RUNDBRIEF

Forum Umwelt und Entwicklung 2/2020

AUTOKORREKTUR

EINE SCHLÜSSELBRANCHE HAT SICH VERFAHREN

DIE AUTOINDUSTRIE – TOO BIG TO FAIL?
Und was macht die Gewerkschaft?
› Seite 8

GAME-CHANGER TESLA
Düstere Aussichten für die deutschen Autobauer
› Seite 14

INS ABSEITS LOBBYIERT
Warum und wie sich die Autoindustrie selbst schadet
› Seite 17

NACHHALTIGE MOBILITÄT IN STÄDTEN
Hebel für die urbane Transformation im Globalen Süden
› Seite 31

ISSN 1864-0982

RUNDBRIEF 2/2020

AUTOKORREKTUR

SCHWERPUNKT

Die deutsche Autoindustrie 2
Ein Global Player
Jürgen Maier

Die Produktionsorte der „deutschen" Autoindustrie 6
Elisabeth Platzer

Autoindustrie – too big to fail? 8
Und was macht die Gewerkschaft?
Stephan Krull

Elektromobilität – Es kommt darauf an, was man daraus macht 11
Klimaneutralität, 100 Prozent Erneuerbare und Elektromobilität gehören zusammen
Ernst-Christoph Stolper

Game-Changer Tesla 14
Düstere Aussichten für die deutschen Autobauer
Jürgen Resch

Ins Abseits lobbyiert 17
Warum sich die Autoindustrie mit ihrem Lobbyismus selbst schadet
Tobias Austrup

Zeit für einen Antriebswechsel 20
Wie Hilfen für die Autoindustrie nach COVID-19 für einen Spurwechsel sorgen können
Julia Poliscanova

Ein Abkommen für die Autoindustrie 23
Über Gewinner und Verlierer des EU-Mercosur-Abkommens
Bettina Müller

Eine kleine Chronologie des Diesel-Skandals 26

Es kommt darauf an, wer Recht durchsetzt 28
Was wir beim Dieselskandal von den USA lernen können
Dorothee Saar

Nachhaltige Mobilität in Städten 31
Hebel für die urbane Transformation im Globalen Süden
Gesa Schöneberg

Schwerpunktpublikationen 34

AKTUELLES

Der englische Patient – Keine Liebe in Zeiten der Pandemie 35
Gelingt ein Handelsvertrag mit der EU?
Caroline Binkowski und Jürgen Knirsch

Nichts wird sein, wie zuvor? 38
Durch das Coronavirus ist einiges in Bewegung gekommen. Grundfehler unserer Wirtschaftssysteme wird es aber kaum beheben.
Nelly Grotefendt und Wolfgang Obenland

Zu Grunde privatisiert 41
Das Gesundheitssystem in Deutschland vor COVID-19
Werner Rügemer

AUS DEM FORUM

Erneuter Angriff aufs Saatgut? 44
Der neue Anlauf zu einer Reform des Saatgutrechts in der Europäischen Union
Susanne Gura

Gefährliche Pestizide von Bayer und BASF im globalen Süden 47
Eine neue Studie dokumentiert Auswirkungen der Doppelstandards in der Pestizidvermarktung auf Betroffene in Brasilien und Südafrika
Lena Luig

Geld für Kohlenstoff? 50
Klimaschutz als neues Geschäftsmodell in der Forstwirtschaft
László Maráz

Publikationen aus dem Forum 53

Forum Umwelt und Entwicklung

Das Forum Umwelt & Entwicklung wurde 1992 nach der UN-Konferenz für Umwelt und Entwicklung gegründet und koordiniert die Aktivitäten der deutschen NGOs in internationalen Politikprozessen zu nachhaltiger Entwicklung. Rechtsträger ist der Deutsche Naturschutzring, Dachverband der deutschen Natur-, Tier- und Umweltschutzorganisationen (DNR) e. V.

Die nächste Ausgabe des Rundbriefs erscheint im Oktober 2020.

IMPRESSUM

HERAUSGEBER: Forum Umwelt & Entwicklung, Marienstraße 19–20, 10117 Berlin, Telefon: 030/678 17 75 920, E-Mail: info@forumue.de, Internet: www.forumue.de, Twitter: @ForumUE **VERANTWORTLICH:** Jürgen Maier **REDAKTION:** Ramona Bruck und Wolfgang Obenland **MITARBEIT:** Elisabeth Platzer und Maximilian Hierhammer **KORREKTORAT:** Julia Rintz **LAYOUT:** STUDIO114.de | Michael Chudoba **TITELBILD:** Florian Olivo/Unsplash **DRUCKEREI:** Knotenpunkt Offsetdruck GmbH **REDAKTIONSSCHLUSS:** 15. Mai 2020

Die dargestellten Inhalte und Positionen liegen in der Verantwortung der jeweiligen AutorInnen bzw. InterviewpartnerInnen und geben nicht zwingend Standpunkte des Forums, seiner Mitglieder oder Förderer wieder.

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

dies ist nun schon der zweite Rundbrief, der in Zeiten der Corona-Pandemie erscheint. Anders als noch in der letzten Ausgabe hat das nun auch Niederschlag in der Mehrzahl der Artikel gefunden. Zugegebenermaßen haben wir mit den Vorbereitungen für dieses Heft begonnen, bevor sich alles nur noch um das Virus und den Umgang mit ihm zu drehen begann. Wie sich aber herausstellte, und weil alles mit allem zu tun hat, tut das der Aktualität der Beiträge unserer Autorinnen und Autoren keinen Abbruch.

Die Automobilindustrie ist wichtig für Deutschland, ökonomisch, medial und politisch. Sie dient vielen als Indikator für das Wohl und Wehe des Wirtschaftsstandorts und Lebensstandards seiner Beschäftigten. Dabei sind die Folgen der Pandemie für das Auto als Verkehrsmittel durchaus ambivalent: Während der Verkehr insgesamt zurückgegangen ist und den Lungen vieler eine willkommene Erfrischung beschert hat, haben sich die relativen Gewichte zwischen Individualverkehr auf der einen und ÖPNV auf der anderen Seite augenscheinlich zugunsten des ersteren verschoben. Davon profitieren nicht nur Fahrradläden.

Wie Sie in den Artikeln unseres Schwerpunktthemas nachlesen können, trifft die Krise die deutsche Schlüsselindustrie aber in einer entscheidenden Phase: Wird es ihr gelingen, sich an den Zeichen der Zeit zu orientieren, oder gelingt es ihren LobbyistInnen, ihre nicht nachhaltigen und damit langfristig auch ökonomisch unsinnigen Produktions- und Vermarktungsmodelle so lange zu schützen, bis sie auch die letzten Reste ihrer Wettbewerbsfähigkeit eingebüßt hat?

Dass die „deutsche" Autoindustrie dabei in ihrer imaginierten Form schon lange nicht mehr existiert, beschreibt Jürgen Maier in seinem Einführungsartikel. Stephan Krull schreibt über die Rolle der Belegschaften und Auswege aus dem Spannungsverhältnis zwischen zukunftsfähiger Mobilität und Besitzstandswahrung. Ernst-Christoph Stolper eröffnet die Debatte um die Elektromobilität und welchen Anteil daran die Autoindustrie hierzulande haben kann. Jürgen Resch zeigt den drei deutschen Konzernen – VW, BMW und Daimler – wie der Hase läuft und erklärt, weshalb Tesla bei allen Erfolgen doch kein Heilsbringer sein wird. Tobias Austrup und Julia Poliscanova wiederum führen vor, wie sich die Industrie die eigene Zukunft von ihren LobbyistInnen verbauen lässt. Bettina Müller geht es um die große Macht der automobilen Interessen in der Handelspolitik. Dorothee Saar erkennt ähnliches in ihrer Analyse des Diesel-Skandals und Gesa Schöneberg komplettiert das Bild mit einem Blick in die Zukunft der Mobilität in urbanen Räumen.

Aber keine Sorge, auch jenseits der Autoindustrie haben unsere AutorInnen wichtiges beizutragen: Wir kümmern uns um den Brexit, das Gesundheitssystem, den Handel mit Pestiziden, Saatgutrecht und unsere Wälder – und hoffen, damit für jede und jeden von Ihnen etwas Interessantes bieten zu können.

Ihnen allen wünsche ich eine kurzweilige Lektüre und wie immer in diesen Zeiten: Bleiben Sie gesund.

Wolfgang Obenland

DIE DEUTSCHE AUTOINDUSTRIE

Ein Global Player

Die Autoindustrie ist nach wie vor das Flaggschiff der deutschen Wirtschaft. Kaum eine Branche treibt so sehr die Globalisierung voran, und profitiert dementsprechend auch von offenen Weltmärkten. Wenn ein Land mit einer Bevölkerung von 83 Millionen Einwohner jährlich fast 5 Millionen Autos produziert, ist klar, dass es dafür einen weit größeren Markt braucht. Ein erheblicher Teil des deutschen Exportüberschusses wird von dieser Branche erwirtschaftet. Wie deutsch die deutsche Autoindustrie ist, ist eine andere Frage.

carlos aranda/Unsplash

Schon immer war die deutsche Automobilindustrie durch starke internationale Verflechtung geprägt. Die Adam Opel AG wurde bereits 1929 vom US-Konzern General Motors (GM) übernommen; Opel war damals mit 44 Prozent Marktanteil größter deutscher Autohersteller. Auch im 2.Weltkrieg blieb GM formal Opel-Eigentümer, die Dividenden wurden allerdings erst nach Kriegsende ausbezahlt. Seit 2017 gehört Opel zur französischen Peugeot-Gruppe, die wiederum in Fusionsverhandlungen mit der italienisch-amerikanischen Fiat Chrysler Gruppe steht. Auch Ford ist bereits seit 1925 in Deutschland vertreten, und ist überwiegend im Besitz institutioneller Investoren wie BlackRock, Vanguard, Newport, oder State Street, die weltweit das Geld der Vermögenden einsammeln und anlegen.

Die deutsche Autoindustrie ist globaler, als man vermuten könnte

Die „eigentlichen" deutschen Autohersteller sind ebenfalls längst auch in ihrer Eigentümerstruktur Global Player. Daimler ist trotz des gescheiterten Daimler-Chrysler-Experiments ein Weltkonzern. 20 Prozent der Aktien sind in chinesischer Hand, etwa ein Viertel gehört institutionellen Investoren aus aller Welt wie der Kuwait Investment Authority, Black Rock und anderen Fonds. Der Rest ist weltweit verteilter Streubesitz. Wesentlich deutscher sind die anderen beiden. VW wurde 1934 als Staatskonzern des Dritten Reichs gegründet und gehört immer noch zu 20 Prozent (nach Stimmrechten) dem Land Niedersachsen. 17 Prozent gehören dem Staat Katar, 52 Prozent der Porsche-Piech-Familienholding (an der Katar ebenfalls 10 Prozent hält), der Rest ist weltweiter Streubesitz. BMW befindet sich zu knapp der Hälfte im Besitz der Familien Quandt bzw. Klatten, die andere Hälfte ist weltweiter Streubesitz mit dem größten Einzelaktionär BlackRock (3,2 Prozent).

Die Anteilseigner konnten sich in den vergangenen Jahren immer über ansehnliche Gewinne freuen. VW erzielte 2019 ein Ergebnis von 13,3 Milliarden nach Steuern. Davon wurde ein Viertel als Dividende an die Aktionäre ausgeschüttet. Daimler kam 2019 nur auf ein Ergebnis von 2,37 Milliarden, nachdem es im Vorjahr noch 7,25 Milliarden gewesen waren. Immerhin satte 40 Prozent des Gewinns gingen in die Dividende. BMW erzielte ein Jahresergebnis von 4,91 Milliarden – ein Drittel wurde als Dividende ausgeschüttet.

So wie die Dividenden der deutschen Autokonzerne in alle Welt gehen, so auch die produzierten Automobile. Weltweit produzierten die deutschen Hersteller 2019 ca. 16 Millionen Fahrzeuge. Für alle Konzerne ist der deutsche Markt längst nicht mehr der Hauptabsatzmarkt, sondern China. VW verkaufte 2019 weltweit 10,9 Millionen Fahrzeuge, allein 40 Prozent in China; in Deutschland nur 12 Prozent, in den USA 6 Prozent. Asien und Europa sind mit je 45 Prozent die wichtigsten Märkte für VW. Daimler verkaufte

» Sicher ist, dass alle scheitern werden, die wahlweise ausschließlich Renditeinteressen der Kapitalseite, Klimaschutzinteressen oder arbeitsmarktpolitische Standortinteressen als Maßstab aller Dinge gelten lassen wollen.

2019 3,34 Millionen Fahrzeuge (inkl. Nutzfahrzeuge), davon 21,7 Prozent in China, 14,7 Prozent in Deutschland und 15,9 Prozent in den USA. BMW verkaufte 2,52 Millionen Autos; auch hier ist China der wichtigste Markt (29 Prozent), gefolgt von den USA mit 14,75 Prozent und Deutschland mit 13 Prozent.

Ein „deutsches" Auto muss nicht Made in Germany sein

Wer ein Auto eines deutschen Autoherstellers kauft, kauft allerdings nicht unbedingt „Made in Germany". Die Autos werden mittlerweile überall auf der Welt produziert. Bei VW-Marken wie Seat oder Skoda weiß man das, aber auch andere Produkte kommen längst aus dem Ausland. Konzernintern werden globale Lieferketten unterhalten, viele Fahrzeuge werden in mehreren Ländern oder gar Kontinenten zusammengebaut. Nimmt man noch die Zulieferindustrie hinzu, kommt man leicht auf Dutzende Länder, aus denen die Bestandteile eines Fahrzeugs kommen.

Die BMW-Modelle X3 bis X7 kommen aus Spartanburg/USA. BMW produziert außerdem in China, Südafrika, Mexiko, Großbritannien und Ungarn. Montagewerke werden in Russland, Ägypten, Indien, Thailand, Brasilien, Malaysia und Indonesien betrieben. Die Produktion dort ist primär für die lokalen Märkte bestimmt. Das gleiche gilt für VW: Das populäre Modell Polo kommt aus Spanien, der Touareg und der up aus der Slowakei, der Caddy aus Polen, der Sharan aus Portugal, der Beetle aus Mexiko, Audi A3 und TT aus Ungarn. Weitere Produktionsstandorte sind die USA, Kanada, Argentinien, Brasilien, China, Indien, Südafrika und viele europäische Länder. Daimler produziert in Südafrika, USA, Frankreich, Ungarn, Brasilien und unterhält Montagewerke in zahlreichen anderen Ländern.

Die Arbeitsplätze der drei deutschen Autokonzerne verteilen sich ebenfalls über den ganzen Globus. VW hat weltweit rund 340.000 Beschäftigte, nicht einmal ein Drittel davon (ca. 100.000) arbeiten noch in Deutschland. Daimler kommt weltweit auf 300.000 Beschäftigte, davon 175.000 in Deutschland. Bei BMW sind es 134.000 weltweit, davon 81.000 in Deutschland. Alle diese Zahlen enthalten natürlich keine Zulieferunternehmen. Insgesamt beschäftigt die Automobilbranche in Deutschland rund 800.000 Menschen.

Rund um die deutsche Automobilindustrie hat sich ein weitverzweigtes internationales System von sogenannten „Lieferketten" etabliert. Ein Auto besteht aus rund 20.000 Teilen, die im Durchschnitt in über 30 Ländern hergestellt werden. Zusätzlich bedeutet die weit verbreitete Praxis der Just-in-Time-Produktion, dass die Lagerbestände begrenzt sind. In der Konsequenz sind weite Teile der ostmitteleuropäischen Volkswirtschaften wie Tschechien, die Slowakei, Ungarn und Polen heute funktional „verlängerte Werkbänke" der deutschen Autoindustrie. Es kann daher nicht überraschen, dass sich nicht nur die deutsche Regierung, sondern auch diese Staaten oft genug hinter die Interessen dieser Industrie stellen, von der Zustimmung zu allerlei Freihandelsabkommen bis zu verhinderten Abgas- und Klimaauflagen für Autos.

Wer die ganze Welt als Absatzmarkt bedient, muss wohl oder übel auch auf eine Vielzahl regionaler und nationaler regulatorischer Besonderheiten, aber auch Kundenpräferenzen Rücksicht nehmen. Vorbei sind die Zeiten maximaler Standardisierung, als jeder Sonderwunsch teures Geld kostete. Heute können sich die Kunden quasi ihr eigenes Spezialmodell zusammenstellen. Schon deshalb wirkt es wenig glaubwürdig, wenn Autokonzerne Umweltauflagen in Teilmärkten blockieren. Legendär sind die Behauptungen Anfang der 1980er Jahre, der Einbau von Katalysatoren sei wahlweise technisch oder wirtschaftlich unmöglich. Der Verfasser hat zu dieser Zeit selbst bei Daimler am Fließband Autos mitgebaut – auch solche, deren Laufzettel das Bestimmungsland Kalifornien auswiesen und in die selbstverständlich der dort bereits vorgeschriebene Katalysator eingebaut wurde. Alle anderen bekamen keinen. Solche regional unterschiedlichen Produktionsstandards waren für die Autoindustrie noch nie ein Problem; umso absurder war eine der typischen Begründungen für das geplatzte TTIP-Abkommen, man wolle die Blinkerfarben vereinheitlichen.

Fragile Geschäftsmodelle der Autobauer

Anders sieht es mit regulatorischen Eingriffen aus, die darauf abzielen, das gesamte Geschäftsmodell der deutschen Autoindustrie zu verändern. Dieses Geschäftsmodell ist zwar erfolgreich, aber fragil. Verdient wird das Geld in erster Linie mit großen Autos, „Reiserennlimousinen" und SUVs (Sport Utility Vehicles). Eine Alternative zu diesem Geschäftsmodell wurde bisher nicht gefunden. Die Wahl der Antriebsart würde daran auch nicht viel ändern, abgesehen davon, dass mit Elektroautos viele Arbeitsplätze wegfallen, da Elektromotoren erheblich weniger Komponenten erfordern. Dramatischer wären die Konsequenzen eines Wechsels zu kleineren Modellen. Das Geld wird

primär mit den Autos der Ober- und oberen Mittelklasse verdient. Werden Fahrzeuggewichte und Motorenleistung durch politische Vorgaben massiv gedrosselt und wäre die Golf-Klasse das obere Ende der Modellpalette, dann ist das gesamte bisherige Geschäftsmodell der deutschen Automobilkonzerne hinfällig.

Wie es weitergeht, ist mit vielen Fragezeichen versehen. Ökologisch ist das jetzige Geschäftsmodell nicht nachhaltig, ökonomisch langfristig auch nicht, jedenfalls nicht ohne umfangreiche staatliche Hilfen. Ein „Weiter so" mag angesichts hoher Gewinne noch verlockend sein. Angesichts des raschen Wandels ist Stillstand aber unmöglich. Nach Corona ist der weltweite Kaufkraft-Einbruch die unmittelbar größte Herausforderung. Langfristig bedeutender dürfte aber die durch De-Globalisierung drohende zunehmende Fragmentierung der Weltmärkte sein. Sie ist eine latente Bedrohung für Geschäftsmodelle, die auf weltweite Lieferketten setzen. Für die deutschen Autokonzerne kann das Produktionsverlagerungen bedeuten. Was aus diesen Hunderttausenden Industriearbeitsplätzen werden soll, die durch Elektrifizierung, Automatisierung, Digitalisierung und Produktionsverlagerung wegfallen, ist eine ebenso offene wie brisante Frage.

Die Auseinandersetzungen darüber werden beinhart, und sie werden vermutlich durch Corona noch wesentlich beschleunigt. Sicher ist, dass alle scheitern werden, die wahlweise ausschließlich Renditeinteressen der Kapitalseite, Klimaschutzinteressen oder arbeitsmarktpolitische Standortinteressen als Maßstab aller Dinge gelten lassen wollen. Gefragt ist ein Zukunftsmodell, das nicht nur ökologisch nachhaltig ist, sondern gleichzeitig auch Hunderttausende qualifizierte und gut bezahlte Industriearbeitsplätze bietet und mehr Steuern erwirtschaftet, als Subventionen kostet. So etwas wird letztlich nicht in akademischen Studien realisiert, sondern in politischen Auseinandersetzungen, bei denen es auch um Machtverhältnisse geht. Diese Auseinandersetzungen werden die 2020er-Jahre bestimmen.

Jürgen Maier

Der Autor ist Geschäftsführer des Forums Umwelt und Entwicklung

---

AUTOMOTIVE

Welchen Sinn hat Arbeit im digitalen Zeitalter?

Sedanur Koca (20) sortiert die ganze Nacht Teile für die Roboter am Fließband. Sie ist stolz auf ihre Arbeit und möchte sich endlich einen Mercedes kaufen. Jeden Monat werden im Güter-Verteilungszentrum von Audi neue Technologien eingeführt, die menschliche Arbeit überflüssig machen. Maschinen werden selbstständig, dennoch gilt es für alle weiterhin, hart zu arbeiten. Seda verliert in der Krise als erste ihren Job.

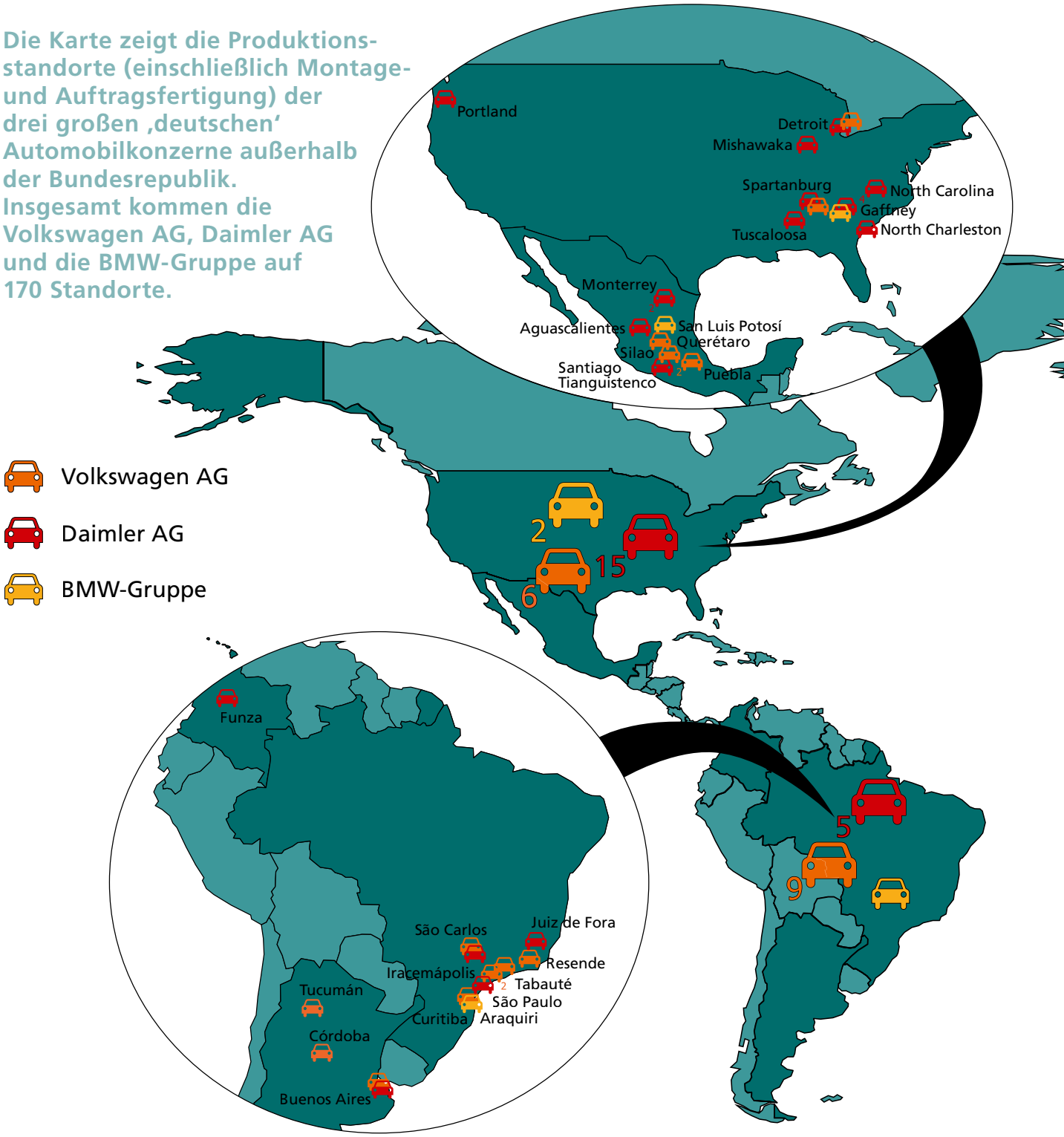
Eva Heppel (33) ist als Headhunterin für Audi im Wandel mehr denn je gefragt und auf der Suche nach Experten zur Automatisierung von Sedas Arbeit. Eva wird schon bald mit ihrer Freundin in der Karibik leben und nicht mehr arbeiten müssen. Doch sie hat mit Seda mehr gemeinsam, als sie auf den ersten Blick unterscheidet.

Verfügbar bei Vimeo
https://vimeo.com/ondemand/automotive

Regie: Jonas Heldt | **Kamera:** Pius Neumaier, Jonas Heldt, Stephan Rosche, Joe Brugger | **Montage:** Frank Müller, Miriam Märk, Jonas Heldt | **Musik/Sound Design/Ton:** Philip Hutter | **Produzent*innen:** Jonas Heldt, Christoph Menardi, Torben Struck, Sabrina Kleder | **Co-Produktion:** NEOS Film, Edgar Reitz Filmstiftung, Hochschule für Fernsehen und Film München, München. **MOTEL Film, München www.motelfilm.com**

DIE PRODUKTIONSORTE DER „DEUTSCHEN“ AUTOINDUSTRIE

Die Karte zeigt die Produktionsstandorte (einschließlich Montage- und Auftragsfertigung) der drei großen ‚deutschen‘ Automobilkonzerne außerhalb der Bundesrepublik. Insgesamt kommen die Volkswagen AG, Daimler AG und die BMW-Gruppe auf 170 Standorte.



Quellen:

Volkswagen Konzern: https://www.volkswagenag.com/de/group/portrait-and-production-plants.html

Daimler Standorte (Cars): https://media.daimler.com/marsMediaSite/de/instance/ko/Der-Produktionsverbund-Die-weltweiten-Werke.xhtml?oid=9272049

Daimler Standorte (Trucks): https://www.daimler-truck.com/unternehmen/standorte/

Mercedes-Benz Vans: https://media.daimler.com/marsMediaSite/de/instance/ko/Mercedes-Benz-Vans-Produktionsstandorte.xhtml?oid=41821418

Mercedes-Benz Trucks: https://www.mercedes-benz-trucks.com/de_DE/brand/plants/our-plants.html

BMW: https://www.bmwgroup.com/de/unternehmen/standorte.html

Elisabeth Platzer

Die Autorin war bis vor Kurzem Praktikantin beim Forum Umwelt und Entwicklung und unterstützt es weiterhin bei geografischen Anliegen.

adfc.sachsen (CC BY-SA 2.0, https://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/)

AUTOINDUSTRIE – TOO BIG TO FAIL?

