

Sozialismus.de

Heft 9-2017 | EUR 7,00 | C 12232 E

Monatlich Hintergründe, Analysen und Kommentare | täglich im Netz



Detlef Hensche: Das Urteil
des BVerfG zur Tarifeinheit
Reinhold Riebl/Michael
Braun: IGM-Tarifrunde 2018

Beiträge von

Alban Werner,
Frank Deppe, Alexander
Häusler/Rainer Roeser,
Joachim Bischoff/Björn Radke,
Thomas Kuczynski u.a.



Forum
Gewerkschaften



Dies ist ein Artikel aus der Monatszeitschrift Sozialismus.
Informationen über den weiteren Inhalt finden Sie unter
www.sozialismus.de.
Dort können Sie ebenfalls ein Probeheft
bzw. ein Abonnement bestellen.

Nur im Netz:

Die Redaktion veröffentlicht regelmäßige Beiträge zwischen den monatlichen Printausgaben auf www.sozialismus.de

US-Präsident ohne rechts-populistische Strategen?



Stephen Bannon hat seinen Job als Chefstrategie des US-Präsidenten aufgegeben; er gilt mit Stephen Miller als Architekt der »America-First«-Strategie. Der Mitgründer der rechtskonservativen Internet-Plattform Breitbart war vor Beginn der Endphase des Wahlkampfs 2016 zum Team Trump gestoßen. ...

»England ist verloren« (Mick Jagger)



Die nächste Runde der Austrittsverhandlungen zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich steht an. Die nervöse Auseinandersetzung in Britannien in einem vergifteten gesellschaftlichen Klima geht weiter. ...

Schattenseiten



Die gute wirtschaftliche Entwicklung sorgt weiter für Rekorde auf dem deutschen Arbeitsmarkt. Im Juni 2017 waren rund 44,2 Mio. Personen mit Wohnort in Deutschland erwerbstätig – so viele wie noch nie seit der Wiedervereinigung. ...

Wahlkampf in einer »aus den Fugen geratenen Welt«

Alban Werner: Glanz und Elend des »Ja, aber-Konservatismus« 2

Frank Deppe:

Wahlparty auf der »Insel der Glückseligen« 7

AfD als sozialpopulistische rechte »Arbeiter«-Partei?

Alexander Häusler/Rainer Roeser: Rechte Normalisierung?

Die AfD vor dem Einzug in den Deutschen Bundestag 13

Joachim Bischoff/Bernhard Müller:

Chancen des Rechtspopulismus in der »Berliner Republik« 20

Internationale Konflikte um Parteien & Konstitutionen

Klaus Bullan:

Südafrika 2017 – Ende einer Epoche? 26

Holger Politt: Verfassungsstreit in Polen 33

Die Linke und die Gewaltfrage

Joachim Bischoff/Björn Radke: Massenproteste und militante Gewalt

Der G20-Gipfel und die Folgen 37

Forum Gewerkschaften

Detlef Hensche: Vom Versuch zu reparieren, was nicht zu reparieren ist

Das Bundesverfassungsgericht zum Tarifeinheitsgesetz 43

Reinhold Riebl/Michael Braun: Über »Kurze Vollzeit« zur Arbeitszeitverlängerung? Anmerkungen zur Entwicklung eines Forderungskonzepts der IG Metall zur Tarifrunde 2018 50

Otto König/Richard Detje: Das Schummel-Kartell. »Diesel-Gate« und die Widerstände, auf neue Mobilitätskonzepte umzuschalten 53

OKG: »Put the movement back in the labor movement« 56

150 Jahre »Das Kapital«

Thomas Kuczynski: »Es gibt keinen Königsweg für die Wissenschaft ...«

Eine Textausgabe des »Kapital, die Marx forderte, aber nicht mehr realisieren konnte 57

Besprechung | Impressum | Veranstaltungen | Film

Michael Wendl: Politische Ökonomie des Gesundheitssystems (zum Buch von Hartmut Reiners »Privat oder Kasse?«) 65

Impressum 41

Veranstaltungen & Tipps 68

Marion Fisch: Das ist unser Land! (Filmkritik) 69

Supplement

Bernd Riexinger/Lia Becker

For the many, not the few: Gute Arbeit für Alle!

