

Den Kapitalismus retten oder unseren Planeten?



Die aktuelle Wirtschaftskrise und die ökosozialistische Lösung

Kai Hasse

Die Schriftenreihe „Ökосоzialismus: Analyse + Perspektiven“ analysiert aktuelle ökologische und politische Fragestellungen und erscheint in loser Folge. Die Schriften sind im Netz zu finden auf den Seiten des **Netzwerks Ökосоzialismus (oekосоzialismus.net)** sowie teilweise auf der Homepage der Sozialistischen Zeitung (www.sozone.de). Die jeweiligen formulierten politischen Positionen stehen nicht notwendigerweise für die Gesamtheit der Unterstützer. Dies gilt insbesondere für namentlich gekennzeichnete Artikel und Hefte.

Kontakt, Bestellung, Mitarbeit und Anforderung von Referenten über:

Netzwerk Ökосоzialismus, Mailkontakt: MeierKlaus13@yahoo.de

ViSdP: Angela Klein, Regentenstr. 57-59, 51063 Köln

1. Das Verhältnis von Corona und Wirtschaftskrise

Die Corona-Infektion mit ihren gesundheitlichen Folgen dominiert heute die gesellschaftliche Diskussion. Doch dahinter zieht eine schwere Wirtschaftskrise auf, die langandauernde dramatische Konsequenzen haben dürfte. Doch in den Medien und in der Politik ist immer nur von einer Corona-Krise die Rede. Und die drohende Klimakatastrophe ist vollends in den Hintergrund geraten. Doch sie ist natürlich nicht verschwunden und gegenüber ihren Folgen dürfte sich die sog. Corona-Krise im Rückblick als eine Randnotiz der Geschichte ausnehmen. In jedem Fall stehen wir vor einem gewaltigen mehrschichtigen Krisenszenario, das die kapitalistische Gesellschaft massiv zu erschüttern droht.

Werfen wir zunächst einen Blick auf die wirtschaftliche Lage: Sie sieht dramatisch aus. Ein Ausdruck für die Tiefe der Krise sind die 750.000 Anmeldungen auf Kurzarbeit, die von Betrieben präventiv bei der Bundesagentur für Arbeit (BA) eingereicht worden sind. Davon betroffen könnten bis zu 10,1 Millionen Menschen sein¹. Zum Vergleich: Selbst im gesamten Finanzkrisenjahr 2009 gingen bei der BA nur Anzeigen für 3,3 Millionen Menschen ein. Die bürgerlichen Medien und Politiker lasten dies alles gerne den Folgen des vorübergehenden Corona-Lockdowns an. Das ist nicht nur eine verzeihliche Vereinfachung, sondern auch eine beabsichtigte Verschleierung der Situation. Man könnte es auch als Spurenverwischung bezeichnen². In Wahrheit setzte bereits im letzten Jahr eine ökonomische Krise ein³. Besonders betroffen war die Autoindustrie. Der kommende

1 Erfahrungen aus vergangenen Krisen zeigen, dass etwa 50 % der eingereichten Kurzarbeitsanmeldungen zu realer Kurzarbeit führen.

2 Winfried Wolf [Wol20] wies darauf hin, dass in der bürgerlichen Öffentlichkeit die zyklischen Krisen nie als eine direkte Folge des normalen Kapitalismus beschrieben werden, sondern dass andere Namen erfunden werden: Ölkrise, Tequila-Krise, Finanzkrise und jetzt Corona-Krise. Siehe auch Jakob Schäfer: Wirtschaftskrise nur wegen Corona-Pandemie? [ShJ20]

3 Siehe dazu den ISW Report Nr. 121 von Conrad Schuhler, der viele ökonomische Fakten

Konjunkturinbruch gehörte in 2019 zu einem regelmäßig behandelten Thema in den Wirtschaftsteilen vieler Zeitungen⁴. Die Fakten zeigen, dass die heraufziehende Wirtschaftskrise zunächst nichts mit Corona zu tun hatte, sondern eine „normale“ Folge der herrschenden kapitalistischen Wirtschaftsordnung ist, die etwa alle 9 Jahre in eine mehr oder weniger schwere zyklische Überproduktionskrise gerät. Das Coronavirus war dann der noch fehlende Zündfunke für den vollen Krisenausbruch. Es reichte dafür die relativ kurze Phase der Konsumunterbrechung als Gegenmaßnahme gegen die

zusammenfügt [ISW20].

