

POLITIK

Kartell der Klimakiller

Die enge Verbindung von Regierung und Autoindustrie wird öffentlich

Von Klaus Wagener | Ausgabe vom 4. August 2017



Selbst Biodiesel hilft nicht mehr (Foto: [Mark Hillary](#) / Lizenz: [CC BY 2.0](#))

Die Kanzlerin geriet ins Schwärmen: „Offene Märkte, ein freier, fairer, nachhaltiger und inklusiver Handel“, das sei ein Schwerpunktthema ihrer G20-Präsidentschaft. Solange deutsche Unternehmen dabei gewinnen, hätte die Chefverkäuferin der deutschen Exportindustrie ehrlicherweise hinzufügen müssen.

So gut die aktuellen Verkaufszahlen der Automobilbranche auch aussehen, die deutsche Vorzeigebbranche steckt in einem tiefen Dilemma. Sie hat massiv in das „Größer, Breiter, Schwerer, Stärker und Schneller“ investiert, in die Aufsteigerträume in den Metropolen und den sich ausdehnenden Städten der Welt. Nicht gerade die sinnvollste Art der Verkehrsgestaltung.

Um diese Träume auch noch als Schnäppchen erscheinen zu lassen, hatte die deutsche Vollgasbranche auf den Diesel als Alleinstellungsmerkmal gesetzt. Von der Klimakanzlerin des freien Marktes mit etwa 8 Mrd. Euro/Jahr (18 Cent/Liter) subventioniert. Nur sollten da auch die Abgaswerte stimmen. Zwar hatte sich die Klimakanzlerin in Brüssel schon mehrfach schützend vor ihre Bleifußfraktion geworfen, doch selbst das, was dann weichgespült an CO₂-Grenzwerten herauskam, war nicht zu schaffen.

Ein Liter Benzin verbrennt mit Luft zu 2,32 kg CO₂, ein Liter Diesel zu 2,63 kg CO₂. Der von der EU-Kommission angepeilte Wert von 95 Gramm CO₂/km bedeutete einen maximalen Verbrauch von 4,1 Liter beim Benziner und 3,6 Liter beim Diesel. Damit ist kein Porsche Cayenne S V8 Diesel oder Audi Q7 V12 TDI zu machen. Hier musste also die „unkonventionelle Lösung“ her: Das Chip-Tuning der besonderen Art. Besser bekannt als der Diesel-Abgasskandal, der, nebenbei bemerkt, längst kein Diesel-Skandal, sondern zumindest ein Verbrenner-Skandal ist. Im Kern handelt es sich um einen Offenbarungseid jenes Straßenverkehrs, der auf der ungehemmten Verbrennung der fossilen Kohlenstoffressourcen beruht. Und nicht genug, dass die britische Tory-Regierung aus Deutsch-Europa ausgestiegen ist, nun hat sie auch noch 2040 als letzten Termin für den Verbrennungsmotor festgelegt. „Weder zielführend noch sinnvoll“ kanzelte Wirtschaftsministerin Brigitte Zypries (SPD) die Briten ab.

Ist die „kreative Lösung“ des Dieselproblems kaum vorstellbar ohne ein Gentlemen's Agreement der beteiligten Führungsetagen, so machen uns nun auch die Mainstreammedien in erstaunlicher plötzlicher Offenheit deutlich, dass der Bereich der Absprachen weit über den von Betrugssoftware hinausgeht. Auch über „Preise und Technik“ sei verhandelt worden (Spiegel). Das ist nun nicht ganz dasselbe wie die „offenen Märkte“ oder der „freie, faire, nachhaltige und inklusive Han-

del“ der Kanzlerin. Aber die Zeiten sind nach 10 Jahren Krise mau, und irgendwoher müssen die Profite ja kommen – im „regelbasierten Welthandel“ (Merkel).

Die Verhältnisse in der hochmonopolisierten deutschen Autoindustrie und der ihr angeschlossenen Regierung erscheinen wie eine Illustration des Kapitels VIII. „Parasitismus und Fäulnis des Kapitalismus“ von Lenins Imperialismusschrift. Und Verkehrsminister Alexander Dobrindt wie die Personalisierung des servilen staatsmonopolistischen Erfüllungsgehilfen.

Lenins These vom mangelnden „Antrieb zum Fortschritt“ bezieht sich nicht auf die technische Perfektion im Detail. In Frage stehen der Zweck und die Zukunftsfähigkeit. Die hochmonopolisierte Automobilindustrie – und nicht nur die deutsche – ist ganz offensichtlich nicht in der Lage, eine Antwort auf die Herausforderungen der Zeit zu finden. Nicht weil es die nicht gibt, sondern weil dann die Profite nicht mehr stimmen. Weltweit gibt es über eine Milliarde Automobile. Pro Jahr kommen 90 Millionen hinzu. Die Produktion hat sich in den letzten 20 Jahren fast verdoppelt. Hier liegt weder verkehrsnach klimapolitisch die Zukunft. Der ungehemmte Ressourcenverbrauch produziert pro Jahr 40 Gigatonnen (Gt) CO₂ – exponentiell steigend. Das „Restbudget“, um das „2-Grad-Ziel“ zu erreichen, liegt laut Weltklimarat bei rund 1000 Gt CO₂. Das sind unter der irrealen Annahme konstanter Produktion noch 25 Jahre.

Möglich, dass den deutschen Autoherstellern – vermutlich wieder einmal mit Staatsknete – der Weg aus der Dieselsackgasse gelingt. Der Verbrennungsmotor ist damit noch lange nicht erledigt. Viel spricht dafür, dass die Abkehr vom dreckigen Diesel als Legitimationslegende für den ach so sauberen Ottomotor herhalten muss.

Quellenangabe:

<http://www.unsere-zeit.de/de/4930/innenpolitik/6079>, abgerufen am 03.Aug. 2017
