

VW: Das Auto. – Das Kapital.

Daniel Tanuro

Der VW-Skandal verdient einen Ehrenplatz in einer Anthologie konkreter Beispiele, die die Unmöglichkeit des grünen Kapitalismus zeigen. Die Fakten sind bekannt: Der deutsche Autokonzern hat getrickst, um glauben zu machen, dass seine Diesel-Fahrzeuge die US-Abgasnormen für NO_x (verschiedene Stickoxide, die zur Bildung Smog beitragen) erfüllen würden. Die Trickserei ist derb und mutwillig: Die Autos sind mit einem kleinen Programm ausgestattet, das in Testsituationen die Rückführung von Abgasen aktiviert und unter Normalbedingungen deaktiviert. Die Emission von NO_x ist in den USA durch den „Clean Air Act“ auf 0,04 g / km begrenzt. Im Labor wird er durch die Rückführung der Abgase in den Motor eingehalten – das Auto ist „sauber“; auf der Straße wird er um mehr als das Vierzigfache überschritten – das Fahrzeug ist (sehr) schmutzig. Das Geheimnis wurde am 18. September von der US-Umweltbehörde (EPA) enthüllt. Elf Millionen Fahrzeuge sind weltweit betroffen. Der Schock ist enorm.

VW wird es viel Geld kosten

Die Rechnung an den Hersteller verspricht salzig zu werden. Theoretisch könnte das US-Justizministerium eine Geldbuße von bis zu 18 Mrd. US-Dollar verhängen. Praktisch werden US-Richter, verglichen mit gängiger Rechtsprechung, höchstwahrscheinlich nachsichtiger sein. Aber man muss berücksichtigen, dass einzelne Verbraucher auch eigene rechtliche Schritte einleiten können. Um sich darauf einzustellen, hat VW die Summe von 6,5 Mrd. Euro zurückgestellt, was einige Beobachter bereits für unzureichend halten. Das ist nicht alles: Auch die Staaten, die Prämien für den Kauf von einem „sauberen“ Fahrzeug angeboten haben, können sich betrogen fühlen und versuchen, Rückzahlungen vom Hersteller zu verlangen (Wallonien hat eine Entscheidung in diesem Sinne bereits bekannt gegeben). Schließlich muss man die Auswirkungen des Falls auf die Finanzierungsinstrumente von VW sehen: Mit einer Last von 164 Milliarden Euro wäre der Konzern ziemlich abhängig von Darlehen und kurzfristigen Einlagen und Anleihen, und sein Portfolio von Finanzderivaten könnte eine Bedrohung darstellen. Schon jetzt ist die Aktie an der Börse um 26 % abgestürzt, und das ist sicher noch nicht das Ende.

Warum das?

Warum hat der weltweit führende Hersteller, das Flaggschiff der Qualität „Made in Germany“, zu einem solch krassen Trick gegriffen, trotz der Gefahr, auf frischer Tat erwischt zu werden? Die ultraliberale Wochenzeitung *The Economist* bringt drei Antworten, die miteinander verbunden sind und den Wert von Peanuts haben (Ausgaben von 26.9 bis 2.10.2015). Die erste ist der Wettbewerb um die Weltmarktführung: Um Toyota kurzfristig zu schlagen, war es von strategischer Bedeutung, dass VW den (kleinen) US-Diesel-PKW-Markt übernimmt, wo NO_x-Standards restriktiver sind als in Europa. Die zweite sind die Kosten: Da die katalytischen Verfahren zur Verringerung der Verschmutzung für Dieselmotoren teurer als für Benziner sind, hatte VW das Ei des Kolumbus gefunden, das an den Ultrawettbewerb der Automobilindustrie angepasst ist – so zu tun, als würde man die Standards einhalten, ganz einfach!

Der dritte Grund ist der beste, und ich kann dem Vergnügen, die liberalistische Wochenzeitung zu zitieren, die seit September 1843 die Farben des Kapitalismus trägt, nicht widerstehen: „Die Automobilhersteller, insbesondere die europäischen, sind es gewohnt, sich dieser Art von Problemen auf die billige Tour zu entziehen. Ihr Betrug ist in der Branche ein offenes Geheimnis (an open secret).