Vorschläge für ein Neues Normalarbeitsverhältnis

Das Schummel-Kartell

»Diesel-Gate« und die Widerstände, auf neue Mobilitätskonzepte umzuschalten

von ■ Otto König und Richard Detje

Mit großem Tamtam wurde in Berlin der »Diesel-Gipfel«¹ inszeniert. »Die Automobilindustrie ist sich mit der Politik einig in dem Ziel, die Luftqualität weiter zu verbessern. Fahrverbote können und müssen in Deutschland vermieden werden«, lautete danach die Siegesmeldung des Verbandes der deutschen Automobilindustrie (VDA). Die Auto-Lobbyisten haben ihr wichtigstes Ziel vorerst durchgesetzt.

Mogelpakete als Gipfelbilanz

Statt einer verbindlichen und überprüf-
baren Nachbesserung der Euro-5-Diesel
in einem klar definierten Zeitrahmen,²
einigte man sich auf einen Minimalkon-
sens, den die Autobranche selbst an-

geboten hatte: Software-Updates bei
5,3 Millionen Dieselfahrzeugen, damit
diese künftig weniger Schadstoffe aus-
stoßen. Ein Mogelpaket! Darin enthal-
ten sind 2,5 Millionen Fahrzeuge von
VW, für die nach Bekanntwerden des
Skandals um manipulierte Werte ohne-
hin Abgas-Nachbesserungen angeord-
net waren, sowie vor dem Gipfel bereits
angekündigte – freiwillige – Rückrufe
von Audi, Daimler und BMW. Wie hoch
die tatsächliche Zahl der »nachgebes-
serten« Diesel letztlich sein wird, ist da-
mit ungewiss. Die Halter von Alt-Pkws
der Euro-Norm 1-4 sollen mit Rabatten
zum Umstieg auf die Euro-Norm 5 und
6 bewegt werden. Die Autoproduzenten
BMW, Daimler, Opel und VW spielen
also flugs eine neue Software auf – und

schon ist das Problem hoher Schadstoff-
belastung durch Pkws mit Dieselmotor

Otto König ist Mitherausgeber, *Richard Detje*
ist Redakteur von Sozialismus. Beide haben zu-
letzt in Sozialismus 4/2017 zu aktuellen Entwick-
lungen in der Automobilindustrie geschrieben.

¹ Verkehrsminister Alexander Dobrindt hatte
mit Bundesumweltministerin Barbara Hend-
ricks (SPD) die Chefs der großen Autokonzerne
sowie Branchenverbände und die IG Metall
am 2. August 2017 zu einem Gipfel nach Berlin
eingeladen. Auch neun Länder-Ministerpräsi-
denten waren bei dem Treffen anwesend.

² Von den zwölf Mio. in Deutschland zuge-
lassenen Diesel-Pkws haben rd. neun Millio-
nen die Abgasnormen 5 und 6, die für eine Um-
rüstung in Frage kommen. Mit diesen Normen
– nach Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Eu-
ropäischen Parlaments und des Rates vom
20.6.2007 – sind die Abgas-Grenzwerte ge-
regelt, die Pkws einhalten müssen, um in der
EU eine Typgenehmigung zu bekommen. Au-
tos ohne eine solche Typgenehmigung dürfen in
der EU nicht zugelassen werden.