Und was macht die Gewerkschaft?

Zu Recht steht die Autoindustrie in der öffentlichen Kritik. Ihr hoher Exportanteil führt zur Verschuldung anderer Länder. Rohstoffe werden unter teils menschenverachtenden und naturzerstörenden Bedingungen produziert. Der Verbrauch fossiler Brennstoffe trägt zur Aufheizung des Klimas bei. Die steuerliche und landschaftsplanerische Privilegierung der Autoindustrie geht einher mit einer Missachtung öffentlicher Mobilitätsangebote. Die hohen Profite aus der Autoindustrie werden privatisiert und bei wenigen Reichen konzentriert. Gleichzeitig sei die Autoindustrie von Niedersachsen bis Niederbayern der wichtigste Arbeitgeber und Steuerzahler. Wie kann unter diesen Bedingungen ein Ausgleich von ökonomischer, sozialer und ökologischer Nachhaltigkeit im Umbau der Mobilität in Deutschland gelingen?

Ein Überblick über die Autoindustrie in Deutschland ergibt, dass die drei großen „deutschen" PKW- und Nutzfahrzeughersteller zusammen mit Opel und Ford ungefähr 480.000 Personen beschäftigen. In der Fertigung von Anhängern und Aufbauten arbeiten etwa 35.000 Personen. Zur Autoindustrie werden außerdem die Zulieferbetriebe gerechnet, darunter Giganten wie Bosch, Conti und ZF Friedrichshafen, aber auch viele kleine und mittlere Unternehmen mit insgesamt gut 300.000 Beschäftigten. Alles zusammen also knapp 800.000 Personen, die in diesem Sektor erwerbstätig sind. Die Autolobby zählt zwei Millionen Arbeitsplätze dazu, die oft prekär und bei weitem nicht gut bezahlt sind: „Webdesigner, Industriefotografen und Agile Coaches wissen, dass am Ende sehr oft die Autoindustrie und ihre Zulieferer ihre Auftraggeber sind", schreibt das Handelsblatt am 5. Mai, am Tag des 3. Autogipfels im Corona-Jahr 2020. In Hochphasen der Produktion gehörten hunderttausende LeiharbeiterInnen dazu, die Autolobby rechnet weiter Beschäftigte von Tankstellen, Abschleppdiensten, Schrottverwertern und Straßenbaufirmen dazu.

Die Autoindustrie in der Krise – nicht erst seit Corona

Besonders betroffen von der aktuellen Krise in der Autoindustrie sind Regionen wie Stuttgart, München, Wolfsburg, Leipzig und Zwickau, weil es hier eine hohe Konzentration von Autoproduktion gibt. Aufgrund der Wertschöpfung, der hohen Profite sowie des hohen gewerkschaftlichen Organisationsgrades werden die Beschäftigten im Kernbereich der Autoindustrie recht gut bezahlt; teils gab es mehrere tausend Euro Sonderzahlungen im Jahr als Ersatz für Weihnachtsgeld, Urlaubsgeld und „13. Monatsgehalt". Diese Beschäftigten tragen also durch Einkommens- und Konsumsteuern erheblich zum Steueraufkommen des Staates bei. Neben der Beschäftigung ist der Umsatz ein Indikator für die Relevanz eines Bereiches: In der Auto- und Zulieferindustrie wurden 2019 ca. 430 Milliarden Euro umgesetzt – das sind etwas mehr als 10 Prozent des Bruttoinlandsproduktes. Ein großer Teil, etwa drei Viertel der Produktion, wird exportiert. 22 Milliarden Euro werden jährlich für Forschung und Entwicklung im Inland ausgegeben.

Pandemiebedingt ist der Absatz zunächst in China, dann aber auch in allen anderen Teilen der Welt fast zusammengebrochen. Im April sank der Absatz in Deutschland um 60 Prozent nach minus 40 Prozent im März. Jedoch ist die Pandemie nur ein Beschleuniger der Krise: Seit zwei Jahren ist die Produktion in Deutschland rückläufig. 2017 wurden noch 5,6 Millionen Fahrzeuge hergestellt, 2019 nur noch 4,7 Millionen. Auch weltweit ging die Herstellung von Autos zurück, von 84,7 (2017) auf 80,1 Millionen (2019). Auf diese Entwicklung des Weltmarktes sowie die Anforderungen der Emissionssenkung der Flotten durch Elektroautos haben die Unternehmen reagiert und umfangreiche Programme zum Abbau von Beschäftigung angekündigt und mit Einstellungsstopps, der Entlassung der LeiharbeiterInnen, Frühverrentung, Abbau von Stammpersonal und Insolvenzen begonnen. Das wirkt sich auf kleinere Zuliefer-Unternehmen und die AutohändlerInnen massiv negativ aus, während die drei großen Konzerne mit Gewinnrücklagen von 180 Milliarden Euro die Krise gut überstehen können. Die Bedeutung der Autoindustrie als Arbeitgeber nimmt ab und alternative Beschäftigungsmöglichkeiten sind nicht ohne Weiteres in Sicht.

Zukunftsangst

Das führt zu Zukunftsangst in den Belegschaften, zu Unsicherheiten in den genannten Regionen und zu einem irrationalen Subventionsbündnis von Unternehmen und Gewerkschaft. Obwohl sich 63 Prozent der Bevölkerung gegen Kaufprämien für Autos ausgesprochen haben (ARD-Umfrage vom 9. Mai 2020), spricht sich die IG Metall in einer Erklärung vom 6. Mai für solche Prämien als Beitrag zum Klimaschutz aus: „Das heißt aber nicht, dass ausschließlich der Kauf von Elektroautos gefördert werden soll." Argumentiert wird, dass der „Effekt zu gering wäre", weil Elektroautos „für breite Bevölkerungsschichten kaum erschwinglich" seien.[1]

Das steht im seltsamen Widerspruch zu einer Erklärung, die IG Metall und BUND am 9. April diesen Jahres abgegeben haben und in der sie sich „für einen sozial-ökologischen Umbau der Wirtschaft als nachhaltigen Weg aus der Krise" aussprechen.[2] Mit einem Fokus nur auf die Autoindustrie scheint es einen unauflöslichen Widerspruch zwischen ökologischer und sozialer Nachhaltigkeit zu geben: Produktion und Nutzung von Autos sichern Arbeitsplätze und Steueraufkommen, tragen aber wesentlich zu Treibhausgasen, Klimaveränderungen und zur Gefährdung menschlichen Lebens auf diesem Planeten bei.

Die Lösung wäre eine Erweiterung des Blickfeldes: Es geht nicht um die Autoindustrie und den motorisierten Individualverkehr, sondern um Mobilität, die – weil sie Teil der Daseinsvorsorge ist – öffentlich organisiert wird. Elektromobilität wird in Straßen- oder U-Bahnen eben auch „für breite Bevölkerungsschichten" erschwinglich. Und sie kann in jeder Hinsicht viel komfortabler ausgestattet werden als bisher, wenn Milliarden an Subventionen nicht in die Autoindustrie, sondern in den öffentlichen Verkehr fließen. Die Gewerkschaft stünde dann auch nicht vor dem Dilemma, einer Industrie und der eigenen Stärke der Vergangenheit anzuhängen, sondern wäre wirklich zukunftsträchtig, sozial und ökologisch nachhaltig.

Arbeit im öffentlichen Mobilitätssektor

In der Bahnindustrie, bei den Bahnbetrieben für Personenbeförderung, bei den öffentlichen und privaten Nahverkehrsbetrieben und bei Bahnbetrieben für den Güterverkehr sind summa summarum etwa 550.000 Menschen beschäftigt; durchaus „systemrelevant", wie uns in der Pandemie deutlich wird, da diese Betriebe die Mobilität von Menschen und Gütern sicherstellen. Hinzu kommt: Wenn der öffentliche Verkehr ausgebaut wird, was sowohl in urbanen Zentren als auch in ländlichen Räumen erforderlich ist, müssen Produktionskapazitäten für U-Bahnen, S-Bahnen, Straßenbahnen, Regionalzüge, Lokomotiven, agile Shuttle-Fahrzeuge, für Wartung, Service und Signaltechnik aufgebaut werden. Das schafft neben den zusätzlichen Beschäftigten in den öffentlichen Verkehrsbetrieben ausreichend Arbeitsplätze, um die Verluste in der Autoindustrie mehr als auszugleichen. In einem systematischen Prozess von ca.

Der konstruierte Widerspruch zwischen sozialer Sicherheit und ökologischer Nachhaltigkeit hindert die Gewerkschaft und viele ihrer potentiellen BündnispartnerInnen, eindeutig und entschieden für soziale und ökologische Nachhaltigkeit als Weg zur Beschäftigungssicherung einzutreten.

zehn Jahren könnte diese Transformation ohne soziale Brüche gelingen. Das müsste jedoch demokratischer gestaltet werden, als der Kohleausstieg. Mobilitätsräte unter Einbeziehung der Gewerkschaften, der Umwelt-, Verkehrs- und Verbraucherverbände könnten die Transformation in den Regionen planen und umsetzen.

Und die Gewerkschaft?

Ob es zu einer solchen Entwicklung kommt, hängt auch von der Haltung der Gewerkschaften ab. Die Position des IG Metall-Vorstandes ist widersprüchlich. Einerseits die gemeinsame Erklärung mit dem BUND, andererseits die Forderung nach Kaufprämien für Autos. Einerseits Hans-Jürgen Urban als Vorstandsmitglied mit der Erkenntnis, dass der Interessengegensatz zwischen Kapital und Arbeit resistent gegen Corona scheint. Er fordert von der Autoindustrie, dass es als Bedingung für die Gewährung öffentlicher Mittel einen ökologischen Zusatznutzen geben muss. „Kapitalistische Märkte versagen angesichts der Umweltkrise, hier braucht es politische Intervention“ (in Neues Deutschland, 30. April 2020). Andererseits verkündet der Leiter des großen IG Metall-Bezirkes Baden-Württemberg, Roman Zitzelsberger: „Wir brauchen einen kräftigen Nachfrageimpuls, um die Kapazitäten wieder auszulasten, Wirtschaftsstrukturen zu stabilisieren sowie Wachstum und Beschäftigung anzukurbeln“ (in der Freitag, 28. April 2020). Die Stabilisierung der hergebrachten Wirtschaftsstrukturen, die private Verfügung, die Konkurrenz und Orientierung auf maximalen Profit sind jedoch unvereinbar mit der sozial-ökologischen Transformation. Davon ist auch keine Rede mehr, wenn Zitzelsberger festhält, dass „die Gewinne von heute die Industrialisierung der Fahrzeuge von morgen für den Massenmarkt“ seien.

Der konstruierte Widerspruch zwischen sozialer Sicherheit und ökologischer Nachhaltigkeit hindert die Gewerkschaft und viele ihrer potentiellen BündnispartnerInnen, eindeutig und entschieden für soziale und ökologische Nachhaltigkeit als Weg zur Beschäftigungssicherung einzutreten. Das Dilemma wird noch größer, wenn die Unternehmen die Pandemie nutzen, um lange geplanten Personalabbau jetzt durchzuziehen. Um dem mobilisierend und machtpolitisch etwas entgegenzusetzen, wäre die Forderung nach und der Kampf für eine radikale kollektive Arbeitszeitverkürzung mit Lohnausgleich für die unteren und mittleren Einkommensgruppen nötig. So ließe sich aus Sicht der Beschäftigten der scheinbare Widerspruch zwischen dem ökologisch nachhaltigen Umbau der Autoindustrie und einer sozial nachhaltigen Entwicklung lösen. Es würde eine umfangreich erweiterte Mobilitätsindustrie geschaffen mit guter Arbeit für ein gutes Leben für alle in unserem Land.

Stephan Krull

Der Autor war Mitglied des Betriebsrates bei Volkswagen in Wolfsburg, er koordiniert den Gesprächskreis der Rosa-Luxemburg-Stiftung ‚Zukunft Auto Umwelt Mobilität‘.
http://stephankrull.info/

1 https://www.igmetall.de/politik-und-gesellschaft/umwelt-und-energie/ig-metall-fordert-konjunkturprogramm.

2 https://www.igmetall.de/presse/pressemitteilungen/ig-metall-und-bund-gegen-soziale-schieflage.

BUND Bundesvorstand (CC BY-NC 2.0, https://creativecommons.org/licenses/by-nc/2.0/)

ELEKTROMOBILITÄT – ES KOMMT DARAUF AN, WAS MAN DARAUS MACHT

Klimaneutralität, 100 Prozent Erneuerbare und Elektromobilität gehören zusammen

Elektromobilität steht im Fokus öffentlicher Debatten. Die einen sehen darin den Untergang der Automobilindustrie, andere deren letzte Chance. Wieder andere beschäftigen sich mit Kinderarbeit in der Rohstoffproduktion oder Wasserstoff und E-Fuels. Elektromobilität ist zur Projektionsfläche von Hoffnungen und Ängsten geworden. Dahinter verbergen sich wie bei jedem Game Changer in der Technologieentwicklung aber auch massive Interessenkonflikte.

Im Strassenverkehr, genauer beim Automobil, hat sich der Elektromotor trotz Erfolgen in der Anfangszeit und einer mehr als 120-jährigen Geschichte bisher nicht durchsetzen können. Im Laufe des 20. Jahrhunderts ist er vom Verbrennungsmotor verdrängt worden – vor allem wegen der spottbilligen Ölpreise. Das große Gewicht und die hohen Kosten der damaligen (Blei-)Batterien waren weitere Gründe. Unter diesen Bedingungen hat der Elektromotor seinen hohen Wirkungsgrad von über 90 Prozent (beim Verbrennungsmotor 20 bis 40 Prozent) nicht ausspielen können.

Im Schienenverkehr, in dem Speicher und Gewicht vergleichsweise unbedeutend sind, spielt Elektromobilität

dagegen schon seit Jahrzehnten eine zentrale Rolle. Elektromobilität reicht vom ICE der Bahn (immer noch das größte Elektromobil Deutschlands) über den Oberleitungsbus und den Elektro-PKW bis zum elektrisch angetriebenen bzw. unterstützten Fahrrad.

Eng verbunden: Klimaneutralität, Erneuerbare & Elektromobilität

Klimakrise und technische Fortschritte bei Erneuerbaren und Speichern sind die gemeinsamen Treiber der Elektromobilität. Drohende irreversible Klimaschäden oberhalb von 1,5 Grad Temperaturanstieg, die Festlegung des 1,5-Grad-Ziels im Pariser Klimaabkommen und die neue Klimabewegung haben deutlich gemacht, dass Klimaneutralität nicht ein vages Ziel in der Mitte des 21. Jahrhunderts ist, sondern heute auf der Tagesordnung steht. Der Bericht des Weltklimarats von 2018 zur Umsetzung des 1,5-Grad-Ziels hat ein verbleibendes Budget von 420 Milliarden Tonnen CO_2-Ausstoß ermittelt, wenn wir die Grenze noch halbwegs wahrscheinlich einhalten wollen. Das entspricht dem weltweiten aktuellen Jahresausstoß von zehn Jahren. Wenn wir zügig reduzieren, ergibt sich daraus das Zieljahr 2035 für die Klimaneutralität – weltweit und in Deutschland. Klimaneutralität 2035 bedeutet angesichts der Produktions- und Nutzungszyklen im Verkehrssektor, dass das Ende des Verbrennungsmotors eingeläutet ist und schnellstmöglich nur noch emissionsfreie Neufahrzeuge auf den Markt gebracht werden dürfen.

Der zweite entscheidende Trend ist die enorme Effizienzsteigerung und Kostensenkung bei zwei der erneuerbaren Energien, der Windkraft und der Photovoltaik (PV). Die Erzeugungskosten für eine Kilowattstunde aus Wind und PV liegen heute im unteren und mittleren Centbereich. Das macht eine Wirtschaft auf der Grundlage von 100 Prozent erneuerbaren Energien erstmals möglich.

Beide – Wind und PV – produzieren Energie jedoch unmittelbar in Form von Strom und stellen damit die Logik der bisherigen Energiewirtschaft auf den Kopf. Musste früher Strom mit erheblichen Verlusten von 50 bis 70 Prozent aus Primärenergieträgern wie Kohle, Öl oder Gas produziert werden, steht er nun quasi als neuer Primärenergieträger direkt zur Verfügung. Ihn wieder in flüssige oder gasförmige Treibstoffe umzuwandeln, wie sie für den Verbrennungsmotor gebraucht würden, wäre dagegen mit noch größeren Verlusten verbunden. Die deutsche Fachgesellschaft für Chemie, DECHEMA, gibt in ihrer Studie aus dem Jahr 2017 den Wirkungsgrad der direkten Nutzung von Strom im Elektromobil mit dem Zweieinhalbfachen gegenüber der vorherigen Umwandlung in Wasserstoff und dem Sieben- bis Achtfachen gegenüber der vorherigen Umwandlung in flüssige oder gasförmige Treibstoffe (sogenannte E-Fuels) an.

Mit anderen Worten: Es braucht für das Wasserstoffauto zweieinhalbmal so viele, für die Beibehaltung des Verbrennungsmotors sieben- bis achtmal so viele Windkraft- oder PV-Anlagen. Auch die Erzeugung von Treibstoffen aus Biomasse wie Raps, Mais oder Palmöl kann vor diesem Hintergrund nicht mithalten, ganz abgesehen von der Flächenkonkurrenz mit der Nahrungsmittelerzeugung und den negativen ökologischen Folgen.

Angesichts dieser Entwicklung ist es nicht verwunderlich, dass in den letzten Jahrzehnten weltweit intensiv an der Weiterentwicklung von Batterien geforscht worden ist. Aktueller Stand der längst nicht abgeschlossenen Entwicklung ist die heute übliche Lithium-Ionen-Technologie. Diese Forschung hat die Batterieleistung erheblich gesteigert und zusammen mit der Massenproduktion die Kosten um rund das Zehnfache gesenkt.

Der lange Kampf der Automobilindustrie gegen verbindliche Klimaziele und Elektromobilität

Die deutsche Automobilindustrie hat in den vergangenen Jahrzehnten alles darangesetzt, verbindliche CO_2-Grenzwerte in Deutschland und der Europäischen Union (EU) zu verhindern. Grund dafür ist ihre Konzentration auf das gewinnträchtige, aber spritfressende Oberklasse-Segment. Die Politik des „größer, schwerer, schneller“ hat prächtige Gewinne in die Kassen gespült, die mit allen Mitteln verteidigt werden. Noch im Jahr 2018 haben die drei größten deutschen Autokonzerne einen Netto-Reingewinn von 27 Milliarden Euro mit dieser Strategie eingefahren. Weil solche Zahlen immer etwas abstrakt sind: Aus dieser Summe ließe sich das durchschnittliche Jahreseinkommen von rund einer halben Million Menschen bestreiten.

Bereits seit Mitte der 1990er Jahre wird in der EU über CO_2-Grenzwerte diskutiert. Den erfolgreichen Lobby-Aktivitäten der deutschen Autoindustrie war es zu verdanken, dass der vom Umweltministerrat seinerzeit ins Auge gefasste Grenzwert von 120 Gramm CO_2 pro Kilometer für das Jahr 2005 nicht kam, sondern eine freiwillige Selbstverpflichtung von 140 Gramm, die jedoch gebrochen wurde. Trotz weiterer zäher Lobbybemühungen über die Jahre gilt seit 2020 ein Grenzwert von 95 Gramm für alle neu zugelassenen PKW, allerdings immer noch mit einem Gewichtsfaktor zugunsten der schweren deutschen Autos. Viele der erzielten CO_2-Einsparungen gibt es darüber hinaus nur auf dem Papier. Der International Council on Clean Transportation schätzt die Differenz zwischen

» Auch jetzt gibt es noch Strategien der Realitätsverweigerung und Täuschung. Unter dem wohlklingenden Mantra der Technologieoffenheit werden PKW auf der Basis von Wasserstoff und synthetischen Treibstoffen beworben, wohl wissend, dass für die Produktion dieser Treibstoffe enorme Kapazitäten erforderlich sind, deren Realisierung und Rentabilität in den Sternen steht.

realem Verbrauch und offiziellen Herstellerangaben für die Jahre 2001 auf 10, für 2011 auf 25 und für 2015 auf 42 Prozent.

Elektromobilität wurde im Rahmen dieser Strategie ebenfalls bekämpft und jahrelang verschleppt. Noch 2017 wurde der damalige Bundeswirtschaftsminister Sigmar Gabriel nach China geschickt, um dort die für 2018 geplante E-Mobilitätsquote von 8 Prozent zu verhindern. Bewegung ist in die deutsche Automobilindustrie im Grunde erst mit dem Diesel-Skandal und der Ankündigung flächendeckender Produktionsumstellungen durch den VW-Konzern gekommen.

Aber auch jetzt gibt es noch Strategien der Realitätsverweigerung und Täuschung. Unter dem wohlklingenden Mantra der Technologieoffenheit werden PKW auf der Basis von Wasserstoff und synthetischen Treibstoffen, sogenannten E-Fuels, beworben, wohl wissend, dass für die Produktion dieser Treibstoffe enorme Kapazitäten erforderlich sind, deren Realisierung und Rentabilität in den Sternen steht. Ganz abgesehen davon, dass sie in anderen Sektoren (Industrie, Wärmeversorgung, Flugverkehr etc.) viel dringender gebraucht werden und Deutschland wahrlich nicht der einzige Nachfrager sein wird. Darüber hinaus werden Plug-in-Hybride als Elektromobile verkauft, obwohl sie in der Regel nur die ersten 50 Kilometer elektrisch und danach wieder auf der Basis fossiler Brennstoffe fahren. Die Autos werden so noch teurer und ineffizienter, aber als Nullemissionsfahrzeuge in den EU-Grenzwerten anerkannt.

E-Mobilität – Es kommt darauf an, was man daraus macht …

Es ist also keineswegs so, dass die deutsche Automobilwirtschaft die Elektromobilität vorantreibt. Außer Be- und Verhinderungsstrategien versucht sie derzeit vor allem, ihre Oberklassen-Strategie und die damit verbundenen Gewinn-Margen in das Zeitalter der Elektromobilität zu retten.

Ob das gelingt, ist mehr als fragwürdig, hängt es doch davon ab, ob die Menschen weiterhin das Auto als universelles Instrument zur Befriedigung aller Mobilitätsbedürfnisse ansehen. In den großen Städten hat diese Mobilitätsstrategie immer weniger Rückhalt. Die negativen Auswirkungen des Autoverkehrs und die Vorzüge von Fahrrad und öffentlichem Verkehr (ÖPNV) sind nicht mehr zu übersehen. Aber auch in die ländlichen Regionen kommt Bewegung. Allerdings wird hier das Auto neben dem ÖPNV und dem Fahrrad – mit und ohne Batterieunterstützung – kurz- und mittelfristig weiterhin eine wichtige Rolle spielen. Dafür braucht es allerdings keine Straßenpanzer mit überdimensionierten Batterien, sondern kleine Elektro-PKW mittlerer Reichweite. In Verbindung mit der PV-Anlage auf dem Hausdach und dem Speicher im Keller ist das heute schon ein – auch von den Kosten her – attraktives Konzept.

In der Vergangenheit war die Produktion kleiner Elektro-PKW vor allem die Sache von Start-ups und ausländischen Unternehmen. Viel wird davon abhängen, ob die deutsche Automobilindustrie es schafft, sich von ihrer Konzentration auf große, schwere Energiefresser zu verabschieden und ihre Produktion zu diversifizieren. Neben den kleinen Elektro-PKW warten allein im ÖPNV 30.000 Busse auf eine Elektrifizierung. In der Citylogistik besteht großer Bedarf an emissionsfreien und klimaneutralen Fahrzeugen. Das kann Gewinneinbußen für die Automobilkonzerne bedeuten, bietet aber auch große Chancen.

Ernst-Christoph Stolper

Der Autor ist Sprecher des Leitungskreises des Forums Umwelt und Entwicklung und für den BUND Mitglied der AG Klimaschutz im Verkehr der Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität.

GAME-CHANGER TESLA

Düstere Aussichten für die deutschen Autobauer

„Jedes Auto weniger auf unserer Straße ist besser für die Umwelt“. Dieser von Winfried Kretschmann stammende (und unter Druck der Dieselkonzerne in seinem Handeln als Ministerpräsident ins Gegenteil verkehrte) Satz ist immer noch richtig. Er gilt auch für Elektro-PKW. Der Schwerpunkt der Arbeit der Deutschen Umwelthilfe (DUH) liegt daher in der Sicherstellung der Verkehrswende. Das heißt: Drastische Verringerung des motorisierten Individualverkehrs und gleichzeitig massive Steigerung der Nutzung von Bahn, Bus, Tram, Fahrrad und Fußverkehr.

Auch wenn wir zuversichtlich sind, eine Halbierung des KFZ-Verkehrs erreichen zu können: Ein Rest motorisierter Individualmobilität wird bleiben. Aber – und jetzt lehne ich mich weit aus dem Fenster – nur als Pedelecs, Elektro-Krafträder und E-PKW (battery-electric-vehicles, BEVs). Damit nähern wir uns dem Thema Tesla.

BEVs sind nicht Neues. Ferdinand Porsche revolutionierte die Batterie-Technik bereits 1899 mit der Einführung von Radnabenmotor und Allradantrieb. Das von ihm entwickelte Modell C2 erreichte

Jens Mahnke/Pexels

eine Reichweite von 80 Kilometern. In Berlin fuhren schon damals 40 Taxis mit dem Lohner-Porsche-Elektroantrieb. In den 20er Jahren des letzten Jahrhunderts gab es in den USA mehr PKW mit Elektro- als mit Verbrennungsmotor. Doch ausgerechnet mit der Erfindung des elektrischen Anlassers setzte der kontinuierliche Niedergang des Elektroantriebs ein. Seitdem dominieren Benzin- und Dieselmotoren mit den bekannten Folgen für Mensch und Umwelt.

Wie kommt es also, dass heute Tesla wie weltweit kein anderer Autobauer für die Zukunft des Automobils steht? Ein Start-up, das noch vor drei Jahren von den selbsternannten ‚Pionieren' des Automobilbaus verlacht und verhöhnt wurde? Ein Unternehmen, das im Mai 2020 an der Börse einen höheren Aktienwert ausweist als VW, Daimler und BMW zusammen?

Das Erfolgskonzept von Tesla

Die Antwort ist: Tesla ist der Game-Changer im Automobilbau. Elon Musk hat Auto-Mobilität neu bestimmt und die Elektromobilität aus der Nische in den Massenmarkt geführt. Tesla definiert zudem seit Jahren den Umwelt- und Qualitätsstandard: Hohe Reichweite, Langlebigkeit, niedriger CO_2-Fußabdruck durch einen hohen Anteil erneuerbarer Energien im Produktionsprozess und niedriger CO_2-Ausstoß im Betrieb.

