

INGO ARZT ÜBER DIE VERSTRICKUNGEN DER AUTOINDUSTRIE

Das Kartell wird uns erpressen

Vw und die Deutsche Bank haben etwas gemeinsam. Sie sind „too big to fail“. Zu groß zum Scheitern.

Mit dieser Analogie aus der Finanzwirtschaft ist der Rahmen für einen der größten Skandale der deutschen Wirtschaftsgeschichte gesetzt. Der Plot: Daimler, VW inklusive Porsche und Audi sowie BMW bilden seit 20 Jahren ein Kartell. Sie haben sich abgesprochen und in ihren Autos lieber Supersoundsysteme eingebaut als eine funktionierende Abgasreinigung. Die Giftstoffe haben Menschen getötet. Wo bleibt die Empörung von CDU-Kanzlerminister Peter Altmaier oder von CDU-Generalsekretär Peter Tauber. Wenn Autoanzünder Terroristen sind, weil sie Menschen töten könnten, warum sind Autobauer, die Menschen töten, dann keine Terroristen?

Genug der Polemik. Man kann wutschäumend im Dreieck springen ob des Skandals der deutschen Autobauer, es ändert nichts an der Tatsache, dass sie eben *too big to fail* sind.

Das ist die Lehre aus der Bankenkrise: Das Weltfinanzsystem verkraftet den Zusammenbruch einer Großbank nicht. Kommt sie in eine Krise, bringt das die Politik in eine ausweglose Situation. Entweder die Bank mit Steuermilliarden retten (moralisch unmöglich) oder pleitegehen lassen (und ein ökonomisches Chaos riskieren). Deshalb können Großbanken exzessive Risiken eingehen: Sie sind in der Lage, durch ihre schiere Größe Staaten zu erpressen.

So verhält es sich mit der deutschen Autoindustrie und Deutschland im Allgemeinen. Daimler, VW und BMW gemeinsam können die Nation erpressen. Brechen sie zusammen, ist unser Wohlstand gefährdet.

Warum die deutsche Bundesregierung alles daran setzt, VW ob des Dieselskandals vor Zahlungen in Deutschland zu schützen? Das ist eine industriepolitische Entscheidung. Nach 20 Milliarden Dollar Strafen in den USA würde jede weitere Belastung hierzulande dem Konzern die Möglichkeit rauben, weiter zu konkurrieren. Milliarden versenkt für die falsche Technik (Diesel), dann Strafen dafür gezahlt und jetzt den Vorsprung der Produzenten aus dem Ausland aufholen – das ist die VW-Agenda. Ähnlich verhält es sich bei BMW und Daimler. Ihr gesamtes Fahrzeugkonzept – große, luxuriöse Karren – ist der Muff des 20. Jahrhunderts. Milli-

ardeninvestitionen in den vermeintlich sauberen Diesel sind für die Katz.

Die Ursache des Dilemmas ist rund um Angela Merkel zu suchen. Das Kartell, um das es hier geht, besteht nicht nur aus Daimler, BMW und dem VW-Konzern. Die Bundesregierung gehört zu diesem Kartell dazu. Ob Behörden von den geheimen Absprachen wussten, ist gegenwärtig Spekulation. Aber die Regierungen Merkel haben die politischen und administrativen Grundlagen gelegt, in denen das Monsterkartell gedeihen konnte. Die Bundeskanzlerin höchstselbst hat 2013 die Versuche der EU blockiert, für die deutschen Autobauer ungünstige CO₂-Grenzwerte durchzusetzen. Das hat zwar unmittelbar nichts mit dem jetzigen Skandal zu tun, zeigt aber: Wir haben es in Deutschland mit einem Komplex aus Politik und Autoindustrie zu tun, der die politische Agenda beherrscht. Insofern ist das Autokartell das deutsche Fukushima: Die Nuklearkatastrophe in Japan war nur möglich, weil Politik und Atomindustrie so verflochten waren, dass offensichtliche Fehler ignoriert wurden. In Japan waren der fehlende Tsunamischutz bei AKWs an der Küste Jahre vor dem Atomunfall bekannt. In Deutschland ist den Behörden seit einem Jahrzehnt bekannt, dass Dieselaautos krank machen. Sie haben die Gefahr ignoriert.

Deshalb ist es mit kartellrechtlicher Aufklärung nach diesem Skandal nicht getan. Was notwendig wäre: eine Bundeskanzlerin, die eingesteht, dass sie blind war für die Versprechen der Autoindustrie. Parteien, die sich ein Moratorium auferlegen: zehn Jahre keine Spenden mehr aus der Autoindustrie. Eine eigenständige, nicht von den Weisungen eines Ministers abhängige Bundesbehörde zur Kontrolle der Autoindustrie. Richter und Staatsanwälte, die Strafen durchsetzen, auch wenn das existenzielle Krisen für die deutschen Autobauer bedeutet. Nur dann ändert sich die Kultur in den Konzernen selbst.

