



15.12.2017: Kurz vor Weihnachten mahnt VW-Konzernchef Matthias Müller eine Richtungsänderung an: Stopp der staatlichen Subventionen für Diesel, dafür Umleitung der riesigen Summen an Steuervorteilen in die Förderung von Elektromobilität. Es ist nicht späte Einsicht in die Umweltschädlichkeit des Diesels, sondern die Sorge vor einem möglichen Fahrverbot für Dieselfahrzeuge in bundesdeutschen Städten treibt den Konzernboss um. Zudem droht die deutsche Automobilindustrie den Anschluss an die Entwicklung zu verpassen.

Nach einem jahrelangen Verstoß von VW gegen US-Abgasnormen für Dieselfahrzeuge wurde der Dieselmotor, einst der Inbegriff des deutschen Technologievorsprungs, ein absatzverhindernder Problemfall für die deutschen Autokonzerne. Dem Diesel wird seit dem "Skandal" zweifelsfrei das Prädikat eines "Umweltbelasters" ersten Ranges zugeordnet.

Dementis, Erklärungen, staatliche Verfügungen bzw. wortreiche Versprechen zur "Eindämmung der umweltschädlichen Stickoxide" durch den Diesel sind offenbar nicht ausreichend effektiv und zudem nicht kostenneutral für die Konzerne, die rückläufigen Verkäufe von Dieselfahrzeugen in den westeuropäischen Automobilmärkten zu stoppen.

Die Deutsche Umwelthilfe (DUH) treibt Bundesregierung und Automobilindustrie vor sich her. "Diesel tötet", ist die Losung. Erst kürzlich ordnete das Kraftfahrt-Bundesamt den Rückruf des VW-SUV Touareg wegen unzulässiger Abgastechnik. an. Davon sind in Deutschland 25.800 und weltweit insgesamt 57.600 Fahrzeuge betroffen, hieß es. Die Deutsche Umwelthilfe klagt in zahlreichen Städten auf Fahrverbote für Dieselfahrzeuge und gegen VW und Opel wegen der Manipulation von Abgaswerten. Jetzt hat sich die Umweltorganisation auch BMW vorgeknöpft und dringt auf eine technische Überprüfung von Dieselfahrzeugen des Münchner Autobauers. Es gebe auch hier Anhaltspunkte für eine Abschaltvorrichtung, so die DUH. Es spricht alles dafür, dass der Diesel keine Zukunft hat – auch wenn CSU-Chef Seehofer das Festhalten am Diesel als Voraussetzung für eine Regierungsbeteiligung seiner Partei nennt.

"Wir brauchen für die schmutzigen Fahrzeuge ein Fahrverbot. Und dann wird es für den Autohalter und Industrie zwei Alternativen geben: Rückabwicklung des Kaufvertrages oder technische Nachrüstung. Mit der technischen Nachrüstung muss die Abgasnorm Euro 6 auf der Straße eingehalten werden."

Jürgen Resch, Deutsche Umwelthilfe

Zudem spielt der Diesel in den wichtigsten automobilen Zukunftsmärkten wie beispielsweise Indien und China ohnehin keine Rolle (China: 0,3% Marktanteil). In USA ist der Diesel-Anteil bei Neuzulassungen mit ca. 3% ebenfalls als recht gering anzusehen.

Strategische Gedanken des Kapitals in Richtung Elektromobilität

Und plötzlich werden strategische Gedanken aus den Reihen des Kapitalmanagements öffentlich erörtert: die nur langsam in die Gänge kommende Einsicht und Notwendigkeit für die Umstellung des automobilen Individualverkehrs auf Elektro-Fahrzeuge soll dem Anschein nach forciert werden: die seit mehr als 70 Jahre existierende steuerliche Subvention für Dieselkraftstoffe (damals eingeführt zur Förderung des Wirtschaftswachstum) kostet nach Aussagen des Umweltbundesamtes den Staat 7,8 Milliarden Euro pro Jahr. Die Förderung für eine umweltfreundlichere Elektromobilität beträgt nur knapp eine Milliarde Euro (zumindest auf dem Papier).

"Wir haben in Deutschland eine ganz besondere Beziehung zwischen Automobilindustrie und Politik. Ich bezeichne diese als eheähnlich. Beim Dieseltipfel war das deutlich zu sehen. Welche andere Branche vereinbart auf Augenhöhe mit der Regierung gemeinsam finanzierte Fonds?"

Jürgen Resch, Deutsche Umwelthilfe

Um dem Ungleichgewicht zu begegnen, verlangen Umweltverbände schon seit Jahren die Überprüfung der Förderung. Diesel und Benzin sollten zumindest gleich besteuert werden und damit Diesel an der Tankstelle "gleichberechtigt teurer" werden. Vermutlich würde dadurch ein wesentlicher Anreiz für die Anschaffung eines Diesel-Neufahrzeuges wegfallen. Das allein wäre allerdings noch kein ausreichender Anreiz für einen Umstieg auf ein Elektor-Fahrzeug.