Erstmals in den vergangenen 100 Jahren setzen sich mit Tesla-Fahrzeugen Elektro-PKW in immer mehr Ländern an die Spitze der Zulassungsstatistik. 2018 überholte Tesla in den USA alle anderen Verbrenner-Modelle. 2019 setzte sich das Tesla Model 3 in Norwegen und den Niederlanden an die Spitze der PKW-Zulassungsstatistik und im März 2020 stand das Tesla Modell 3 sogar an Platz zwei der europäischen Zulassungsstatistik. Ergänzt wird das Portfolio um Solartechnik und Energiespeicher. Je nach Nachfrage lässt sich die Produktion vervielfachen. Dabei hat Tesla es nicht nötig, klassisches Marketing zu betreiben oder Rabatte zu gewähren. Es genügt die hohe Kundenzufriedenheit.

Tesla baut die derzeit modernsten Autos. Dazu gehört, dass das Fahrzeug über viele Jahre nicht „altert", indem es mit kostenlosen Software- und gegebenenfalls Hardware-Updates versorgt wird. Hinzu kommt ein eigenes Fahrassistenzsystem namens „Autopilot" und die aktive Weiterentwicklung neuartiger Fahrassistenzsysteme.

Tesla macht auch nicht beim Fahrzeug halt: Ohne öffentliche Zuschüsse wurde ein eigenes Ladenetz mit aktuell über 17.000 Supercharger-Stationen aufgebaut, das entlang der Hauptverkehrswege eine berechenbare und schnelle Aufladung sicherstellt. Ein großer Kontrast zu den öffentlichen Ladesäulen: Für die gibt es kein vollständiges Verzeichnis, keine sichere Anzeige, ob die Ladestation defekt ist oder funktioniert bzw. durch parkende Verbrenner blockiert wird.

Klassische Autokonzerne bremsen beim Ausbau der Lademöglichkeiten

Gerade beim Thema Ladepunkte entwickeln die an den Börsen abgestraften Autokonzerne keine eigenen Initiativen. Sie haben für das von ihnen (mit bis zu 75 Prozent Subventionen) aufgebaute Ionity-Schnellladenetz vor wenigen Monaten die Preise fürs Tanken auf 79 bis 89 Cent pro kWh verteuert. Gleichzeitig ist der Dieselpreis auf etwas über einen Euro abgesunken. Damit ist selbst mit den sparsamen E-Mobilen das Tanken von Strom teurer als von Benzin und Diesel.

Mit dieser durchsichtigen Ausbremsung der E-Mobilität schaden sich BMW, Daimler und VW selbst am stärksten. Die alten, zunehmend auch durch ausbleibende KundInnen abgestraften PKW-Hersteller sind mit ihrer Strategie krachend gescheitert, auf klimaschädliche und schmutzige Verbrenner zu setzen. Die Nachfrage bricht ein und wird auch nach der Corona-Pandemie nicht mehr auf das alte Niveau zurückkehren. Die KundInnen erklären in aktuellen Umfragen in Großbritannien, zu über 60 Prozent zukünftig E-Autos zu kaufen.[1]

Weder GM, Ford, Daimler, BMW noch VW haben bisher auch nur ein modernes Elektro-Serienfahrzeug im Angebot. Von allen europäischen Autoherstellern gibt es überhaupt nur zwei als solche entwickelte Elektro-Serienfahrzeuge: Den in die Jahre gekommenen BMW i3 und der Renault ZOE. Dem zunehmenden Druck aus der Gesellschaft nach emissionsfreien Antrieben wurde und wird bisher mit einer perfiden Strategie aufregender Prototypen begegnet, die nie in Serie gehen sowie mit unattraktiven Alibi-Elektrofahrzeugen.

Das klassische Beispiel ist VW. Der niedersächsische Staatskonzern produziert seit 1976 als grünes Feigenblatt Elektro-Golfs in Kleinserien. Auch im 45sten Jahr gibt es den E-Golf zu kaufen. Doch auch die neueste Version krankt – wie alle seiner Vorgänger – an der Verbrenner-Plattform, veralteter Software und fehlender Schnelllademöglichkeit. Daimler und Audi setzen auf notdürftig umgebaute Verbrenner-Stadtgeländewagen mit hineingefummelter Batterie, dadurch kleinem Kofferraum und hohem Stromverbrauch. Daimler hat nach wenigen Monaten sein Scheitern mit dem EQC faktisch eingestanden und die Produktion auf Kleinstmengen heruntergefahren. Audi kämpft noch mit dem schlechten Kompromiss zweier Welten und erfreut Audi-E-Tron-FahrerInnen mit Skurrilem: Sie werden nach 50.000 km zum Ölwechsel aufgefordert und erhalten die tagesaktuellen Benzin- bzw. Dieselpreise angezeigt, nicht jedoch die Elektroladestationen.

Entgegen aller Beteuerungen ist keine Besserung in Sicht. VW, der selbsternannte Elektro-Pionier, plant keinen radikalen Systemwechsel. In einem der DUH vorliegenden internen Strategiepapier wird deutlich: Bis ins Jahr 2025 sollen jedes Jahr mehr Autos mit Verbrennungsmotor als im Vorjahr verkauft werden. Außerdem soll der Anteil von SUVs an den Neuzulassungen bis 2025 auf über 50 Prozent steigen. Vom mit großem Werbegetöse vorgestellten, ersten grundsätzlich neu entwickelten ID.3 sollen im Jahr 2020 nur die 30.000 vorbestellten Fahrzeuge der First Edition ausgeliefert werden. Wann und zu welchen Preisen der ID.3 normal bestellt werden kann, will VW erst im Sommer 2020 verraten. Auslieferung dann voraussichtlich ab 2021.

Düstere Aussichten für die deutschen Autobauer

Der technologische Rückstand von BMW, Daimler und VW auf Tesla beträgt sieben Jahre. Es drängt sich der Vergleich zu Nokia auf, zu AEG und Telefunken. Die deutsche Autoindustrie war über Jahrzehnte Innovationsführer und beschäftigte die weltbesten IngenieurInnen im Automobilbau. Es wäre ein Leichtes für sie gewesen, ebenbürtige oder vielleicht sogar den Tesla-Modellen überlegene Elektrofahrzeuge zu bauen.

Seit Mitte der 1970er Jahre haben BMW, Daimler und VW angeblich engagiert an emissionsfreien Antrieben geforscht. Was wurde alles versprochen: Brennstoffzellen-Serienfahrzeuge bereits ab 2001 und bezahlbare und attraktive Elektro-PKW ab 2009. Dieses Märchen ließen sie sich von den jeweiligen Bundesregierungen mit vielen Milliarden bezahlen. Aber im Gegensatz zu japanischen, koreanischen, chinesischen Autobauern und Tesla haben sie bis heute nicht geliefert.

Wir erleben eine Zeitenwende: Ausgerechnet Tesla steht für die Zukunft des deutschen Automobilbaus. Mit der Entscheidung, in Brandenburg ab 2021 bis zu 500.000 Elektro-PKW jährlich in der neuen „Gigafactory“ zu produzieren, wird Tesla zu einem deutschen Hersteller. Während BMW seine Klimakiller-SUVs in Mexiko, Daimler überwiegend in den USA und VW und Audi ihre arbeitsintensiven Monster-SUVs in Osteuropa produzieren lassen und Arbeitsplätze hierzulande systematisch abbauen, setzt Tesla auf den Produktionsstandort Deutschland.

Heilsbringer Tesla?

Also alles im grünen Bereich? Heilsbringer Tesla? Keineswegs. Auch elektrische Monster-SUVs wie das Model X haben in unseren Städten nichts zu suchen. Und obwohl man Tesla gerne glauben möchte, dass sie ihre Batterien in den USA zu 100 Prozent mit Wind-, Solar- und Wasserkraftstrom produzieren und nur noch ein Viertel an Kobalt gegenüber anderen Herstellern benötigen – in Sachen Transparenz und Nachprüfbarkeit hat Elon Musk noch Raum für Verbesserungen.

Wir werden sehen, wie Tesla auf Einwendungen beim Bau seiner Brandenburger Gigafactory reagiert. Zunächst ist erfreulich, dass als Reaktion auf die Kritik am zu hohen Wasserverbrauch die Pläne überarbeitet wurden. Gespannt kann man sein, ob Tesla seine Planungen wahrmacht, überwiegend regenerativen Strom zu nutzen bzw. selbst zu erzeugen und Belieferung und Abtransport der Fahrzeuge wesentlich über die Schiene abzuwickeln. Hier gilt es, die umliegenden Gemeinden von vermeidbarem LKW-Verkehr zu entlasten. In Sachen Umwelt- und Verbraucherschutz wird die DUH Tesla mit gleichem Maß messen wie andere Autobauer auch.

Jürgen Resch

Der Autor ist Bundesgeschäftsführer der Deutschen Umwelthilfe.

1 https://vision-mobility.de/news/wegen-corona-krise-jeder-zweite-erwaegt-kauf-eines-e-autos-40967.html.

LobbyControl (CC BY-NC-ND 4.0, https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.de)

INS ABSEITS LOBBYIERT

Warum sich die Autoindustrie mit ihrem Lobbyismus selbst schadet

Die Autoindustrie drängelt sich im Lobbykampf um Corona-Hilfen nach vorne. Ihre Chancen auf Sonderbehandlungen stehen traditionell gut. Doch mit ihrem Lobbyismus, der viel zu oft auf eine willfährige Bundesregierung trifft, schadet sich die Branche selbst. Statt den Strukturwandel in der Branche voranzutreiben, hat sich die Autoindustrie in einen innovativen Tiefschlaf lobbyiert. Wem die Zukunftsfähigkeit der deutschen Autobauer am Herzen liegt, sollte aufhören, auf ihre LobbyistInnen zu hören.

Die Corona-Krise stand noch ganz am Anfang und die wirtschaftlichen Folgen waren noch völlig offen, da macht die Autolobby sich schon bereit, um als erste Branche nach Geld vom Staat zu schreien. Obwohl die Milliardengewinne der vergangenen Jahre noch nicht als Dividende an die AktionärInnen ausgeschüttet und als Managerboni verteilt waren, präsentiert sich die deutsche Leitbranche schon als hilfsbedürftig. Dabei sind GastronomInnen und KünstlerInnen, Selbständige und Millionen KurzarbeiterInnen doch viel umfassender und härter betroffen als Autobauer mit hohen Rücklagen.

Sonderbehandlung für die deutsche Leitindustrie?

Eine Kaufprämie, die Wiederbelebung einer schlechten Idee aus der Finanzkrise, war das Objekt der Begierde. Wie vor

gut zehn Jahren soll nach Vorstellung der Autolobby auch diesmal der Staat und damit die SteuerzahlerInnen den Absatz von Autos subventionieren. Dabei sind die Auswirkungen der damaligen Abwrackprämie inzwischen gut untersucht. Mit niederschmetterndem Ergebnis: Der Absatz von Autos stieg in der Phase der Abwrackprämie an – nur um im Anschluss umso deutlicher einzubrechen. Die Subvention erwies sich als teurer Vorzieheffekt – ein 5 Milliarden Euro teures Strohfeuer. Zudem profitierten kaum die deutschen Hersteller großer Limousinen, sondern die ausländischen Autobauer mit ihren Kleinwagen.

Nicht nur ökonomisch war die Prämie ein Rohrkrepierer, auch die ökologischen Auswirkungen waren mies: Viele mittelalte, voll funktionstüchtige Autos wurden verschrottet, statt über den Gebrauchtwagenmarkt neue BesitzerInnen und NutzerInnen zu finden. Die subventionierten Neuwagen waren auch nicht klimafreundlicher als die alten. Somit haben nicht nur die SteuerzahlerInnen, sondern auch das Klima für das ökonomische Strohfeuer teuer bezahlt.

Nach dieser durch und durch ernüchternden Bilanz sollte man meinen, dass niemand Gehör findet, der solch einen Vorschlag erneut auf den Tisch legt. Doch weit gefehlt: Auch in der Corona-Krise stellen sich BundesministerInnen und MinisterpräsidentInnen hinter die schlechte Idee einer Kaufprämie – und wollen nicht einmal eine scharfe Umweltbindung diktieren. Stattdessen sollen Hand in Hand mit der Autolobby sogar klimaschädliche Benzin- und Dieselautos gefördert werden. Wie der Kampf um die Neuauflage einer Kaufprämie ausgeht, ist noch offen, während diese Zeilen geschrieben werden. Wenden wir uns derweil der Frage zu, warum eine nachweislich schlechte Idee nicht sofort im Schredder landet, wenn sie von der Autolobby vorgetragen wird.

Die lange Geschichte einer gut geölten Beziehung

Die Geschichte der unumstößlichen Allianz zwischen deutscher Bundesregierung und deutscher Autolobby ist lang und reich an Kapiteln. Insbesondere, wenn es um Umweltauflagen geht, die die Hersteller verhindern oder verwässern wollen. Die Kapitel dieser Geschichte erzählen von wirkungslosen Effizienzlabeln und trügerischen Verbrauchsangaben, schwachen CO_2-Grenzwerten und durchgeboxten Ausnahmen für deutsche PS-Protze, von großzügigen Dieselprivilegien und fehlenden Geschwindigkeitsbegrenzungen. Die Auswirkungen betreffen uns alle – in Form von zu viel Feinstaub, Ozon und Stickoxiden in unserer Atemluft. Und besonders beim Klimaschutz: Seit Jahren erlaubt die Politik der Autoindustrie sich bei der Rettung des Klimas wegzuducken. Der Verkehr ist der einzige Sektor in Deutschland, in dem der Ausstoß an Treibhausgasen seit 1990 sogar gestiegen ist.

Kein Beitrag zum Klimaschutz – wie kann ein ganzer Industriezweig derart erfolgreich seine kurzfristigen Interessen durchsetzen? Die deutsche Autoindustrie und Teile der deutschen Politik sind eng verwoben. Mitunter verwischt die Grenze zwischen LobbyistIn und PolitikerIn. Viele, die aktuell in den Lobbybüros der Autokonzerne sitzen, haben zuvor politische Karrieren gemacht, kennen die richtigen Leute und politischen Prozesse. Hildegard Müller, die aktuelle Präsidentin des VDA, dem Lobbyarm der deutschen Autobauer, ist ehemalige Staatsministerin im Bundeskanzleramt. Der Cheflobbyist von Daimler, Eckhard von Klaeden, war zuvor ebenso Staatsminister im Kanzleramt. Der langjährige VDA-Präsident Matthias Wissmann, Vorvorgänger von Müller, arbeitete in den 1990ern als Bundesverkehrsminister. Der Cheflobbyist von Volkswagen fungierte früher als Pressesprecher von Bundeskanzler Schröder, der oberste Strippenzieher von BMW war CSU-Pressesprecher. Joachim Koschnicke, jahrelang Lobbyist bei Opel, kam aus der Strategieabteilung der CDU-Zentrale – und wechselte später sogar dorthin zurück. Die Liste ließe sich beliebig fortsetzen.

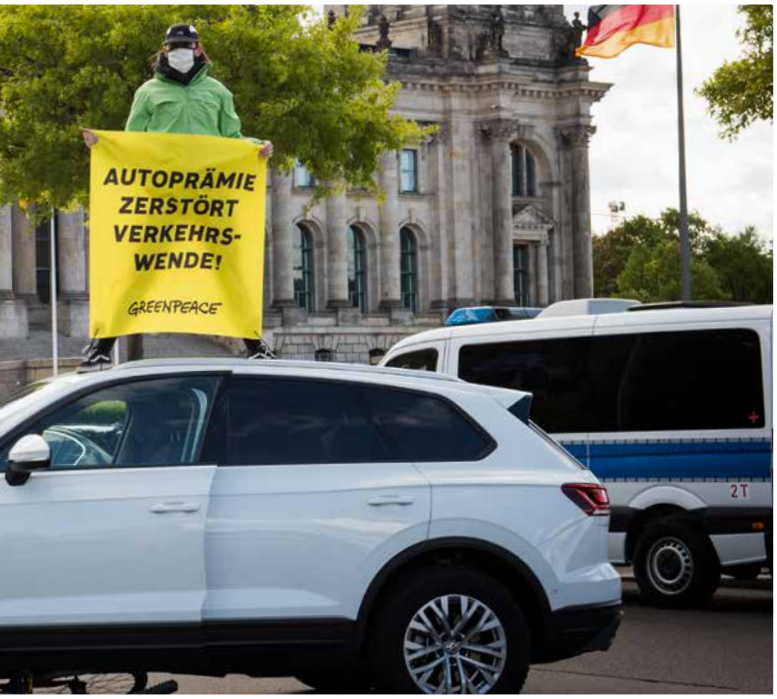
Solche Personalwechsel von PolitikerInnen in Lobbyjobs nennt die Politikwissenschaft „Drehtüreffekt“. Der Reiz für die Unternehmen und Verbände liegt auf der Hand: Die ehemaligen Politikprofis bringen ihre Netzwerke und Kontakte mit und kennen das Politikgeschäft auf das Genauste. Die Ex-PolitikerInnen und Neu-LobbyistInnen flüstern ihren ehemaligen KollegInnen in der Politik die Interessen der Autoindustrie ein. Und die Politik hört zu, oft hilft sie gerne. Die Branche selbst beeinflusst die politischen Rahmenbedingungen so, dass ihr Geschäft mit schweren, PS-starken Autos floriert.

» Dass die gut geölten Beziehungen zwischen Autolobby und Politik die Branche nicht stärken, sondern schwächen, zeigt sich beim Umstieg auf Elektroautos.

Die Lobbystrategie führt ins Abseits

Letztlich aber ist diese Lobbystrategie gefährlich kurzsichtig: Ein Verwässern und Verzögern von Gesetzen, Richtlinien und Grenzwerten kauft zunächst Zeit. Doch Vorschläge zur politischen Regulierung entstehen nicht im luftleeren Raum. Sie sind Folge eines umweltpolitischen Problemdrucks: Die schlechte Luftqualität in unseren Städten und der globale Klimawandel sind reale Probleme. Auf Zeit zu spielen lässt sie nicht verschwinden. Auf lange Sicht schaden schwache Grenzwerte und nichtssagende Effizienzlabel Deutschlands Autoindustrie – sie werfen die Branche im globalen Wettlauf um innovative und saubere Mobilität zurück. Der Mangel an ökologischen Anreizen durch die Politik führt in eine innovationsfeindliche Sackgasse. Die gefährdet nicht nur das Image, sondern mittelfristig auch die ökonomische Basis einer ganzen Industrie – die prekäre Situation der deutschen Energiekonzerne ist hier ein warnendes Beispiel. Ein anderes der davoneilende Börsenwert eines bis vor kurzem von den deutschen Autobossen verlachten Neulings wie Tesla.

Dass die gut geölten Beziehungen zwischen Autolobby und Politik die Branche nicht stärken, sondern schwächen, zeigt sich beim Umstieg auf Elektroautos. Aktuell muss sich die deutsche Autoindustrie mächtig strecken, um ihren Rückstand bei der Elektromobilität gegenüber Tesla und Co. wieder aufzuholen. Verschlafen hat sie den Trend zu klimafreundlichen Antrieben auch, weil die deutsche Politik jahrelang den Wandlungsdruck durch das Verwässern von Klimaauflagen abgeschwächt hat. Statt die eigenen IngenieurInnen rasch klimafreundliche Produkte entwickeln zu lassen, hat die Autoindustrie erfahrene LobbyistInnen geschickt, um die Bundesregierung vor ihren Karren zu spannen. Doch in Brüssel, wo die CO_2-Grenzwerte beschlossen werden, folgt man immer weniger den BremserInnen aus der Bundesregierung. Die Klimagesetze werden langsam strenger, die Verweigerungsstrategie funktioniert immer weniger. Ob die deutschen Autobauer den Anschluss an die internationale Konkurrenz noch schaffen, werden die nächsten Monate und Jahre zeigen. Eine Kaufprämie für Verbrenner würde den Rückstand nur vergrößern.



Chris Grodotzki/Greenpeace

Die Politik muss sich emanzipieren

Das weitere Festhalten am Verbrennungsmotor, das die hiesigen Autobauer noch immer propagieren, sollte die Politik nicht auch noch befördern. Vielmehr sollte die Bundesregierung die Rahmenbedingungen für die Autoindustrie so setzen, dass eine umweltverträgliche und zukunftsfähige Mobilität entstehen kann. Nur dadurch bleibt die Branche innovativ und auf der Höhe der Zeit. Bislang jedenfalls sind die Industrie und ihre LobbyistInnen nicht Teil der Lösung, sondern Teil des umweltpolitischen Problems. Eine weitsichtige Industriepolitik, die auch in zehn oder zwanzig Jahren noch eine starke Automobilindustrie in Deutschland haben will, darf nicht weiter auf AutolobbyistInnen hören.

Tobias Austrup

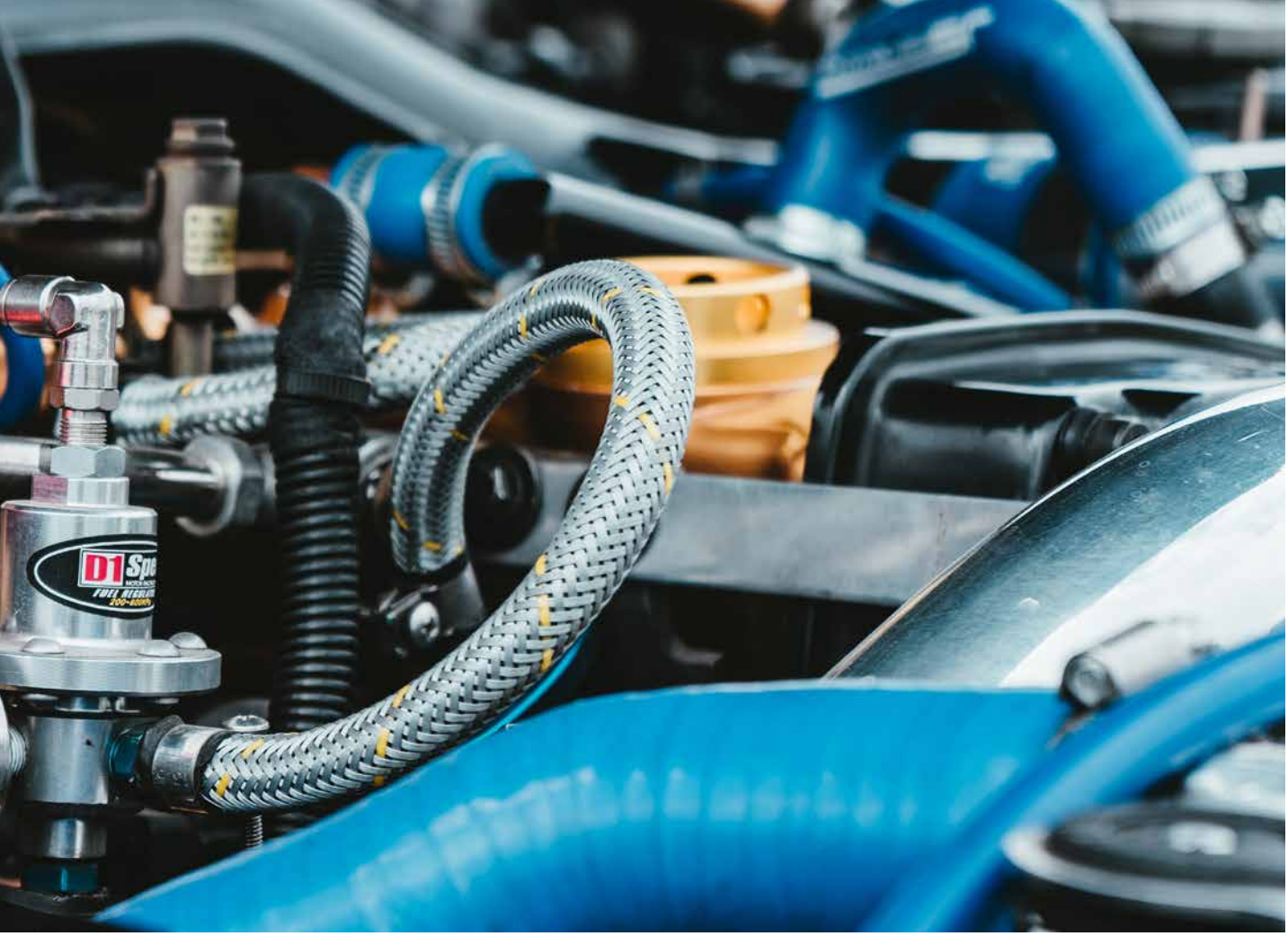
Der Autor ist politischer Kampaigner für die Verkehrswende bei Greenpeace.

2016 hat Greenpeace ein ‚Schwarzbuch Autolobby' veröffentlicht, das anhand von 33 Portraits von PolitikerInnen und LobbyistInnen die enge Verflechtung zwischen Autoindustrie und Politik in Deutschland aufzeigt.
https://kurzlink.de/schwarzbuchautolobby

ZEIT FÜR EINEN ANTRIEBSWECHSEL

Wie Hilfen für die Autoindustrie nach COVID-19 für einen Spurwechsel sorgen können

Zwei Monate, nachdem die meisten EuropäerInnen sich angesichts der COVID-19-Epidemie nach Hause zurückgezogen haben und die Wirtschaft zum Erliegen gekommen ist, geht das Leben immer mehr seinen gewohnten Gang. Während wir mit denjenigen trauern, die Angehörige in der Krise verloren haben, zeigt sich am Horizont bereits die nächste Herausforderung: eine wirtschaftliche Rezession. Für viele werden die Zeiten hart bleiben.



Julian Hochgesang/Unsplash

Deshalb schnüren die Regierungen der EU-Mitgliedsstaaten und die Kommission umfangreiche Konjunkturpakete, die die Wirtschaft wieder in Schwung bringen und Arbeitsplätze sichern sollen. Die Herausforderung besteht darin, nicht einfach zu unserer auf fossilen Energieträgern basierenden Wirtschaftsweise zurückzukehren, die unser Klima und unsere Umwelt an den Rand des Zusammenbruchs geführt hat. Entsprechend haben Nichtregierungsorganisationen, viele Unternehmen und die Mehrheit der EU-UmweltministerInnen gefordert, den ökonomischen Wiederaufbau umweltverträglich zu gestalten.

Ein Wirtschaftssektor, an dem man die Gefahren einer unreflektierten Konjunkturförderung gut ablesen kann, ist die Automobilindustrie. Regierungen wie die deutsche überlegen bereits, wie der Autoindustrie mit finanziellen Anreizen unter die Arme gegriffen werden kann; das Vorbild wären die Abwrackprämien aus der letzten Finanzkrise. Allerdings muss jedeR, der das Vorhaben vor zehn Jahren verfolgt hat, anerkennen, dass solche Anreize eine Verschwendung von Steuergeldern sind. Leute mit niedrigen Einkommen oder solche, die kürzlich ihre Jobs verloren haben, werden sich kein neues Auto kaufen, mit oder ohne Prämie. Vielmehr wird denjenigen, die sich sowieso ein neues Auto gekauft hätten, die Entscheidung versüßt.

