

Jour fixe vom 19.03.18 – Vom imperialistischen Charakter von Stickoxidwerten, Betrugssoftware und Fahrverboten (GS 4-17)

In der Einleitung wird im Artikel darauf Bezug genommen, dass der Ausgangspunkt eine große Betrugsaffäre war: im großen Stil wurden Autos verkauft, die ihre Zulassung nur darüber erhalten haben, dass bei der Messung von Abgasen geschummelt worden ist. Die öffentliche Debatte landete dabei, dass man sich deswegen Sorgen machen muss um den Erfolg und das Ansehen der deutschen Autoindustrie. Die Argumente reichen von Fehlern und der Verantwortungslosigkeit einzelner Figuren in der Autoindustrie bis zur Politik, die bei ihrer Aufgabe versagt habe, die Industrie zu kontrollieren und zu überwachen. Nach beiden Seiten hin gibt der Artikel eine Auskunft: Über die Seite der Autobauer: von wegen, da haben sich einzelne Figuren Fehler zuschulden kommen lassen, welche der Autoindustrie fremd sind; über die Politik ist es die Auskunft, die sind von nichts überrascht worden, sondern haben ihren Beitrag zu dieser Art Konkurrenzstrategie der deutschen Autobauer geleistet. Worin besteht also der Erfolg der deutschen Autoindustrie, was sind ihre Mittel dafür und in welchem Verhältnis steht dazu die deutsche Politik mit ihrem Bemühen um diesen Erfolg?

— *Aufgehängt wird das Ganze im Artikel daran, dass VW 23 Mrd. Dollar Strafe, die ein US-Gericht verhängt hat, umstandslos bezahlen kann. Was sagt das über VW aus? Erstens ist es ein Konzern in einer Größenordnung, der das leisten kann, ohne pleitezugehen. Zweitens ist er einer, der es für notwendig hält, mit dem US-Staat durch die Zahlung wieder ins Reine zu kommen. VW ist darauf angewiesen, dass sowohl der US-Markt wie die gesamte Welt als globaler Markt weiterhin für sein Geschäft offen stehen.*

Und VW konnte sich bisher in diesem Geschäft offensichtlich ausreichend bereichern, um das locker zu erledigen. Festzuhalten ist, dass VW zu den Erfolgreichen in der weltweiten Automobilbranche gehört und den ganzen Weltmarkt für seine Bereicherung benutzt. Jetzt ist zu klären, in welches Verhältnis VW zu den anderen Akteuren auf den Weltmarkt tritt.

— *Die Regionen der Welt werden für die private Bereicherung dieses Konzerns sortiert. Hier gibt es drei Kriterien: taugen sie als Markt, um die Autos abzusetzen, gibt es billige Arbeitskräfte und bestehen gute Bedingungen als Produktionsstandort? Der VW-Konzern agiert von einem Anrecht darauf, dass die ganze Welt mit ihren Märkten als Anhängsel für seine Produktivität und Rentabilität zur Verfügung zu stehen hat.*

Solch ein Weltkonzern geht selbstverständlich davon aus, dass ihm die Welt zu seiner privaten Bereicherung zur Verfügung steht. Er kann Nationen zum Vergleich antreten lassen, um seine Standortentscheidung zu fällen und alles nach Maßgabe seines Profits zu benutzen. Was liegt dem zugrunde, wenn die Konzerne so selbstverständlich davon ausgehen?

— *Erstens sind die Staaten in einem Wettbewerb zueinander getreten; zweitens steht der weltweite Markt für alle offen, d.h. die freie Konkurrenz soll überall gelten; drittens ist es ein Kapital, das über eine entsprechende Größe verfügt und auf dieser Basis weltweit agieren kann. Die vom Staat geschaffenen Grundlagen dafür bestehen in einem Regelwerk, das die freie Konkurrenz weltweit etabliert.*

— *Es muss eine Weltwirtschaftsordnung geben, welche die Freiheit des Kapitals herstellt und den Staaten das globale Agieren gestattet. Damit ein Konzern wie VW auf einem globalen Markt erfolgreich agiert, erschließt der deutsche Staat für seine Konzerne die eigene Nation als ersten und wichtigen Absatzmarkt und macht Europa zu seinem Binnenmarkt.*

Hier fehlt noch ein Argument!

— *Das Auto ist weltweit ein notwendiges Mittel, auf das sich die ganze Staatenwelt festgelegt hat: sowohl für die Leute, um zum Arbeitsplatz zu kommen, als auch für die Produktion und den Markt als Transport- und Verkehrsmittel. Deswegen ist das ein weltweit nachgefragter und entscheidender Produktionsbereich und eine profitable Gelegenheit für diejenigen, die mit entsprechender Größe einsteigen können.*

Es ist ein eigentümliches Mobilitätsbedürfnis, wenn es Autos braucht und viele LKWs. Das ist keine natürliche Angelegenheit, nur weil Autofahren so lustig ist, sondern dieser Bedarf an Mobilität ist eine Notwendigkeit kapitalistischer Verhältnisse. Sie entspringt einerseits dem Geschäft, das die diversesten Waren kreuz und quer durch die Welt transportiert, weil sie irgendwo billiger produziert oder noch billiger zusammengesetzt werden können. Diese Sorte LKW-Verkehr, die daraus resultiert, ist eine Konsequenz des kapitalistischen Geschäfts und der Kalkulationen, die mit Kosten und Preisen angestellt werden. Andererseits gibt es den Bedarf der Leute nach einem Auto, weil sie in der Regel dort, wo sie arbeiten müssen, keine günstige Wohnung finden. Neuerdings gehört zum Arbeiten die Sorte Flexibilität, mal dort und mal woanders eingesetzt zu werden. Also ergibt sich die Notwendigkeit eines Autos für die Leute aus dem, wie ihr Leben kapitalistisch durch Arbeit, Wohnung und private Umstände bestimmt ist. Das ist es, was sich Autokonzerne weltweit zum Mittel ihres Geschäfts machen.