4 Bereits im ersten Quartal 2019 meldete die deutsche Industrie einen konjunkturbedingten Rückgang. Wirtschaftsforschungsinstitute, wie das Kieler IfW senkten ihre Konjunkturprognosen. Die ökonomischen Einbrüche waren weltweit. Der Internationale Währungsfonds senkte daher schon Anfang April seine weltweiten Wirtschaftsprognosen für 2019 [Hei19]. Besonders betroffen war die Autobranche. Roland Döhrn, Konjunkturchef am Essener RWI-Leibniz-Institut erklärte Anfang Juli: „Eindeutig hat Deutschland derzeit ein Autoproblem.“ [Deu19]. Die aufkommende Krise erschütterte die Autozulieferer besonders stark, darunter die großen drei: Bosch, Continental und ZF. Bosch verkündete eine Stellenreduktion von 6800 Jobs [Den20]. Continental meldete im November die Streichung von 6000 Arbeitsplätzen [Con19]. Betroffen war u.a. das Continental-Werk in Babenhausen in der Nähe von Frankfurt. Bei ZF machte die Runde, dass im Saarbrückener Werk 2000 Arbeitsplätze wegfallen sollten, obwohl ein ZF-Manager diese Pläne dementierte [Stu19]. Michelin meldete im September 2019, dass das Unternehmen sein Reifenwerk in Bamberg mit 860 Arbeitsplätzen schließen werde [Mic19]. Der Zulieferer Mahle meldete Entlassungen in Deutschland und in seinen italienischen und französischen Werken [Stu19]. BMW musste bereits im ersten Quartal 2019 einen Verlust von 310 Millionen Euro ausweisen [BMW19], Daimler senkte seine Gewinnprognosen bereits im Juni 2019 [Dai19] und verbuchte im Juli einen Betriebsverlust von 1,6 Mrd. Euro. Audi kündete im November 2019 an, dass von den insgesamt 61.500 Stellen 9.500 bis 2025 gestrichen würden [Aud19]. Ford meldete im Juni 2019, dass das Unternehmen in Europa 12.000 seiner insgesamt 65.000 Arbeitsplätze streichen werde [For19]. Der französische PSA- Konzern gab im Juli 2019 einen Absatzeinbruch bekannt: Es seien 300.000 Fahrzeuge weniger als im gleichen Zeitraum in 2018 verkauft worden [PSA19]. Ende Dezember 2019, als kaum jemand etwas von Corona wusste, prophezeite die Süddeutsche Zeitung in einem Kommentar unter dem Titel „Industrie Vor dem Sturm“ das Heraufziehen einer neuen Wirtschaftskrise. Die „Konzerne, die nach zehn Jahren ungebrochenen Aufschwungs fast nicht mehr wissen, was eine Krise ist, sollten sich dafür so schnell wie möglich wappnen.“ [Bus19]

Viruspandemie. Dabei wirkten die Anti-Corona-Maßnahmen durchaus verschärfend. Betroffen waren davon vor allem Teile des tertiären Sektors, wie Handel, Tourismus, Bildungseinrichtungen, öffentlicher Verkehr und Kultur. Alles Bereich, die in den normalen Konjunkturerinbrüchen eher krisendämpfend wirken, die jetzt aber den wirtschaftlichen Abschwung befeuerten.