Der Corona-Lockdown hat primär kleine Unternehmen getroffen: Läden, Clubs, Ateliers und Restaurants, die ohne KundInnen auch ohne Umsätze dastehen. Anstelle von Rabatten für neue Autos wäre das Geld besser zur Unterstützung dieser Sektoren ausgegeben. Das würde die allgemeine Kaufkraft stärken – und damit sicher auch den Verkauf von Autos ankurbeln.

Wie Regierungen die Autoindustrie unterstützen können

Der Corona-Lockdown hat vielen vor Augen geführt, wie unsere Städte (und Himmel) aussehen können, wenn sie nicht von giftigen Fahrzeugabgasen vernebelt werden. Die Mittel zur Ankurbelung der Wirtschaft sollten nicht Umweltverschmutzung ankurbeln. Sie sollten uns nicht noch enger an fossile Technologien binden – selbst Fahrzeuge nach Euro-Norm 6d sind noch umweltbelastend. Vor allem wäre es unsinnig, Autos zu subventionieren, die bald aus den Innenstädten verbannt werden.

Wichtiger ist es, Jobs zu sichern. Das heißt, dass die fünf Milliarden Euro, die die französische Regierung Renault zur Verfügung gestellt hat, nicht in Dividenden oder Aktienrückkäufe fließen dürfen, sondern für den Erhalt von Arbeitsplätzen ausgegeben werden sollten. Das heißt weiterhin, dass nur solche Antriebe unterstützt werden sollten, die zukunftsfest sind und damit auch zukünftig Arbeitsplätze

sichern. Es sollte schlicht keine staatliche Unterstützung für Diesel- oder Benzinmotoren geben.

Die Nachfrage wieder anzukurbeln ist auch für die Autoindustrie von zentraler Bedeutung. Gleichzeitig darf kein Cent dafür ausgegeben werden, den Kauf von CO_2-emittierenden Motoren zu unterstützen. Die Autoindustrie muss die EU-Vorgabe umsetzen, dass 95 Prozent der im Jahr 2020 verkauften Autos weniger als 95 Gramm CO_2 pro Kilometer verbrauchen. Wenn Maßnahmen der Regierungen dazu beitrügen, diese rechtsverbindlichen Zielmarken nicht einzuhalten, wäre das schlicht verantwortungslos. Dazu gehören Diesel-, Benzin-, und Erdgas-Motoren, alte wie neue. Dabei geht es nicht nur um direkte Kaufanreize, sondern auch um versteckte Steuervergünstigungen, einschließlich einer in Deutschland kursierenden Idee, Mehrwertsteuern oder die Dienstwagen-Besteuerung anzupassen.[1] Es ist sicher nicht die Zeit für Rabatte für Diesel-SUVs. Akzeptabel wären lediglich öffentliche Fördermittel für die Stärkung emissionsfreier, sauberer Lösungen. Dazu könnten gehören:

- Anreize, die gezielt emissionsfreie Modelle begünstigen, primär Elektroautos, mit besonderer Unterstützung für KäuferInnen mit kleinem Geldbeutel und Elektroautos aus zweiter Hand;
- Unterstützung für Elektrofahrzeuge in den Fuhrparks privater und öffentlicher Institutionen;
- höhere Ausgaben für den öffentlichen Verkehr sowie gemeinschaftliche Nutzungsmodelle, bspw. für E-Busse;
- öffentliche Investitionen in die Ladeinfrastruktur in/an privaten und öffentlichen Gebäuden, Schnellladeanlagen für Taxis und Mitfahrangebote sowie entlang des europäischen Fernstraßennetzes;
- direkte Unterstützung für Autobauer, die aber an Bedingungen geknüpft ist (bspw. keine Neuentwicklung von Verbrennungsmotoren) und die die Produktion von E-Autos und der nötigen Lieferketten (bspw. die Batterieproduktion) unterstützt.

Bevor die Wirtschaft durch COVID-19 ausgebremst wurde, boomte der Markt für Elektroautos in Europa. Mit dafür verantwortlich war die 95-Gramm-Vorgabe der EU. Im März 2020 hatte der Anteil der Elektroautos an den verkauften Neuwagen 9,2 Prozent in Deutschland und 12 Prozent in Frankreich erreicht.[2] Ähnliches war in allen großen europäischen Märkten zu beobachten.

Wenig überraschend war eines der ersten Werke, die VW wiedereröffnete, das in Zwickau, wo der elektrische ID.3 hergestellt wird. Überall in Europa investieren die Autobauer dutzende Milliarden Euros in E-Mobilität und deren Lieferketten. 3,5 Millionen Elektrofahrzeuge sollen 2020-21 in Europa hergestellt werden, begleitet von einem Dutzend großer Batteriefabriken bis 2023. Genau in dem Moment, als COVID-19 ausbrach, waren die europäischen Autobauer dabei, die Lücke zu China und Tesla zu schließen. Diesen Prozess jetzt zu bremsen wäre fatal. Vielmehr sollte der Trend verstärkt werden.

Jedes verkaufte Elektroauto vergrößert die Nachfrage nach Ladestationen zuhause und an der Arbeitsstelle, macht Batterie-Lieferketten rentabler und Investitionen in Forschung und Entwicklung lukrativer. Konjunkturpakete für emissionsfreie Mobilität und Elektrifizierung sind also kluge Industriepolitik.

Der Green Deal als Wachstumsstrategie

Der Neustart nach dem Lockdown und die gigantischen öffentlichen Investitionen zur Wiederbelebung der Wirtschaft sind eine gute Gelegenheit, unsere Verkehrssysteme so zu gestalten, wie das für unsere Gesellschaften am besten ist. Dabei darf es aber nicht nur darum gehen, allem das Wörtchen „grün" beizugeben, ohne etwas substanziell zu ändern. Während überall in Europa Staatshilfen und Konjunkturpakete geschnürt werden, sollte die EU-Kommission dafür sorgen, dass diese Hilfen ausschließlich für emissionsfreie Technologien erlaubt werden.

Es ist Zeit, den großen Ankündigungen auch Taten folgen zu lassen. Autos mit Verbrennungsmotoren weiter zu unterstützen, wird die Automobilbranche über kurz oder lang ins Verderben stürzen. 2009 wurden Milliarden für angeblich saubere Autos ausgegeben. Die Rechnung kam wenig später in Form des Diesel-Skandals. Diesen Fehler sollten wir nicht wiederholen. Es ist Zeit für einen Motorwechsel: Raus mit den schmutzigen Verbrennern, rein mit den sauberen, emissionsfreien Antrieben.

Julia Poliscanova

Die Autorin leitet bei Transport & Environment den Bereich E-Mobilität.

Dieser Beitrag erschien ursprünglich am 4. Mai 2020 bei Euractiv.

Aus dem Englischen von Wolfgang Obenland.

1 https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/autohersteller-hilfen-coronakrise-1.4883194.

2 Vgl. https://cleantechnica.com/2020/04/04/germany-hits-record-9-2-ev-market-share-in-march-tesla-model-3-1/ und https://insideevs.com/news/409031/march-2020-plugin-car-sales-france/.

Cameron Venti/Unsplash

EIN ABKOMMEN FÜR DIE AUTOINDUSTRIE

Über Gewinner und Verlierer des EU-Mercosur-Abkommens

Bereits vor COVID-19 verzeichnete die europäische Autoindustrie sinkende Absatzzahlen. Das EU-Mercosur-Abkommen stellt neue Expansionsperspektiven dar. Auch deshalb stand dessen Unterzeichnung weit oben auf der Prioritätenliste der deutschen EU-Ratspräsidentschaft – trotz der Konsequenzen für Klima, Umwelt und die ArbeitnehmerInnen in Südamerika.

Im Juli 2019 titelte die Tagesschau: „Dieselkrise, Produktionseinbrüche, Gewinnwarnungen – die deutsche Autoindustrie steckt in der Krise". Das war kurz nachdem die politische Einigung zwischen den VerhandlungsführerInnen des Mercosur (Argentinien, Brasilien, Paraguay und Uruguay) und der Kommission der Europäischen Union (EU) verkündet worden war. Für die europäische Autoindustrie stellt das Abkommen die Möglichkeit dar, ihre Absatzschwierigkeiten in Europa mit Exporten in den südamerikanischen Markt zu lindern. Dementsprechend positiv reagierte auch Bernhard Mattes, Präsident des Verbands der Automobilindustrie (VDA) auf den Ab-

schluss des Handelsabkommens: „Dieses Abkommen ist ein großer Erfolg für Europa und die Kommission. […] Unser Marktanteil beträgt 14 Prozent und bietet mit dem neuen Abkommen erhebliches Potenzial. […] Für Mercosur ist das Abkommen der EU das erste mit einem bedeutendem Automobilproduzenten, daher bietet es für die EU und Deutschland gute Chancen [sic].“[1]

Noch am 20. Juni 2019 hatten Bundeskanzlerin Angela Merkel und sechs weitere EU-Regierungschefs einen Brief an den damaligen Kommissionspräsidenten Jean-Claude Juncker geschickt und ihn dazu aufgefordert, die Verhandlungen so schnell wie möglich zum Abschluss zu bringen.[2] Dabei verwiesen sie darauf, dass man das „gegenwärtige politische Momentum in den Mercosur-Staaten nutzen“ müsse. Damit meinten sie, dass mit der Regierungsübernahme des proto-faschistischen Jair Bolsonaro in Brasilien die Vorzeichen besonders günstig standen. Denn neben ihm waren auch die inzwischen abgewählten Präsidenten Argentiniens und Uruguays sowie der Präsident Paraguays bereit, entscheidende Abstriche zu machen, um nach 20 Jahren endlich zu einem Abschluss der Verhandlungen zu kommen. Doch während das Abkommen einen großen Wurf für die deutsche Autoindustrie bedeutet, ist abzusehen, dass seine Auswirkungen auf den argentinischen und brasilianischen Autosektor desaströs wären.

David vs. Goliath – der Auto(-teile)handel zwischen EU und Mercosur

Europäische Autohersteller spielen bereits jetzt eine wichtige Rolle auf dem Mercosur-Markt. Volkswagen, Renault, Fiat, Peugeot, Citroën und Mercedes-Benz sind sowohl in Argentinien als auch in Brasilien und Uruguay unter den Top-10 der meistverkauften Automarken. Ein Viertel aller importierten Autos im Mercosur kommen aus der EU. Deutschland ist mit einem jährlichen Umsatz von mehr als 2,1 Milliarden Euro bereits jetzt der größte EU-Exporteur von Autos und Autoteilen in den Mercosur. Die Asymmetrie zwischen den beiden Wirtschaftsblöcken ist frappierend. 2016 betrug das Handelsbilanzdefizit bei Autos- und Autoteilen 1,5 Milliarden Euro – zu Ungunsten des Mercosur.

Aufgrund der hohen Zölle für Autoimporte in den Mercosur, die bei Autoteilen zwischen 14 und 18 Prozent und bei Autos bis zu 35 Prozent liegen, haben viele europäische Autohersteller in den genannten Ländern Produktionsstandorte. Dort werden vor allem Kleinwagen produziert, Luxusmodelle werden importiert. Das soll sich mit dem EU-Mercosur-Abkommen ändern. Dieses soll innerhalb von 15 Jahren die Zölle auf den Großteil der europäischen Autos und Autoteile massiv absenken und in Teilen sogar komplett eliminieren. Eine Studie zur Nachhaltigkeitsfolgenabschätzung des Abkommens, das die EU bei der London School of Economics (LSE) in Auftrag gegeben hatte, kam im Februar 2020 zu dem Schluss, dass in einem konservativen Szenario der Export von Autos und Autoteilen aus der EU in den Mercosur um 95 Prozent ansteigen könnten.[3] Das ehrgeizige Szenario sieht sogar einen Anstieg um 114 Prozent vor. Insofern würde das Abkommen den Autoherstellern dicker, klimaschädlicher SUVs zu einem längeren Leben verhelfen. Denn, Elektroautos können bereits seit 2014 in Brasilien und seit 2017 in Argentinien zu einem sehr geringen Zollsatz (zwischen 0 und 7 Prozent je nach Effizienz) importiert werden.

Weniger gute Aussichten hält das Abkommen für die argentinische und brasilianische Automobilindustrie bereit. Diese nehmen Platz 10 (Brasilien) und Platz 26 (Argentinien) auf der Liste der Länder ein, die weltweit die meisten Autos und Autoteile exportieren. Laut der LSE-Studie würden sie im besten Fall einen Exportanstieg von 48 Prozent verzeichnen. Eine andere Studie der University of Manchester weist darauf hin, dass das Abkommen mittel- bis langfristig zu einer Abnahme der Produktion von Autos und Autoteilen in Argentinien und Brasilien führen könnte,[4] da es durch das Abkommen kostengünstiger wird, vor allem Autoteile direkt zu importieren und sie nicht vor Ort zu produzieren. Damit einhergehend sieht die Studie auch einen Anstieg der Arbeitslosigkeit voraus.

Weniger Industrie, mehr Agrarexporte

Nicht nur in der Automobilindustrie würde das Abkommen Arbeitsplätze im Mercosur gefährden. Denn die Länder haben zugestimmt, die Zölle auf Maschinen, chemische Produkte und Medikamente ebenfalls in einem Zeitraum von 15 Jahren weitestgehend abzuschaffen. Dies ist ein herber Rückschlag für die Industrie, vor allem in Argentinien und Brasilien. Die Zollsenkungen, denen die Mercosurländer zugestimmt haben, bedeuten für diese empfindliche Einnahmeverluste von etwa vier Milliarden Euro. Bereits jetzt ist die Wirtschaftslage in Argentinien dramatisch schlecht. Erst Ende April kündigte das Land an, seine Schulden vorerst nicht bedienen zu können. Das EU-Mercosur-Abkommen würde jedoch ein weiteres Loch in die ohnehin schon klammen Finanzen Argentiniens reißen.

Um die fehlenden Zolleinnahmen irgendwie zu kompensieren, müssten die Mercosur-Länder mehr exportieren. Doch was bleibt, wenn der industrielle Sektor sukzessive abgebaut wird? Die Ausweitung der landwirtschaftlichen Produktion und der Abbau natürlicher Rohstoffe.

Das neue Abkommen sieht vor, dass die EU ihren Agrarsektor zu 82 Prozent sofort nach Inkrafttreten für landwirtschaftliche Produkte aus dem Mercosur öffnet, sprich ihre Zölle auf null senkt. Soja kann bereits jetzt ohne Zollzahlung in die EU importiert werden. 94 Prozent des So-

Für die europäische Autoindustrie stellt das Abkommen die Möglichkeit dar, ihre Absatzschwierigkeiten in Europa mit Exporten in den südamerikanischen Markt zu lindern.

jaschrots und 52 Prozent der Sojabohnen, die die EU auf dem Weltmarkt einkauft, und die dann in den Futtertrögen der europäischen Tierfabriken landen, stammen aus dem Mercosur. Geht es nach den Verhandlungsparteien werden künftig auch europäische Autos vermehrt mit „Bioethanol" aus südamerikanischem Zuckerrohr betankt. 200.000 Tonnen sollen mit geringeren Zöllen in die EU eingeführt werden dürfen. Zum Vergleich: Brasilien, das derzeit der wichtigste Mercosur-Exporteur von Ethanol ist, exportierte 2017 nur knapp 15.000 Tonnen in die EU. Zuckerrohr bedeckt bereits jetzt neun Millionen Hektar des brasilianischen Ackerlandes. Das entspricht mehr als drei Viertel der gesamten Ackerfläche Deutschlands. Neben der Fleischproduktion ist die Ausweitung von Soja- und Zuckerrohrplantagen Haupttreiber der Abholzung von Urwäldern (nicht nur des Amazonas) im Mercosur.

Auch die Einfuhr von Fleisch soll noch einmal gesteigert werden. Bereits jetzt stammen 73 Prozent der Rindfleischimporte und 56 Prozent der Hühnerfleischimporte in die EU aus dem südamerikanischen Verbund. Die Grundsatzvereinbarung sieht vor, dass zukünftig 99.000 Tonnen Rindfleisch, 180.000 Tonnen Hühnerfleisch und 25.000 Tonnen Schweinefleisch teilweise komplett zollfrei, teilweise gering bezollt, in die EU kommen dürfen. Der EU-Fleischmarkt ist bereits jetzt übersättigt. Die Überschüsse an Rinder-, Schweine- und Hühnerfleisch werden exportiert.

Klimaschädlich, umweltfeindlich, autofreundlich

Selbst das konservative Szenario der LSE-Studie geht von einem mittelfristigen Anstieg der CO_2-Emissionen aufgrund des Abkommens aus. Andere Treibhausgase werden gar nicht erst in die Rechnung einbezogen. Eine Ende 2018 veröffentlichte Studie des EU-Parlaments weist zudem auf wichtige negative Konsequenzen des Abkommens für die Umwelt, besonders im Bereich Landnutzung und Abholzung, hin. Gleichzeitig bietet es enormes Expansionspotenzial für die deutsche und europäische Autoindustrie. Allerdings ist ungewiss, wie es mit dem Abkommen weitergeht. Denn die Pläne Deutschlands, das Abkommen bereits in der zweiten Jahreshälfte und im Rahmen seiner Ratspräsidentschaft im EU-Rat zur Abstimmung zu bringen, könnten durch Corona ad acta gelegt werden. Dennoch ist jetzt schon klar, wer die Gewinner und wer die Verlierer des Abkommens sein werden.

Bettina Müller

Die Autorin ist Referentin für Handels- und Investitionspolitik bei Power Shift e. V.

1 https://www.vda.de/de/presse/Pressemeldungen/20190629-Mattes--Freihandelsabkommen-mit-Mercosur-bietet-gro-e-Chancen.html.

2 https://www.spiegel.de/wirtschaft/soziales/merkel-und-kollegen-fordern-abschluss-von-mercosur-abkommen-a-1274254.html.

3 LSE Consulting (2020): Sustainability Impact Assessment in Support of the Association Agreement Negotiations between the European Union and Mercosur. London. http://www.eumercosursia.com/uploads/4/0/7/2/40728425/eumercosursia_final_interim_report.pdf.

4 Kirkpatrick, Colin und Clive George (2018): Trade Sustainability Impact Assessment (SIA) of the association agreement under negotiation between the European Community and Mercosur. Manchester. https://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2009/april/tradoc_142921.pdf.

EINE KLEINE CHRONOLOGIE DES DIESEL-SKANDALS

„Nach eigenen Angaben weiß die Bundesregierung zudem spätestens seit Herbst 2014 davon, dass auch die neueren Euro-6-Dieselfahrzeuge in Deutschland im Realbetrieb durchschnittlich rund sechsmal mehr Stickstoffoxide ausstoßen als erlaubt. Damit bewegen sich die Realemissionen der jetzt zu kaufenden Diesel-Pkw auf dem Niveau von 15 Jahre alten Euro-3-Fahrzeugen.“ [1]

× 11. Januar 2017
VW erklärt sich in den USA „des Betrugs, der Verschwörung und der Behinderung der Justiz“ schuldig und wird mit 4,1 Milliarden Euro Strafe belegt.[7]

× 23. Mai 2017
Die US-Umweltbehörde verklagt Fiat Chrysler wegen der Manipulation von Abgaswerten.[8]

× 26. Mai 2017
Auch das US-Unternehmen General Motors soll Abgaswerte manipuliert haben und sieht sich einer Sammelklage gegenüber. Bosch wird als „aktiv Handelnder“ mitangeklagt.[9]

× 1. Juni 2017
Auch Audi hat bei 24.000 Dieselautos eine unzulässige Software zur Manipulation der Abgaswerte verwendet.[10]

× 2. August 2017
Der erste „Diesel-Gipfel“ soll Maßnahmen ausloten. Umwelt- und Verbraucherschutzverbände sind nicht eingeladen.[11]

× Februar 2018
Das Bundesverwaltungsgericht erklärt Dieselfahrverbote in deutschen Städten für rechtlich möglich.[12]

× Mai 2018
Hamburg erteilt Fahrverbote für ältere Dieselautos und LKW auf zwei Straßenabschnitten.[13]

× 2. Oktober 2018
Die Bundesregierung einigt sich auf das „Konzept für saubere Luft und die Sicherung der individuellen Mobilität in unseren Städten“.[14]

× 16. Oktober 2018
Die Münchner Staatsanwaltschaft verhängt ein Bußgeld von 800 Millionen Euro gegen Audi. Das Volkswagen-Tochterunternehmen akzeptiert die Strafe.[15]

7 www.volkswagenag.com/de/news/stories/2017/01/Volkswagen-reaches-settlements-with-U-S-government.html.
8 www.auto-motor-und-sport.de/news/fabgasaffaere-usa-fiat-chrysler-100000-diesel-betroffen/.
9 www.tagesspiegel.de/wirtschaft/abgasskandal-nun-auch-klage-gegen-general-motors/19855474.html.
10 www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.verkehrsminister-dobrindt-audi-verwendete-abgas-software.35d9ba82-eeae-4978-8863-1a5c580eff7b.html.
11 www.tagesspiegel.de/wirtschaft/bundesregierung-und-autoindustrie-die-chronik-der-fuenf-diesel-gipfel/23594234.html.
12 www.bverwg.de/pm/2018/9.
13 www.spiegel.de/auto/aktuell/diesel-fahrverbote-in-hamburg-ab-31-mai-a-1209050.html.
14 www.bmu.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Luft/konzept_diesel_bf.pdf.
15 www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/vw-tochter-audi-zahlt-im-dieselskandal-800-millionen-euro-bussgeld/23192022.html.

× 18. September 2015

Die US-Umweltbehörde deckt auf, dass VW eine illegale Abschalteinrichtung (Software) in der Motorsteuerung ihrer Dieselfahrzeuge verwendet. Diese regeln die Einhaltung der US-amerikanischen Abgaswerte im Prüfstand – im Normalbetrieb wird diese Begrenzung jedoch gedrosselt. VW gibt die Manipulation von elf Millionen Autos weltweit zu.[2]

Bundesverkehrsminister Dobrindt (CSU) setzt die Untersuchungskommission Volkswagen ein. Sie wird bis März 2017 arbeiten.[3]

× Anfang November 2015

Eine zweite Notice of Violation der EPA machte bekannt, dass auch Fahrzeuge von Audi und Porsche betroffen sind. Der VW-Vorstandsvorsitzende Martin Winterkorn tritt zurück.

× Januar 2016

Das US-Justizministerium verklagt VW wegen Verstoßes gegen den ‚Clean Air Act'.[4]

× April 2016

VW einigt sich mit den US-Behörden darauf, einen Großteil der Dieselwägen zurückzukaufen und einen „substanziellen Schadensersatz" an die BesitzerInnen zu zahlen.[5]

× Dezember 2016

Die EU leitet ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland ein, welches die Verflechtungen zwischen Automobilindustrie und Bundespolitik ins Auge fassen soll.[6]

1 www.bund.net/themen/mobilitaet/autos/abgaswerte/.
2 www.manager-magazin.de/unternehmen/artikel/volkswagen-vergleich-soll-fuer-rechtsfrieden-sorgen-a-1129217.html.
3 www.zeit.de/wirtschaft/unternehmen/2016-05/abgaswerte-manipulation-diesel-vw-langfristig-umweltproblem.
4 www.sueddeutsche.de/wirtschaft/abgasskandal-us-regierung-will-vw-wegen-abgas-manipulation-vor-gericht-bringen-1.2806179.
5 www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.abgas-skandal-vw-einigt-sich-mit-us-behoerden-auf-eckpunkte.a25eac44-4ce8-4080-acae-18ea30314511.html.
6 www.tagesschau.de/wirtschaft/eu-vw-deutschland-klage-101.html.

× 3. März 2020

Im Prozess zwischen dem vzbv und VW kommt es zu einem Vergleich. Der Konzern muss betrogenen KundInnen Entschädigungen von bis zu 830 Millionen Euro zahlen.[20]

× 24. September 2019

Die Staatsanwaltschaft Stuttgart verhängt ein Bußgeld von 870 Millionen Euro wegen fahrlässiger Verletzung der Aufsichtspflicht gegen Daimler. Der Konzern akzeptiert die Strafe.[19]

× 5. Mai 2020

Der Bundesgerichtshof urteilt: KäuferInnen manipulierter Dieselautos von Volkswagen haben einen Anspruch darauf, ihr Fahrzeug zurückzugeben und den Kaufpreis teilweise zurückzuverlangen (Az. VI ZR 252/19).

× 14. März 2019

Der Bundestag beschließt eine Gesetzesänderung, nach dem „Verkehrsverbote in Gebieten mit [… NO2]-Belastungen bis zu einem Wert von 50 Mikrogramm NO2 pro Kubikmeter Luft im Jahresmittel in der Regel nicht erforderlich sind." Der EU-Grenzwert liegt bei 40mg/m³.[18]

× 1. November 2018

Der Bundestag verabschiedet das Gesetz zur Musterfeststellungsklage. Am selben Tag wird beim Oberlandesgericht Braunschweig vom Bundesverband der Verbraucherzentralen (vzbv) und ADAC stellvertretend für mehr als 300.000 VW-BesitzerInnen Klage eingereicht.[16]

× Januar 2019

Eine Gruppe von LungenärztInnen fordern eine Neubewertung von Studien über die Gesundheitsgefahr von Feinstaub und Stickoxiden. Ihre Seriosität wird angezweifelt und Verbindungen zur Autoindustrie werden aufgedeckt. Stuttgart erteilt Fahrverbote für ältere Diesel in der gesamten Umweltzone.[17]

16 www.vzbv.de/meldung/musterfeststellungsklage-gegen-vw.
17 https://taz.de/Falsche-Angaben-zu-Stickoxid/!5572843/ und www.lobbycontrol.de/2019/02/dieseldebatte-ein-lungenarzt-aufruf-mit-verbindungen-zur-autoindustrie/.
18 www.bmu.de/pressemitteilung/bundestag-beschliesst-einheitliche-regeln-fuer-umgang-mit-verkehrsverboten/.
19 www.faz.net/aktuell/wirtschaft/unternehmen/daimler-muss-870-millionen-euro-strafe-im-dieselskandal-zahlen-16400743.html.
20 www.verbraucherzentrale.de/wissen/vertraege-reklamation/kundenrechte/vergleich-zwischen-vzbv-und-volkswagen-steht-klage-zurueckgenommen-29738.

Markus Spiske/Unsplash

ES KOMMT DARAUF AN, WER RECHT DURCHSETZT

Was wir beim Dieselskandal von den USA lernen können

Im September 2015 steht die Autoindustrie vor dem größten Skandal ihrer Geschichte. Autohersteller manipulieren die Abgasreinigung von Fahrzeugen, sodass diese im Zulassungsverfahren die geltenden Schadstoffgrenzwerte – in diesem Fall für Stickoxide (NOx) – einhalten, im realen Fahrbetrieb jedoch nicht. Auf der Straße wird die Wirksamkeit der Abgasreinigung mittels Software reduziert (nicht abgeschaltet, obwohl das Wort Abschalteinrichtung das suggeriert). Das führt zu teilweise enorm hohen Schadstoffemissionen, die wesentlich dazu beitragen, dass vielerorts die geltenden Luftqualitätsgrenzwerte überschritten werden. Das ist keine Bagatelle. Jährlich aktualisiert die Europäische Umweltbehörde die Zahl der vorzeitigen Todesfälle in Deutschland aufgrund der hohen Stickstoffdioxidbelastung. Für 2016 lautet diese Zahl 11.900. Immer mehr Studien zeigen, dass Erkrankungen im Zuge der Covid-19-Pandemie dort schwerer verlaufen, wo die Luft schmutzig ist.