— *Dem ist vorausgesetzt, dass der Staat diese Mobilität als Individualverkehr ermöglicht und auch die Infrastruktur dafür zur Verfügung stellt. Er richtet so die Grundbedingungen dafür ein, dass sich für ein großes Kapital diese gute Geschäftsgelegenheit ergibt.*

Es gibt noch ein weiteres Moment: Es gehört dazu, dass man nicht nur ein Auto braucht, sondern auch in gutem Geld bezahlen muss. Unterstellt ist so eine entsprechende Zahlungsfähigkeit, die das Autokapital weltweit ausnutzt. Das ist nicht selbstverständlich, sondern alle potenten Staaten in der Welt stehen dafür gerade und vereinbaren zwischenstaatliche Abkommen – Stichwort Weltwirtschaftsordnung –, damit die kapitalistischen Unternehmungen grenzüberschreitend die Geschäftskalkulation anstellen können, wo sie ihre Waren produzieren lassen und wohin sie diese Produkte profitabel verkaufen.

Die Kapitalgröße, die für das globale Auto-Geschäft nötig ist, kommt mit staatlicher Förderung zustande. Der

deutsche Staat ist ein maßgeblicher Protagonist des europäischen Binnenmarkts, der nicht nur in dieser Branche – aber dort besonders erfolgreich – dem deutschen Kapital dazu verhilft, zu neuen Größenmaßstäben heranzuwachsen und den Weltmarkt zu dominieren. In diesem Rahmen hat das deutsche Autokapital Europa erfolgreich aufgemischt. Es hat sich die Produktionsstätten anderer Länder einverleibt, hat die Hinterlassenschaft des Realen Sozialismus an ausgebildeter Arbeiterschaft und an Produktionsstätten besetzt (Tschechoslowakei), daraus konzerneigene Marken gemacht und mit dieser Strategie die Marktführerschaft in Europa erobert.

Wenn die Staaten den Unternehmungen in dieser Weise Freiheiten einräumen, ist das nur die eine Hälfte. Die andere Hälfte ist, dass sie die dort gelaufenen Geschäfte unter dem Gesichtspunkt einrichten und begutachten, inwiefern sie der eigenen Nation etwas einbringen. Unter diesem Gesichtspunkt wird die Freisetzung der Kapitale durch lauter politische Maßnahmen ergänzt, die dieses Ziel befördern sollen. Also findet nicht nur Freisetzung statt, sondern auf der andern Seite lauter politische Setzungen fürs Geschäft und Maßnahmen zu seiner Beförderung.

— *In ihrem eigenen Hoheitsgebiet sorgen die Staaten dafür, dass ihre Industrie Erfolg hat. Ein Prototyp innerhalb dieser Konkurrenz ist für Deutschland die Technologie des Dieselantriebs für Motoren. Deutschland fördert an dieser Stelle die Autoindustrie, sorgt für die entsprechenden Kredite und achtet beim Errichten von nichttarifären Handelshemmnissen (Gesundheits- und umweltmäßige Standards) auf die Bedürfnisse seiner Industrie.*

— *Gehört nicht das Argument der Krisenkonkurrenz dazu? Der Erfolg der verschiedenen Nationen, die ihre jeweilige Autoindustrie als Schlüsselindustrie behandeln und dafür ihren Standort zurechtmachen, mündet in eine Überfüllung der Märkte mit Autos. Daraus hat die deutsche Autoindustrie einen Schluss gezogen und auf die Technologie des Dieselmotors mit seinen Besonderheiten gesetzt.*

Der Artikel macht das, was hier angedeutet worden ist, an den zwei wichtigsten Märkten – USA und China – deutlich.

— *Auch in Europa hat die deutsche Autoindustrie die Konkurrenz in den anderen Nationen kaputt konkurriert. Gemessen an den Gewinnansprüchen der Industrien ist klar, dass sich die wenigen verbliebenen Autofirmen in Europa nicht vertragen mit den Ansprüchen der anderen nationalen Firmen; und bezogen auf den amerikanischen Markt vertragen sich die Gewinnansprüche der deutschen und europäischen Konzerne nicht mit denen der amerikanischen. Die Zahlungsfähigkeit, um die sie alle konkurrieren, ist zu klein für die Ansprüche derer, die antreten, um daran zu verdienen.*

An Europa wird abgehandelt, welche Resultate die einige Jahrzehnte gelaufene erfolgreiche Bewirtschaftung des Binnenmarkts für Deutschland hat – Binnenmarkt heißt nicht, dass alle gemeinsam gewinnen, sondern Binnenmarkt bedeutet Konkurrenz und nationales Rechnen gegeneinander. Es gibt notwendigerweise Sieger und Verlierer, wobei das deutsche Autokapital diesen Binnenmarkt erfolgreich erobert hat. Auf dieser Grundlage und mit dieser Kapitalgröße hat das deutsche Kapital auch die USA erobert. Die Konkurrenzlage mit Verdrängungswettbewerb und Krisenkonkurrenz sind hier für die letzten 10 Jahre bestimmend.