Zwei besondere Ausprägungen des deutschen Kapitalismus haben dazu geführt, dass sich die ökonomische Lage hierzulande noch weiter verschärfen konnte. So wurden seit Ende der 80-er Jahre von den deutschen Konzernen extrem verstrickt aufgebaute globale Lieferketten konstruiert. Sie nutzen u.a. die Lohndifferenzen zwischen Ländern und Kontinenten aus und sind so die Quelle von Extraprofiten. In der sich ausbreitenden globalen Krise sind sie gleich reihenweise gerissen⁵. Auch die extreme deutsche Exportstrategie macht die hiesigen Unternehmen angesichts der globalen Krise besonders anfällig. So brachen bereits im März 2020 die deutschen Exporte in die Mitgliedsstaaten der Europäischen Union um 11 % ein und die Importe verringerten sich um 8 %. Und die Exporte nach China sanken gleichzeitig um 9,5 %. Generell rechnete die Welthandelsorganisation (WTO) aufgrund von Grenzschließungen, Handels- und Reisebeschränkungen sowie massiven Störungen in der See- und Luftfracht für das Jahr 2020 mit einem Absturz des Welthandels um 32 % [Exp20]. Die deutsche Ökonomie wird durch diese Entwicklung in jedem Fall schwer getroffen.

2. Staatsgelder abgreifen: Ohne Bedingungen und alles gratis

Die kapitalistischen Regierungen kennen in der Krise nur noch eine Lösung: Staatsgelder an die kränkelnden Unternehmen verteilen. Plötzlich zählen

⁵ Nur ein Beispiel, das für viele steht: Ende April kam es zu Kurzarbeit im Deutz-Traktorenwerk im bayrischen Lauingen an der Donau. Der Grund: Es gab keine Radachsen mehr, die von einem Zulieferer in Italien gefertigt werden.

vorher scheinbar in Stein gemeißelte neoliberale Dogmen nichts mehr. Bis vor kurzem wurden noch die wenigen Milliarden Euro für den notwendigen Ausbau der Wind- und der Solarenergie als Sakrileg angesehen. Heute schantzt der deutsche Staat dagegen den „notleidenden“ Unternehmen schwindelerregende Summen zu. Allein der sog. „Wirtschaftsstabilisierungsfonds“ MSF wurde mit 600 Mrd. Euro bestückt. Er macht so ziemlich alles, um den kapitalistischen Konzernen in der Krise zu helfen. Dazu gehören sowohl KfW-Sonderprogramme als auch direkte Staatsbeteiligungen. Der WSF kann beispielsweise Garantien für Schuldtitel und Verbindlichkeiten übernehmen. Vorbild ist das Bankenrettungsprogramm von 2008⁶.

Mit Fug und Recht kann heute wieder gesagt werden, dass sich der Staat in der Krise als Arzt am Krankenbett des todkranken Patienten Kapitalismus betätigt. Reihenweise treten heute die großen Kapitalgesellschaften vor und betteln um staatliche Gelder. Und alles soll selbstverständlich umsonst und gratis sein. Die Bundesregierung nickt fast alles ab. Der Staat könnte seine immensen Corona-Hilfen eigentlich nutzen, um mehr soziale Gerechtigkeit und eine ökologischere Ausrichtung der Unternehmen durchzusetzen. Doch nichts passiert. Zumindest aber könnte man erwarten, dass die Berliner Regierung mit strengen Auflagen endlich konsequent gegen die kapitalistischen Steuertrickser vorgeht. Nur ein Beispiel von vielen: Die Süddeutsche Zeitung berichtete Anfang Mai, dass die Lufthansa auf den Kaiman-Inseln eine Tochtergesellschaft hat, obwohl die Linie diesen karibischen Staat überhaupt nicht anfliegt. Auf Anfrage erklärte die Lufthansa: Sie gründe Gesellschaften, „wo dies aus operativen Gründen geboten ist, so auch in Panama, den Kaiman-Inseln, in Delaware oder anderen Standorten.“ [Pan20] Unter diesen „operativen Gründen“ dürften nichts anderes als Strategien zur Steuervermeidung zu verstehen sein. Dazu gehört

6 Fasst man alle Hilfen zusammen, so beträgt das „Corona-Hilfspaket“ in 2020 353,3 Milliarden Euro. Dazu kommen staatliche Garantien im Umfang von insgesamt 819,7 Milliarden Euro [Cor20]. Dafür wurde die sog. Schuldenbremse von der Regierungskoalition vorübergehend außer Kraft gesetzt.

