Umdenken gezwungen werden können die Konzerne nur von Akteuren, die außerhalb ihres eigenen Einflussbereichs liegen. Das sind zum einen die Gerichte, die nach Klagen von Umweltverbänden zuletzt immer häufiger das Recht auf saubere Luft höher bewertet haben als das Recht auf freie Fahrt mit dreckigen Autos. Wenn sich diese Rechtsprechung durchsetzt, werden Diesel keine Zukunft haben, egal wie stark die Konzerne sie bewerben. Zum anderen wird der Druck aus anderen Ländern zunehmen. Dann kann auch die deutsche Industrie das drohende Ende der Neuzulassung von Verbrennungsmotoren nicht mehr ignorieren.

Und vielleicht merkt dann ja irgendwann auch die deutsche Politik, dass sie mit ihrem Kuschelkurs die deutsche Automobilwirtschaft nicht gerettet, sondern dem Untergang näher gebracht hat.