— *Im Artikel steht, die USA haben in dem Verdrängungswettbewerb erfahren, dass das strategische Ziel der ausländischen Konzerne in der Ruinierung von zwei der drei amerikanischen Autokonzerne mündete. Die Konkurrenz, die sie sich liefern, geht darum, eine Art Monopol zu erobern. Für die großen Weltkonzerne ist klar, dass die weltweit von ihnen beanspruchte Zahlungsfähigkeit nicht für alle reicht. Dass es grundsätzlich zu viele Autos auf der Welt gibt, als dass man sie profitabel verkaufen könnte, ist somit keine Ausnahmelage, sondern etwas, das diesen Markt auszeichnet.*

Es ist insofern keine Ausnahmelage, als es die von ihnen hergestellte Lage ist. Aber die hergestellte Lage ist die Überproduktion der Automobilindustrie und das gepaart mit der Krise ergibt einen Verdrängungswettbewerb, in dem es darum geht, die Konkurrenten kaputt zu machen.

— *Der VW-Konzern hat nicht nur das strategische Ziel gehabt, mit seinem Diesel als Teil der Konkurrenz erfolgreich auf dem amerikanischen Markt zu sein; der Erfolg in der Verdrängungskonkurrenz war von vornherein der Maßstab, an dem VW sein Handeln orientierte. Das Bestreben des Konzerns war, die anderen durch Dumping vom amerikanischen Markt zu drängen, das ist mehr als zu sagen, es gibt einen Verdrängungswettbewerb mit einem Sieger und einem Verlierer.*

Es war den deutschen Autobauern klar, es gibt in Amerika bereits überreichlich Autos. Wenn sie dort Gewinne machen wollten, dann mit dem strategischen Ziel, die andern zu verdrängen. Wie soll der Erfolg sonst gehen?

— *Gilt das nicht generell für jede Konkurrenz?*

— *Ihr eigenes Urteil war doch: Es gibt noch zu viele Autokonzerne, von denen absehbar nur wenige (5 – 6) übrig bleiben, dann ist die Lage etwas anders.*

— *Die Mittel und Methoden, die sie in der Konkurrenz einsetzen, sind im Prinzip immer die gleichen. Aber wenn sich die Konkurrenzsituation verschärft, es wegen der Überproduktion zur Krise kommt, dann kommt es darauf an, sich ein Monopol zu verschaffen und da die anderen vom Markt zu drängen.*

Diese Art der Produktion gegeneinander, mit mehr oder weniger Gewinn für alle, geht solange, bis ein Punkt erreicht wird, wo sie nur durch gegenseitigen Verdrängungswettbewerb weiter kommen. Krise ist also identisch mit dem, was sie selbst durch ihre Expansion herstellen.

Das sieht man am Unterschied der Beispiele China und USA: China hat nicht über eine eigene Autoindustrie verfügt. Weswegen es von vornherein als der attraktive Markt in den Blick kam, auf dem man Millionen Chinesen mit eigenen Autos versorgen konnte. In den USA dagegen hat es seit jeher eine potente Autoindustrie gegeben,

was für VW nicht hieß, da außen vor zu bleiben, weil die ja schon genügend Autos haben; sondern vom Standpunkt, sich die ganze Welt zum Mittel des Geschäfts zu machen, als Konkurrenten auf den bestehenden Auto-Markt Amerikas gegen die dortige Autoindustrie anzutreten; Marktanteile gegen sie zu erobern und sie, wenn nötig, nieder zu konkurrieren. Amerikas staatliche Betreuung der Konkurrenz lässt aber Niederlagen nicht einfach gelten. Der US-Staat setzt seine Finanzmacht dafür ein, dieses Resultat wieder zu korrigieren.

— *Das Ergebnis davon ist, dass die Krisenkonkurrenz eine Dauerlage wird.*

Auf diese Art und Weise wird die Überfüllung der Märkte und der krisenhafte Einbruch hergestellt.

*

Für diese Eroberung von Marktanteilen in Amerika, zur Herstellung einer dominanten Stellung der deutschen Autoindustrie in den USA war die Dieselsechnologie das Mittel der deutschen Autobauer.

— *VW hatte schon im deutschen und europäischen Rahmen für den Diesel damit geworben, dass er weniger Sprit als ein Benziner braucht (heute liegt die Betonung auf weniger CO₂-Produktion). Vom früheren Plan, ein 3-Liter-Auto zu bauen, sind sie aus Konkurrenzgründen abgekommen. Mit dem Miniauto ließ sich nicht so viel Geschäft machen wie mit dem dicken SUV, mit dem sind sie gegen die US-Konkurrenz angetreten.*

Wenn sie gegen die Konkurrenz antreten, bringen sie also alle bekannten Mittel der profitablen Produktion in Anschlag, um die Konkurrenz preismäßig unterbieten zu können. Dazu gehört eine entsprechende Modellpolitik, dass man große und kleine, schwere und leichte Autos bauen muss, um jedes Bedürfnis und jede Marktnische zu bedienen. Dazu gehört der Versuch, in Amerika einen Marktanteil mit dem 'Clean-Diesel' ('ein leistungsfähiges und dazu umweltfreundliches Fahrzeug') zu erobern.