In Deutschland ist das Bundesverkehrsministerium (BMVI) bzw. das ihm unterstehende Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) zuständig für die Zulassung neuer PKW-Typen. Das KBA ist auch für die Kontrolle der Einhaltung der relevanten, EU-weit geltenden Regulierungen verantwortlich. Für die Luftqualität hingegen sind das Bundesumweltministerium bzw. die Landesbehörden zuständig. Das bedeutet: Sind Emissionen aus Fahrzeugen dafür (mit)verantwortlich, dass Grenzwerte für die Belastung der Atemluft mit Schadstoffen überschritten werden, können die Umweltbehörden das zwar beklagen und müssen sich z. B. der EU gegenüber auch verantworten, haben aber keinen Einfluss darauf, die Hersteller entsprechend in die Pflicht zu nehmen. Das müsste der Verkehrsminister tun. Er tut es aber nicht.

Zuständigkeiten sind entscheidend

In den USA ist es die Umweltbehörde, die die Einhaltung von Bestimmungen für Fahrzeuge und Luftqualität überprüft. Es waren die Umweltbehörden in Washington und Kalifornien, die durch ihre Aktivitäten die Verwendung illegaler Abschalteinrichtungen ans Licht gebracht und die Hersteller zur Verantwortung gezogen hatten. Vorangegangen waren Untersuchungen des unabhängigen International Council on Clean Transportation (ICCT). Dieses wollte eigentlich anhand eines VW-Modells zeigen, dass Dieselfahrzeuge durchaus die strengen Umweltauflagen in den USA im Realbetrieb einhalten können, wenn der Hersteller dies denn so will. Der Nachweis hat bei diesem Modell nicht geklappt, bei anderen aber schon.

US-amerikanische Umwelt- und Zulassungspolitik unterscheiden sich von der europäischen und damit der deutschen. Vereinfacht gesagt werden in den USA Standards definiert und Hersteller von Produkten versichern in einer entsprechenden Erklärung, dass sie die Anforderungen einhalten. Ob sie auch ehrlich sind, prüfen die Umweltbehörden (!) in Stichproben, ohne die konkreten Testmethoden preiszugeben. Wenn ihnen Ungereimtheiten auffallen, bestellen sie den Hersteller ein und verlangen eine Erklärung. Sollte diese unbefriedigend sein, werden Geldstrafen und die Verbesserung des Produktes angeordnet – im konkreten Fall die Nachrüstung der betroffenen Fahrzeuge mit wirksamer Abgasreinigung. Das Prozedere wird erst dann abgeschlossen, wenn das Produkt nachweislich die erforderlichen Eigenschaften einhält. Die Liste der in den letzten Jahren ertappten und sanktionierten Hersteller ist lang und umfasst alle: amerikanische, asiatische, europäische.[1] Die Legende von der Verdrängung deutscher Autobauer vom amerikanischen Markt zum Schutz der dort ansässigen Hersteller war deshalb von Anfang genau das: eine Legende.

In Deutschland und Europa gilt: Dass der Hersteller die Regeln einhält, muss er in aufwändigen Zulassungsverfahren nachweisen. Bei einer PKW-Typzulassung sind etliche tausend Seiten Vorschriften zu beachten. Ob dabei bestehende Regulierungslücken ausgenutzt werden oder absichtlich manipuliert wird, soll die Marktüberwachung prüfen. Diese liegt in den Händen der Zulassungsbehörden (!). Die Erklärung, dass die vom Band laufenden PKW dem in der Typzulassung getesteten Modell entsprechen, stellt der Hersteller selbst aus. Auch in Deutschland wurden die Behörden auf Unstimmigkeiten aufmerksam gemacht. Das Umweltbundesamt, welches je nach Haushaltslage Fahrzeuge im Realbetrieb testet und daraus sogenannte Emissionsfaktoren ableitet, bestätigte schon seit Jahren, dass Schadstoffemissionen geltende Grenzwerte überschreiten. Kritik kam hierzu bislang vor allem von der Deutschen Umwelthilfe (DUH), die bereits 2011 im BMVI auf auffällige Emissionswerte genau des Motors hingewiesen hatte, der dann vier Jahre später in den USA Dieselgate losgetreten hat. Die Werte waren technisch nur mit dem Vorhandensein einer illegalen Abschalteinrichtung zu erklären, was auch klar benannt wurde. Während in den USA wenige Jahre später vergleichbare Hinweise zum Auslöser von Dieselgate wurden, passierte in Deutschland nichts. Nach Bekanntwerden des Skandals in den USA hat zwar auch das BMVI nachgemessen, dabei aber nur wenige Hersteller zum Rückruf der Fahrzeuge und zu einem für die Hersteller billigen Software-Update anstatt wirksamer Hardware-Nachrüstung verpflichtet. Viele besonders hoch emittierende Fahrzeuge blieben unbeanstandet. Das BMVI folgte der Argumentation der Hersteller, dass die Abschalteinrichtungen zum Schutz des Motors unumgänglich sei, reale Emissionen hin oder her.

Machen Gerichte Politik?

In den USA waren es Behörden und Gerichte, die für Aufklärung und Sanktionierung gesorgt haben. Auch bei uns kann sich das Blatt noch wenden – mit Hilfe der Gerichte. Vor dem Europäischen Gerichtshof (EuGH) sind derzeit drei Verfahren anhängig, die sich mit der Frage auseinandersetzen, ob die Argumentation der Hersteller, Abschalteinrichtungen zum Schutz des Motors anzuwenden, diese tatsächlich legitimiert und ob dies auch im Falle von Software-Updates gilt. Eines davon hat die DUH angestrengt. Die Generalanwältin des EuGH hat in einem der Verfahren dem Motorschutz-Argument eine klare Absage erteilt.

Dies trifft zugleich den Kern: Während die amerikanischen Behörden darauf beharren, dass die Abgasgrenzwerte im Realbetrieb eingehalten werden, haken sich bei uns Hersteller und Behörden unter und verkünden, dass die Ergebnisse im Prüflabor das Maß aller Dinge sind. Und das, obwohl die Verbesserung der Luftqualität der Grund dafür ist und war, Abgasgrenzwerte einzuführen und über die Jahre zu verschärfen. Gemeint ist damit nicht die Luft im Prüflabor. Sollte das Gericht der Generalanwältin folgen, könnten für Millionen betroffener Fahrzeuge Hardware-Nachrüstung oder aber Stilllegung die Konsequenz sein, denn von Seiten der DUH liegen weitere entsprechende Verfahren vor Gericht. Das könnte nicht nur VerbraucherInnen endlich zu ihrem Recht verhelfen, sondern auch nachhaltig die Luftqualität in unseren Städten verbessern.

Transparenz versus Betriebsgeheimnis

In den USA sind Fahrzeugdaten auf den Webseiten der Hersteller einsehbar. Dazu zählen auch technische Daten, die man bei einem Abgastest im Labor oder auf der Straße kennen muss. So sind Messungen durch unabhängige Dritte möglich. Für deutsche Zulassungsbehörden gelten diese Daten als Geschäftsgeheimnis. Sie werden vom KBA geschützt wie Entenküken von ihren Eltern.

Während die US-amerikanischen Behörden und Gerichte den Herstellern Milliardenstrafen und Schadensersatzzahlungen aufgebrummt haben, verzichten deutsche Behörden auf dieses Instrument, obwohl es ausdrücklich in den Rechtsgrundlagen vorgesehen ist. Das hat Deutschland ein Vertragsverletzungsverfahren der EU-Kommission beschert, neben dem Verfahren wegen anhaltender Überschreitung der Luftqualitätsgrenzwerte. Die Strafzahlungen im Falle einer Verurteilung werden dann von den SteuerzahlerInnen beglichen, nicht von den Herstellern.

Die To-do-Liste

Abgaswerte müssen im Realbetrieb eingehalten werden, um Mensch und Umwelt zu schützen. Abschalteinrichtungen, so sie denn verbaut werden, müssen im Rahmen der Zulassung benannt werden, damit die Behörden entscheiden können, ob sie erforderlich und alternativlos sind. Ansonsten ist die Typgenehmigung hinfällig. Die in Deutschland praktizierte Form der nachträglichen Sanktionierung mittels (teilweise freiwilligem) Rückruf und Software-Update ist weder rechtskonform noch wirksam, wie die DUH und andere mehrfach nachgewiesen haben. Denn auch die neue Software enthält Abschalteinrichtungen, die für enorm hohe Abgaswerte sorgen. Zwar haben auch deutsche Gerichte das als rechtswidrig bestätigt, die Praxis des KBA ändert das bislang aber nicht. Illegale Manipulation muss sanktioniert werden.

Wir brauchen Transparenz, um unabhängige Messungen zu ermöglichen, deren Ergebnisse veröffentlicht werden. Verbraucherschutz muss durch eine staatliche Anlaufbehörde für Betroffene sowie durch einen umfassenden Rechtsschutz verbessert werden. Die Einhaltung umweltrelevanter Auflagen muss von Umweltbehörden überwacht werden, nicht von den Zulassungsbehörden.

Die Wochen während des Corona-Shutdowns haben gezeigt, dass vielerorts die Luft besser wird, wenn weniger Autos fahren. Ohne grundlegende Änderungen im Verständnis und der Umsetzung geltenden Rechts wird die Luft in unseren Städten bald wieder so dreckig sein wie zuvor.

Dorothee Saar

Die Autorin ist Bereichsleiterin Verkehr & Luftreinhaltung bei der Deutschen Umwelthilfe.

1 Vgl. bspw. https://www.ksta.de/ratgeber/auto/hyundai-und-kia-urteil-koennen-deutsche-gegen-zu-hohen-verbrauch-klagen--1518850 oder https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/abgasaffaere-klage-gegen-fiat-chrysler-wegen-diesel-manipulation-1.3511032.

Florian Rieder/Unsplash

Chris Barbalis/Unsplash

NACHHALTIGE MOBILITÄT IN STÄDTEN

Hebel für die urbane Transformation im Globalen Süden

Für eine gesamtstädtische Transformation zur Nachhaltigkeit wird weltweit entscheidend sein, ob und wie die emissionsintensiven und ausgrenzenden Muster bisheriger städtischer Mobilität zeitnah überwunden werden können. Dies gilt vor allem für die Verkehrssysteme der stark wachsenden Städte im Globalen Süden, die bereits heute am motorisierten Individualverkehr nahezu ersticken.

Selbst eine Stadt wie Delhi konnte kurz aufatmen: Über der Megacity, die seit Jahren fast durchgängig unter einer dichten Smogglocke verborgen ist und deren Luft beinahe täglich als ungesund bis gefährlich eingestuft wird, strahlte ein blauer Himmel. Wie in vielen anderen Städten der Welt hatte der Corona-Lockdown mit dem zeitweise drastischen Rückgang des Automobilverkehrs zu einer Verringerung der Emissionen und der damit verbundenen Luftverschmutzung geführt – inmitten der massiven Krise und existenzieller Unsicherheit

eine plötzliche Erinnerung daran, dass Luft zum Atmen da ist. Und Städte für Menschen.

Dass sich Städte radikal ändern müssen, um für alle BewohnerInnen gesund und lebenswert zu bleiben bzw. werden und globale Ziele wie die des Pariser Klimaschutzabkommens und der Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung zu erreichen, wussten wir bereits vor der Corona-Pandemie. Allein der städtische Verkehr ist für mehr als 11 Prozent des gesamten weltweiten Energieverbrauchs und für etwa 18 Prozent der CO_2-Emissionen verantwortlich. Die entsprechend dringliche Aufgabe, Verkehrssysteme klima- und sozialgerechter auszugestalten, wird mit Blick auf das enorme Wachstum von Städten noch herausfordernder: Schon heute lebt mehr als die Hälfte der Menschheit in Städten. Bis zur Mitte des Jahrhunderts werden es sogar zwei Drittel sein und die weltweite Stadtbevölkerung wird von heute 4 Milliarden auf voraussichtlich 6,5 Milliarden Menschen wachsen. Allein in Asien – neben Afrika der Kontinent, den die Wucht der Urbanisierung besonders hart treffen wird – nimmt die städtische Bevölkerung um jährlich etwa 44 Millionen Menschen zu, d. h. ca. 120.000 Menschen pro Tag. Entsprechend wachsen auch die Verkehrsbedarfe in den Städten immens an. Um dem zu begegnen, setzen gerade in Schwellen- und Entwicklungsländern noch immer viele Regierungen auf den Ausbau des motorisierten Individualverkehrs.

Luftverschmutzung und Flächenverbrauch autogerechter Städte

Je mehr Privatfahrzeuge – weltweit könnte sich die Anzahl in den nächsten zehn Jahren auf ca. 2 Milliarden verdoppeln – auf den Straßen der Städte verkehren, desto höher sind die Kosten für Umwelt und Mensch, die aus Luftverschmutzung, Lärmbelästigung, Staus, Verkehrsunfällen und Zersiedelung resultieren. Allein die jährlichen Gesundheitskosten durch verkehrsbedingte Luftverschmutzung belaufen sich in den OECD-Ländern auf schätzungsweise 1,7 Billionen US-Dollar. Noch schlechter ist die städtische Luftqualität im Globalen Süden, wo in einigen Städten bis zu 90 Prozent der Luftverschmutzung auf Automobile zurückzuführen ist.[1] Aktuelle Studien belegen zudem bereits einen direkten Zusammenhang zwischen schadstoffhaltiger Luft und einem erhöhten Risiko, an einer COVID-19 Infektion zu sterben.[2]

Städtische Armutsgruppen leiden häufig am stärksten unter den negativen Folgen des privaten Autoverkehrs: Obwohl sich die Wenigsten ein Auto leisten können, sind sie in ihren prekären und häufig an großen Ausfallstraßen liegenden Wohn- und Lebensbereichen Abgasen und Lärm meist schutzlos ausgesetzt.

Die ungleiche Verteilung der Lasten spiegelt sich auch in der ungleichen Verteilung städtischer (Verkehrs-)flächen. Zwar wird im Globalen Süden das Automobil vielfach nur von 15 bis 35 Prozent der Stadtbevölkerung genutzt, nimmt aber weit überproportional viel Fläche in Anspruch; eine kaum zur Verfügung stehende, endliche Ressource von Städten. So würde z. B. ein vollständig autobasiertes Verkehrssystem verglichen mit einem komplett ÖPNV-basiertem System ungefähr das 68-fache an städtischer Fläche pro NutzerIn benötigen.[3] Bemerkenswert, insbesondere angesichts der ansonsten (teilweise exorbitant) hohen Grundstückspreise in Städten. Damit stellt sich für Städte auch die Frage der sogenannten Flächengerechtigkeit, d. h. ob wir den verfügbaren Raum für Menschen und Verkehr nicht anders verteilen und gestalten müssen.

Mobilitätswende für den transformativen Wandel der Städte

Mobilität gehört zu den Bereichen städtischer Entwicklung, die geeignet sind, weit über den Verkehrssektor hinaus eine gesamtstädtische Transformation in Richtung Nachhaltigkeit anzustoßen. Insbesondere durch ihre (stadt-)gesellschaftliche Bedeutung und die systemische Vernetzung in andere Bereiche, wie z. B. die Auswirkungen auf die urbane Gesundheit oder die enge Wechselwirkung zur Flächennutzung, könnte die Mobilitätswende zu einem Katalysator für lebenswerte Städte werden. Dabei bietet sich vor allem den stark wachsenden Städten in Schwellen- und Entwicklungsländern die Möglichkeit, durch das Überspringen von (technologischen) Entwicklungsstufen (sogenanntes Leapfrogging), direkt inklusive und nachhaltige Mobilitätssysteme aufzubauen.

Ansätze zu einem Paradigmenwechsel städtischer Mobilität lassen sich nicht nur in europäischen Vorreiterstädten wie Kopenhagen oder Utrecht finden. Auch Stadtregierungen im Globalen Süden fördern (häufig unterstützt durch internationale Organisationen und Entwicklungsbanken) vermehrt systemisch-integrierte Ansätze, die Verkehr grundsätzlich verringern (z. B. durch Schaffung durchmischter Wohn- und Arbeitsquartiere), Verkehrsverhalten ändern (z. B. durch Förderung von nicht-motorisiertem Individualverkehr) sowie Verkehrssysteme dekarbonisieren, modernisieren und vernetzen sollen (z. B. durch Einführung elektrisch betriebener Schnellbuslinien, sogenannten Bus Rapid Transit-Systemen).[4] Insbesondere aber soll der urbane individuelle Autoverkehr aufgrund seiner negativen Folgen für Stadt und StadtbewohnerInnen sukzessive zurückgedrängt bzw. „überwunden“ werden.[5]

Auch die Einführung digital gestützter Mobilitätsformen wird – wenn auch noch eher vereinzelt – in Städten des Globalen Südens diskutiert. Häufig geschieht dies im

Mobilität gehört zu den Bereichen städtischer Entwicklung, die geeignet sind, weit über den Verkehrssektor hinaus eine gesamtstädtische Transformation in Richtung Nachhaltigkeit anzustoßen.

Zusammenhang mit sogenannten „Smart Cities", wo sich z. B. E-Mobilität, Carsharing und/oder autonomes Fahren miteinander vernetzen sollen. Da treibende Kräfte dieser Entwicklungen meist Automobilfirmen, Informations- und Kommunikationstechnik-Konzerne und Online-Fahrdienste sind, deren Unternehmensziele nicht unbedingt auf das Gemeinwohl zielen, gilt es, diese neuen Formen städtischer Mobilität frühzeitig in ganzheitliche Stadtentwicklungskonzepte einzubetten. Verglichen mit dem Potenzial des öffentlichen Nahverkehrs und des Rad- und Fußverkehrs, erscheint der mögliche Beitrag dieser Mobilitätsysteme für die Bewältigung der zentralen Stadtentwicklungs- und Verkehrsprobleme allerdings eher gering. Zwar kann z. B. die vernetzte E-Mobilität helfen, die städtische Luftverschmutzung zu senken, doch bezüglich vorgelagerter Emissionen, dem urbanen Flächenverbrauch und möglicher Stau- und Unfallrisiken, führt sie viele Probleme der bestehenden Systeme doch eher fort.

COVID-19 – Krise als Chance der urbanen Mobilitätswende?

Krisen können das Erstarren in alten Strukturen begünstigen, erzeugen aber häufig auch Momente, in denen bislang undenkbare Veränderungen möglich werden. Beide Reaktionen auf die Corona-Pandemie zeigen sich auch in den aktuellen Mobilitäts- und Verkehrsdebatten. Derzeit ist offen, ob sich z. B. durch Corona-Konjunkturhilfen überkommene Strukturen städtischer (Autoverkehrs-)Entwicklung zementieren – und damit Klima- und Umweltprobleme als auch sozial-ökonomische Ungleichheiten eskalieren – oder ob sich zukunftsweisende Alternativen durchsetzen können. Gegenwärtig erweist sich besonders der Radverkehr als nachhaltiges und – anders als der ÖPNV – gleichzeitig „pandemiesicheres" (also mit nur einem geringem Infektionsrisiko behaftetes) Verkehrsmittel. Städte wie z. B. Bogota, Mexico City, Berlin oder Paris nutzten insofern bereits die Chance der Krise und haben ihr Radwegesystem (temporär) stark erweitert. Sollten sich diese Maßnahmen auch dauerhaft etablieren, könnten sie als Sprungbrett einer gesamtstädtischen Mobilitätswende und als weltweites Vorbild dienen. Damit wäre dann hoffentlich auch für Delhi und seine Menschen sowie für die StadtbewohnerInnen weltweit ein langfristiges Aufatmen in Sicht und ein wichtiger Schritt zu einem transformativen Wandel in Richtung Nachhaltigkeit erreicht.

Gesa Schöneberg

Die Autorin ist Stadtentwicklungsexpertin und arbeitet zu urbaner Transformation und Klimawandel. Sie ist Mitautorin des WBGU-Gutachtens ‚Der Umzug der Menschheit: Die transformative Kraft der Städte'.

1 New Climate Economy (2018): Unlocking the Inclusive Growth Story of the 21st Century: Accelerating Climate Action in Urgent Times.

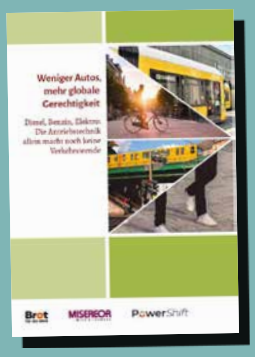
2 Wu et al. (2020): Exposure to air pollution and COVID-19 mortality in the United States: A nationwide cross-sectional study; https://projects.iq.harvard.edu/covid-pm.

3 Philipp Rode und Ricky Burdett (2020): City design and transport: Observations at different urban scales. In: Dinesh Mohan und Geetam Tivari: Sustainable Approaches to Urban Transport. CRC Press, Boca Raton, S. 51-68.

4 Siehe z. B. UN-Habitat – United Nations Human Settlements Programme (2013): Planning and Design for Sustainable Urban Mobility, Global Report on Human Settlements 2013; GIZ TUMI (2020): Sustainable Urban Mobility in Latin America: assessment and recommendations for mobility policies; https://www.sharedmobilityprinciples.org/.

5 WBGU – Wissenschaftlicher Beirat der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen (2016): Der Umzug der Menschheit: Die transformative Kraft der Städte. https://www.wbgu.de/de/publikationen/publikation/der-umzug-der-menschheit-die-transformative-kraft-der-staedte.

SCHWERPUNKTPUBLIKATIONEN



WENIGER AUTOS, MEHR GLOBALE GERECHTIGKEIT

Diesel, Benzin, Elektro: Die Antriebstechnik allein macht noch keine Verkehrswende

PowerShift, Misereor und Brot für die Welt (Merle Groneweg, Laura Weis) (2. Auflage 2019)

Im Widerspruch zu den Klimaschutzzielen sind die CO_2-Emissionen im Verkehrssektor angestiegen und liegen sogar über dem Wert von 1990. Verantwortlich sind dafür vor allem PKW. Neben den klimaschädlichen CO_2-Emissionen entstehen beim Verbrennen von Benzin und Diesel große Mengen gesundheitsschädlicher Stickoxide und Feinstaub. Insbesondere in großen Städten und Ballungsgebieten führt das zu erheblichen Gesundheitsbelastungen und Umweltschäden Die zügige Abkehr vom Verbrennungsmotor ist aus Gründen der Umwelt- und Klimagerechtigkeit deshalb dringend geboten.

Download unter:
https://power-shift.de/wp-content/uploads/2019/06/Studie-Weniger-Autos-mehr-globale-Gerechtigkeit.pdf

DIE EUROPÄISCHE AUTOLOBBY

Eine kritische Analyse zum Einfluss der Industrie

Rosa-Luxemburg-Stiftung (Tobias Haas, Hendrik Sander) (08/2019)

Autos stoßen weiter enorme Mengen giftiger Schadstoffe aus, die Politik unternimmt keine effektiven Schritte dagegen – Grund dafür ist die wirtschaftliche Macht und politische Lobby der Autokonzerne.
Wie können ambitionierte Grenzwerte durchgesetzt werden? Wie kann verhindert werden, dass die Verkehrswende bei smarten und elektrischen Autos stehen bleibt? Im ersten Schritt muss die enorme Lobbymacht des Autokapitals in der EU analysiert und im zweiten Strategien entwickelt werden, sie aufzubrechen.

Download unter:
https://www.rosalux.de/fileadmin/rls_uploads/pdfs/sonst_publikationen/Autolobby-DE-WEB.pdf

AUTODÄMMERUNG

Experimentierräume für die Verkehrswende

Heinrich-Böll-Stiftung (04/2019)

Das Auto ist nicht nur ein Statussymbol, sondern in Deutschland auch eine wirtschaftliche Erfolgsgeschichte. Doch angesichts langer Stauzeiten, der Klimaproblematik, der Umweltschäden und des unbewältigten Strukturwandels verwandelt sie sich mehr und mehr in einen Albtraum.
Die Verkehrsexperten Weert Canzler und Andreas Knie beschreiben in dem vorliegenden Strategiepapier die Entwicklung zur aktuellen automobilen Gesellschaft und mögliche Wege für eine Verkehrswende, die eine attraktive und nachhaltige Mobilität ermöglicht.

Download unter:
https://www.boell.de/sites/default/files/strategiepapier_verkehrswende.pdf?dimension1=division_sp

LANDRAUB FÜR DEUTSCHE AUTOS

Wie ein Bergbaukonzern beim Bauxit-Abbau in Guinea Menschenrechte verletzt

PowerShift (12/2019)

Die Bundesregierung bürgt in Guinea für den Ausbau einer Mine für einen Millionen-Kredit. 80.000 Menschen werden umgesiedelt, verlieren fruchtbares Land und den Zugang zu Trinkwasser. Drei Flüsse, sind in Folge des Bauxit-Abbaus versiegt. Entschädigungen erhalten die Menschen nicht.
Das Bauxit aus Guinea landet in Deutschland als Aluminium in Autos. Die Bundesregierung hat hier eine besondere Verantwortung: Für die Rohstoffversorgung der deutschen Automobilindustrie darf sie die Menschenrechte nicht außer Acht lassen.

Download unter:
https://power-shift.de/wp-content/uploads/2020/02/Landraub-f%C3%BCr-deutsche-Autos-web-18022020.pdf

gov.uk (Open Government Licence v3.0, https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/feature/image/76345/PM_presser.jpg)

DER ENGLISCHE PATIENT – KEINE LIEBE IN ZEITEN DER PANDEMIE

Gelingt ein Handelsvertrag mit der EU?

Seitdem der politische Austritt des Vereinigten Königreichs (UK) aus der Europäischen Union (EU) zum 1. Februar 2020 vollzogen wurde, ist es ruhiger um den Brexit geworden. Doch die Corona-Infektionen der Verhandlungsführer auf beiden Seiten und Boris Johnsons COVID-19 bedingter Aufenthalt auf der Intensivstation eines Londoner Krankenhauses brachten die Tatsache, dass aktuell die zukünftigen Handelsbeziehungen und -regeln verhandelt werden, wieder in die Schlagzeilen. Das UK befindet sich bis zum 31. Dezember 2020 in einer Transit-Phase, in der es noch an die EU angebunden ist. Bis zum Jahresende muss ein Handelsvertrag ausgehandelt werden. Diese Fristerreichung war bereits vor der Pandemie ein unrealistisches Unterfangen; es besteht jedoch die Möglichkeit einer einmaligen Verlängerung der Verhandlungen. Erreichen beide Seiten ein Verhandlungsergebnis oder wenigsten die Einigung auf eine Verlängerung? Oder kommt es zu einem Ausstieg ohne neue vertragliche Regelungen?