VW, Daimler und BMW werden alles daran setzen, ihr Erpressungspotenzial auszuspielen. Ihr braucht uns, wird die Erzählung lauten, ständig variiert und garniert mit chinesischen Konkurrenten und Google-Autos, die es zu überholen gilt. Damit haben die Manager nicht unrecht. Sie sollten deshalb verantwortungsvoll handeln und kollektiv abtreten. Nur ohne sie haben ihre Konzerne eine Zukunft. **Schwerpunkt SEITE 3**



Frische Luft für freie Bürger

DIESEL Mehr als 10.000 Menschen sterben jährlich infolge der hohen Abgasbelastung. Die Politik reagiert – mit Verschleiерungsmaßnahmen

VON STEFAN KÜHL

Dass allein in Deutschland jährlich Tausende von Menschen nur durch die vom Automobilverkehr verursachte Feinstaub- und Stickoxidbelastung sterben, ist unter Experten seit Langem bekannt. Neue Berechnungen, die vor Kurzem in der Fachzeitschrift *Nature* veröffentlicht wurden, zeigen, dass allein die Stickoxide aus Autoabgasen im Bundesgebiet jährlich für über 10.000 Todesfälle verantwortlich sind. Das Ergebnis der Vergiftung durch Autoabgabe aber ist ein tausendfacher, unspektakulärer, schleicherer und einsamer Tod durch Asthma, Herzinfarkt und Schlaganfall und findet deshalb in der Öffentlichkeit weit weniger Beachtung, als wenn ein Dutzend Menschen durch das Attentat eines islamistischen Terroristen oder eines rechtsextremen Einzeltäters zu Tode kommen.

Stilles Massensterben

Erst die Klagen vor Verwaltungs- und Strafgerichten haben überhaupt dazu geführt, dass das „stille Massensterben“ aufgrund des Automobilverkehrs zu einem öffentlichen Thema geworden ist. Die Klagen der Deutschen Umwelthilfe vor Verwaltungsgerichten haben überhaupt erst deutlich gemacht, dass die gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte für Stickoxide in deutschen Großstädten systematisch überschritten werden.

Gleichzeitig haben die US-amerikanischen Strafverfolgungsbehörden herausgearbeitet, dass die immer weiter professionalisierte Manipulation der Labortests für Abgaswerte zwischen den Straftatbestand des Betrugs erfüllen. Plötzlich musste auch den Letzten klar werden, weswegen die Luft in den Städten immer schlechter wird, während gleichzeitig die Automobilindustrie immer neue Rekorde bei der Abgasreinigung vermeldet.

Durch die Skandalisierung dieser Gesetzesverstöße sah die Politik sich gezwungen, zu reagieren. Was als politische Maßnahmen – wie in solchen Fällen üblich – in den Sommerferien vorgestellt werden wird, ist nicht schwer vorherzusagen: Es wird eine Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs und der Infrastruktur für E-Mobilität angekündigt, und ein paar zusätzliche Millionen werden dafür freigegeben.

Die 2009 eingeführte staatliche Abwrackprämie wird reaktiviert, und Autofahrern, die ihre alten Autos durch neue ersetzen, wird ein steuerfinan-

zierter Kaufanreiz in Aussicht gestellt. Die Autoindustrie wird zu Maßnahmen zur Senkung des Ausstoßes von Stickoxiden über Software-Updates (selbst-)verpflichtet.

Dann gibt man dem verkehrspolitischen Paket einen peppigen Namen wie „Bündnis für bessere Luft“, „Frische Luft für freie Bürger“ oder „Tief Einatmen jetzt“ und suggeriert, dass sich durch diese Maßnahmen die Schadstoffemissionen in den nächsten vier, fünf Jahren halbieren ließen – darauf hoffend, dass sich dann niemand mehr an dieses Versprechen erinnert.

Umgekehrte Kopplung

In der Politikwissenschaft wird diese Strategie als „umgekehrte Kopplung“ bezeichnet. Je weniger Unternehmen, Stadtverwaltungen oder Ministerien den Ansprüchen genügen, die sie sich selbst gesetzt haben, so die Beobachtung des schwedischen Organisationsforschers Nils Brunsson, desto stärker werden diese Ansprüche in der Außenwirkung hervorgekehrt.

Der Beschluss einer Regierung, den Straßenverkehr in einer Großstadt in 10 Jahren um 30 Prozent zu reduzieren, macht es leichter, Akzeptanz für den Umsturz zu schaffen, dass der Straßenverkehr faktisch immer mehr zunimmt.

Die Selbstproklamation einer Stadt zur „Radlauptstadt“ kaschiert, dass es den Kommunalpolitikern bei keiner relevanten Straße gelingt, eine Vorrangregelung für Fahrradfahrer gegenüber Autofahrern durchzusetzen. Die Werbung für neue Dieselfahrzeuge mit dem Verweis auf die Erfüllung der „neuen“ Euro-6-Norm erleichtert der Automobilindustrie den Verkauf von Personenkraftwa-

gen – was die Tatsache verbirgt, dass die Fahrzeuge, die inzwischen größer sind als so mancher Schützenpanzer im Zweiten Weltkrieg, die Grenzwerte lediglich im Prüflabor einhalten.