— *Die Umweltvorgaben unterstellen staatliche Regularien. Wenn es von Seiten der deutschen Regierung heißt: die Vorgabe für den CO₂-Ausstoß kann nur mit Diesel erreicht werden, hat das einen technischen Hintergrund. Die andere Seite ist, dass dieses Konkurrenzmittel Diesel ein Handicap hat: der Diesel hat mit seinen höheren Verdichtungen und Temperaturen einen deutlich höheren Ausstoß an NO_x; so stand gegen den geringeren Spritverbrauch, dass der Diesel eine Rußschleuder und starker NO_x-Produzent ist. Damit sind sie geschäftsmäßig umgegangen.*

— *Die deutschen Autobauer stoßen in Amerika auf dasselbe, was ihr Staat macht: die Regelungen und Umweltnormen, die er erlässt, so zu gestalten, dass es ein Konkurrenzvorteil für sein Auto-Kapital ist. Die aufgestellten Grenzwerte sind so bemessen, dass sie ein Vorteil sind fürs eigene Kapital und es den auswärtigen schwer machen, auf dem eigenen Markt mitzukonkurrieren.*

Der Staat scheidet zwischen eigenen und fremden Kapitalen und gestaltet seine Zulassungsvorschriften und Umweltbestimmungen so, dass es eine Förderung der nationalen Champions ist, und das auf der Grundlage, was die sich im EU-Binnenmarkt mit ihrer Dieselsechnologie schon an Konkurrenzmitteln erobert haben. Mit dem versucht man dann auch in Amerika ein Marktsegment, das es dort nicht gibt, zu schaffen und gleich selbst zu besetzen.

— *Die Politik will den Erfolg ihrer Autoindustrie gegen die Konkurrenten. Da wird der Gesichtspunkt der Umweltfreundlichkeit benützt für eine Scheidung zwischen den eigenen und fremden. Die eigenen sollen mit dieser Vorgabe besonders gut dastehen. Jetzt treffen sie in den USA auf einen anderen Souverän, der die Sache auch so sieht: es geht letzten Endes nicht um die Umwelt, sondern um den Umweltschutz als Mittel, die eigene Autoindustrie zu fördern. Wenn die dann aufdecken, was die Dieselmotoren wirklich in die Welt setzen, dann wird es zu einem Mittel, feindselig gegen die vorzugehen, die versuchen, den eigenen Markt zu erobern.*

— *Aber es ist nicht richtig zu sagen, der Umweltschutz wird zum Mittel, um die Autoindustrie zu fördern. Das wäre ein eigenartiger Umweg. Jeder Staat hat doch den Gesichtspunkt der Volksgesundheit; es ist ihm nicht egal, wenn die Leute tot umfallen. Dazu gibt es Grenzwerte. Die sind nicht unbedingt im Sinne der Autoindustrie, für die sind diese Auflagen ja Beschränkungen (weshalb sie versuchen, sie zu umgehen). Man kann umgekehrt am Festlegen von Grenzwerten bei gesundheitsschädigenden Abgasen die Priorität sehen: der Umweltschutz kommt dann zum Zuge, wenn es die Autoindustrie nicht groß beeinträchtigt.*

Das lässt sich nicht so gegeneinander halten. Das erste ist: die Erlassung von Umweltstandards, also Vorschriften, was da an CO₂, NO_x hinten höchstens herauskommen soll, haben ihren Ausgangspunkt darin, dass Autos als kapitalistische Waren es mit sich bringen, beim Fahren auch die Umwelt zu verpesten. Weil unter dem Kostengesichtspunkt wenig Wert darauf gelegt wird, möglichst wenig Abgase zu produzieren, werden Umweltstandards erlassen und eine Auflage für Autobauer in Deutschland, dass sie diesem Standard auch genügen müssen. Das steht nicht im Widerspruch zu der anderen Aussage, dass in der Ausgestaltung dieser Standards, ob CO₂ verhindert wird oder NO_x, das deutsche Autokapital befördert wird, weil die über eine Technologie verfügen, bei der Dieselfahrzeuge vergleichsweise wenig CO₂ ausstoßen.

Es sind eigentlich zwei Argumente, die beide klären, wie das Ausgestalten von Umweltvorschriften ein Konkurrenzmittel zwischen nationalen Standorten ist. Das erste Argument im Artikel ist: Zulassungsvorschriften für Autos sind EU-Recht und die EU gestaltet ihr Recht als Konkurrenzvorteil für europäische Autos, indem sie die Zulassung von asiatischen und amerikanischen erschwert.

— *Solche Vorschriften werden im Wissen erlassen, dass das deutsche Auto-Kapital mit der Dieselsechnologie diese Vorschriften vom Stand ihrer Produktion her auch erfüllen kann.*

Das gehört noch in die Abteilung, wie Umwelt-Vorschriften überhaupt erlassen werden. Natürlich erlässt die EU keine Umweltvorschriften, die ihr Kapital zerstören. Die andere Frage war, wie die Ausgestaltung ein Konkurrenzmittel zwischen den Nationen ist. Dieser Punkt war in Bezug auf das Verhältnis EU zu Asien und den

USA erläutert. Dazu kommt noch das Argument, dass die deutsche Autoindustrie in ihrer inner-europäischen Konkurrenz qua Bundesregierung auf die Gestaltung der EU-Vorschriften im Sinne des deutschen Autokapitals erpresserisch wirkt. Z.B. orientiert sich der Maßstab für die Dieselpalette am Quotienten von Ausstoß und Gewicht; die schweren deutschen Luxuslasten bekommen dadurch einen Bonus.