Der Londoner Autor und Journalist Paul Mason analysiert in seinem Artikel ‚Corona schlägt Empire' anhand der Rede von Premierminister Boris Johnson vom 3. Februar 2020 den Zusammenhang zwischen Brexit und Pandemie. „Obwohl die Downing Street bis zum 3. März keine offiziellen Aussagen zum Coronavirus gemacht hatte, hatte Johnson in ihm bereits genau einen Monat vorher eine Bedrohung für den Brexit erkannt. In einer blumigen Rede […] hatte er angekündigt, Großbritannien werde die Vereinbarungen brechen, die es in der gemeinsamen politischen Erklärung mit der Europäischen Union im Oktober 2019 unterschrieben hatte. Er betonte, London werde seine Zusage eines ‚fairen Spielfelds' bei sozialen, ökologischen und arbeitsrechtlichen Regulierungen nicht einhalten und keinerlei gemeinsame Gesetzgebung akzeptieren. Und für den Fall, dass die EU damit nicht einverstanden sei, würden bereits im Juni die Vorbereitungen auf einen Brexit ohne Abkommen beginnen." Anstatt den Regeln seines engsten Handelspartners nachzukommen, so Mason, „sollte das Vereinigte Königreich nun also ein Land werden, das sich die Zerstörung sämtlicher Handelsblöcke auf die Fahnen schreiben und den Welthandel aggressiv neu ordnen würde. Die meisten haben es damals nicht bemerkt, aber dieses Narrativ ist um die Reaktion auf das Virus herum gestrickt worden".[1] Folglich bot sich Johnson als Helfer in der Krise an: „Wenn Barrieren errichtet werden, wenn neue Krankheiten wie das Coronavirus schnell Panik und den Wunsch nach einer Abschottung der Märkte aufkommen lassen, die über das medizinisch Vernünftige hinausgeht und unnötigen wirtschaftlichen Schaden anrichtet, dann braucht die Menschheit irgendwo eine Regierung, die zumindest bereit ist, dezidiert für die Freiheit des Austauschs einzutreten […]. Und hier […] kann ich Ihnen in aller Bescheidenheit sagen, dass das Vereinigte Königreich bereit ist, diese Rolle zu übernehmen".[2]

Habib Ayoade/Unsplash

Ein von Anfang an unrealistischer Zeitplan

Als sich beide Seiten zur ersten Verhandlungsrunde über ein Handelsabkommen am 2. März 2020 in Brüssel trafen, hatten sie noch acht Monate Zeit, dieses auszuhandeln. Denn eigentlich ist nicht der 31. Dezember 2020 Stichtag, sondern bereits der 27. November, der letzte Tag in diesem Jahr, in dem das Europäische Parlament einem Abkommen noch zustimmen könnte. Ohne einen Abschluss und ohne eine Verlängerung käme es zu einem wirtschaftlichen Austritt ohne einen Deal. Ein „No Deal" wäre Boris Johnson lieber, als länger den EU-Regeln unterworfen zu sein. Die Wirtschaft drängt dagegen auf klare Regeln und fordert einen Aufschub. Ein Beschluss darüber müsste bis zum 1. Juli gemeinsam getroffen werden und könnte eine einmalige Verlängerung der Transit- und Verhandlungsphase um bis zu zwei Jahre beinhalten.

Danach sieht es aktuell nicht aus. Großbritannien kann es nicht ablehnen, die Brexit-Übergangsfrist zu verlängern und gleichzeitig die Diskussion über „wichtige Bereiche" verlangsamen, beschwerte sich EU-Verhandlungsführer Michel Barnier nach der zweiten Verhandlungsrunde am 24. April 2020. Barnier betonte vier Bereiche, in denen Fortschritte „enttäuschend" waren: Verhandlungen über gleiche Wettbewerbsbedingungen, die Gesamtsteuerung der künftigen Partnerschaft, die Zusammenarbeit in polizeilichen wie juristischen Fragen sowie die Fischerei.[3]

Im Juni soll eine hochrangige Konferenz eine Bestandsaufnahme der Fortschritte vornehmen. Diese müssten in den zwei noch geplanten Verhandlungsrunden (die Wochen vom 11. Mai und 1. Juni 2020) erfolgen. Unklar ist weiterhin, wie eigentlich das Endergebnis aussehen soll. UK will ein Handelsabkommen nach Vorbild des kanadischen Freihandelsabkommens, zusätzlich soll es Einzelvereinbarungen – wie etwa zu Fischerei – geben. Die EU will jedoch alle Punkte in einem Abkommen vereinen und veröffentlichte dafür am 18. März 2020 einen vollständigen Entwurf.[4] Anders sieht es auf der UK-Seite aus. Barnier teilte am 24. April mit, dass das UK zwar Textvorschläge zu einigen Bereichen geschickt habe, er diese zu seinem Bedauern aber noch nicht einmal mit den Mitgliedstaaten und dem Europäischen Parlament teilen könne. Parallel zu den Brexit-Verhandlungen und mit mehr Enthusiasmus startete das UK am 6. Mai 2020 Verhandlungen für ein Freihandelsabkommen mit den USA.

Ein Trio neuer britischer Gesetze wird die Standards senken

Während die britische Regierung ein „level playing field" ablehnt, pocht die EU auf diese „gleichen Wettbewerbsbe-

Ein No-Deal-Austritt hätte verheerende Folgen nicht nur für die Umwelt und die zukünftigen Beziehungen der beiden Handelspartner.

dingungen". Sie will durch das geplante Abkommen die hohen EU-Standards in den Bereichen staatliche Beihilfen, Wettbewerb, Staatsunternehmen, Sozial- und Beschäftigungsstandards, Umwelt- und Klimaschutz, Steuerfragen und andere regulatorische Maßnahmen und Praktiken aufrechterhalten. Auch bei zukünftigen Entwicklungen sollen EU-Standards als Bezugspunkt dienen.

Was die Verweigerung gleicher Standards für die weitere Entwicklung britischer Umweltgesetze bedeuten könnte, die bisher zu 85 Prozent auf EU-Vorgaben beruhen, lässt sich an den jüngsten Entwürfen ablesen. „Seit drei Jahren proklamieren die Minister, dass ein Austritt aus der EU es Großbritannien ermöglichen würde, seinen Umweltschutz zu stärken, und dass alle Vorteile einer Mitgliedschaft getreu übertragen würden," schrieb Fiona Harvey in einem Meinungsbeitrag im Guardian im Februar 2020. Sie analysierte, ob diese Versprechen in den dem Parlament vorgelegten Vorlagen für ein Umwelt-, ein Landwirtschafts- und ein Fischereigesetz enthalten sind. Ihr Ergebnis: Alle drei Gesetzentwürfe enthalten schwerwiegende Mängel, lassen Lücken, versagen bei der Durchsetzung und Überwachung, öffnen Spielräume für zukünftige Minister, um stillschweigend von bestehenden Standards abzuweichen und verwandeln das derzeit kohärente System langfristiger, stabiler Regulierung in einen Flickenteppich konkurrierender und manchmal widersprüchlicher Vorschläge.[5]

Der Brexit verschlimmert die Situation des maroden Gesundheitssystems

Besonders das nationale Gesundheitssystem NHS (National Health System) wird unter dem Austritt leiden. Durch den Brexit verliert das Land nicht nur viele tausend ÄrztInnen und Pflegekräfte; ein neues Einwanderungsgesetz wird die Zuwanderung neuer Pflegekräfte erschweren. Das NHS war schon vor dem Brexit-Referendum ein wichtiges Austrittsthema. So versprach Johnson, der EU-Austritt würde wöchentlich 350 Millionen Pfund in die Kassen des chronisch unterfinanzierten NHS spülen. Doch diese Aussage ist ebenso falsch wie sein Statement, „der NHS liegt selbstverständlich nicht auf dem Verhandlungstisch". Vermutlich weiß Johnson auch, welches Mobilisierungspotential das Thema NHS hat – die Debatte um das TTIP-Abkommen der EU mit den USA nahm auf der Insel erst dann Fahrt auf, als klar wurde, dass TTIP den NHS bedroht.

Anfang Mai hatte das UK die dritthöchste COVID-19 Infektions- und Todesrate in Europa. Ende April forderten rund 250 Organisationen alle Regierungen auf, jegliche Handels-Verhandlungen einzustellen, die ihre Energie und Ressourcen von dem Ziel ablenken, die durch die Pandemie ausgelöste Krise zu lösen. Auch in Anbetracht des maroden NHS wäre es unverantwortlich, die Verhandlungen nicht zu verlängern. Zum einen werden dadurch wichtige Ressourcen von der Eindämmung der Pandemie abgelenkt, zum anderen befördert die Beibehaltung des alten Zeitplans die Wahrscheinlichkeit eines No-Deal-Austritts. Dieser hätte verheerende Folgen nicht nur für die Umwelt und die zukünftigen Beziehungen der beiden Handelspartner.

Caroline Binkowski und Jürgen Knirsch

Caroline Binkowski, studiert Politik, Verwaltung und Organisation an der Universität Potsdam und arbeitet als ehemalige Praktikantin Greenpeace zu. Jürgen Knirsch ist Fachkampaigner für Handel bei Greenpeace.

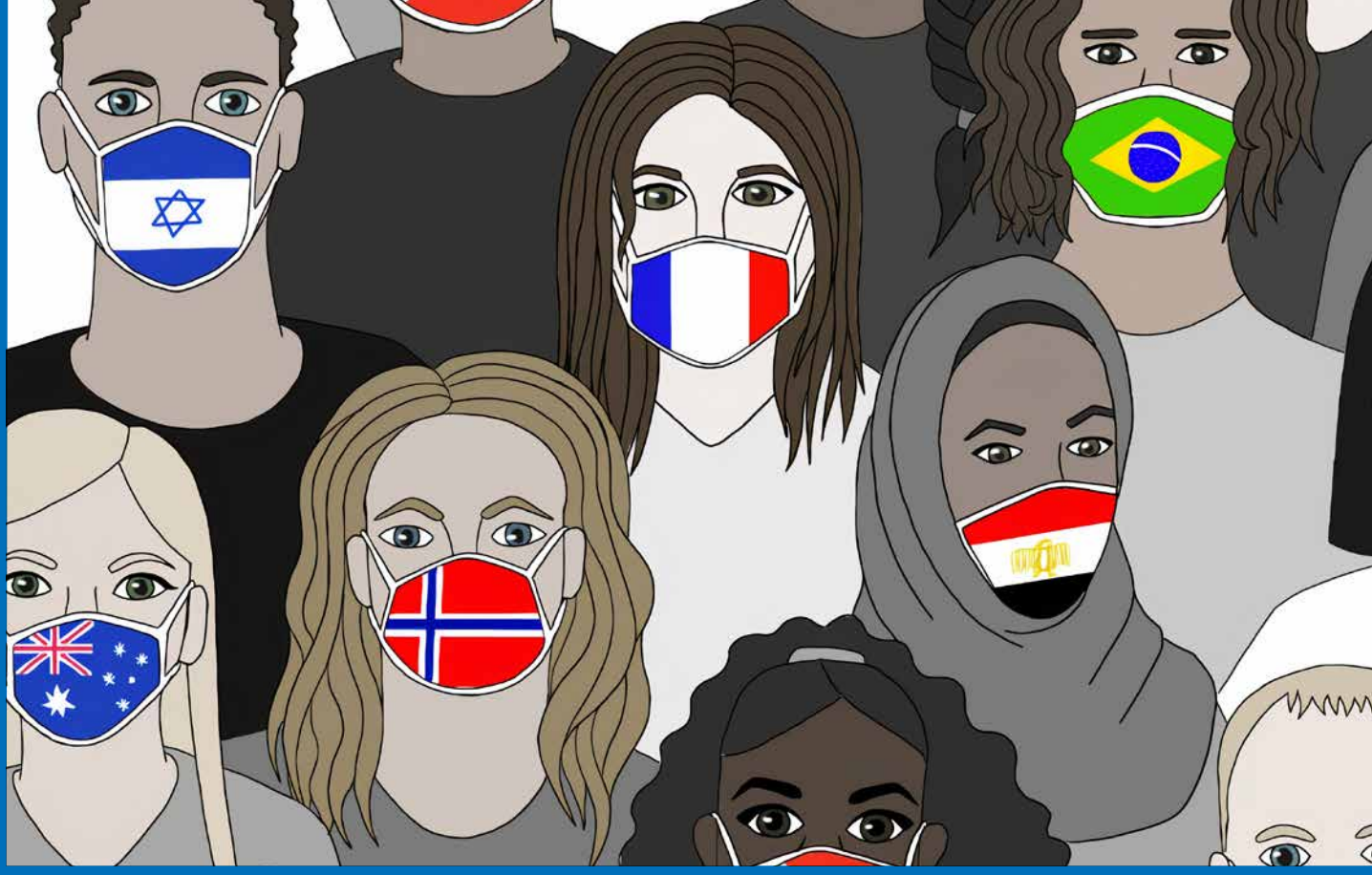
1 https://www.ipg-journal.de/regionen/europa/artikel/detail/corona-schlaegt-empire-4255/.

2 https://www.gov.uk/government/speeches/pm-speech-in-greenwich-3-february-2020.de.

3 https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/statement_20_739.

4 https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/200318-draft-agreement-gen.pdf.

5 https://www.theguardian.com/commentisfree/2020/feb/12/these-three-post-brexit-bills-bulldoze-a-hole-through-environmental-protections.



NICHTS WIRD SEIN, WIE ZUVOR?

Durch das Coronavirus ist einiges in Bewegung gekommen. Grundfehler unserer Wirtschaftssysteme wird es aber kaum beheben.

COVID-19 hat in kurzer Zeit viele Gewissheiten in Frage gestellt. Dennoch ist es ein Trugschluss, dass nun der lang ersehnte Wandel von ganz alleine ins Rollen kommt. Corona primär „als Chance“ zu verstehen, daran sind Zweifel anzumelden: An vielen strukturellen Konstruktionsfehlern unserer sozialen und ökonomischen Systeme und der fortschreitenden Zerstörung des Planeten Erde wird sich nichts verbessern. Wir können geradezu von Glück sagen, dass wir es gegenwärtig mit einem Erreger zu tun haben, der primär durch seine Neuheit und unsere fehlende Immunabwehr so dramatische Folgen zeigt. Daran können wir auch für die Zukunft wenig ändern. Impfstoffe für unbekannte Krankheitserreger zu entwickeln ist unmöglich. Was aber müssen wir anpacken, damit wir in Zukunft besser auf eine solche Pandemie reagieren können?

United Nations COVID-19 Response/Unsplash

Dass COVID-19 nicht nur Folgen für die Gesundheit hat, ist mittlerweile offensichtlich. Durch die Beschränkungen des öffentlichen Lebens und der Wirtschaft zur Eindämmung der Pandemie sind praktisch alle Volkswirtschaften in der ersten Jahreshälfte 2020 in Rezessionen abgerutscht. Das hat auch für die Staatsfinanzen gravierende Auswirkungen: Zum einen wurden gewaltige Summen in Sofortmaßnahmen investiert. Allein bis Ende April summierten sich die Direkthilfen, Kredite, Garantien und Steuererleichterungen in den USA, der EU und Japan auf mehrere Billionen Euro. Zum anderen brechen in der Krise diverse Einnahmequellen weg oder verkümmern zu Rinnsalen. Kurz- und mittelfristig werden neue Belastungen hinzukommen, ob in Form von Konjunkturpaketen oder in Form von steigenden Schuldendiensten.

In der Krise sind nicht alle gleich

Die Möglichkeiten, mit diesen Belastungen umzugehen, sind sehr ungleich verteilt. „Während die Zentralbanken von reichen Ländern mit starken Währungen die geldpolitische ‚Bazooka' eingesetzt haben, würde eine expansive Geldpolitik in Entwicklungsländern mit einer Abwertung ihrer Währungen einhergehen und damit die Finanzierung wichtiger Importe und die Bedienung der Auslandsschulden erschweren."[1] Aber auch andere politische Akteure sind von der Möglichkeit ausgeschlossen, sich über geldpolitische Hebel Erleichterung zu verschaffen. Das sind unter anderem die sogenannten nachgeordneten Gebietskörperschaften, also in Deutschland Länder, Regionen und Kommunen.

Zum anderen hat das jüngste Urteil des Bundesverfassungsgerichts zum Direktkauf von Staatsverschuldung durch die Europäische Zentralbank (EZB) einmal mehr offengelegt, dass mit der Gemeinschaftswährung zwischen den Euro-Ländern ein wichtiger Ausgleichsmechanismus verloren gegangen ist. Dieser wird auch durch Instrumente wie den Europäischen Stabilisierungsmechanismus oder etwaige Corona-Bonds bzw. die Kreditaufnahmen durch die EU-Kommission nicht adäquat ersetzt. Ohne eine grundsätzliche Reform, sprich eine stärkere fiskalische Zusammenarbeit und den Abbau der ökonomischen Ungleichgewichte innerhalb der Währungsunion, bleibt das Euro-System anfällig für Krisen in einzelnen Mitgliedsländern.

Besonders getroffen von der Krise wird der globale Süden sein: Ihm brechen wichtige Exportmärkte für Rohstoffe und Waren, bspw. Textilien, weg. Einnahmequellen wie Tourismus und Rücküberweisungen versiegen, zugleich hat sich der Kapitalabfluss aus diesen Ländern beschleunigt.[2] Finanzierungsoptionen wie den Leitwährungsländern stehen nicht zur Verfügung. Auswege hat die UN-Konferenz über Handel und Entwicklung (UN Conference on Trade and Development) aufgezeigt: Sie fordert neben Direkthilfen in Form eines Marshall-Plans Finanzhilfen, die über die Neuschöpfung von Sonderziehungsrechten beim Internationalen Währungsfond (IWF) generiert werden sollen und Schuldenerlasse.[3] In der Summe kämen diese Maßnahmen auf ca. 2,5 Billionen Dollar. Demgegenüber nehmen sich die tatsächlichen Maßnahmen von IWF und G20 marginal aus. Diese Institutionen habe sich bisher nur zu Stundungen durchringen können, und auch das nur für spezifische Fälle.

Und es gibt sie doch: Profiteure der Krise

Im Vergleich dazu fällt die Bilanz der Konzernrettungen durch Staatsgelder großzügig aus. Auch wenn durch COVID-19 sogenannte systemrelevante Berufe hervorgehoben wurden, kann von einer systematischen, ökonomisch messbaren Aufwertung dieser Jobs nicht die Rede sein. Stattdessen werden mit Milliarden große Konzerne gerettet. Dabei wird wie schon in der Finanzkrise versäumt, diese Rettung an Kriterien zu binden, die unser Wirtschaftssystem gegebenenfalls etwas resilienter gestalten könnten. Wirksame Auflagen zu Umwelt- und Klimaschutz oder zum Erhalt von Arbeitsplätzen fehlen bspw. bei der Lufthansarettung.

Stattdessen könnten transnationale Konzerne kräftig von der Krise profitieren. Ein Instrument dafür dürfte das System der privaten Konzernklagerechte werden, das ausländischen Investoren über völkerrechtliche Abkommen weltweit Sonderklagerechte (Investor to State Dispute Settlement, ISDS) einräumt. Dazu gehört, dass sie Regierungen auf hohe Entschädigung für staatliche Maßnahmen verklagen können, falls diese Maßnahmen ihren Investitionsrenditen geschadet haben. Auch COVID-19 Auflagen, wie die Zwangsdrosslung oder -schließung von Produktionsstätten, könnten als Klagegrund dienen.

Insbesondere in der EU-Handelspolitik stehen die Vorzeichen trotzdem unverändert auf mehr Freihandel und Investorenrechte: Die Kommission hat viele Verhandlungen über Handels- und Investitionsabkommen priorisiert und beispielsweise kurzfristig die Verhandlungen mit Mexiko

abgeschlossen. Die Niederlande haben zum Höhepunkt der Pandemie das Abkommen der EU mit Kanada (CETA) ratifiziert. Selbst die vermeintlich progressiven Forderungen nach einer Menschenrechts- und Demokratieklausel in zukünftigen Verträgen mit China bleiben Augenwischerei. Die gibt es längst, doch für die Menschenrechte haben sie bisher wenig gebracht.

Dabei macht COVID-19 deutlich, dass wir uns dringend über die Konsequenzen unserer globalisierten, auf Freihandel angewiesenen Wirtschaft Gedanken machen müssen. Die Abhängigkeit von ausländischen Produktionsstandorten für Medikamente und Schutzausrüstung ist nur ein Beispiel von vielen. Die Forderung nach einer Rückbesinnung auf heimische Produktion ist für einzelne Sektoren wie die Lebensmittelgrundversorgung zwar zu begrüßen, für die Gesamtwirtschaft aber kaum umsetzbar – und in einer solidarischen Welt auch nicht pauschal wünschenswert. Statt nationalistische Töne zu verstärken, lohnen andere Fragen: Warum wird ein Großteil der hier verwendeten medizinischen Schutzhandschuhe in Asien unter sklavenähnlichen Bedingungen hergestellt? Wie erreichen sie unseren Markt und welche Menschen sind dabei involviert? 90 Prozent unserer Waren kommen auf Schiffen, auf denen Seeleute arbeiten, die während der Pandemie in Häfen strandeten, weder nach Hause konnten, noch adäquat versorgt wurden.

Globale Konkurrenz und der Wettbewerbsstaat werden bestehen bleiben

Die globalen Wirtschaftsbeziehungen sind und bleiben geprägt von Standortwettbewerb und der damit einhergehenden Deregulierung und Steuerkonkurrenz. Dabei darf der gerne aufgerufene Gegensatz von globalem Norden und Süden nicht verschleiern, dass dadurch nicht primär Ausbeutungs- und Abhängigkeitsstrukturen zwischen Ländern entstanden sind, sondern zwischen den verschiedenen FunktionsträgerInnen in den immer stärker verbundenen Wirtschafträumen. Ein – wenn auch nicht zwangsläufig nationalistisch verbrämtes – ‚Wir' verstellt dabei den Blick auf die Tatsache, dass Menschen sowohl im globalen Süden als auch Norden ausgebeutet werden, wenn auch in unterschiedlicher Intensität.

Auch in der Zeit nach Corona wird es so sein, dass wir in einem Netz wechselseitiger Ausbeutungen gefangen bleiben. Es beutet der schlecht bezahlte Altenpfleger den gleichermaßen mies bezahlten (und sehr wahrscheinlich irregulär beschäftigten) Erntehelfer aus, der in Spanien die Paprika vom Strauch pflückt, damit sich der Altenpfleger im Discounter etwas zu essen leisten kann. Es beutet die von berechtigten Existenzängsten geplagte deutsche Bäuerin den Altenpfleger aus, weil sie sich mit ihrem Einkommen kein höheres Gehalt für den Pfleger leisten kann. So geht es Minijobbern in Deutschland, Näherinnen in Bangladesch, den Arbeiterinnen in den Smartphone-Fabriken in Vietnam und China, der Coltan-Schürferin im Kongo, und dem Bulettenwender in New York.

Es gibt natürlich Leute, die davon profitieren – sonst würde das System so nicht am Leben erhalten. Zu den ProfiteurInnen gehören nicht nur die berühmten „acht Milliardäre"; es sind Millionen in den Mittelschichten der Welt (auch wenn dieser Begriff von Ort zu Ort sehr verschieden verstanden werden muss), die ihr Geld in diese Systeme investieren – weil ihnen sonst im Alter Armut droht. Je mehr Menschen in Situationen gebracht werden, die billige Lebensmittel und Verbrauchsgüter erfordern, wird irgendwo ein Geschäftsmodell entstehen, das diese Nachfrage bedient und den Teufelskreis am Leben erhält. Das kann nur unterbrochen werden, indem man gegen die vorherrschende ökonomische Logik beginnt, prekäre Beschäftigungsverhältnisse aufzuwerten, Löhne zu zahlen, die zu einem anständigen Leben reichen und umlagefinanzierte soziale Sicherungssysteme so zu stärken, dass der Zwang wegfällt, sich dem Diktat des Shareholder Value gleichzeitig zu unterwerfen und es zu stützen. Die absehbaren Folgen der momentan sprunghaft steigenden Staatsverschuldung bieten aber wenig Anlass dazu, dafür Spielräume zu erkennen.

Die Sache mit dem politischen Willen

Eine Sache, die sich in der Krise geändert zu haben schien, war die scheinbare Unfähigkeit der Politik, angesichts offensichtlicher Tatsachen die nötigen Entscheidungen zu treffen. Im März wurden im Bundestag im Eiltempo die größten Rettungspakete der Geschichte der Bundesrepublik verabschiedet. Dass sich daraus eine politische Entscheidungsfreudigkeit ablesen ließe, wäre allerdings verfrüht. Entscheidungen werden auch in Zukunft nur dann gefällt werden, wenn die richtigen Interessen betroffen sind. Eltern, Studierende und marginalisierte Gruppen müssen länger auf Unterstützung warten. Angesichts von ähnlich akuten Krisen in Sachen Klima, Biodiversität, Umweltverschmutzung, Ernährung und sozialen Ungleichheiten wäre das auch für diese Problemlagen sehr zu begrüßen.

Nelly Grotefendt und Wolfgang Obenland

Die AutorInnen sind ReferentInnen für Politik beim Forum Umwelt und Entwicklung.

1 Ellmers, Bodo (2020): Vor der Pleite. Bonn. https://www.2030agenda.de/en/article/vor-der-pleite.

2 https://www.iif.com/Portals/0/Files/content/2_IIF2020_April_CFR.pdf.

3 https://unctad.org/en/pages/newsdetails.aspx?OriginalVersionID=2315.

Branimir Balogovic/Unsplash

ZU GRUNDE PRIVATISIERT

Das Gesundheitssystem in Deutschland vor COVID-19

Das Coronavirus und die von ihm verursachte Krankheit COVID-19 trafen im kapitalistischen Westen auf kranke Gesundheitssysteme. Obwohl eine solche Pandemie in den letzten Jahrzehnten immer wieder auftauchte und vor weiteren gewarnt wurde, fehlte es jetzt am Einfachsten und Billigsten: Atemmasken, Schutzkleidung und Test-Kits, sogar für ÄrztInnen und Pflegende. Das sowie diverse weitere Fehler im deutschen und anderen Gesundheitssystemen sind zurückzuführen auf profitorientierte Privatisierungen nach dem Zusammenbruch der Systemalternative.

Sofort mit dem Zusammenbruch der DDR holte die von Bundeskanzler Helmut Kohl geführte Regierung aus CDU, CSU und FDP die Berater aus den USA: McKinsey, Price Waterhouse Coopers und Investmentbanken wie Merrill Lynch bekamen die Aufträge, die wichtigsten Betriebe der DDR zu privatisieren.