beispielsweise, dass sog. „Markenrechte“ an Unternehmenstöchter in Steueroasen übertragen werden. Die Unternehmen, die in Deutschland tätig sind, kaufen diese Rechte dann teuer zurück. Die Gewinne werden so in Länder verlagert, wo kaum Steuern anfallen. Diese Trickereien sind sogar legal. Sie müssen lediglich den deutschen Finanzbehörden mitgeteilt werden⁷. Die Öffentlichkeit erfährt nichts. So funktionieren kapitalistische Geschäftsgeheimnisse. Untersuchungen der Süddeutschen Zeitung, der Bundestagsfraktion der Linkspartei und des Tax Justice Network zeigen, dass alle DAX-Konzerne, ohne Ausnahme, Tochtergesellschaften in Steueroasen eingerichtet haben. So auf den Jungferninseln, auf Bermuda, den Kaiman-Inseln, in Luxemburg oder auf den Bahamas. Nach Schätzungen des Chefs der Deutschen Steuergewerkschaft, Thomas Eigenthaler, gehen dadurch dem deutschen Finanzamt pro Jahr mindestens 50-60 Mrd. Euro verloren [Eig14]. Noch einmal der selbe Schaden entsteht durch illegale Steuertricks [Eig14].

Irritierend ist auch, dass demokratische Standards bei der Vergabe von Steuermilliarden fast vollständig ausgehebelt werden. So berichtete die Süddeutsche Zeitung, dass bis zum 21. April Anträge auf Staatskredite im Umfang von 28 Mrd. Euro bei der KfW eingegangen sind. Der Löwenanteil, nämlich 70 Prozent, wurden von nur 17 Konzernen beantragt. Durchgesickert ist, dass der Adidas-Konzern 2,4 Mrd. Euro bekommt und die TUI 1,8 Mrd. Euro. Wer die restlichen Anträge stellt, hält die Bundesregierung unter Verschluss. Alles wird im stillen Kämmerlein entschieden, ohne politische und öffentliche Debatte. Selbst das Parlament wird weitgehend im Unklaren belassen. Der Haushaltsausschuss des Bundestages will zumindest ab einer Summe von 500 Millionen Euro wissen, um welche Anträge es geht. Die Bundesregierung soll dazu nach den Vorstellungen von Union, SPD und Grünen einmal im Monat eine Sammelliste vorlegen. Aber die soll geheim

⁷ Die Süddeutsche Zeitung schreibt in einer Recherche: „Solange die Geldflüsse innerhalb der Konzerne von und zu Töchtern in Steueroasen unveröffentlicht bleiben, weiß außerhalb der Behörden niemand, was da geschieht. Solange kann auch kein öffentlicher Druck auf Unternehmen entstehen, die bei den Steuern tricksen.“ [Pan20]

bleiben und das Parlament nicht verlassen [Gel20]. Ein Lehrstück des bürgerlichen Parlamentarismus möchte man hinzufügen. Die Bundesländer gehen mit ihren eigenen kleineren Förderprogrammen ähnlich geheimniskrämerisch um. Und alles wird gratis gewährt, unabhängig davon, ob die Besitzer und Hintermänner der Konzerne nicht selbst noch Milliardenbeträge besitzen, die sie in der Krise einsetzen könnten.

Unternehmen	Staatshilfe	Branche
TUI	1,8 Mrd. €	Urlaubsreisen
Condor	550 Mill. €	Airline
Lufthansa	9 Mrd. €	Airline
Leoni	330 Mill. €	Automobilzulieferer
Nanogate		Automobilzulieferer
Adidas	2,4 Mrd. €	Sport- und Bekleidung
Puma	625 Mill. €	Sport- und Bekleidung
Tom Tailor		Bekleidung
Ceconomy	1,7 Mrd. €	Mutterkonzern von Saturn und Media Markt
Sixt	1,04 Mrd. €	Autovermieter
Thyssenkrupp	1 Mrd. €	Stahlkonzern