Die von der Automobilindustrie inzwischen fast schon routinemäßig versprochenen Software-Updates suggerieren, dass diese einen eigenständigen Beitrag zur Lösung des Abgasproblems in den Innenstädten leisten. Und das, obwohl fast alle Experten darauf hinweisen, dass diese Updates – die etwas Ähnliches sind wie das umweltpolitische Pendant zum alten alchemistischen Trick der Umwandlung von Blei in Gold – nicht sicherstellen werden, dass Autos auch auf der Straße die Grenzwerte einhalten werden.

Das angeordnete Fahrverbot für Dieselaautos in Innenstädten, das allein schon durch die Reduzierung des Autoverkehrs messbare Effekte mit sich bringen würde, war lediglich die Begleitmusik für diese Symbolpolitik. Die Androhung des Fahrverbots sollte signalisieren, dass die Politik die Probleme ernst nimmt, um dann stolz Maßnahmenkataloge präsentieren zu können, die dieses Verbot überflüssig machen.

Der Benzinler als Umweltfreund

Der Effekt dieser Diskussion ist paradox – durch die Konzentration der Debatte auf Fahrverbote für ältere Dieselfahrzeuge erscheinen plötzlich nicht nur Elektroautos, sondern auch neuere Dieselaautos und sogar benzinbetriebene Fahrzeuge als umweltfreundliche Alternativen. Dabei ist nicht nur bekannt, dass Dieselaautos der neueren Generation im Straßenbetrieb teilweise deutlich mehr Schadstoffe ausstoßen als Dieselaautos der älteren Generation und dass Autos mit Benzinmotoren durch ihren hohen Kohlendioxid-Ausstoß maßgeblichen Anteil am Klimawandel haben, sondern dass auch Elektroautos schon allein durch die Produktion und das Aufladen der Batterien eine erhebliche Umweltbelastung darstellen.

Die jetzt verkündeten verkehrspolitischen Maßnahmenpakete werden keine Verbesserungen bringen. Im Gegenteil – in einigen Jahren wird man überrascht feststellen, dass die ambitionierten Klimaziele wieder einmal verfehlt wurden, dass noch mehr und noch größere Autos in den Städten fahren, dass weitere Zehntausende von Menschen an Stickoxiden und Feinstaub gestorben sind.

Das kann man dann aber zum Anlass dafür nehmen, künftig noch ambitioniertere Ziele zu formulieren.

Mit kartellrechtlicher Aufklärung ist es nach diesem Skandal nicht getan

GABRIELE LESSER ÜBER DAS VETO DES POLNISCHEN STAATSPRÄSIDENTEN

Kühl kalkuliertes Risiko

Es ist eine Sensation: Polens Staatspräsident Andrzej Duda blockiert mit seinem Veto die rasant vorangetriebene „Reform“ der nationalpopulistischen Regierungspartei. Zwar hatten die Demonstrationen in den letzten Tagen und Nächten lautstark „3 x Nein“ gefordert, mit denen der Präsident ein ganzes Gesetzespaket zur Politisierung der Justiz verhindern sollte, doch auch „2 x Nein“ kann schon als gewisser Erfolg der Proteste gelten. Das oberste Gericht und der Landesjustizrat bleiben fürs Erste unabhängig. Unterschrieben hat der Präsident allerdings das „Reform“-Gesetz über die allgemeinen Gerichte.

Niemand bestreitet, dass das Rechtssystem in Polen einer grundlegenden Reform bedarf. Allerdings sind es vor allem verkürzte Abläufe und Prozeduren, die Prozesse zu quälend langen und teuren Verfahren machen und häufig zu absurden Urteilen führen. Die nationalpopulistische Partei Recht und Gerechtigkeit (PiS) wollte aber nicht diese Missstände angehen, sondern verfassungswidrig alle bishe-

rigen Richter am obersten Gericht und im Landesjustizrat in den Ruhestand schicken und durch PiS-loyale Richter ersetzen.

Der Präsident, der selbst Jurist ist, stand dieses Mal unter besonderem Druck. Er hatte drei Möglichkeiten: Er konnte erstens die verfassungswidrigen Gesetze unterschreiben, wie es der PiS-Parteivorsitzende Jarosław Kaczyński von ihm erwartete. Damit hätte er sich allerdings als Jurist diskreditiert. Er konnte zweitens die Gesetze an das Verfassungsgericht überweisen, das aber nur noch ein Ergänzungshelfer der PiS-geführten Regierung ist. Und er konnte drittens mit einem Veto die Gesetze zurückverweisen ins Parlament. Da die PiS keine Zweidrittelmehrheit im Sejm hat, kann sie sein Veto nicht überstimmen, so dass die beiden Gesetze nun tatsächlich vom Tisch sind.

Kühl kalkuliert, konnte er dieses Risiko wagen. Nur schade, dass er nicht auch das dritte Gesetz mit seinem Veto verhinderte. **Der Tag SEITE 2**

Erst Klagen vor Gerichten haben dazu geführt, dass das „stille Massensterben“ zum Thema wurde

Stefan Kühl

ist Professor für Soziologie an der Universität Bielefeld und arbeitet als Organisationsberater für Unternehmen, Verwaltungen und Ministerien.



Foto: privat