

Diesel-Gipfel: Sittenbild des deutschen Imperialismus

Frederik Haber, Neue Internationale 223, Oktober 2017

Erst war es nur VW. Dann wurde es klar, dass es alle waren. Zumindest alle deutschen Autohersteller hatten die Motorsteuerung „intelligent“ gemacht, also so programmiert, dass sie erkennt, wenn das Auto auf einem Prüfstand steht. Dann kam noch raus, dass Daimler, VW, Audi, Porsche und BMW jahrzehntelang Absprachen für die Preise bestimmter Komponenten und die Auswahl von Zulieferern getroffen haben. „Gut 200 leitende Mitarbeiter dieser Hersteller sollen sich in 60 Arbeitskreisen bereits seit den 90er Jahren zusammengesetzt und entsprechende Vereinbarungen getroffen haben.“ (Automobilwoche 17/18)

So bekam nicht nur das mühsam aufgebaute Umwelt-Image der Autokonzerne Kratzer, sondern man kann auch was über Wettbewerb und Marktwirtschaft lernen. Wie Lenin sagte: „Dass der Imperialismus seinem ökonomischen Wesen nach Monopolkapitalismus ist.“

Diese Auto-Monopole sind für einen großen Teil der deutschen Exporte verantwortlich, auch dafür, dass Deutschland weit mehr exportiert als importiert und damit seine Dominanz über andere Länder festigt. Sie sind eine der Waffen, mit denen es Deutschland geschafft hat, die EU so massiv zu dominieren und weltweit Machtpolitik zu betreiben.

Diesel

Deshalb steht die Regierung auch eisern hinter diesen Konzernen. Auto-Minister Dobrindt interessieren weder Schadstoffe noch Kartelle, sondern das „Vertrauen in deutsche Autos“, das wiederherzustellen sei (heise online 30.07.). „Ein Image-Schaden für deutsche Autos droht“ und „Das empfinde ich als furchtbar“. Dabei hatte er selbst seit Beginn des VW-Skandals alles, „um eine weitere Aufklärung zu verhindern“ (heise 23.6.).

Auch Merkel weiß, um wen sie sich Sorgen macht: „Unglaubliches Vertrauen verspielt“ hätten die Konzerne, sagt sie mit leicht verunglückter Phrase.

Die Regierung tat was sie konnte, um den Imageschaden zu beheben. Ein „Diesel-Gipfel“ wurde einberufen, die Autokonzerne verpflichteten sich, die Software der Motorsteuerungen upzudaten. Nur macht das die Motoren nicht sauberer, sondern höchstens ehrlicher auf dem Prüfstand. Das Problem der „fehlerhaften Software“ ist ja nicht, dass sie fehlerhaft ist, sondern, dass sie den Motor in einem Schongang laufen lässt, sobald sie eine Messanlage erkennt.

Eine Nachrüstung mit Ammoniak-Zugebern, die es zumindest für etliche Motorenvarianten gibt, wurde nicht verlangt. Da der „Dieselgipfel“ so schamlos die Autokonzerne auch auf dem Rücken der AutofahrerInnen schonte, scherte ein Mitglied des Auto-Kartells Deutschland aus: ADAC-Technikchef Kolke erklärte: „Diese Abgasreinigungssysteme liegen also im Ersatzteilregal, sind zugelassen und können verbaut werden...“ und forderte von den Konzernen, dies auf eigene Rechnung zu tun. Das wäre teuer, aber wirksam. (Süddeutsche Zeitung)

Weil die ehemalige große Koalition sich auch in diesem Punkt einig war, wurde noch ein zweiter Diesel-Gipfel veranstaltet, der die Kommunen davon abhalten sollte, Fahrverbote auszusprechen, was sie laut Rechtslage nicht nur könnten, sondern eigentlich müssten. „Fahrverbote sind keine

Lösung“, erklärten Merkel und Ex-Kanzlerkandidat Schulz unisono.

Deutschland

Dass Regierung, Staatsapparat und die Auto-Industrie auf das Engste verflochten sind, ist nicht neu. Gerhard Schröder bezeichnete sich als „Autokanzler“ und meinte, dass jeder deutsche Kanzler ein solcher sein müsse. Merkel machte die Bekämpfung strikter Abgasnormen in Brüssel oft genug zur Chefsache.

Die Verflechtung ist für uns auch nicht überraschend – vom Verständnis dessen her, was Kapitalismus in seiner imperialistischen Epoche bedeutet. Was eine nähere Betrachtung lohnt, ist der Zustand des deutschen Imperialismus mit dem Fokus auf sein Flaggschiff.

Der Export von Autos der Oberklasse hat wesentlich zum Ausbau der deutschen Position auf dem Weltmarkt beigetragen. Der Dieselmotor spielte da eine gewichtige Rolle. Dieselmotoren galten als einst als lahm und als Dreckschleudern. Technische Entwicklungen haben dem Diesel real Power gegeben. „Umweltfreundlichkeit“ wurde beim Verbrauch und beim CO₂ teilweise erreicht, beim Stickoxid musste gelogen werden. Der Anteil der Diesel an den Neuzulassungen stieg von 2009 bis 2015 von rund 30 % auf fast 50 %.

Der deutsche Nachkrisen-Boom ist also auch auf Betrug aufgebaut. Der Aufstieg vorher beruhte unter anderem auf Kartellbildung.