— *Wenn der Staat die Vorschriften so formuliert, dass die Kapitale daraus ein Konkurrenzmittel für sich machen können, dann ist das eine Beförderung des deutschen Autokapitals und eine Vorgabe, an der der Rest der Welt sich abarbeiten kann. Die Vorschriften sind so gestaltet, wie der Stand der Dieselpalette ist.*

— *Dennoch haben sie die Einhaltung hinbetrogen. Als Grund für die Betrugsaffäre gibt der Artikel an: Das, was technisch gegangen wäre, wäre aufwändiger; damit teurer gewesen (Harnstofffilter, Katalysatoren etc.). Sie waren sich sicher; dass ihr Staat ihr Vorgehen deckt.*

Es ist ein zusätzliches Argument, dass die Staaten nicht auf den Buchstaben ihrer Vorschriften bestehen und dem eigenen Kapital einen gewissen Freiheitsraum in der kreativen Erfüllung einräumen.

— *Dazwischen besteht kein Gegensatz zu sagen: Sie wählen die Bestimmungen so aus, dass sie ein Vorteil für hiesige sind und, wenn es Probleme gibt, wird nicht auf den geltenden Vorschriften beharrt.*

— *Wenn es also hier darum geht, dass Umweltstandards als Mittel eingesetzt werden, um eigenes Kapital zu befördern und fremdes rauszuhalten, finde ich es keinen guten Einwand zu sagen, es gibt aber auch den staatlichen Gesichtspunkt, zu viel Gift soll es nicht sein. Der Artikel spricht nicht davon, es gäbe auf der einen Seite so etwas wie einzuhaltende Umweltstandards und andererseits ein Kapital, das man fördern muss, und da müsse ein Kompromiss gefunden werden. Er führt im Gegenteil exemplarisch vor: die Umweltstandards, für die es natürlich Gründe gibt, sind ein einziger Hohn.*

Erstens wird gesagt, es werden Umweltstandards eingeführt, weil die Umwelt durch Autoabgase vergiftet wird, dafür legen sie die Grenzwerte fest. Der Grund ist, dass vom staatlichen Gesichtspunkt eine Beschränkung der Schädigung erwünscht ist, die andererseits aus Kostengründen bis zu diesem, keineswegs unschädlichem Grad uneingeschränkt erlaubt ist. Als zweites wird diese Beschränkung der Autoindustrie so ausgestaltet, dass die Politik Umweltstandards erlässt, die eindeutig Dieselfahrzeuge bevorzugen, um sie zu einem Mittel für deutsche Autos gegen Auswärtige zu machen. Dann kommt als drittes das Argument, dass die Autokapitalisten sich – gerade weil, es eine Auflage für sie ist – gar nicht damit begnügen, diesen (mit ihrer Technologie vergleichsweise günstig einzuhaltenden) Auflagen nachzukommen. Weil die Einhaltung der Auflagen mit Kosten verbunden ist, stellt sich für sie viertens die Frage, wie hoch die ausfallen sollen, wie die Auflagen billiger einzuhalten sind. Schon ist man dabei, dass getrickt wird.

— *Und der Konzern verlässt sich darauf, dass das durchgeht.*

Zunächst in der Form, dass in der Auslegung der Umweltvorschriften der Staat damit zufrieden ist, dass diese Werte auf dem Prüfstand erfüllt werden. Schon vor dem Aufblähen des Diesel-Skandal war klar, dass die auf der Straße gemessenen Werte nicht den auf dem Prüfstand gemessenen entsprachen. Das ist vom deutschen Staat schon toleriert worden unter dem Gesichtspunkt, die erlassenen Umweltvorschriften sollen nicht dem deutschen Autokapital das Geschäft versauen. Auf diese Konzilianz der deutschen Staatsgewalt haben die Autokapitale noch eines darauf gesetzt und eine Software eingebaut, die schon auf dem Prüfstand schummelt.

— *Von dem Ergebnis her kann man dann überall rückblickend erfahren, wie mit den Umweltstandards Mensch und Natur ruiniert worden ist. Das spricht für das Argument, dass die Umweltstandards auf jeden Fall unter die Maßgabe gestellt sind, der Rentabilität des Kapitals nicht in die Quere kommen zu dürfen. Bekannt werden all die Schädigungen, die unter den geltenden Grenzwerten entstanden sind, wie viel kaputte Lungen, Landstriche es gibt (neueste Studie des Umweltbundesamtes: „6000 vorzeitige Todesfälle in Deutschland durch Stickoxide“).*

Ja, aber wie Rentabilität gefordert ist, ist immer noch so eine Sache. Zunächst mal ist es eine Einschränkung für die Kalkulation des Kapitals. Andererseits soll es das Kapital nicht behindern. Der Staat will seine mit gewissen Schranken belegten Kapitale natürlich nicht ruinieren, weil sie zugleich seine Reichtumsquellen und Machtmittel sind, die seinen Standort kapitalistisch stark machen. Am besten wäre es, nur fremde Kapitale zu behindern und das eigene mehr oder weniger zu fördern. Der deutsche Staat geht hier mit einem Problem, das alle Staaten haben, in der Weise um, dass er parteilich darauf schaut, es so einzurichten, dass es der eigenen Industrie dient.