Matthias Müller (VW), Harald Krüger (BMW), Dieter Zetsche (Daimler), Matthias Wissmann (VDA), »Diesel-Gipfel« in Berlin, 2.8.2017 (Foto: dpa)

gelöst? Nein, nur ein neues Mogelpaket. Verkündet

wurde im Kontext des Gipfels, dass per »Nachrüstung« der Ausstoß von Stickoxiden um durchschnittlich 25-30% gesenkt werden könne. Die Deutsche Umwelthilfe hat demgegenüber hochgerechnet, dass die Reduktion bestenfalls bei fünf Prozent liegen wird. Doch selbst wenn die Angaben der Hersteller stimmen sollten: Derzeit überschreiten die Realwerte im Straßenverkehr die Grenzwerte im Durchschnitt um das Sechsfache, so das Umweltbundesamt. Nach einer erfolgreichen »Nachrüstung« würden die Grenzwerte folglich immer noch um das Vierfache überschritten. Erneut wird geschummelt, »mit Abwiegeleien, mit nur homöopathischen Zugeständnissen, mit einem bisschen Larifari und digitalem Tandardei in der Autowerkstatt« (H. Prantl), statt die Umrüstung aller Euro-5-Diesels mit SCR-Technologie – Abgasreinigung mit Harnstoffeinspritzung – durchführen zu lassen. Dadurch könnten die Grenzwerte im Realbetrieb eingehalten werden! Die Kosten einer Hardware-Umrüstung liegen bei 1.500 Euro pro Fahrzeug, insgesamt bei ca. 13,5 Milliarden; ein Software-Update ist für 50-100 Euro zu machen. Die profitabelste Lösung für die Konzerne – die schlechteste für die Umwelt.

Das Kartell

Jahrelang haben die deutschen Autohersteller prächtig verdient. Von dem Absatzeinbruch in der Wirtschaftskrise 2008/09 hat sich die Branche schnell erholt. Der VW-Konzern mutierte zum weltgrößten Autobauer. Die »Premiummarken« Mercedes, BMW, Audi und Porsche haben im Luxussegment mit einem Marktanteil von mehr als 80% eine globale Führungsrolle errungen. Besonders in China fanden deutsche Luxuskarossen einen reißenden Absatz.

Gleichzeitig wurden immer wieder Skandale offenkundig. Neben der Manipulation der Abgaswerte kamen Vorwürfe der »Kartellbildung« auf den Tisch. Ein kurzer Blick zurück: Im November 2006 präsentieren der damalige

VW-Markenchef Wolfgang Bernhard, Mercedes-Technikvorstand Thomas Weber und Wolfgang Hatz von Audi in Los Angeles ihre Diesel-Motoren-Allianz mit dem Namen »Bluetec«. Mithilfe des Harnstoffs sollen die Abgase von giftigen Stickoxiden gereinigt werden, so dass der Diesel endlich die strengen US-Grenzwerte einhalten kann. Der Deal platzt, weil dem Wolfsburger VW-Konzern der Einbau der neuen Technik zu teuer gewesen sein soll. Die gescheiterte »Bluetec-Allianz« war möglicherweise jedoch der Beginn von Absprachen unter den großen deutschen Autoherstellern. Die »Vereinigten deutschen Motorenwerke« führten im Verborgenen ihre Zusammenarbeit fort.

Durch eine Art Selbstanzeige des Daimler- sowie des VW-Managements bei den deutschen Kartellbehörden wurde öffentlich, dass sich die fünf OEM's über viele Jahre in »kartellartigen« Arbeitskreisen über Technik, Kosten und Zulieferer abgestimmt haben. Teil der Absprachen soll auch die Abgasreinigung von Dieselfahrzeugen gewesen sein. Ein Ergebnis war anscheinend die Verständigung darauf, die Tanks für das Reduktionsmittel »AdBlue« aus Kostengründen klein zu dimensionieren, mit der Folge, dass die Abgasreinigung ständig abgeschaltet werden muss. Damit wurde der Keim von »Dieselgate« gelegt.

Das Netzwerk

Die Automobilindustrie ist mit ihren ca. 811.000 Arbeitsplätzen und einem Umsatz von über 450 Milliarden Euro eine der wichtigsten Schlüsselindustrien in Deutschland. Die Branche hat ein weit überdurchschnittliches Gewicht für die gesamte Wertschöpfung: Dazu zählen nicht allein die Autohersteller, sondern auch Unternehmen aus der Metall-, der Kunststoff- und Chemieindustrie, die Vorleistungen für die Endhersteller erbringen. Es kommen noch einmal »rund 700.000 indirekt Beschäftigte« hinzu, so Christian Rammer vom Zentrum für Europäische Wirtschaftsforschung in Mannheim (Zeit online, 24.7.2017).

