

WIRTSCHAFT & SOZIALES
Diesel weiter verkaufen

Mit Merkels Hilfe die Autokäufer ausquetschen, solange es geht

Von Klaus Wagener | Ausgabe vom 18. August 2017



Mögliche Diesel-Hymne: „Die Zukunft liegt in Finsternis und macht das Herz uns schwer.“ (Foto: Kickaffe (Mario von Berg) / Lizenz: CC BY-SA 4.0)

Die Kanzlerin ereiferte sich pflichtgemäß: „Weite Teile der Automobilindustrie haben unglaubliches Vertrauen verspielt.“ Ihr Vertrauen in die Betrügertruppe, die sie da letztens von ihrem Verkehrsminister zum Dieseltreffen hatte laden lassen, ist in der Tat schwer zu glauben. Um die Rückgewinnung des gleichermaßen naiven wie unbegründeten Vertrauens beim längst nicht mehr vertrauensseligen Publikum mühte sich Merkel bei ihrer Wahlkampfrede in Dortmund nach Kräften.

In der für sie typischen verschwommenen Scheinradikalität zerredete und blockierte sie jede konkrete Maßnahme, die sich gegen das ungerührte „Weiter so!“ der Automonopole richten könnte. Selbst dem schlappen Vorschlag des SPD-„Kanzlerkandidaten“ (der selbst eine solche Steilvorlage zu verwandeln nicht in der Lage ist) nach einer E-Auto-Quote erteilte sie eine Absage. Erst einmal verhandle man dann „ewig in Europa“ und was mache man denn, „wenn sie nicht eingehalten wird?“ Ja, was macht man als Regierung, als Staatsmacht, wenn die eigenen Gesetze und Verordnungen nicht eingehalten werden? Offensichtlich nichts. Zumindest dann nicht, wenn es um die Herren von VW, Daimler und BMW geht. Klarer konnte die „mächtigste Frau der Welt“ ihren Offenbarungseid nicht formulieren.

So blieb ihr denn auch nur, den Status Quo, die Fortsetzung des Umwelt-skandals mit einem neuen Anstrich, als Fortschritt zu preisen. Die Software-„Nachrüstung“ sei „mal das Mindeste“. Ist aber auch das einzige. Denn die von ihr ebenfalls gelobte „Umtauschprämie“ für Diesel-Pkw ist im Kern nicht mehr als die pompöse Öko-Verkleidung der fälligen Verkaufsrabatte, die wegen des eingebrochenen Absatzes in Deutschland ohnehin notwendig werden. Wer noch etwas Verstand sein eigen nennt, wird es sich wohl zweimal überlegen, ein Auto zu kaufen, mit dem er in Zukunft möglicherweise in seiner Stadt nicht mehr fahren kann. Die Kanzlerin hat sich zwar schützend vor ihre Abgasbetrüger geworfen und Fahrverbote abgelehnt. Aber ob das auf Dauer gegen Gerichtsurteile wie das des Verwaltungsgerichts Stuttgart reichen wird, ist mehr als zweifelhaft.

Selbst wenn die Software-„Nachrüstung“ die vollmundigen Versprechen erfüllen und eine neue (in der Regel großvolumigere) Diesel-„Generation“ die alte ersetzen würde, an der unhaltbaren Umweltbelastung der Städte würde das so gut wie nichts ändern. Es gibt keinen „sauberen Diesel“. Entweder laufen die Stickoxid-Werte oder die CO₂-Werte aus dem Ruder. In der Regel beides. (Bei Otto- oder E-Motoren sieht die Umweltbilanz allerdings auch nicht viel besser aus.) Das „Weiter so!“ würde allerdings den alten Milliardenprofiten der Autogiganten neue Milliardenprofite hinzufügen. Und um dieses Geschäft ging es, sowohl beim Dieseltreffen, als auch beim Merkel-Auftritt in Dortmund: Den Markt, also die Auto-

käufer, auszuquetschen solange es irgendwie geht. Den alten Betrug mit einem neuen vergessen machen. Nichts ist angenehmer, als wenn man den von der Kanzlerin Eingelullten die zu Ladenhüter gewordenen alten Dreckschleudern weiter verkaufen kann. Es ist wie bei den Atomkraftwerken. Die Produktionsanlagen stehen. Der Laden läuft. Wer setzt schon freiwillig seinen Goldesel außer Betrieb? Dass die Eingelullten dann ihre Städte und sich selbst vergiften? Man kann sich ja schließlich nicht um alles kümmern.

Ruhe (und Kaufen) scheint auch die erste Gewerkschafterpflicht für den Kollegen Bernd Osterloh zu sein. Zuletzt sei „viel Polemik in die Diskussion über VW gekommen“ und dass tue „uns allen bei Volkswagen weh“. Der VW-Betriebsratsvorsitzende glaubt, „der Wahlkampf tut sein Übriges, dass die Debatten immer hitziger werden“. Man solle „wieder zur Sachlichkeit zurückkehren“. Zu diesem Zweck hat die IG Metall eine Unterschriftenaktion „Es reicht!“ gestartet, die sich nicht etwa gegen die Machenschaften des Vorstandes, sondern hauptsächlich dagegen wendet, „dass Volkswagen und seine 120 000 Beschäftigten in Deutschland zum Wahlkampfthema im Land und im Bund werden.“ Es scheint sich auch hier die Ansicht durchgesetzt zu haben, dass Wahlen mit Politik, mit der Diskussion der gesellschaftlich relevanten Themen möglichst nichts zu tun haben sollten. Frau Merkel reist immerhin schon mehr als ein Jahrzehnt erfolgreich auf dem Adenauer-Ticket: „Keine Experimente – CDU“. Dass Martin Schulz es mit einer gleichlautenden SPD-Variante nicht weit bringen würde, war abzusehen. Für Gewerkschafter in neoliberalen Zeiten ist so etwas die Besiegelung des eigenen Untergangs.

Und wie das aussieht, kann man beim mit dem Betriebsrat vereinbarten „VW-Zukunftspakt“ bewundern, der zur Profitsteigerung den „Abbau“ von 30 000 Arbeitsplätzen weltweit vorsieht. „Der Pakt greift“, ist Osterloh im „Handelsblatt“ stolz, mit 8 000 gestrichenen Stellen seien „90 Prozent des Ziels“ für die Bundesrepublik erreicht. 1,5 Mrd. Euro Effizienz sei bereits eingefahren und eine weitere halbe Milliarde Euro in der Umsetzungsphase. „Damit haben wir das Ziel für 2017 schon jetzt übererfüllt und starten gut ins Jahr 2018. Im Übrigen: Die Einsparungen sind nachhaltig und kommen jährlich“, freut sich Osterloh. Na, wenn das nicht ein tolles Ergebnis für einen Konzernbetriebsrat ist. Mit dem Turbo der Dieselpleite ist aber sicher auch hier noch Luft nach oben. „Zukunftspakt“ der Zweite?

Quellenangabe:

http://www.unsere-zeit.de/de/4933/wirtschaft_soziales/6198, abgerufen am 19.Aug. 2017