— *Es ist richtig zurückzuweisen, dass der Umweltschutz ein besonders gutes Konkurrenzmittel sei. Der Punkt ist der: Es ist eine systemgemäß notwendige Aufgabe, dass der Staat der Zerstörung von Natur und Mensch ein Stück weit entgegen tritt, weil es seine Grundlage ist und diese Notwendigkeit dem Kapital gleichgültig ist und als staatliche Vorschrift seiner Produktion in die Quere kommt. Der nächste Schritt ist dann, so damit umzugehen, als Staat dafür zu sorgen, dass solche Vorschriften ein Mittel für die eigene Industrie sind.*

Jeder Staat hat das Problem mit der Umweltverschmutzung, die er nicht durchgehen lassen kann, wo er Schranken aufstellen will. Er geht dann so damit um, dass er sagt: die Bedingungen, die ich meiner Industrie setze, sollen mit ihr verträglich sein.

— *Die Grenzwerte werden staatlicherseits doch so festgelegt: da werden die Autoindustrie, Mediziner, etc. eingeladen, Versuche gemacht, Studien zugrunde gelegt, dann wird das Gesundheitsrisiko gegen die Geschäftsschädigung abgewogen. Wenn „6.000 pro Jahr verfrüht sterben“ ist das bei 80 Mio. nicht so viel. Umgekehrt geht in die Festlegung mit ein, dass die Autoindustrie ihr Geschäft machen soll.*

— *Es ist nicht ganz richtig, die Festlegung von Grenzwerten als Zusammenwirken aller Betroffenen zu schildern. Was hier ‚geregelt‘ wird, ist etwas Unvereinbares. Gegen den festgelegten Grenzwert hält das Kapital seinen unversöhnlichen Gesichtspunkt: das einzuhalten, kostet zu viel. Das Unvereinbare – die*

Rücksichtslosigkeit des Kapitals gegenüber der Natur, weil Geschäft sein soll – bekommt so seine Verlaufsform.

Es ist ja auch eine Anhörung und das heißt nicht, der Staat überträgt den Angehörten die Entscheidung, sondern, dass er die Beweggründe der Beteiligten zu berücksichtigen bereit ist und sich vorbehält, zu bewerten, was er in seine Entscheidung einfließen lässt (ggf. noch ein Gutachten in Auftrag gibt usw.). Es bräuchte ja auch keine politische Regelung, wenn das vereinbare Interessen wären.

— *Die Bestimmung der EU-Grenzwerte läuft so, dass sie nach und nach verschärft werden – die Autos sollen sauberer werden. Sie verlangen das aber so, dass die Zielvorgaben von der heimischen Autoindustrie in den 4 bis 5 Jahren, in denen sie gelten müssen, auch zu erreichen sind. Damit haben sie noch einen Vorteil für die Autoindustrie geschaffen, denn mit den strengeren Grenzwerten fördern sie den moralischen Verschleiß der alten Autos, das Losschlagen der neuen Modelle und den technischen Vorsprung der heimischen Autoindustrie.*

Das ist eine detailliertere Bestimmung, wie mit dem Widerspruch umgegangen wird, welche Verlaufsformen das findet, eine Auflage zu erlassen, die die geschäftlichen Kalkulationen der Auto-Kapitalisten nicht zerstören soll – weshalb man dann Übergangsfristen und Modellpolitik macht.

*

— *Es gab ein gewisses Erstaunen darüber, dass gerade Amerika, das ja nicht als Verfechter des Umweltschutzes bekannt ist, ‚unserem‘ Diesel was anhängen will. Offensichtlich wird der Amerikaner besonders krank von den Stickoxiden und der Deutsche eher von CO₂. Da merkt man wieder, welche Rolle der Gesichtspunkt der Umwelt bei dem Ganzen spielt.*

Im 3. Punkt (S. 83), geht es ja darum, dass der amerikanische Staat gegenüber den deutschen Betrugsmanövern auf Einhaltung seiner gesetzlichen Bestimmungen beharrt. Denn das schädigt keinen nationalen Industriezweig bei ihm, im Gegenteil: das Bestehen auf der Einhaltung dieser Vorschriften bewirkt das Ausschalten ausländischer Konkurrenz zugunsten des US-Auto-Kapitals. Das zweite ist, dass damit ein Angriff auf die deutsche Automobil-Industrie ansteht.

