

Kriminologischer Branchenvergleich

Zu Lust und Risiken des Kapitalverkehrs

Lucas Zeise

Der gerade ablaufende Wahnsinn des Autoskandals zeigt gewisse Parallelen mit dem Ausbruch der Finanzkrise vor zehn Jahren. Ähnlich ist ganz offensichtlich das Fehlverhalten der Spitzenmanager der Branche. Sie betrügen in beiden Fällen die Kundschaft und schaden der Allgemeinheit. Gemeinsam ist den Skandalen der beiden Branchen auch deren innige Verbundenheit mit »ihrer« staatlichen Aufsicht, die die kriminelle Praxis ermuntert und sie damit als normale, nicht kriminelle Praxis einordnet.

Typisch in beiden Fällen sind auch die Ablenkmanöver. Kaum war der »Dieselgipfel« in Berlin vorbei, als auch schon ein Pseudoskandal von der *Bild*-Zeitung lanciert wurde. Dass Stephan Weil (SPD) als Ministerpräsident von Niedersachsen und Mitglied des VW-Aufsichtsrates seine Reden mit den Managern des Konzerns abstimmt, ist längst übliche Praxis und gehört zu den weniger schlimmen Aspekten der Unterordnung der Politik unter das Kapital. Wenn zugleich die Beteiligung Niedersachsens an Volkswagen als Grund für die kriminelle Praxis der Vorstände aller drei deutschen Autokonzerne hingestellt wird, ist ein wirklich genialer Streich politischer Verwirrung.

Typisch ist auch die Methode der verantwortlichen Politiker, an den Symptomen herumzudoktern. Als im Zuge der Finanzkrise die Aktienkurse stärker fielen, setzten Regierung und EU-Kommission das vorübergehende Verbot von Leerverkäufen durch. Den Börsenhändlern wurde also verboten, Aktien zu verkaufen, die sie gar nicht hatten, um sie erst später bei gesunkenen Kursen wieder zu kaufen und an der Differenz zwischen Verkaufs- und Kaufpreis zu verdienen. Das ist in der Tat Spekulation, aber auch nicht anderes als die Wette auf steigende Kurse. Heute schlagen Martin Schulz und Wirtschaftsministerin Brigitte Zypries (SPD) im Namen des Umweltschutzes eine Quote für Elektroautos vor. Die Höhe dieser Quote sollen vermutlich die Autofirmen selbst festlegen. Am Geschäftsmodell der deutschen Automobilindustrie, mit dem Verkauf großer und möglichst aufwendiger Fahrzeugen hohe Gewinne zu machen, soll sich nichts ändern. Die Bundesregierung ermuntert die Konzerne dazu, so weiter zu verfahren. Als die EU-Kommission sich allen Ernstes daran machte, für den durchschnittlichen Spritverbrauch der von einem Konzern verkauften Autos eine Obergrenze zu setzen, die 2021 erreicht werden soll, setzte die Bundesregierung durch, dass Produzenten schwerer Pkw (wie Daimler, BMW und VW) einen Nachlass erhalten.

Die interessanteste Übereinstimmung bei den beiden Branchen besteht darin, dass der Staat seine Aufgabe als »ideeller Gesamtkapitalist« nicht nur nicht wahrgenommen hat, sondern dass dies in aller Öffentlichkeit vorgeführt wird. Bankenkritik war unmittelbar nach Ausbruch der Finanzkrise in Industriekreisen gängige öffentliche Übung. Gefolgt ist daraus nur, dass die mit Steuergeld helfende Hand des Staates kühnfüg schneller agieren wird. Der wachsende Ärger anderer Branchen über die Autoindustrie wird zu nichts anderem führen.

<https://www.jungewelt.de/artikel/316222.kriminologischer-branchenvergleich.html>