Tabelle 1: Bekannt gewordene Unternehmen, für die die SteuerzahlerInnen haften

In Tabelle 1 ist eine Übersicht der bekannten Unternehmen zu sehen, denen der Staat mit Krediten zur Seite springt. Dass dies zur Sicherung von Arbeitsplätze führt, kann in vielen Fällen nicht behauptet werden. So plant Thyssenkrupp den Abbau von 6000 Stellen, trotz eines staatlich abgesicherten Kredits von einer Milliarde Euro [Mül20-1]. Das dürfte aber nur der Anfang sein. Die Konzernspitze will das 200 Jahre alte Unternehmen in viele Einzelteile filetieren. Die Konzernsparten Anlagenbau, Federn und Stabilisatoren sowie ein Edelstahlwerk mit insgesamt 20.000 Beschäftigten sollen aus dem Konzern ausgegliedert und verkauft werden [Mül20-2. Einem Grobblechwerk in Duisburg steht die Schließung bevor. Die Stahlbranche, das Herzstück des Konzerns, soll ausgegliedert und vielleicht sogar mehrheitlich an neue Partner abgegeben werden. In einem Interview im Mai 2020 ließ die Vorstandschefin Merz durchblicken, dass Gespräche mit der Salzgitter AG laufen und dass auch

ein chinesischer Konzern als Investor nicht ausgeschlossen wäre [Bus20-1]. Die vorliegenden Informationen verdeutlichen, dass bei Thyssenkrupp alles in die falsche Richtung läuft. Der Konzern wird zerlegt und von einer Arbeitsplatzsicherung ist nicht die Rede. Und das obwohl die Bundesregierung den Umbau mit einer Milliarde Euro finanziert und die Bundesanstalt für Arbeit Kurzarbeitergelder für den Konzern zur Verfügung stellt⁸. Schlimmer noch: Die Berliner Regierung könnte ja auch dafür sorgen, dass der Umbau so vorgenommen wird, dass zukünftig eine CO2-freie Stahlproduktion auf der Basis von Wasserstoff möglich ist. Das wäre etwas teurer gekommen, aber es wäre wenigstens eine Innovation gewesen, die die Stahlarbeitsplätze zukunftssicher gemacht hätte. Stattdessen schaut die Regierung tatenlos zu, wie der Konzern ausgeweidet wird, wie Gelder an unterschiedlichste Kapitaleigner sinnlos ausgezahlt werden und schlussendlich Arbeitsplätze platt gemacht werden.

Auch der Reisedienstleister TUI erklärte nachdem er zuerst eine staatlich abgesicherte Kredithilfe von 1,8 Mrd. Euro abkassiert hatte, dass er weltweit 8000 Stellen abbauen wolle [TI20]. Das passt in die Konzernstrategie, denn bereits im Vorjahr, im Juni 2019, hatte das Unternehmen 450 Stellenstreichungen bis 2021 in der Konzernzentrale in Hannover angekündigt [TUI19]. Der Grund: Die Arbeit, die vorher von Mitarbeitern geleistet wurde, soll nun von einer neuen leistungsfähigen Software übernommen werden. So wird die Wirtschaftskrise genutzt, um Rationalisierungen zu Lasten der Beschäftigten auf den Weg zu bringen. Staatsgelder werden dabei gratis ohne Gegenleistung mitgenommen⁹.

8 Bereits Anfang April verkündete der Konzern, dass in der Stahlsparte in der Produktion und Verwaltung Kurzarbeit geplant werde [ARD2020].

9 Zu denken sollte einem auch die Börsenkurse geben. Am 18. März 2020 war der DAX auf 8440 Punkte abgestürzt. Als die staatlichen Hilfsleistungen für die Konzerne offenbar wurden, wanderte sofort wieder Spekulationskapital in den Aktienmarkt. Bereits Mitte Mai lag der DAX wieder bei 11.000 Punkten. Das und die dutzenden Dividendenankündigungen der Konzerne im Angesicht der Krise zeigen, wo eigentlich die Geldmittel zur Corona-Krisendämpfung zu holen wären.