McKinsey und die Fallpauschale

Auch die öffentliche Infrastruktur der alten Bundesrepublik wurde als überholte „Staatswirtschaft“ angeprangert. Deshalb beschloss die Regierung, von McKinsey beraten, 1993 das Gesundheitsstruktur-Gesetz. Damit wurde das bisherige Kostendeckungsprinzip abgelöst durch die „leistungsgerechte Vergütung“. Die Kosten werden seitdem nicht mehr nach tagesgleichen Pflegesätzen berechnet, sondern nach dem technischen, finanziellen und personellen Aufwand für jeden einzelnen Fall. Die Methode hieß Diagnosis Related Groups (DRG), kurz Fallpauschale. Entwickelt an der privaten Elite-Universität Yale, war sie 1983 unter US-Präsident Ronald Reagan in den USA eingeführt worden.

Reagan war übrigens der Ex-Pressesprecher von General Electric, größter Hersteller von Medizingeräten.

DRG fördert die „Produktivität“ im Sinne der InvestorInnen. Möglichst teure Behandlungen werden mit höchstmöglichem Maschineneinsatz, mit möglichst knappem Personaleinsatz und möglichst schnell durchgeführt: Je schneller das Bett für den nächsten Fall geräumt wird, desto „produktiver“. Mit dem Krankenversicherungs-Modernisierungs-Gesetz von 2004 zog die Regierung SPD/Grüne unter Kanzler Gerhard Schröder nach.

Krankenhäuser als Konzern

Private InvestorInnen kauften seitdem hunderte öffentliche Krankenhäuser und fassten sie zu Konzernen zusammen. Die bekanntesten sind Asklepios, Ameos, Rhön-Kliniken, Fresenius mit FMC und Helios.

Es begann mit der Charité in Berlin, dem traditionsreichen und dann auch größten Krankenhaus der DDR. Unter Führung von McKinsey wurden 27 Beratungsfirmen beauftragt, „Effizienzpotentiale“ zu heben. Unter staatlichem Dach haben Dutzende private Unternehmen den nicht unmittelbar ärztlichen Betrieb in der Hand: Labortests, Therapie, Reinigung, Küche, Wäsche, Sanitär, Heizung, Krankentransporte auch innerhalb der Kliniken, Hausmeister, Logistik, Post, Telefon usw. Die Subunternehmen nutzen prekäre Arbeitsverhältnisse wie Leiharbeit und Werkvertragsarbeit. Die personelle Knappheit und die oft hastig und unter Mehrfachstress durchgeführte Arbeit ist ungünstig für die Hygiene und führt zu zusätzlichen Todesursachen.

Der Private Equity-Investor Waterland hat 120 Reha-Kliniken zusammengekauft und daraus die private Reha-Kette Median gebildet. Die von McKinsey kommenden Manager haben die Gebäude an eine US-Immobilienfirma verkauft und mieten sie teuer zurück. Für 2020 ist der Heuschreckenübliche „Exit“ geplant: Börsengang oder Weiterverkauf an den nächsten Investor, die nächste Investorin.[1]

Das alles ist nicht genug: 2019 forderte die Bertelsmann-Stiftung, die meisten der heute noch 1.400 öffentlichen Kliniken zu schließen und 600 effizientere Großkliniken übrig zu lassen.

Zwei-Klassen-System

Von 1993 bis 2004 beschloss der Deutsche Bundestag acht Gesundheits-Gesetze. Die Versicherungsbeiträge wurden erhöht, aber die Versicherten bekommen geringere Leistungen.

Für zahlreiche Medikamente, Vorsorge-Untersuchungen und Behandlungen müssen Zuzahlungen geleistet werden. Für jeden Tag im Krankenhaus wird eine extra Gebühr erhoben. Die Zahlungen der Krankenkassen für die Begräbniskosten („Sterbegeld“) und für Entbindungen wurden endgültig abgeschafft. Zusätzlich wurde den Krankenkassen im Sinne des freien Wettbewerbs freigegeben, zum erhöhten Versicherungsbetrag noch Zusatzbeiträge zu erheben.

Wegen Arbeitslosigkeit sowie Ausweitung prekärer und zum Teil nicht versicherter Arbeitsverhältnisse sinken die Arbeitseinkommen; wegen der „Rentenreform“ sinken die Renten für Millionen abhängig Beschäftigte. So werden immer mehr Krankheiten nicht diagnostiziert und nicht behandelt. Du gehörst zu den working poor – du brauchst nicht alle Zähne, du musst früher sterben.[2]

Berufskrankheiten: Gibt’s die noch?

Für die beruflich bedingten Krankheiten sind die Berufsgenossenschaften zuständig. Sie haben staatliche Funktion, werden aber vollständig von den Unternehmen finanziert. Die staatliche Aufsicht wurde unter den ArbeitsministerInnen Olaf Scholz (SPD) und Ursula von der Leyen (CDU) weitgehend abgeschafft. Neue Berufskrankheiten etwa psychischer Art werden nicht mehr kodifiziert und einklagbar gemacht. Auch die für Sicherheit am Arbeitsplatz zuständige Gewerbeaufsicht wurde abgebaut.

Nur 7 Prozent der Anträge auf Zahlung einer Pension wegen berufsbedingter Krankheit werden anerkannt. Die Berufsgenossenschaften engagieren dafür ProfessorInnen, die nebenbei als hochbezahlte GutachterInnen tätig sind. Und wer spricht von den tödlichen Arbeitsunfällen? 2016 waren es 557. Auch hier ist die Dunkelzone enorm, denn gezählt werden nur Beschäftigte, die versichert waren.[3]

Von 2008 bis 2016 stieg die Zahl der Arbeitsunfähigkeitstage allein bei den gesetzlich Krankenversicherten um 66 Prozent auf 556 Millionen. Besonders betroffen sind die über 50-Jährigen, am häufigsten die über 65-Jährigen, die aus Armut zur Weiterarbeit gezwungen sind.

Ausgeplündert: Gesundheitssysteme armer EU-Staaten

Die Gesundheitssysteme der EU-Staaten Osteuropas sind unterfinanziert. PflegerInnen und ÄrztInnen verdienen zwischen 400 und 1.500 Euro pro Monat. Sie werden von Headhuntern in Polen, Kroatien, Rumänien, Spanien und Griechenland für die privatisierten Klinikkonzerne in den reichen EU-Staaten wie Deutschland abgeworben. Gesundheitsminister Jens Spahn lässt durch eine Werbeagentur vor Ort gezielt Personal etwa aus dem Gesundheitssystem des Kosovo holen.[4]

Eine verbreitete Erscheinung in deutschen Städten ist der sogenannte „Arbeiterstrich“. Arbeitsmigranten werden kurzfristig auf Abruf abgeholt, die Stundenlöhne von 3 bis 6 Euro werden oft bar ausgezahlt, manchmal gar nicht. Wenn ein gesundheitlich verschlissener Tagelöhner in einem ille-

Noch 2019 forderte die Bertelsmann-Stiftung, die meisten der heute noch 1.400 öffentlichen Kliniken zu schließen und 600 effizientere Großkliniken übrig zu lassen.

galen Zelt unter einer Brücke gestorben ist – Gewerbeaufsicht und Zoll haben weggeschaut.

Privatisierung und Digitalisierung mit BlackRock & Co

2015 erhöhte die Bundesregierung ihren Beitrag zur ‚Global Alliance for Vaccines and Immunization' (GAVI) auf jährlich 600 Millionen Euro, wie Kanzlerin Merkel beim G7-Treffen bekannt gab. GAVI wurde 1999 von der Bill & Melinda Gates Foundation mit Pharmakonzernen gegründet.

Deutschland ist auch Mitglied in der ‚Coalition for Epidemic Preparedness Innovation' (CEPI). Mit jeweils 100 Millionen Dollar waren 2017 die Gates-Stiftung und der Wellcome Trust – hervorgegangen aus dem größten britischen Pharmakonzern GlaxoSmithKline – die Initiatoren.

Microsoft, Amazon, Facebook, Google und Apple haben die Digitalisierung des Gesundheitswesens in den USA vorangetrieben. Sie sind inzwischen im Eigentum der heute bestimmenden Großaktionäre wie BlackRock, Vanguard und State Street.[5] Die Corona-Pandemie wird genutzt, damit Regierungen weltweit und in der EU die Dienste beschleunigt übernehmen.

Die Konzerne kooperieren mit unternehmensnahen Universitäten wie Stanford in den USA und der TU München und bilden strategische Allianzen mit Pharmakonzernen wie Pfizer, Novartis, Sanofi und Merck und kaufen Start-ups, die an wichtigen Projekten sitzen: Telemedizin, smarte Windeln und intelligente Schuhe, Ansteckungs-Tracking, Fitness- und Ernährungsassistenten sowie Algorithmen für die Erfassung und Auswertung von Krankheitsdaten. Die Betriebssysteme der Smartphones von Apple und Google mit ihren Health-Apps sind Instrumente, um auch im Gesundheitswesen auf einen „neuen Kolonialismus" zuzusteuern.[6]

In Deutschland förderte Gesundheitsminister Spahn lange vor der Corona-Pandemie die Digitalisierung, etwa durch das elektronische Rezept und den E-Medikationsplan. 2005 hatte das Gesundheitsministerium die private Tochtergesellschaft gematik GmbH gegründet, für die elektronische Gesundheitskarte. Spahn entmachtete 2019 die beteiligten Träger wie die Ärztekammer und ersetzte den bisherigen Geschäftsführer durch den Pharma-Manager Markus Diecken: Der kommt vom Generika-Weltmarktführer, dem israelischen Teva-Konzern, und erhält ein doppelt so hohes Gehalt wie sein Vorgänger.

Werner Rügemer

Der Autor ist Publizist, Mitglied der Gewerkschaft ver.di und im wissenschaftlichen Beirat von attac. http://werner-ruegemer.de/

---

1 Werner Rügemer (2020): Die Kapitalisten des 21. Jahrhunderts. 2. erw. Auflage, Papyrossa Verlag, Köln, S. 98ff.

2 https://www.demogr.mpg.de/de/news_events_6123/news_pressemitteilungen_4630/presse/hoechstes_sterberisiko_fuer_arme_und_arbeitslose_6649.

3 DokZentrum ansTageslicht.de (2018): Das Schattenreich: Arbeitsmedizin und Gesetzliche Unfallversicherung. https://www.anstageslicht.de/themen/gesundheit/krank-durch-arbeit-oder-das-schattenreich-von-arbeitsmedizin-und-gesetzlicher-unfallversicherung/das-schattenreich-arbeitsmedizin-und-gesetzliche-unfallversicherung/.

4 Monitor (2020): Exodus von Pflegekräften: Wie Deutschland Osteuropa ausbluten lässt. https://www1.wdr.de/daserste/monitor/videos/video-exodus-von-pflegekraeften-wie-deutschland-osteuropa-ausbluten-laesst-102.html.

5 Werner Rügemer (2020): Die Kapitalisten des 21. Jahrhunderts. 2. erw. Auflage, Papyrossa Verlag, Köln, S. 98ff, S. 13ff.

6 Heike Krüger-Brand (2020): Digitale Gesundheit: Tech-Konzerne als Treiber. In: Deutsches Ärzteblatt 8, S. A375ff. https://www.aerzteblatt.de/archiv/212720/Digitale-Gesundheit-Tech-Konzerne-als-Treiber.

Markus Spiske/Unsplash

ERNEUTER ANGRIFF AUFS SAATGUT?

Der neue Anlauf zu einer Reform des Saatgutrechts in der Europäischen Union

Einige werden sich an das Scheitern der Saatgutrechtsreform in der vorigen Legislaturperiode des Parlaments der Europäischen Union (EU) erinnern. BürgerInnen aus der ganzen EU hatten dagegen mobilisiert. Es ging ihnen vor allem um mehr landwirtschaftliche Vielfalt, weniger Konzernmacht und weniger Bürokratie. Das Parlament nahm kurz vor seiner Neuwahl dieses Streitthema vom Tisch. Ende 2019 hat das Parlament die Kommission aufgefordert, erneut die Optionen für das Saatgutverkehrsrecht zu prüfen und Änderungen vorzuschlagen. Was hat sich seit dem letzten Reformversuch verändert?

Der Kauf von Monsanto durch Bayer ist eine von drei Akquisitionen, die schließlich 66 Prozent des globalen Saatgutmarkts auf nur drei Unternehmen konzentriert haben. Die drei übriggebliebenen Konzerne sind in erster Linie Chemikalienproduzenten und verkaufen zudem Pflanzensorten, die die versprochene hohe Leistung nur mit Agrarchemie erbringen. Mehr noch: Sie verkaufen auch Gentech-Pflanzen, die nur mit den Chemieprodukten desselben Konzerns funktionieren. Hinzu kommen die seit Jahrzehnten eingesetzten Hybridpflanzen, die zwar höhere Ernten einbringen, aber nur für eine Generation. Saatgut aus eigener Ernte herzustellen, ging dadurch weitgehend verloren, die Abhängigkeit der LandwirtInnen von der Industrie nahm zu. Die neuen Genschere-Verfahren, Stichwort CRISPR/Cas, wurden inzwischen durch ein Urteil des Europäischen Gerichtshofs als Gentechnik eingestuft; entsprechend ist die Lobbytätigkeit der Saatgutindustrie für eine gegenteilige Regelung massiv gewachsen.

Mehr Interesse an Vielfalt

Jedes Frühjahr finden mehr Saatgutfestivals statt, bei denen es neben dem Tausch und Verkauf von Saatgut auch Bildung und Erfahrungsaustausch gibt. Es kommen immer mehr an traditionellen Sorten interessierte GärtnerInnen. Und immer mehr von ihnen vermehren diese Sorten und bieten Saatgut bei den Veranstaltungen und im Internet an. Ein guter Indikator ist der Terminkalender des Vereins zur Erhaltung der Nutzpflanzenvielfalt. Wichtig sind Engagement, Interesse, die damit verbundene Bildungsarbeit und die gesellschaftliche Rolle dieser Veranstaltungen, bei denen meist mit lokalen Umweltorganisationen kooperiert wird. Zuletzt wuchs das Interesse an Insektennahrung noch viel stärker als an Gemüsesorten.

Zunächst hatte der Ökolandbau fast nur Hybridgemüse angebaut, um mit den Ernten der konventionellen ErwerbsgärtnerInnen konkurrieren zu können, und auch weil Sorten aus der Ökozüchtung die Zulassungskriterien für den Saatgutmarkt kaum erfüllen können. Sie sind genetisch nicht so einheitlich wie gesetzlich gefordert, sondern breit ausgestattet, weil die genetische Vielfalt eine Reaktion der Pflanzen auf die Umwelt ohne chemische Unterstützung ermöglicht. Erst seit 2012 erste Zulassungsregeln geschaffen wurden, die auf DUS-Kriterien (siehe Kasten) verzichten, nahm die Ökozüchtung Fahrt auf. Das wurde überwiegend für einige Gemüsezüchtungen für den Öko-Erwerbsanbau genutzt. ErhalterInnen, die zahlreiche Sorten in sehr kleinen Mengen verkaufen, können und wollen den bürokratischen und finanziellen Aufwand der Sortenzulassung nicht leisten. Inzwischen gibt es sogar eine stark nachgefragte private Ausbildung für diese Züchtungsmethoden. Die Ökozüchtungs-Szene hat die gescheiterte Saatgutrechtsreform genutzt, um sich besser zu organisieren und der EU-Kommission ein Forschungsprojekt über Ackerkulturen schmackhaft zu machen. Es wird erwartet, dass die Ergebnisse in eigene Marktzulassungsregeln münden werden.

Neben der Hybridtechnik werden für den großen Vielfaltsverlust im Zuge der landwirtschaftlichen Industrialisierung auch die DUS-Zulassungskriterien verantwortlich gemacht. Sie erfordern weitgehende genetische Uniformität der neuen Sorte, eine Bedingung, die in erster Linie der Begründung von geistigen Eigentumsrechten dient.

Angriff auf die letzten Freiräume

Trotz des über fünf Jahrzehnte währenden Vermarktungsverbotes hatten viele Menschen den Mut, alte Sorten und umfangreiches Wissen und Fertigkeiten zu bewahren. Es gab rechtliche Freiräume für Saat- und Pflanzgut von Sorten ohne Zulassung, manches davon in Grauzonen.

Unter dem Einfluss der Saatgutindustrie sollten mit der Rechtsreform die letzten Freiräume für Vielfaltssorten reglementiert werden. Künftig sollte generell jeder Verkauf von Saat- oder Pflanzgut rechtlich geregelt sein. Bisher sind etwa 250 marktgängige Kulturarten betroffen, alles andere darf derzeit ohne Sortenzulassung verkauft werden. Darunter sind viele für den Hobbygarten interessante Arten wie nicht lagerfähige Blattgemüse.

HobbygärtnerInnen seien gar nicht vom früheren Reformvorschlag betroffen wurde argumentiert, denn der private Tausch von Saat- und Pflanzgut sei weiterhin frei. Tauschen hilft allerdings den vielen Interessierten nicht, die selbst kein Saatgut vermehren und daher nichts zu tauschen haben. Sie nutzen das Angebot an Vielfaltssorten von ErhalterInnen und ihren Organisationen. Auch das wollte die Rechtsreform beschränken. Eine Nischenregelung wurde vorgeschlagen, der zufolge kleine Unternehmen Saat- und Pflanzgut ohne Zulassung verkaufen dürfen. Statt der Zulassungspflicht würden sie mit Registrierungs-, Berichts-, Verpackungs- und Kennzeichnungspflichten belegt und zudem mit einer Umsatzobergrenze in ihren Wachstumsmöglichkeiten beschränkt. Viele Sorten in kleinen Mengen verfügbar machen, bedeutet ohnehin hohen Arbeitsaufwand. Wenn obendrein viel Bürokratie hinzukommt, wird ein Vielfaltsangebot kaum noch möglich sein.

Versteckt in einem Anhang war im damaligen Reformvorschlag: Wer Nahrungsmittel produziert, darf kein Saatgut vermehren, und umgekehrt. Die Praxis, die so alt ist wie die Landwirtschaft, aus der eigenen Ernte Saatgut zu verwenden, wäre damit am Ende.

Wird der neue Reformvorschlag besser?

Wenn ein neuer Reformvorschlag ähnliche Regelungen wie der vorige enthält, könnte die Vielfalt traditioneller samenfester Sorten bald aus den Gärten und von den Äckern verschwinden und womöglich nur noch in Genbanken verfügbar sein. Die Vereinten Nationen halten in ihrem Abkommen über genetische Ressourcen für Ernährung und

DUS-Anforderungen

Sie gelten für geistiges Eigentumsrecht („Sortenschutz") und Marktzulassung

D: Distinct – Die neue Sorte muss von den bisherigen unterscheidbar sein.

U: Uniform – Die neue Sorte muss ausreichend homogen sein.

S: Stable – Die neue Sorte darf sich in den nächsten Jahren nicht verändern

Landwirtschaft (FAO-Saatgutvertrag) die ständige Nutzung der Sortenvielfalt für entscheidend: Nur in Gärten und auf Äckern können sich die Sorten an Umweltveränderungen anpassen. In Genbanken werden aus Kostengründen nur kleinste Saatgutmengen konserviert und so selten wie möglich vermehrt.

Auf jeden Fall muss der Reformvorschlag zum Saatgutverkehrsrecht im Zusammenhang mit anderen Verordnungen bewertet werden. Geändert hat sich nämlich auch ein Regelwerk der EU, das auf den ersten Blick wenig mit Saatgut zu tun hat, aber über Kontrollmaßnahmen und Datensammlung im Namen der Pflanzengesundheit auch bei Saatgut erheblichen Einfluss gewinnt. Die EU soll vor eingeschleppten Schädlingen geschützt werden. Deswegen werden Pflanzenpässe ausgestellt. Reisegepäck und auch Privatgärten sollen kontrolliert werden dürfen, um die eingeschleppten Schädlinge zu vernichten.

Kein einziger Pflanzenproduzent soll künftig von Kontrollen ausgenommen werden dürfen; für Kleinunternehmen können (aber müssen nicht) die Kontrollgebühren erlassen werden. Alle die, die Saat- und Pflanzgut weitergeben, müssen sich in ein neues „Pflanzengesundheits-Betreiberregister" eintragen und Vorschriften erfüllen, die Kontrollen ermöglichen. An vielen Einzelheiten wird noch gearbeitet.

Die Datensammlungen könnten Nebenwirkungen haben, die womöglich beabsichtigt sind. Das vom Bundesverfassungsgericht bestätigte Geschäftsgeheimnis der LandwirtInnen könnte unterlaufen werden, wenn LandwirtInnen Informationen über ihre angebauten Sorten preisgeben müssen. Dem Bundesverband deutscher Pflanzenzüchter zufolge, der den Tag des geistigen Eigentums feierte, könnte dies weitere 15 Millionen Euro Nachbaugebühren für Getreide einspielen, der einzigen Kultur, bei der Nachbau – gegen Gebühr – noch erlaubt ist, im Namen der Pflanzengesundheit.

Susanne Gura

Was tun?

Ein breites Bündnis von Organisationen hatte den letzten Anlauf zu einer Saatgutrechtsreform mit Kommentaren und Forderungen begleitet und sich EU-weit abgestimmt. Durch intensiven Austausch zwischen VertreterInnen aus Ökozüchtung, Erhaltung und der kleinbäuerlichen Produktion wurden gemeinsame Positionen gefunden und die nötige Unterstützung in Öffentlichkeit und Politik mobilisiert. Das wird im neuen Reformprozess ebenso nötig werden.

Susanne Gura

Die Autorin ist ehrenamtlich Erste Vorsitzende des Vereins zur Erhaltung der Nutzpflanzenvielfalt und im Vorstand des Dachverbands Kulturpflanzen- und Nutztiervielfalt. Weitere Infos unter www.kulturpflanzen-nutztiervielfalt.org.

Leandro Barbosa

GEFÄHRLICHE PESTIZIDE VON BAYER UND BASF IM GLOBALEN SÜDEN

Eine neue Studie dokumentiert Auswirkungen der Doppelstandards in der Pestizidvermarktung auf Betroffene in Brasilien und Südafrika

Die deutschen Agrarchemieriesen Bayer und BASF vermarkten im globalen Süden zahlreiche Pestizidwirkstoffe, die in der EU keine Genehmigung haben. Ein Viertel dieser in der EU nicht genehmigten Pestizidwirkstoffe, die beide Konzerne in Brasilien und Südafrika über die eigene Marke vertreiben, sind sogar aufgrund von Umwelt- und Gesundheitsrisiken explizit verboten. Dieses globale Geschäft mit Doppelstandards hat weitreichende Folgen für indigene Gruppen in Brasilien und LandarbeiterInnen auf Zitrusplantagen in Südafrika. Das zeigt eine neue Studie, die Inkota, die Rosa-Luxemburg-Stiftung und Misereor gemeinsam mit Partnerorganisationen in Südafrika und Brasilien Ende April veröffentlicht haben.

Kopfschmerzen, Fieber, Halsschmerzen und Durchfall. Diese Symptome beschrieben die BewohnerInnen des Dorfes Tey Jusu im brasilianischen Bundesstaat Mato Grosso do Sul, nachdem per Flugzeug das Fungizid ‚Nativo' von Bayer in unmittelbarer Nähe zu den provisorischen Unterkünften der indigenen Gemeinschaft ausgebracht wurde. Die Hauptbestandteile des Pestizids, Trifloxystrobin und Tebuconazol, sind zwar in der Europäischen Union (EU) genehmigt, aber der Fall, in dem ein Landwirt, ein Pilot und eine Vertragsfirma für Sprühflugzeuge im Januar 2020 zu einer Entschädigungszahlung verpflichtet wurden, zeigt eindrücklich, dass Konzerne wie Bayer keineswegs von einer „sicheren Anwendung" ihrer Produkte ausgehen können. Denn eine sachgemäße Anwendung ist vor allem in Armutskontexten im globalen Süden schwer umsetzbar. So können sich Kleinbäuerinnen und -bauern die notwendige Schutzausrüstung oft nicht leisten. Nicht selten wohnen sie direkt an ihrem Feld und können somit keine Sicherheitsabstände einhalten. LandarbeiterInnen, die in vielerlei Hinsicht mit massiven Arbeitsrechtsverletzungen zu kämpfen haben, bekommen die nötige Schutzkleidung häufig nicht zur Verfügung gestellt. Und AnwohnerInnen wie etwa die indigene Gemeinde Tey Jusu haben noch weniger Einfluss auf die Anwendung von Pestiziden auf einer benachbarten Farm.

Bayer und BASF vermarkten in der EU ausdrücklich verbotene Wirkstoffe

Noch deutlicher wird die Verantwortung der Pestizidhersteller bei der Vermarktung von Pestizidwirkstoffen, die auf EU-Ebene geprüft und aufgrund von Umwelt- und Gesundheitsrisiken nicht genehmigt wurden. Bislang haben Konzerne wie Bayer und BASF stets argumentiert, „nicht genehmigt" hieße noch lange nicht „verboten". So würden bestimmte Wirkstoffe, die für die europäische Landwirtschaft aufgrund unterschiedlicher klimatischer Bedingungen oder unterschiedlicher Schädlinge uninteressant seien, gar nicht erst zur Prüfung angemeldet. Manchmal würden Genehmigungen nach Auslaufen auch einfach nicht verlängert. Dass „nicht genehmigt" nicht gleich „verboten" ist, ist zwar richtig. Aber abgesehen davon, dass Wirkstoffe auch deshalb nicht zur Prüfung auf EU-Ebene angemeldet werden, weil ein Misserfolg angesichts der vergleichsweise strengen Kriterien antizipiert wird, zeigt die neue Studie, dass von den 28 in der EU nicht genehmigten Wirkstoffen, die in Brasilien und Südafrika vermarktet werden, sieben explizit verboten sind. Das sind Cyanamid und Flufenoxuron von BASF sowie Carbofuran, Fenamidon, Propineb, Thiodicarb und Thiram von Bayer. Außerdem befinden sich 14 Wirkstoffe, also die Hälfte der nicht genehmigten Wirkstoffe, auf der Liste der hochgefährlichen Pestizide (highly hazardous pesticides, HHP) des Pestizid Aktions-Netzwerks (PAN). Es ist davon auszugehen, dass Konzerne wie Bayer und BASF auch jenseits ihrer eigenen Markenprodukte reine Wirkstoffe in Länder wie Brasilien und Südafrika exportieren, die dann vor Ort von heimischen Unternehmen zu Pestizidformulierungen und -produkten verarbeitet werden. Denn zumindest für Südafrika wissen wir, dass 100 Prozent der Pestizidwirkstoffe importiert werden. Doch diese Ebene der Wirkstoffex- und -importe ist sehr intransparent. So gibt es keine öffentlich zugänglichen Quellen, die dokumentieren, welches Unternehmen welche Wirkstoffe in welches Land exportiert. Auch die Frage, wo Bayer und BASF ihre Wirkstoffe herstellen, bleibt in der Regel ein Geschäftsgeheimnis. Immerhin gab Bayer-Chef Baumann bei der jüngsten Hauptversammlung preis, dass Bayer in Brasilien nur Glyphosat herstellt. Daraus können wir also schließen, dass alle weiteren Bayer-Wirkstoffe importiert werden.