Dies könnte erklären, warum auch die Aktien der Wettbewerber von VW fallen. Das Verbrechen von VW ist wahrscheinlich speziell, aber sie sind bei weitem nicht der einzige Hersteller, der Fahrzeuge produziert, die weit unter den von den Aufsichtsbehörden erwarteten Werten bleiben. Die Europäische Union ist nicht so anspruchsvoll in Bezug auf NO_x wie die Vereinigten Staaten. Sie konzentriert sich mehr auf die Energieeffizienz und die CO₂-Emissionen, wo die Standards die höchsten in der Welt sind. Das Problem ist, dass diese engen Beschränkungen wenig Ähnlichkeit mit dem haben, was die Fahrzeuge emittieren, wenn sie auf der Straße unterwegs sind. „Transport & Environment“, ein grüner Interessenverband, schätzt, dass die Lücke zwischen den vermuteten Verbrauchswerten (also den angenommenen Reduktionen der CO₂-Emissionen – DT) und den von einem durchschnittlichen Fahrer erreichten Werte in den letzten Jahren auf 40 % gewachsen sind“.

Cosi fan tutti

Wie ist das möglich? Ganz einfach weil die europäische Regulierungsbehörde, die die Abgasnormen erlässt, sich nicht darum kümmert, ihre Umsetzung zu überprüfen. *The Economist* erklärt weiter: „Es ist möglich, dass einige Unternehmen einen Software-Trick nutzen, um bei den europäischen Effizienztests zu betrügen. Aber wie Nick Molden von Emission Analytics, einer britischen Consultant-Firma, sagt, ist das europäische Testsystem so veraltet und anfällig für Missbräuche, dass die Autohersteller sich um solche Feinheiten nicht zu kümmern brauchen. Die Unternehmen testen ihre eigenen Fahrzeuge unter der Aufsicht von Prüfstellen, die durch die nationalen Regierungen zertifiziert sind. Aber diese Einrichtungen sind Unternehmen, die im Wettbewerb stehen, um Geschäfte zu machen. (...) Sie sind sich bewusst, dass ihre Fähigkeit zur ‚Optimierung‘ der Testverfahren ein Weg ist, um Kunden zu gewinnen. In der Praxis bedeutet dies, alles zu tun, um sicherzustellen, dass die getesteten Autos viel besser aussehen als ihre Versionen in der realen Welt.“

Fingierte Tests

Der Autor des Artikels nennt weitere Details: „Die Autos, die getestet werden, sind in der Regel modifiziert worden, um so sparsam wie möglich zu sein. Alles, was zusätzliches Gewicht bringt, wie die Audioanlage, ist entfernt. Die Reibung wird durch Entfernen der Seitenspiegel und Anbringen von Aufklebern an den Schlitzen zwischen den Elementen reduziert. Spezialschmierstoffe lassen den Motor weicher laufen.

Leichtlaufreifen sind extrem stark aufgepumpt mit speziellen Gasgemischen. Die Lichtmaschine ist abgetrennt, so dass mehr Leistung an die Räder übertragen wird, aber die Batterie am Ende (des Tests) entladen ist. Die Autos können bei sehr hohen Drehzahlen betrieben werden und es ist üblich, dass die Prüfungen bei höchster zulässiger Umgebungstemperatur durchgeführt werden – eine weitere Möglichkeit, die Effizienz zu steigern.“

„Das Schlimmste aber ist“, – und es ist immer noch der *Economist*, der das sagt –, „dass, sobald solch ein fingierter Test eine Effizienzklärung für das Fahrzeug (und damit die Einhaltung der Emissionsgrenzwerte für CO₂ / km – DT) produziert hat, niemand jemals überprüft, ob diese Erklärung richtig ist oder nicht. Auch in Amerika sind die Autohersteller für ihre eigenen Tests verantwortlich. Aber dann kauft die EPA Fahrzeuge nach dem Zufallsprinzip, um sie später zu testen und zu sehen, ob die an die Öffentlichkeit verkauften Fahrzeuge den Erklärungen entsprechen. Wenn die Zahlen nicht übereinstimmen, kann dies erhebliche Geldbußen zur Folge haben. Im Jahr 2014 musste Hyundai-Kia 300 Millionen Dollar für die falsche Erklärung seiner Verbrauchsdaten zahlen.“

„Rein theoretisch“

„Europa verfügt nicht über ein solches System, um Überschreitungen (der Standards) zu bestrafen. Daher seien mehr als die Hälfte der in Europa seit 2008 deklarierten Wirkungsgrade (der Motoren)