Der deutsche Imperialismus braucht dringend ein Konzept, wie die Krise der EU – die er mitverschuldet hat – behoben und außenpolitisch wieder Spielraum gewonnen wird. In dieser kritischen Lage läuft das Flaggschiff auf Grund. Die Maßnahmen dagegen sind Fortsetzung des Betrugs, Beschwichtigung und Hilflosigkeit. Wenn so an die Auto-Krise herangegangen wird, wie will der deutsche Imperialismus seine fundamentalen Probleme lösen? Was als „Dieselgate“ wie eine Farce wirkt, ist strategisch eine Katastrophe. Das Messwerte-Protokoll aus dem Abgas-Test wird zur Fieberkurve der angeschlagenen Leitindustrie des deutschen Imperialismus.

Dagegen

Die Aufgabe der ArbeiterInnenklasse ist es nicht, Deutschland und seine Autoindustrie zu retten. Es geht darum, diese Krise zu nutzen.

Tatsächlich wird erstmal seit Jahren ernsthaft außerhalb der Ökoszene und der Linken über alternative Verkehrskonzepte geredet. Aber diese Konzepte und diese Diskussionen stoßen alle an eine Grenze: den Kapitalismus mit seinem globalen Wettbewerb und dem Zwang zum Profit. Und dann bleibt von vielen guten Ideen nur das über, was halbwegs sicheren Profit verspricht. Zugleich werden massiv Ressourcen verschleudert. Alle Konzerne entwickeln in die gleichen Richtungen, alle wollen ein Stück vom elektromobilen Kuchen haben. Alle schmeißen das Geld in die gleichen Kanäle.

Das Geld aber ist knapp. VW und die anderen Konzerne müssen Schadenersatz leisten, sie müssen Rückstellungen für Kartellverfahren bilden, und die Gewinne fielen zuletzt magerer aus.

Die Konzern-Chefs wissen alle nicht wirklich genau, wohin die Entwicklung geht. Aber alle sind sich sicher, dass sie zwei Dinge tun müssen: Die Kosten auf die Zulieferer abwälzen und auf die ArbeiterInnen und Angestellten losgehen. Die Zulieferer gehen dann auf ihre Beschäftigten los. 30 000 Arbeitsplätze will VW vernichten, alle Konzerne legen milliarden schwere Sparprogramme auf Kosten der Lohnabhängigen auf.

Widerstand - angesagt und nötig

Dieser Widerstand kann sich mit der Debatte um die Zukunft der Mobilität gut verbinden.

Wenn in der Vergangenheit von Verstaatlichung der Autoindustrie die Rede war, erschien das aufgrund der globalen Arbeitsteilung in dieser Branche meist sehr abstrakt. Belegschaften, die gegen die Schließung ihrer Betriebe kämpften, konnten sich nur schwer vorstellen, diesen zu besetzen und die Produktion unter ArbeiterInnenkontrolle fortzuführen.

Die technologische und wirtschaftliche Krise der Auto-Industrie ergreift alle Teile der Produktionskette ebenso wie der Verwaltung und Entwicklung. KeineR kann sich sicher sein. Die Konzerne genauso wie die Regierung können da nicht mehr die Sicherheit bieten, mit der sie die (Stamm-)Beschäftigten der Autoindustrie immer in ihre Konzepte einbinden konnten.

Verstaatlichung der ganzen Auto- und Verkehrsindustrie unter ArbeiterInnenkontrolle gäbe die Möglichkeit, neue, effiziente, umweltfreundliche Verkehrssysteme für verschiedene Bedarfe zu entwickeln und zu produzieren. Nur so ist so etwas möglich! Keine Bundesregierung, weder Merkel noch Özdemir, werden das bewirken, noch neue Abgasnormen aus Brüssel.

Den Schlüssel, diese Möglichkeit zu realisieren, hat die ArbeiterInnenklasse. Sie hat die Kraft, das durchzusetzen, und sie verkörpert das Potential, das Wissen und die Fertigkeiten, die für eine Umsetzung nötig sind.

Diesen Schlüssel hat die ArbeiterInnenklasse aber noch nicht in der Hand. Dem stehen die verkommenen Führungen in den Betriebsräten und der IG Metall entgegen, die seit Jahren nichts anderes machen, als das Vorgehen der Konzernführungen abzudecken und an ihrer Seite im globalen Wettbewerb mitzukämpfen – gegen die anderen Konzerne, aber auch gegen deren Belegschaften.

Dabei werden Ausgliederungen in Niedriglohn mitgemacht, wird die Leiharbeit institutionalisiert und die Arbeit weiter verdichtet. Solidarität für kämpfende Belegschaften im Konzern? Der VW-Gesamtbetriebsrat verweigert diese zuletzt den streikenden KollegInnen in Bratislava, Slowakei, und Palmela (Portugal).

Angeichts der Krise, der Planlosigkeit und der Angriffe auf die Belegschaften tut die IG Metall-Führung so, als würde sie mitmachen dabei, die Weichen für die Zukunft zu stellen. In Wirklichkeit hat sie keine Alternativen, sondern beschränkt sich auf Appelle an die KapitalistInnen. Es ist die gleiche Jämmerlichkeit, mit der Schulz und die SPD für „soziale Gerechtigkeit“ zu kämpfen vorgaben.

Wir müssen für eine Alternative kämpfen, die den Angriffen auf ArbeiterInnen und Angestellten wirklich entgegentritt, die die Voraussetzungen für ein zukunftsfähiges Verkehrssystem schafft und mit der imperialistischen Politik der deutschen Bourgeoisie bricht.