3. Auf die Schenkungen folgt Sozialabbau

Die Schenkungen und undurchsichtigen Kredithilfen an große Konzerne durch den Staat rufen bei linken Kräften erheblichen Unmut hervor. Doch die großen Gewerkschaften schweigen meist und auch die Partei Die Linke formuliert keine schlüssige Gegenstrategie. Und wenn kapitalismuskritische Positionen mal in der Öffentlichkeit formuliert werden, werden sie auch sofort bekämpft. Als die SPD-Co-Vorsitzende, Saskia Esken, es wagte „eine einmalige Vermögensabgabe“ von großen privaten Vermögen zur Krisenfinanzierung vorzuschlagen, fielen Vertreter von CDU und FDP gleich über sie her. Ihr Parteikollege und Finanzminister Scholz überhörte den Einwurf geflissentlich. Wie sich die bürgerlichen Parteien die Finanzierung der Hilfen vorstellen, formulierte FDP-Chef Christian Linder so: „Die Sanierung der Staatsfinanzen muss durch Wachstum und neue Disziplin bei den Staatsausgaben erfolgen.“ [Ver20] Wer nach der Krise diszipliniert werden soll, dürfte klar sein: Die Masse der Lohnabhängigen, der RentnerInnen und der auf staatliche Unterstützung Angewiesenen. Dazu Abbau von Sozialleistungen und Einsparungen bei öffentlichen Ausgaben (Krankenhäuser, Schulen, Schwimmbäder, Bibliotheken usw.). Diese Einschätzung ergibt sich, wenn man einen Blick insbesondere auf die Finanzsituation der Kommunen wirft. Laut Helmut Dedy, Hauptgeschäftsführer des Deutschen Städtetages, haben bereits im Mai viele Unternehmen ihre Gewerbesteuvorauszahlungen auf null gesetzt [Sta20]. D.h. sie zahlen ihre Steuerabschläge nicht mehr. Der Fehlbetrag liegt über das Jahr hochgerechnet nach Informationen von Dedy bei 20 bis 24 Milliarden Euro. Dazu kommen fehlende Einnahmen im öffentlichen Nahverkehr und bei Schwimmbädern oder Museen. Ohne einen Rettungsschirm durch den Bund könnte es bei den Kommunen dramatisch werden. Immerhin hat Finanzminister Scholz einen Rettungsschirm von 57 Milliarden Euro für die Kommunen vorgeschlagen, der jeweils zur Hälfte vom Bund und von den Ländern aufgebracht werden soll [Gam20]. Die Antwort war eine Kakophonie von rechtsgestrickten CDU-„Haushaltsexperten“ über Grüne Minister bis zur CSU, die alle dagegen waren. Ein Teil der bürgerlichen

Mainstream-Politik will offensichtlich die Gelegenheit nutzen, um in der Krise die schon immer ungeliebten Sozialausgaben der Kommunen einzuschrumpfen. Es ist zu befürchten, dass auch bei den Tarifverhandlungen im Herbst die eben noch als „systemrelevant“ hochgelobten KrankenpflegerInnen, die Kita-MitarbeiterInnen oder die Müllmänner einen ersten Preis dafür bezahlen sollen. Während Konzerne ohne Bedingungen Milliarden abkassieren können, sollen sich Lohnabhängige, Studenten oder Rentner bescheiden und ihr Schicksal klaglos tragen.

4. Gunst der Stunde: Konzernlobbyisten gegen Umweltauflagen

Die Konzerne nutzen natürlich auch die Gunst der Stunde, um lästige Umweltauflagen loszuwerden. So zählte Sven Giegold, grüner Abgeordneter im EU-Parlament, die Wirtschaftsverbände auf, die deswegen bereits jetzt bei der EU-Kommission vorstellig geworden sind [Dea20]. So die Automobilbranche, die versucht, die angekündigte Verschärfung der CO₂-Grenzwerte für PKWs wieder zu kippen. Oder die Luftfahrtbranche, die eine Kerosinsteuer verhindern will. Dazu fordert die Kunststoffindustrie, dass das beschlossene Plastikverbot für einige (zu wenige) Produkte wieder zurückgenommen werden soll. Mit dabei ist natürlich auch wieder, die Landwirtschaftlobby, die für sich das unbeschränkte Recht auf Vergiftung von Böden und Grundwasser einfordert.