Ein lukratives Geschäft

Die Vermarktung von hochgefährlichen Pestiziden gehört zum Kerngeschäft von Bayer und BASF. Laut Marktanalysen der Firma Phillips McDougall, die 40 Prozent des Weltmarktes abdecken, werden 60 Prozent der Umsätze, die die fünf größten Pestizidkonzerne – darunter Bayer und BASF – mit hochgefährlichen Pestiziden machen, in so genannten Entwicklungs- und Schwellenländern erwirtschaftet. Gemäß der Datenbank machte Bayer 2018 36,7 Prozent seiner Umsätze weltweit mit hochgefährlichen Pestiziden, BASF immerhin 24,9 Prozent.[1] Und dabei geht es tatsächlich um Milliardensummen: Seit der Monsanto-Übernahme – und damit auch der Übernahme des meistverkauften Unkrautvernichters der Welt, Glyphosat – ist Bayer der weltweit zweitgrößte Pestizidhersteller der Welt und erwirtschaftete 2018 einen Umsatz von 10,6 Milliarden US-Dollar. Nachdem Bayer durch die Fusion mit Monsanto einzelne Geschäftssparten an BASF abtreten musste, folgt nun BASF auf Platz drei und wies 2018 einen Jahresumsatz von 6,9 Milliarden US-Dollar aus. Und auch wenn das Bewusstsein über die Schädlichkeit des enormen Pestizideinsatzes unter vielen VerbraucherInnen sowie PolitikerInnen zu steigen scheint, schlägt sich das nicht am globalen Pestizidmarkt nieder: So ist der globale Pestizideinsatz in den zwanzig Jahren zwischen 1997 und 2017 von 2,9 auf 4,1 Millionen Tonnen gestiegen, während sich der Umsatz durch den globalen Handel mit Pestiziden sogar von 10,8 auf 34,4 Milliarden US-Dollar mehr als verdreifacht hat.

Bayer und BASF in der Defensive

Natürlich waren Bayer und BASF über die Ergebnisse der Studie nicht sonderlich begeistert. Neben dem Vorwurf von Bayer, man solle doch besser „miteinander reden statt übereinander", haben beide Konzerne noch einmal versichert, dass es gar kein Problem mit Doppelstandards gebe

Noch deutlicher wird die Verantwortung der Pestizidhersteller bei der Vermarktung von Pestizidwirkstoffen, die auf EU-Ebene geprüft und aufgrund von Umwelt- und Gesundheitsrisiken nicht genehmigt wurden.

und sie sich mit ihren Produktangeboten lediglich an die Bedingungen vor Ort anpassen und auch stets die Sicherheitsstandards des jeweiligen Landes einhalten würden. Bayer wies außerdem darauf hin, dass der Konzern bereits keinerlei Produkte mehr verkaufe, die aufgrund ihrer Zusammensetzung von der Weltgesundheitsorganisation als „hochgefährlich" oder gar „extrem gefährlich" eingestuft werden. Wer aber eine Stellungnahme von Bayer aus dem Februar dieses Jahres aufmerksam gelesen hat, weiß, dass sich in Bayers Portfolio trotzdem noch Pestizidwirkstoffe finden, die unter diese Kategorien fallen. Damit hinkt der Konzern seiner eigenen Selbstverpflichtung hinterher, anstatt mit gutem Beispiel voranzugehen. Und auch von einem im vergangenen Sommer angekündigten Prozess zur Verbesserung der Sicherheitsstandards in der globalen Pestizidvermarktung, auf den Bayer nun erneut hinwies, liegen bislang keinerlei Ergebnisse auf dem Tisch. Nur ein Zugeständnis machte Bayer-Chef Baumann auf der ersten Online-Hauptversammlung am 28. April 2020: Zum Ende des Jahres solle die Produktion von Carbendazim – ein von Bayer unter anderem in Brasilien vermarkteter Wirkstoff ohne EU-Genehmigung – eingestellt werden.

Politische Regulierungen müssen her

Unsere Partner in Brasilien, die Campanha Permanente Contra os Agrotóxicos e Pela Vida, haben längst aufgegeben, die Unternehmen selbst zur Vernunft bringen zu wollen und auf freiwillige Maßnahmen der Hersteller zu setzen. Doch auch die Hoffnung auf ein Eingreifen seitens ihrer eigenen Regierung unter dem ultrarechten Präsidenten Bolsonaro haben sie verloren. Laut dem Koordinator der Kampagne, Alan Tygel, ist daher die Kooperation mit Nichtregierungsorganisationen in Deutschland so wichtig, damit diese Druck auf die Bundesregierung aufbauen, den beiden deutschen Konzernen einen Riegel vorzuschieben. Und genau das machen wir. Neben der Forderung nach einem Lieferkettengesetz, das Bayer und BASF zur Einhaltung menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten verpflichten würde, fordern wir die Bundesregierung auf, den Export von in der EU verbotenen Pestizidwirkstoffen aus Deutschland zu verbieten. Ein erster, schnell umsetzbarer Schritt dahin wäre eine Verordnung des Bundeslandwirtschaftsministeriums auf Basis des Pflanzenschutzmittelgesetzes, in dem diese Option einer Verordnung bereits formuliert ist. Doch mittelfristig führt kein Weg vorbei an einem globalen Verbot hochgefährlicher Pestizide gemäß PAN-Definition. Hierfür muss sich die Bundesregierung auf EU-Ebene sowie in internationalen Gremien einsetzen; auch auf der nächsten Internationalen Konferenz zum Chemikalienmanagement (ICCM), die im Juli 2021 unter deutscher Präsidentschaft in Bonn stattfinden soll. Nur so kann langfristig die Umwelt sowie die Gesundheit von ArbeiterInnen, Bauern und Bäuerinnen, AnwohnerInnen und VerbraucherInnen weltweit effektiv geschützt werden.

Lena Luig

Die Autorin ist Referentin für Welternährung und globale Landwirtschaft bei INKOTA.

1 Siehe Public Eye/Greenpeace Unearthed (2020): Milliarden-Umsätze mit Pestiziden, die krebserregend sind oder Bienen vergiften. https://www.publiceye.ch/de/themen/pestizide/agrochemiekonzerne-machen-milliarden-mit-krebserregenden-pestiziden-oder-bienen-killern.

Gefährliche Pestizide von Bayer und BASF – ein globales Geschäft mit Doppelstandards

Die Studie wurde in Zusammenarbeit mit der brasilianischen Campanha Permanente Contra os Agrotóxicos e Pela Vida (Permanente Kampagne gegen Agrargifte und für das Leben), der südafrikanischen Organisation Khanyisa, MISEREOR und der Rosa-Luxemburg-Stiftung erstellt.

www.inkota.de/studie-bayer-basf

GELD FÜR KOHLENSTOFF?

Klimaschutz als neues Geschäftsmodell in der Forstwirtschaft

In der deutschen Waldpolitik macht eine neue Idee die Runde: WaldeigentümerInnen möchten gerne, dass man ihnen für die Arbeit, die Waldbäume leisten, 220 Euro pro Hektar bezahlt. Bei 11,4 Millionen Hektar Waldfläche müsste die Gesellschaft also etwa 2,5 Milliarden Euro pro Jahr aufwenden. Doch wofür eigentlich?

Max von Elverfeldt, Vorsitzender der Familienbetriebe Land und Forst sagt: „Mit der Bewirtschaftung und Pflege des Waldes erbringt der Waldbauer eine Klimaleistung für die Gesellschaft, die bislang für die Allgemeinheit umsonst war und seit jeher als selbstverständlich wahrgenommen wird.". Das Klimapaket der Bundesregierung sehe nun vor, dass diejenigen bezahlen müssen, die CO_2 emittieren. Somit sei die logische Konsequenz, dass diejenigen honoriert werden, die CO_2 binden. „Nur damit kann die Bewirtschaftung des Waldes und damit die Sicherung der wichtigen CO_2-Senke Wald dauerhaft gewährleistet werden."

Kohlenstoff-Speicherung als neues Geschäftsmodell

Man muss dem Zeitgeist folgen. Klimaschutz wurde 2018 und vor allem 2019 zum gesellschaftlich wichtigen Thema, während zur selben Zeit vor allem viele Fichtenforste die Hitze und Dürresommer nicht überlebten. Die Gesamtfläche abgestorbener Bäume wird auf etwa eine Viertelmillion

László Maráz

Hektar beziffert. Das entspricht zwar nur gut zwei Prozent der Gesamtwaldfläche, weil aber auch in Nachbarländern wie der Tschechischen Republik massenweise Holz abgestorbener Fichten den Markt überflutet, sind die Holzpreise so niedrig, dass die wichtigste Einnahmequelle weitgehend versiegt ist. In der Not freut man sich schon, wenn Nadelholz in Seecontainern nach China exportiert wird und ein paar Euro Gewinn abwirft.

Gut 90 Prozent der Einnahmen von Forstbetrieben stammen aus dem Holzverkauf. Das macht die Abhängigkeit vom Holzverkauf deutlich. Holz, eigentlich ein wertvoller und vielseitig verwendbarer Rohstoff, wird eher schlecht bezahlt. Das liegt nicht zuletzt an hausgemachten Problemen der hiesigen Forstwirtschaft, die viel zu lange auf Fichten und Kiefern gesetzt hat, und hier überwiegend auf preisgünstige Massenware. International ist man damit längst nicht mehr konkurrenzfähig, denn mit billiger Massenware kann sich die Industrie auch aus den riesigen Holzplantagen versorgen, die mit maschinell betriebenem Massenanbau schnellwachsender Holzarten weitaus naturferner arbeiten, als dies in deutschen Plantagenforsten der Fall ist. Auch drückt die billige Konkurrenz aus teilweise illegalem Raubbau die Preise. Zum anderen lassen sich viele Produkte einfacher und billiger aus umweltschädlicheren Rohstoffen herstellen.

Da käme eine Flächenprämie gerade recht. Im deutschen Forst wachsen jährlich im Durchschnitt mehr als acht Kubikmeter Holz pro Hektar. Ein Kubikmeter Frischholz besteht im Durchschnitt aus etwa 500 Kilo Trockenmasse (Fichte und Kiefern etwa 450, Buche und Eiche etwa 670), der Rest ist Wasser. Die Holzsubstanz besteht wiederum etwa zur Hälfte aus Kohlenstoff. Um 250 Kilo Kohlenstoff zu binden, entnimmt der Baum der Atmosphäre etwa das 3,7-fache an CO_2. Womit wir grob gerechnet bei einer Tonne CO_2 pro Kubikmeter Holz wären. Bei einem CO_2-Preis von 25 Euro pro Tonne und 8,8 Kubikmetern Holzzuwachs pro Jahr und Hektar wären somit die 220 Euro zu berappen.

Inzwischen wird der Vorschlag ernsthaft diskutiert. In einigen Bundesländern haben sich PolitikerInnen dafür ausgesprochen, den geplagten WaldbesitzerInnen finanziell zu helfen. Die finanziellen Schäden durch Hitze und Dürre, sowie die Fernsehbilder von großflächig abgestorbenen Fichtenforsten hatten zwar schon Hilfen legitimiert, beispielsweise für den Abtransport geschädigter Bäume, für Neupflanzungen oder für den Zaunbau. Da dieses Geld aber nicht für die Behebung aller Schäden reichen wird, soll die Valorisierung der Speicherung von Kohlenstoff weitere Einnahmen bringen. Einige WaldeigentümerInnen haben sich sogar ein „Druckmittel“ ausgedacht: Wenn die Gesellschaft ihre Arbeit nicht unterstützen würde, verlören viele das Interesse an der aufwändigen Waldbewirtschaftung und ließen das Gehölz einfach liegen.

Wer soll eigentlich wofür bezahlt werden?

Hier wird ein grundlegendes Problem sichtbar: Waldbäume werden nicht in Baumschulen dazu ausgebildet, Kohlenstoff aus der Atmosphäre zu speichern. Diese Erfindung ist einige Hundert Millionen Jahre älter als der Homo sapiens. Würden WaldbesitzerInnen ihre Arbeit einstellen, würden die Bäume also einfach weiterwachsen und noch mehr Kohlenstoff einlagern. So belehrte Dr. Peter Elsasser vom Thünen-Institut dann auch die WaldeigentümerInnen bei einer Diskussionsveranstaltung darüber, dass auf dem Markt nur für solche Güter und Dienstleistungen Geld verlangt werden kann, von deren Nutzung man die NutzerInnen ausschließen könne. Für Holz trifft das zu, denn das muss man kaufen. Wächst Wald einfach weiter, kann niemand verhindern, dass der Nutzen dieses Wachstums allen zugutekommt.

Die Rechnung ist aber auch aus anderen Gründen nicht so einfach. Verschwiegen wird auch, dass dem Wald derzeit etwa genauso viel Holz entnommen wird, wie jährlich nachwächst. Die Honorierung einer Speicherleistung kann aber nur dann gerechtfertigt sein, wenn der Speicher weiter gefüllt wird. Ein entsprechender Vorschlag einer Waldvision von Greenpeace, Wälder für einige Jahrzehnte weniger intensiv zu nutzen, damit sie mehr Holzvorräte einlagern und dauerhaft speichern, wurde noch vor wenigen Jahren als weltfremd abgekanzelt. Ein Grund: Dafür hätte man ja teilweise auf den Holzverkauf und die Einnahmen daraus verzichten müssen. Das soll mit dem aktuellen Vorschlag aber nicht passieren: Man will lieber das Holz verkaufen und parallel dazu Zusatzeinnahmen realisieren.

Wenn es um die Speicherung von Kohlenstoff geht, müssen weitere Fragen geklärt werden. Was passiert, wenn Wälder absterben? Müssten dann WaldeigentümerInnen nicht Geld für die Emissionen bezahlen? Und warum erhalten LandwirtInnen dann nicht auch Geld dafür, dass Weizen oder Mais wachsen und jährlich viele Tonnen Kohlenstoff speichern? Überhaupt: Warum soll jemand Geld dafür erhalten, dass er weiterhin dasselbe tut, was

er immer schon getan hat, nämlich Bäume anbauen, um sie zu verkaufen?

Leistungen gehören honoriert – aber richtig

Dabei gäbe es durchaus Gründe und auch Modelle dafür, Mehraufwendungen und Leistungen zu honorieren, die WaldeigentümerInnen für die Allgemeinheit erzielen (können). Wenn sie beispielsweise Ökosystemleistungen erbringen, die nicht selbstverständlich sind, wie zum Beispiel der Erhalt besonders vieler Biotopbäume. Der Nutzen daraus, die höhere Biodiversität, käme uns allen zugute, und die Honorierung würde den Verlust ersetzen, der durch den Verzicht auf den Holzverkauf zweifellos entstünde. Doch auch solche Vorschläge wurden in der Vergangenheit strikt abgelehnt und sogar bekämpft. Wie bei dem Vorschlag einer „Guten fachlichen Praxis in der Forstwirtschaft", bei der mithilfe von 17 Kriterien ein Mindestmaß an qualitativ hochwertiger Waldbewirtschaftung definiert werden sollte.[1] Ein solcher Kriterienkatalog könnte eine Messlatte dafür sein, denjenigen WaldbesitzerInnen Geld dafür zu geben, die besonders ökologisch und schonend wirtschaften. Es wäre ein Ausgleich für Mehraufwendungen und Mindereinnahmen. Die Ablehnung erfolgte vor allem, weil man auch damals einfach nur Geld abgreifen wollte. Rechenschaft darüber, ob und wie gut die honorierten Leistungen auch tatsächlich erbracht werden, mochte man nicht ablegen.

Die Forstwirtschaft orientiert sich momentan praktisch nur am Holzertrag. Viele Wälder sehen auch so aus. Schnellwachsende, oft an den Standort nicht angepasste Baumarten, Maschineneinsatz mit entsprechenden Bodenschäden und Personalknappheit, sowie das ständige Betteln um Steuergelder kennzeichnen eine Branche, der es trotz dem allgegenwärtigen Vorrang der Wirtschaftsinteressen nicht gutgeht. Die oft beschworene, aber zu selten umgesetzte Multifunktionalität, bei der Wirtschaftswälder neben Holz auch Biodiversität, Trinkwasser, Lärmschutz und Erholungsleistungen nebeneinander erbringen sollen, würde neben Holz jetzt noch auf die Speicherung von Kohlenstoff und damit auf möglichst schnellwachsende Baumarten ausgerichtet. Während bei der Holzerzeugung immerhin noch die Produktion hochwertiger Holzsortimente wie Furnierholz, Bau- und Möbelholz einen höheren Preis erzielt, wäre bei der Ausrichtung alleine an der Holzmasse ein weiterer Qualitätsverlust zu befürchten. Statt alter, hochwertiger Bäume würde ein billiges Massensortiment honoriert, und das ohne Qualitätsanspruch an eine wirklich multifunktionale Waldnutzung.

Die Alternative erfordert Arbeit und ein Umdenken, das dann aber auch durch die Gesellschaft finanziell unterstützt werden sollte. Bevor wir Geld fürs Nichtstun bezahlen, sollten wir die bisher unentgeltliche Arbeit derjenigen bezahlen, die tatsächlich viel Mühe und Engagement für andere gesellschaftlich wichtige Arbeiten leisten. Dazu gehört die Pflege von kranken und alten Menschen, die im Übrigen vor allem von Frauen geleistet wird. Wälder hingegen brauchen keine Pflege, es sei denn, es handelt sich um anfällige, labile Kunstforsten.

László Maráz

Der Autor koordiniert die Plattform Wald im Forum Umwelt und Entwicklung.

László Maráz

1 Georg Winkel und Karl-Reinhardt Volz (2003): Naturschutz und Forstwirtschaft: Kriterienkatalog zur „Guten fachlichen Praxis". Angewandte Landschaftsökologie, Heft 52. Bonn, Bundesamt für Naturschutz.

PUBLIKATIONEN AUS DEM FORUM

12 ARGUMENTE FÜR EINE ROHSTOFFWENDE

Energiewende, Verkehrswende, Agrarwende. So richtig und wichtig sie sind – es fehlt eine gesellschaftliche Diskussion um eine Wende im Umgang mit metallischen Rohstoffen. Unser Rohstoffkonsum ist alles andere als zukunftstauglich. Mit dem Abbau, der Verarbeitung und der Nutzung von Metallen wie z. B. Kupfer, Kobalt oder Coltan gehen vielfältige, zum Teil schwerwiegende ökologische, soziale und menschenrechtliche Probleme einher. Dabei sind die Kosten und Nutzen des Konsums dieser Rohstoffe global ungerecht verteilt. Industrienationen verbrauchen 10-mal mehr metallische Rohstoffe pro Kopf als der Rest der Welt. Deutschland ist der fünftgrößte Importeur von Metallen weltweit. Die Konsequenzen unseres Rohstoffhungers tragen zuerst die Menschen im Globalen Süden.

Download unter: https://www.forumue.de/12-argumente-fuer-eine-rohstoffwende/

KERNFORDERUNGEN ZUR SDG-AKTIONSDEKADE 2020 – 2030

Die COVID-19-Pandemie hat unsere Welt durcheinandergebracht und uns dabei die Schwächen unseres globalisierten Wirtschaftssystems vor Augen geführt. Seien es die gravierenden Auswirkungen eines privatisierten, profitorientierten Gesundheitssystems, die Abhängigkeitsstrukturen globaler Wertschöpfungsketten, der Umfang und die Schwere der Belastung auf prekär Arbeitende und in Pflege- und Gesundheitsberufen Tätige oder das fehlende finanzielle Netz, das für die Generation der Solo-Selbstständigen offenbar wird. COVID-19 zeigt uns, was wir als Gesellschaft gemeinsam solidarisch leisten können – aber auch auf wessen Rücken weltweit gewirtschaftet wird.

Download unter: https://www.forumue.de/kernforderungen-zur-sdg-aktionsdekade-2020-2030/

ÜBERARBEITUNG DER DEUTSCHEN NACHHALTIGKEITSSTRATEGIE

Deutschland muss endlich nachhaltig werden!

2020 soll die bisherige Nachhaltigkeitsstrategie weiterentwickelt werden, die zur Umsetzung der Agenda 2030 und der Sustainable Development Goals (SDGs) beitragen soll. Angesichts der Tatsache, dass bereits ein Drittel der vorgesehenen Zeit zum Erreichen der Ziele vergangen ist, sollte daher mit umso mehr Nachdruck an einer verbindlichen, kohärenten und ambitionierten Strategie gefeilt werden. Obwohl die Bundesregierung bereits seit fast 20 Jahren eine Nachhaltigkeitsstrategie hat und für sich nachhaltige Entwicklung als Leitprinzip definiert, liegt die tatsächliche politische Relevanz von Nachhaltigkeit weit unter dem notwendigen Maß. Die deutsche Nachhaltigkeitsstrategie ist in ihrer jetzigen Form nicht geeignet die Agenda 2030 wirklich umzusetzen und Deutschland nachhaltiger zu machen. Unser Hintergrundpapier informiert über die Schwachstellen der aktuellen Strategie und warum eine Beteiligung an der Überarbeitung durch die Zivilgesellschaft notwendig ist

Download unter: https://www.forumue.de/deutschland-muss-endlich-nachhaltig-werden/

JAHRESBILANZ AGRARÖKOLOGIE

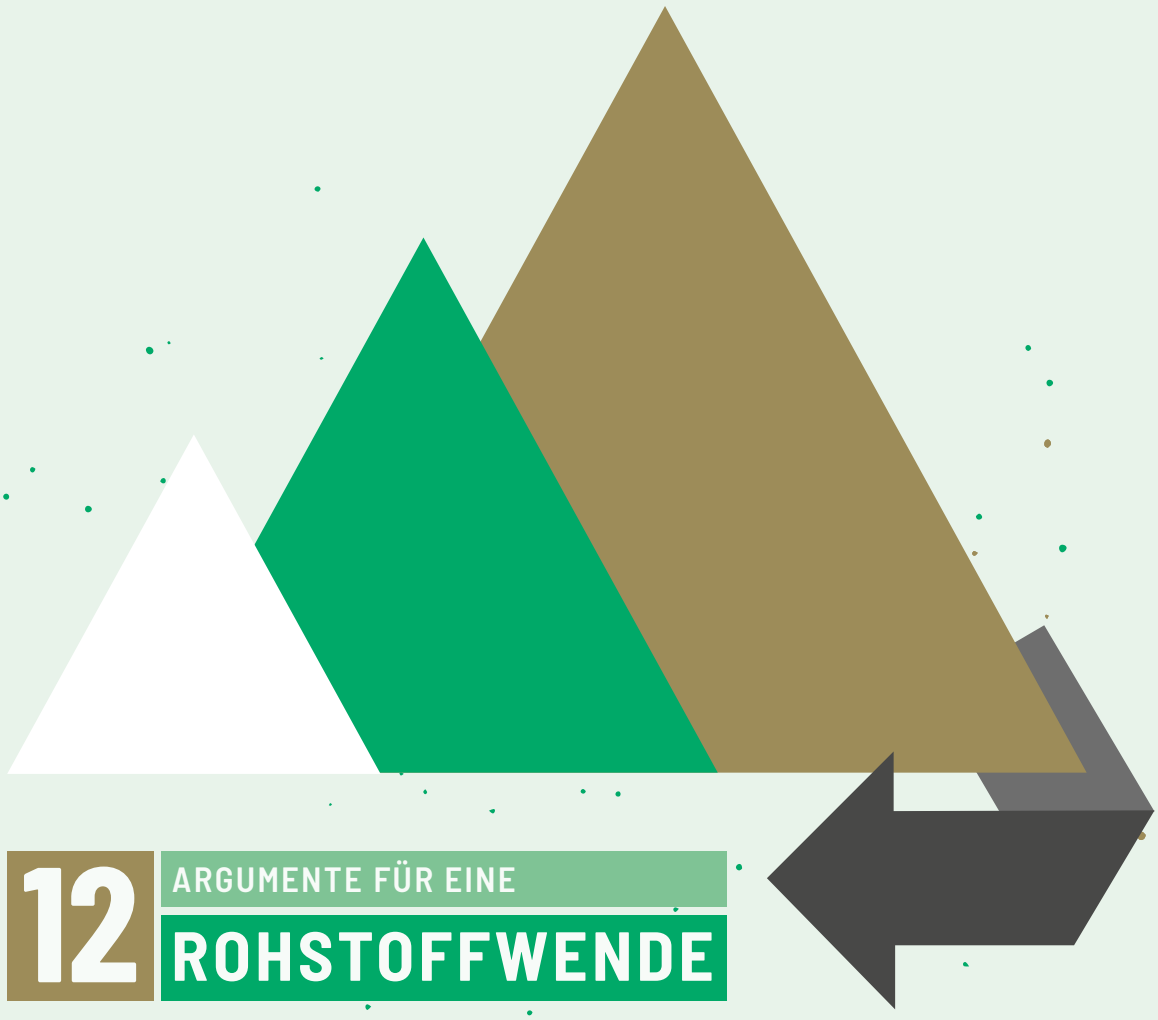
Wo hat die GroKo Fortschritte gemacht & wo ist sie auf dem falschen Weg?

2019 war das Jahr der gefährlichen Brandherde, nicht nur im Amazonas, sondern auch in den USA, Australien, Bolivien, Indonesien, Angola und dem Kongo. Wertvolle, natürliche Lebensgrundlagen wurden zerstört. Die Klimakrise spitzt sich zu: 2019 war das Jahr der Temperaturrekorde. Der Juli war weltweit der heißeste Monat der Messgeschichte. 2019 war auch das Jahr, in dem der weltweite Hunger im dritten Jahr in Folge gestiegen ist. Der Internationale Währungsfonds (IWF) wies im selben Jahr darauf hin, dass die steigende Marktmacht von wenigen reichen Konzernen negative Folgen für ArbeiterInnen haben könnte. Der Weltbiodiversitätsrat (IPBES) warnte im Jahr 2019, dass bis zu eine Million Arten vom Aussterben bedroht sind und wies auf den notwendigen Erhalt der Artenvielfalt für die Welternährung hin.

Download unter: https://www.forumue.de/jahresbilanz-agraroekologie/

Weitere Publikationen und Veranstaltungen des Forum Umwelt und Entwicklung finden Sie auf unserer Homepage www.forumue.de und bei Twitter @ForumUE

Bestellungen online oder postalisch an:
Forum Umwelt & Entwicklung, Marienstraße 19 – 20, 10117 Berlin, E-Mail: buero@forumue.de



12 ARGUMENTE FÜR EINE ROHSTOFFWENDE

Energiewende, Verkehrswende, Agrarwende. So richtig und wichtig sie sind – es fehlt eine gesellschaftliche Diskussion um eine Wende im Umgang mit metallischen Rohstoffen. Warum das Thema dringend mehr Aufmerksamkeit und eine kohärente Verankerung in allen Politikressorts benötigt, wird in 12 graphisch anschaulich aufbereiteten Argumenten kurz und präzise dargelegt.

12 Argumente für eine Rohstoffwende liefert Fakten für eine absolute Reduktion des Rohstoffverbrauchs in Deutschland und zeigt erste Schritte für einen menschenrechts- und umweltkonformen Rohstoffabbau und -handel auf.

Verfügbar unter:

www.forumue.de/publikationen