Die Lobbyisten bringen die ökonomische Bedeutung dieser Branche effektiv ins Spiel, wenn allzu strenge

Umweltauflagen »drohen«. Mit Hinweis auf die Gefährdung der »Arbeitsplätze unserer Automobilhersteller« in Deutschland hatte VDA-Präsident Wissmann in einem Brief an die Bundeskanzlerin im Mai 2013 – die »liebe Angela« – darum gebeten, sie möge sich doch in Brüssel gegen eine »sehr ambitionierte und in weiten Teilen unausgewogene« CO₂-Regulierung einsetzen. Die Bundesregierung grätschte dazwischen und hebelte den zwischen den EU-Staaten ausgehandelten Deal aus.

Auch im Weggucken waren die politischen Interessenvertreter gut. Während es in den USA wegen des Diesel-Skandals bei 550.000 Fahrzeugen für VW Milliardenstrafen hagelte – etwa 18 Milliarden Euro Entschädigung an Kunden und Händler und vier Milliarden Euro Strafen –, geschah in Deutschland nichts. Das zuständige Kraftfahrtbundesamt (KBA) und das Bundesverkehrsministerium (BMVI) ignorierten jahrelang Hinweise und Warnungen von Kritikern und Umweltverbänden. Weiterhin können Tonnen-schwere SUVs dank Dienstwagenprivileg voll von der Steuer abgesetzt werden – nach dem Motto: je schwerer, schneller und teurer, desto mehr Steuern lassen sich sparen.

Dass das Netzwerk zwischen Automobilkonzernen und Politik so reibungslos funktioniert, ist auch in den Personalien begründet: VDA-Präsident und Cheflobbyist der Autokonzerne, Matthias Wissmann, war unter dem Bundeskanzler Kohl Verkehrsminister; Eckart von Klæden, der seit November 2013 bei Daimler die Abteilung Politik und Außenbeziehungen leitet, war zuvor Staatsminister im Kanzleramt; Maximilian Schöberl, das Pendant von Klæden bei BMW, war in den 1990er Jahren Leiter der Pressestelle der CSU; Thomas Steg, zuständig für die Kommunikationsstrategie von VW, war stellvertretender Pressesprecher der rot-grünen sowie schwarz-roten Bundesregierung. Und der heutige Verkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) agiert so, als strebe er künftig eine Karriere in der Industrie an.

Neuanlauf für neue Mobilitätskonzepte?

Wie weiter? Im Prozess der Abwägung zwischen Klimazielen und Standorticherung heißt es jetzt wieder: Gerade weil Deutschland ehrgeizige Klimaziele verfolge, müsse man die besten Technologien für die Übergangszeit nutzen. Neben Hybridantrieben und effizienten Ottomotoren hätte auch der Diesel eine wichtige Rolle zu spielen, ist vor allem aus den Reihen der IG Metall zu hören. Bei Modellen der neuesten Generation sei es gelungen, den Stickoxidausstoß massiv zu reduzieren; dadurch, dass sie ein Fünftel weniger Sprit als ein Benzinerverbrauchen, würden sie viel weniger von dem Treibhausgas Kohlendioxid ausstoßen. Dagegen führe der aktuelle Absatzeinbruch bei Dieselfahrzeugen³ wieder zu mehr Benzin-Zulassungen, was den CO₂-Ausstoß erhöhe. Das Verfehlen der Klimaziele werde damit noch dramatischer. Deshalb plädiert der baden-württembergische IG Metall-Bezirksleiter Roman Zitzelsberger für »einen Dreiklang aus den besten Umweltstandards, einer wettbewerbsfähigen Autoindustrie an der Weltspitze und vieler attraktiver Arbeitsplätze für die Menschen«. Schon jetzt sei die Verunsicherung in den Betrieben groß und die Sorge um die Zukunft der Arbeitsplätze wachse täglich.