„rein theoretisch“ [er sollte sagen: betrügerisch, auf Lügen basierend – DT], so T & E. Und die gesamte Industrie hat ein lässiges Verhalten [a gaming attitude] gegenüber den Tests entwickelt, die ernst genommen werden sollten. Wie Drew Kodjac vom ICCT [Internationaler Rat für sauberen Transport, eine Nichtregierungsorganisation] beobachtet, sind die VW-Aktivitäten in Amerika Teil eines Verhaltensmusters, das vom europäischen System hervorgebracht wurde. Es kann vorkommen, dass andere Hersteller ähnliche Software verwenden, um während der Tests zu betrügen, sei es bei den Emissionen von NO_x oder bei denen von CO₂. NO_x-Emissionen von neuen Diesel-Pkw sind in Europa auf der Straße im Durchschnitt fünf Mal höher als bei den Tests; einige Fahrzeuge liegen zehnfach über dem Grenzwert, erklärt T & E.“

Der Leser wird uns verzeihen, dass wir ein so langes Zitat wiedergegeben haben. Es hat sich gelohnt. Vier wichtige Elemente wollen wir noch vertiefen. Zunächst wurde die strittige Software durch VW im Jahr 2007 vom Zulieferer Bosch erworben, der darauf hingewiesen hatte, dass ihre Verwendung „illegal“ wäre. Die deutsche Bild-Zeitung, die diese Information gibt, hat die Leitung von Bosch befragt, wie Volkswagen auf diese Warnungen reagiert hat. Die Antwort eines Sprechers lautete: „Im Rahmen der Handelsbeziehungen mit Volkswagen sind wir zur Verschwiegenheit verpflichtet“ (RTBF-Infos, 27.09.2015). Zweitens hatten die deutsche Regierung und die Europäische Union zumindest seit dem Sommer (und wahrscheinlich vorher) Kenntnis vom Betrug, wie die Antwort des zuständigen Ministers auf eine Frage von einem grünen Abgeordneten im Bundestag belegt (*Le Soir*, 22.09.2015). Drittens gibt es ein wichtiges technisch-wirtschaftliches Detail, dass man ohne Explosion der Kosten nicht gleichzeitig die Emissionen von NO_x und CO₂ aus Dieselmotoren verringern und die Leistung liefern kann, an die die Hersteller ihre Kunden gewöhnt haben. Viertens sind Dieselmotoren und Benzinmotoren zusätzlich zu CO₂ und NO_x auch für die massive Emission von Feinstaub verantwortlich, die das Risiko von Krebs, Herz-Kreislauf-Erkrankungen und Atemwegsbeschwerden deutlich steigern. Doch davon sprechen die Protagonisten lieber nicht zu viel, weder auf dieser Seite des Atlantiks, noch auf der anderen.

Klar wie Quellwasser

Und nun einige Schlussfolgerungen. Sie sind klar wie Quellwasser – und lassen sich weniger leicht umgehen, als jene, die spontan von einem Presseorgan entworfen wurden, das wirklich über jeden Verdacht des Antikapitalismus erhaben ist (gelinde gesagt).

- Der VW-Betrug ist natürlich in den kapitalistischen Mechanismen der Konkurrenz für den Profit verwurzelt. Die Zulieferer beteiligen sich daran und behaupten gleichzeitig, dass ihre linke Hand nicht wisse, was ihre rechte tut.
- Die Schande fällt auf VW, aber es ist sehr wahrscheinlich, dass alle Automobilhersteller betrügen, sei es, um die NO_x-Emissionsgrenzwerte (in den USA viel schärfer als in Europa) zu erfüllen oder die CO₂-Emissionsgrenzwerte (schärfer in Europa), oder aus beiden Gründen gleichzeitig.
- Alle diese Mausechelen werden hinter dem „Geschäftsgeheimnis“ oder dem „Betriebsgeheimnis“ versteckt, Sonderfällen des kapitalistischen „Rechts auf Eigentum“.
- In der EU ist dieser Betrug mit der Verschmutzung durch ein „Regulierungssystem“ institutionalisiert, von dem die Regierungen wissen, dass es nur zur Unterhaltung des Publikums existiert und um einen Markt für Zertifizierungsstellen zu schaffen, deren erstes Ziel ... darin besteht, die Standards zu umgehen – zur Gewinnung von Kunden.
- Viele Berichte über den Zustand der Umwelt und viele Aktionspläne für ihren Schutz (z.B. viele zum Klimaschutz) sind ebenso wie die zum Schutz unserer Gesundheit verzerrt, weil sie auf fiktiven Verschmutzungsdaten basieren was zu gefälschten Tests führt, die ein verlogenes Bild der Wirklichkeit geben.