— *Und darüber ein Angriff auf den Standort Deutschland, also die Standortstrategie, die Deutschland für seine Automobil-Industrie im Auge gehabt hat: Die sollte noch eine Weile tüchtig mit ihren Dieseln verdienen, damit dann genug Kapital da ist, um gleich Weltmarkt-bestimmend in die Hybrid- und Elektromobilität einzusteigen.*

Man merkt (auch bezogen auf die vorherige Debatte), dass die Auflagen, die gemacht worden sind, von anderen Kalkülen getragen wurden als die Sorge um die Volksgesundheit oder um bessere Luft. In dem Bemühen, Auflagen zur Verminderung von CO₂ zu erlassen, steckt eine ganze Abteilung Umorientierung. In Deutschland war die Perspektive, dass durch die Beschränkung des Ausstoßes an CO₂ eine Umorientierung herbeigeführt werden soll: weg vom Verbrauch fossiler Brennstoffe hin zur E-Mobilität, das ist bisher befördert und praktiziert worden als Übergang: Diese Entwicklung hin zur E-Mobilität soll sich, solange das noch keine rentable Angelegenheit ist – auch, weil es noch an gewissen Voraussetzungen mangelt –, vertragen damit, dass bis dahin das deutsche Auto-Kapital gute Geschäfte mit Diesel macht. Und diese Strategie – einen per Diesel-Technologie gesteuerten Übergang zur E-Mobilität – wird inzwischen angegriffen.

Deshalb hat die deutsche Autoindustrie da überhaupt nichts ‚verschlafen‘: Man erfährt derzeit, dass hier trotz Gerichtsurteilen zu Fahrverboten erstmal an der Diesel-Technologie festgehalten wird und gleichzeitig, dass VW kein Problem darin sieht, gemäß den Vorgaben des chinesischen Staates dort 10% E-Autos zu produzieren (s. FN 7, S. 85) – inzwischen haben ja alle deutschen Autokonzerne E-Autos im Programm.

— *Die Diesel-Technologie als ‚Brücken-Technologie‘: das ist das praktische Ideal, man könne ohne Friktionen mit dem Erfolg des klassischen Autos den Übergang auf das E-Mobil schaffen.*

— *Der Ausdruck tut so, als ob es eine Sache der Technologie sei, von einer Technik auf die andere umzusteigen; dabei ist das alles eine Konkurrenzangelegenheit.*

Die ‚Brücke‘ soll sozusagen von einer Sorte Weltmarktführerschaft in eine neue Sorte Weltmarktführerschaft überführen. Diese Strategie wird den deutschen Konzernen von Tesla bis China bestritten.

Dabei sagt China, dass es in die Konkurrenz um den Verbrennungsmotor gar nicht mehr einsteigen will (Zulassungen für benzinbetriebene Autos werden nur noch verlost, FN 7) und beim E-Auto geht es darum, dafür zu sorgen, dass von vornherein China an der Spitze der Entwicklung steht. Es gibt Konkurrenzoffensiven gegen die deutsche Strategie aus verschiedenen Ecken: bei Tesla ist es die witzige Kombination aus kalifornischem Recht und der *Macht des weltweiten Finanzkapitals*, jahrelang ein Verlustgeschäft als Spekulationsobjekt am Leben zu erhalten und wachsen zu lassen. Bei China ist es die *politische Macht*, die versucht, für chinesische Führerschaft bei der E-Mobilität zu sorgen.

*

In Pkt. II geht es darum, wie einerseits das deutsche Kapital mit dieser Sorte Angriff und den ihm zugefügten Schaden umgeht und wie andererseits der Staat es dabei betreut.

— *Das eine war, mit der eigenen Finanzmacht den Angriff abzuwehren und das durchzustehen, indem man mit Dumping-Preisen auf einem Markt bestehen will, den man zuvor ruiniert hat. Das zweite ist, den Kostenfaktor Arbeit neu zu ‚gestalten‘ und das dritte, bei der Einführung von E-Mobilität die Konkurrenz zu sistieren und ein gemeinsames Netz von Ladestationen zu planen, damit man später seine Konkurrenz darüber betreiben kann. Dann der Appell an den Staat (den das Autokapital gerade beschissen hat), es zu unterstützen.*

Die Strategie von VW ist: der Konzern will auch bei den E-Autos Weltmarktführer sein, fasst also nicht nur den Übergang: wir machen jetzt auch E-Autos, ins Auge; sondern: für jedes Bedürfnis auf dem Feld der Mobilität soll

in jedem Marktsegment in Zukunft immer auch ein konkurrenzfähiges VW-Modell vorhanden sein, also gleich von vornherein ein umfassender E-Mobil-Weltmarkt, für den VW alle denkbaren Produkte auf einen Schlag entwickelt. Da soll also die Finanzmacht, die man als Konzern hat, in Anschlag gebracht werden, um mit der neuen Technologie von Anfang an an der Spitze zu stehen – das ist so ungefähr deren Vorstellung von ‚Brückentechnologie‘: genug verdient zu haben, um bei der Einführung der E-Autos in jeder Sparte präsent zu sein: Bis 2020 will VW die Hälfte seiner Palette als E-Autos anbieten und bis 2030 die ganze (und danach das todsichere selbstfahrende Auto ...).

— *Eine Frage zu FN 5 (S. 84) Die Grundlage der wechselseitigen Offensiven ist: Erstens: die weltweite Autoproduktion hat die Märkte mit Autos so überschwemmt, dass da kein Geschäft mehr in ausreichendem Maße zu machen ist. Zweitens wurde dadurch die Umwelt so geschädigt, dass die Staaten die Notwendigkeit zum Eingreifen sehen (wobei die Produktion ja nicht aufhören, sondern das Geschäft weitergehen soll). Das wird damit zusammengeführt, dass das Interesse der Staaten, von den fossilen Brennstoffen wegzukommen, wieder ein neues Geschäft eröffnet, eben mit den E-Autos. Soll das der Grund dafür sein, dass in diese Technologie eingestiegen wird?*

Die FN 5 bezieht sich mehr auf die Abteilung Umwelt, sie stellt den Zusammenhang her, dass Autos mit Verbrennungsmotor in dem Ausmaß, wie sie herumfahren, inzwischen zur Folge haben, dass es in allen großen Städten ein massives Umweltproblem gibt. Die Umstellung für weniger Dreck durch Autos zu sorgen, geht zusammen mit der ‚Energiewende‘, also dem, dass man sich im Interesse eines nationalen Energiemixes von den fossilen Brennstoffen, die man importieren muss, unabhängig machen will.