Doch reicht dieser Ansatz inkrementeller Reformen, oder müssen schneller größere Schritte gegangen werden? Ganz offenkundig ist die deutsche Automobilindustrie nicht darauf vorbereitet, wenn China Ernst damit macht, schnell – eher disruptiv – auf Elektroantriebe umzuschalten. So schnell, wie der chinesische Markt von den deutschen (Premium-)Produzenten »erobert« wurde, so schnell können sie abgehängt werden. Und was die »besten Umweltstandards« anbelangt: Nahezu täglich wächst die Liste jener Städte und Regionen, die dringenden Handlungsbedarf wegen weit überschrittener Grenzwerte einfordern – schon viel zu lange haben sie sich mit Larifari und Tandardei abspesen lassen. Und das ist nur der kleinste Ausschnitt aus den sich gegenwärtig sehr viel rasanter als prognostiziert verschlechternden Umwelt-

bilanzen. Schnell werden Hinweise wie diese in der Automobilindustrie als Alarmismus abgekanzelt – um mit krimineller Energie die kostengünstigsten »Weiter so«-Strategien zu fahren. Doch die Folgen dieses innovationsfeindlichen Zynismus lassen sich immer weniger verdrängen.

Die fundamentalen Umbrüche in der Branche – Elektromobilität, autonomes Fahren, digitale Netzwerkarchitekturen im Rahmen von Industrie 4.0 und damit insgesamt neue Wertschöpfungsketten – sollten Anlass sein, tatsächlich neue Wege in Richtung nachhaltiger Mobilitätskonzepte zu gehen. In einer »Erklärung« anlässlich des »Auto-Gipfels« haben IG Metall und die Auto-Gesamtbetriebsratsvorsitzenden wirksame Maßnahmen zur Entlastung bei Kohlendioxid (CO₂) und Stickoxiden in Ballungszentren gefordert. Notwendig seien eine Mobilitäts- und Energiewende: »flächendeckende Einführung klimaneutraler Antriebskonzepte« einschließlich der »zugehörigen Energie- und Ladeinfrastruktur«, »Nutzung technologischer Digitalisierungsoptionen bei Fahrzeugen und Verkehrssystemen«, deutlich ausgebautem öffentlichen Personennahverkehr – per Saldo Mobilitätskonzepte für ökologische Nachhaltigkeit«.

Diesmal darf es kein Vertun, kein »Vergessen«, keine »Verdrängungsleistung« geben. Eine Mobilitätswende scheitert, wenn unter der Hand die Standort- und Unternehmenssicherung eine nicht zu hinterfragende, weil ökonomisch machtbasierte Priorität behält. Nicht nur im Bundeswirtschafts- und -verkehrsministerium, auch in Bundesländern wie Niedersachsen, Baden-Württemberg und Bayern, aber auch Thüringen, Sachsen und Hessen weiß man um das Gewicht der Branche hinsichtlich Arbeitsplätzen, Steuereinnahmen, aber auch Forschungs-, Entwicklungs- und Infrastrukturinvestitionen. Man kennt die »guten« Argumente, Standorte nicht zu gefährden – auf dem »Diesel-Gipfel« waren sie allgegenwärtig. Und man kennt die Verlockung des Versprechens, dass das »Auto der Zukunft« wenig bis gar keine Schadstoffe ausstoßen und von der Produktion über die Nutzung bis zur Verwertung die

bestmögliche Klima- und Umweltbilanz aufweisen

soll. Doch die Glaubwürdigkeit renditeorientierter Verlockungsversprechen ist untergraben.