- Die Zuschüsse für den Kauf „sauberer Autos“, die von den Behörden ohne jede Verifizierung der Einhaltung der Grenzwerte verteilt werden, entpuppen sich eher als indirekte Stützung einer Strategie der technologischen Innovation (oder Pseudo-Innovation!) der Konzerne denn als ein Mittel zugunsten der Energiewende.

Automobil in der Sackgasse, Kapital in der Sackgasse

Diese Schlussfolgerungen sollten unter Berücksichtigung der zentralen Rolle, die die Automobilindustrie in der kapitalistischen Wirtschaft seit dem Zweiten Weltkrieg einnimmt, interpretiert werden. Mit ihrer Massenproduktion hat diese Branche eine Schlüsselrolle beim „Anfachen“ der langen expansiven Welle der dreißig „Wirtschaftswunderjahre“ (1945-74) gespielt. Seit Mitte der 70er Jahre erlebt sie einen ununterbrochenen globalen Prozess der Umstrukturierung, der Fusionen und Konzentrationen in einem gnadenlosen Wettbewerb, bleibt aber dennoch eine Säule des Systems. Die neuen Umweltauflagen werden den Spielraum weiter einschränken so dass man innerhalb von drei bis vier Jahrzehnten eine Alternative zur Verbrennung von fossilen Brennstoffen finden muss. Eine Alternative, aber welche: Wasserstoff oder Elektrizität? Es ist eine spannende Frage, was sich wohl durchsetzen wird, aber eines ist sicher: In beiden Fällen werden die Kosten enorm sein: Wenn der weltweit führende Konzern das Risiko eingeht, zu betrügen, um die Abgasnormen zu umgehen, spricht dies Bände über die extreme Härte des interkapitalistischen Kampfes auf diesem Gebiet. Wenn die Regierungen des „demokratischen“ Europa und die EU-Gremien diese Missstände decken, sagt dies viel über die Natur der Diener des Kapitals; „Das Auto“ schlägt vor, die Politiker handeln.

Aus all diesen Gründen wird die VW-Affäre wohl als besonderer Einschnitt in die Geschichte eingehen in dem Sinne des Wortes, dass man von einem „davor“ oder „danach“ sprechen wird. Die Sackgasse der Automobilindustrie erweist sich tatsächlich als doppelte Sackgasse des Kapitalismus als Ganzes. Erstens eine soziale Sackgasse in dem Maße, dass die enormen Investitionen in konstantes Kapital die Profitrate unter einen Druck setzen, der immer schwieriger durch die Erhöhung der Ausbeutung der Arbeitskraft kompensiert werden kann. Zweitens eine ökologische Sackgasse, weil der Übergang zu Elektro- oder Wasserstoffautos das zugrunde liegende Problem lediglich verschiebt, das natürlich im Antagonismus zwischen der Forderung nach Kapitalwachstum und der Begrenztheit der irdischen Ressourcen besteht, einschließlich der Begrenztheit des Raums auf der Erde.. Um es einfach zu sagen: Das grüne Auto ist wie der grüne Kapitalismus – ein Widerspruch in sich.

„VW – Das Auto.“, lautete der arrogante Werbespruch des Konzerns. Ungewöhnlich bei dieser Art von Botschaft spiegelt der Punkt am Ende eine eiserne Entschlossenheit, tyrannisch und ausschließlich. Diese Entschlossenheit ist nicht nur die der Chefs der Firma in Wolfsburg. Es ist wie im „Kapital“ beschrieben, die aller Wölfe, die von der Profitlogik gezwungen werden, zum Überleben jede erforderliche Maßnahme für die Fortführung ihres Zerstörungswerks auf dem Rücken der Ausgebeuteten, ihrer Gesundheit und ihrer Umwelt zu ergreifen.

28. September 2015

Daniel Tanuro ist Agraringenieur, marxistischer Ökologe und Autor des Buches *L'impossible capitalisme vert* (Der unmögliche grüne Kapitalismus, 2010; dt.: *Klimakrise und Kapitalismus*, Köln: Neuer ISP Verlag, 2015).

Aus dem Französischen übersetzt von Björn Mertens

Quelle: <http://www.lcr-lagauche.org/das-auto-das-kapital/>