Die Vorbehalte gegenüber einem Elektro-Fahrzeug wie Fahrzeugverfügbarkeit zu vernünftigen Preisen, Ladeinfrastruktur, geringe Reichweite, Lebensdauer sind hinlänglich bekannt und dürften auch noch über Jahre fortbestehen.

Um den Entwicklungsprozess zu beschleunigen und natürlich "völlig selbstlos" VW eigene Absatzchancen zu wahren, macht sich VW-Konzernchef Matthias Müller die Forderung nach einem "change" von Subventionen und Fördermittel für eine Zukunftstechnologie zu eigen: "Wenn der Umstieg auf umweltschonende E-Autos gelingen soll, kann der Verbrennungsmotor Diesel nicht auf alle Zeiten weiter wie bisher subventioniert werden."

Die über Jahrzehnte andauernde Kapitalvermehrung, die Absatzsicherheit von Diesel-Fahrzeugen scheint nicht mehr in die gewohnten Spuren des Wachstums bei den Konzernen zu verlaufen. Die Irreführung der Verbraucher durch den VW-Konzern setzt diesen Zeiten ein Ende.

Bei den Autokonzernen entstehen Fertigungskapazitäten für Elektroautos, auch die Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen für die Elektro-Fahrzeugtechnologie nehmen zu. Die Konzerne fordern deshalb Planungssicherheiten, und auf einen Schlag wird der Staat sogar öffentlich zum Handeln und zur Förderung dieser Konzerninteressen aufgefordert. VW will den Staat in die

Weihnachtswünsche eines Konzern-Chefs

Kategorie: Deutschland

Veröffentlicht: Freitag, 15. Dezember 2017 03:36

Pflicht nehmen, damit die E-Fahrzeuge in etwa fünf Jahren alltagstauglich auf den Markt gelangen können.

Weihnachtswünsche eines Konzern-Chefs

Würde VW-Konzern-Chef Müller nach einem seiner obersten Weihnachtswünsche gefragt werden, er würde vermutlich den Wunsch äußern, die Diesel-Subventionen so lange risikofrei weiterlaufen zu lassen, bis VW und die anderen Konzerne die Produktion von E-Fahrzeugen für international Märkte so weit im Griff haben, dass die rückläufige Dieselproduktion ohne Verluste rechtzeitig kompensiert werden kann.

Gefordert ist die Sichtweise einer sozial-ökologischen Notwendigkeit

Aber nicht Profitinteressen der Konzerne sollte bei einer Umlenkung der Diesel-Subventionen die Blickschärfe definieren, sondern die Sichtweisen sozial-ökologische Notwendigkeiten und der Steuergerechtigkeit: Dieselkraftstoff wird noch immer um 18 Cent geringer besteuert als Benzin. Seit den Diesel-Boomzeiten erfolgt eine höhere KFZ-Besteuerung, die eine relative Besserstellung von Diesel-Vielfahrern wie beispielsweise bei Firmenfahrzeugen festlegt. Eine höhere Dieselsteuer, sprich Wegfall der Diesel-Subventionierung würde aber einseitig allein die Dieselfahrer belasten. Hinzu kommt eine 2005 eingeführte LKW-Maut für schwere Lastkraftwagen (Diesel) auf Autobahnen.

Ökologisch orientierte Strukturen in einem Steuersystem, das den gesamten Dieselsubventionsverhau aufklärt und strukturiert, sind trotz der schon lange bestehenden Forderungen nicht erkennbar. Es geht lediglich darum, die Subventionen im Interesse der Automobilindustrie umzulenken.

Zumindest für diese Weihnacht wird Müller der Wunsch nicht erfüllt. Die Bundesregierung lehnt die Forderung von VW-Chef Matthias Müller nach einem Abbau von Diesel-Subventionen derzeit ab. "Die Bundesregierung hat gegenwärtig keine Pläne, an der Diesel-Besteuerung etwas zu ändern", sagte Regierungssprecher Steffen Seibert in Berlin. Eine Sprecherin des Verkehrsministeriums erklärte, der Diesel werde weiter als Übergangstechnologie benötigt.

txt: WiSa

siehe auch

- [Zweiter Diesel-Gipfel und die Erneuerung von Versprechen](#)
- [Umsteuern! - Sondergutachten des Umweltrates](#)
- [Saubere Luft! Dieselabgase töten](#)
- [Jürgen Resch: "deutschen Autokonzerne nicht Teil der Lösung, sondern Kern des Problems"](#)
- [Sabine Leidig: Der Kapitalismus zerstört Arbeit und Natur](#)
- [Sabine Leidig: Abgas-Skandal zeigt Grundproblem neoliberal geprägter Volkswirtschaften](#)