— *Soll da nicht der Zusammenschluss gemacht sein, dass sie mit ihrer Akkumulation von Autos nicht nur ein Absatzproblem, sondern auch ein Umweltproblem geschaffen haben, an dessen Lösung der Staat interessiert ist?*

An dieser Stelle ist eine Grundlage für das Forcieren der Umstellung auf E-Autos angegeben. Es geht hier nicht um die Überfüllung der Märkte mit Autos. Die Konkurrenzoffensiven, auf die Bezug genommen wird, beruhen nicht nur darauf, dass man sich in der Konkurrenz der Auto-Kapitale durchsetzen will. Die CO₂-Reduktion steht eben dafür, dass der CO₂-Ausstoß das Leben nicht nur in Großstädten zunehmend beeinträchtigt, aber auch für den von den Staaten betriebenen Übergang zu immer weniger fossilen Energieträgern.

Die Herstellung der gesamten Lade-Infrastruktur (S. 87, u.) ist ein schönes Beispiel dafür, dass zwecks späterer Durchsetzung in der Konkurrenz diese zeitweise sistiert wird. Dazu finden sich sowohl die Konkurrenten als auch die Wettbewerbshüter staatlicherseits bereit in dem gemeinsamen Interesse, den eigenen Standort zu einer Erfolgsgeschichte in Sachen Weltmarktführerschaft bei der neuen Auto-Technologie zu machen.

— *Auf S. 90, o. steht: „Dass die Produktion der neuen Generation von Automobilen ... deutlich weniger Arbeitsaufwand bereitet als die hochkomplexen Verbrennungsmotoren ... ist für Deutschland keine gute Nachricht“. Wieso widerspricht es dem Kapital, Sachen herzustellen, die mit weniger Arbeitsaufwand zu erzeugen sind?*

Es handelt sich da um einen brutalen moralischen Verschleiß: die Autoindustrie kann ihre sündteuren und wunderbar funktionierenden Fabriken nicht mehr brauchen. Andersrum soll das nicht heißen, dass das Kapital scharf darauf ist, dass es kompliziert zugeht. Es ist auch mehr vom *nationalen* deutschen Standpunkt die Rede: es gehen erstmal Arbeitsplätze verloren und es ist nicht ausgemacht, ob der Anteil an rentabler Arbeit am Weltmarkt Deutschland erhalten bleibt oder ob er auf Asien übergeht – ein neuer Kampf um Weltmarktanteile ist eröffnet.

— *Nochmal zur staatlichen Skandalbewältigung: „Der deutsche Staat führt vor, wie viel Staatsräson in der vielgescholtenen Kumpanei (zwischen Autoindustrie und Staat) steckt“ (S. 88) Ich habe das so verstanden, dass in ‚Kumpanei‘ die falsche Vorstellung drinsteckt, da würden zwei Parteien aufeinandertreffen, die nichts miteinander zu tun haben sollten. Und das ist daneben angesichts der dauernden staatlichen Eingriffe sowohl auf der rechtlichen (CO₂, contra NO_x) als auch auf der technischen Seite (Infrastruktur für E-Tankstellen, der „Batterie-Airbus“ etc.), bis hin zu dem Krisengipfel, den Merkel veranstaltet hat, wo der Staat als Subjekt der Auto-Industrie aufgetreten ist.*

Insofern ist das keine ‚schädliche große Nähe‘ zwischen Staat und Kapital, sondern genau die gewünschte Nähe, auf die es der Politik an der Stelle ankommt, mit allem, was gerade aufgezählt wurde. Bis hin zu dem kürzlich gefällten Urteil des Bundesverwaltungsgerichts zu den Fahrverboten für Dieselfahrzeuge: Der Ausgangspunkt für dieses Gerichtsverfahren war, dass die deutsche Umwelthilfe darauf hingewiesen hat, dass laufend die geltenden Umweltschutz-Vorschriften verletzt werden, Grenzwerte regelmäßig überschritten werden. Deswegen wollte die Umwelthilfe Fahrverbote für Dieselaautos durchsetzen und musste dafür vor Gericht ziehen, um wenigstens durchzusetzen, dass so etwas im Bereich der Politik überhaupt als notwendige Maßnahme ventiliert wird. Das Urteil war entsprechend: Städte dürfen Fahrverbote aussprechen, wenn sie „verhältnismäßig“ sind. (also höchstens für Euro 4 und vielleicht 5, aber keinesfalls für Euro 6 etc.)

Das Gericht hat ja auch nur geurteilt, dass es in die Kompetenz der Zuständigen fällt, dass sie so etwas dürfen wie Fahrverbote erlassen – es hat ja selber keine erlassen.

Nächstes Mal (9.4.): „Der Westen nach einem Jahr Trump“ (GS 1-18).