Mit der umweltpolitischen ist zugleich eine ordnungspolitische Neuorientierung verbunden. Zurecht hat der »Wirtschaftsweise« Peter Bofinger die Frage aufgeworfen, »wieso die seit Jahren bei einer zentralen Technologie bestehenden Probleme, die nur mit krimineller Energie beherrscht werden konnten, nicht Anlass genug gegeben haben, sich verstärkt um Innovationen zu bemühen«?⁴ Mit dem vielgerühmten »Entdeckungsverfahren« kapitalistischen Wettbewerbs« ist es offenkundig nicht weit her. Deshalb müsse die Option zielgerichteter staatlicher Förderung mit Lenkungscharakter verstärkt eingebracht werden. Wenn man bedenkt, dass der große Bereich der Informationstechnologie – entgegen der Mär der Garagengenies – mit gezielter (in den USA militärisch basierter) staatlicher Förderung angeschoben wurde und – um die globale Perspektive aufzunehmen – China unter dem Label »Made in China 2025«⁵ sich anschickt, mit offensiver Industriepolitik zur ökonomischen Hegemonialmacht zu werden, mutet es wie ein Anachronismus an, dass gerade im Kernbereich der deutschen Wirtschaft private Unternehmenssteuerung als Non-plus-ultra gilt.

Innovation, Beschäftigung und Umwelt gebieten, Mobilität und Infrastruktur auf einem tatsächlich zukunftsfähigen Pfad zu definieren und sich dabei von den Dogmen der Markteffizienz zu lösen – industriepolitisch offensiv und nachhaltig.

³ Laut Kraftfahrt-Bundesamt schrumpften im Juli 2017 die Neuzulassungen von Dieselfahrzeugen um fast 13%. Dagegen legten Verkäufe von Benzinern zu. Ihr Anteil liegt inzwischen bei 56%, während Dieselaautos nur noch etwas mehr als 40% ausmachen – Tendenz weiter fallend.

⁴ Peter Bofinger: Mehr Zentralismus wagen! In: FAS, 13.8.2017, S. 22.

⁵ Mit den Schwerpunkten: Biotechnologie, Energieeinsparung und erneuerbare Energien, Robotertechnologie, neue Werkstoffe, digitale Industrien usw. – und dies nicht nur auf dem Papier.

Probelesen

Wenn diese Probe-Lektüre Sie davon überzeugen konnte, dass Sozialismus das Richtige für Sie mit fundierten Beiträgen zu den Themen

- Berliner Republik/Die neue LINKE
 - Wirtschaft & Soziales/Forum Gewerkschaften
 - Internationales/Krieg & Frieden
 - Buchbesprechungen/Filmkritiken
 - sowie zweimonatlich einem Supplement zu theoretischen oder historischen Grundsatzfragen
- ist, sollten Sie gleich ein Abo bestellen (und eines der Bücher aus dem VSA: Verlag als Prämie auswählen). Wenn Sie weitere Argumente benötigen, nehmen Sie ein Probeabo. Beides geht mit dem beigefügten Bestellschein (bitte auf eine Postkarte kleben oder faxen an 040/28 09 52 77-50)

- Ich abonniere Sozialismus ab Heft _____ zum Preis von € 70,- (incl. Porto; Ausland: + € 20 Porto).
Ich möchte die Buchprämie Wer rettet Mandel Urban
- Ich abonniere Sozialismus ab Heft _____ zum verbilligten Preis von € 50,- (für Arbeitslose/Studenten).
Ich möchte die Buchprämie Wer rettet Mandel Urban
- Ich bestelle ein Sozialismus-Probeabo ab Heft _____
(3 Hefte zum Preis von € 14,-/Ausland € 19,-).
- Bitte schicken Sie mir ein kostenloses Probeexemplar.

Name, Vorname

Straße

Plz, Ort

Datum, Unterschrift

Mir ist bekannt, dass ich diese Bestellung innerhalb einer Woche bei der Redaktion Sozialismus, St. Georgs Kirchhof 6, 20099 Hamburg, widerrufen kann. Zur Fristwahrung genügt die rechtzeitige Absendung des Widerrufs.

Datum, 2. Unterschrift

Bitte als
Postkarte
freimachen

Antwort

Redaktion Sozialismus
Postfach 10 61 27
20042 Hamburg

Abo-Prämie

Eines dieser Bücher aus dem VSA: Verlag erhalten Sie, wenn Sie Sozialismus abonnieren oder uns eine/n neuen AbonnentIn nennen (nicht für Probeabo). Bitte auf der Bestellkarte ankreuzen!

Mehr zum Verlagsprogramm:
www.vsa-verlag.de