5. Kranke Autokonzerne wieder aufpäppeln?

Auch in Deutschland formulieren Konzerne bereits Wünsche zu Lasten der Umwelt. So wollen die Autokonzerne den Verkauf ihrer schmutzigen Diesel- und Benzinschleudern wieder angekurbelt wissen. Natürlich mit Steuergeldern. Gegenüber dem Handelsblatt formulierte VW-Chef seine harten Forderungen charmant verpackt: "Wir würden uns freuen, wenn die Politik für Konsuman-

reize sorgen würde [Neu20]. Er meinte damit eine direkte Wiederauflage der sog. „Umweltprämie“ von 2009. In der damaligen Krise bekam jeder, der sein mehr als 9 Jahre altes Auto verschrotten ließ, 2.500 Euro vom Staat geschenkt. Der Umwelt diene das nicht, denn das in den Fahrzeugen steckende geronnene Kohlendioxid wurde tunlichst übersehen¹⁰.

Einzig der Name soll neu sein: „Innovationsprämie“. Allerdings wollen sich die Autokonzerne neben einigen Elektroautos vor allem ihre alten Diesel und Benziner sowie ihre überdimensionierten SUVs bezahlen lassen. In dasselbe Horn wie Dies stieß der neue Daimler-Boss Ola Källenius: „Es geht darum Zuversicht in die Märkte zurückzubringen.“ Es sei wichtig, die Nachfrage anzukurbeln, „damit die Kunden nicht weiter abwarten.“ [Mil20].

Diess und Källenius tun so, als ob die gute alte Autowelt mit ihren Verbrennern noch zu retten sei. Tatsächlich ist die Autoindustrie ein Patient mit schlimmen Vorerkrankungen. Erstens leiden VW, Daimler und BMW wegen ihrer Abgas-trickereien zu Recht bei potenziellen Kunden unter einem erheblichen Vertrauensschwund. Zweitens sind ihre Verbrenner Auslaufmodelle. Das gilt sowohl für Diesel als auch für Benziner. So trägt der Straßenverkehr mit rund 20 % zum deutschen CO₂-Ausstoßes bei. Wir stehen kurz vor einer globalen Klimakatastrophe. In einer solchen Zeit sind die Verbrennungsmotoren ein Anachronismus, der schnellstens von der Straße gehört¹¹. Drittens zeigen sich im Automobilbereich Zeichen einer Absatzkrise. Insbesondere in den entwickelten Industriestaaten, lassen sich die Städte und Straßen nicht immer weiter mit Au-

10 Die Kohlendioxid-Freisetzung erfolgt bereits beim Abbau der in den Fahrzeugen verwendeten Rohstoffe und ihre nachfolgende Vorverarbeitung. Auch die Stahlproduktion setzt erhebliche CO₂-Mengen frei. Das gleiche gilt für die Herstellungsprozesse der in den Fahrzeugen eingesetzten Buntmetalle, der Verglasung und der Kunststoffe.

11 Auch der Ersatz der Verbrenner durch Elektroautos, wovon VW träumt, ist keine Alternative. Ihre Herstellung setzt ebenfalls hohe CO₂-Mengen frei. Und wir stehen auch vor einer Rohstoffkrise. Da ist es dauerhaft nicht mehr möglich, wertvolles Lithium, Platin oder Kobalt nur für den Profit der Konzerne in kurzlebigen Autos zu verschwenden.

tos fluten. In der Bevölkerung wächst daher das Protestpotenzial gegen die Verwüstung und Verlärmung der menschlichen Umwelt durch den Individualverkehr.

Diese Einsichten setzen sich zwar in immer weiteren Kreisen der Bevölkerung durch. Das gilt aber nicht für die Politikerkaste, die nach wie vor eng mit den Autokonzernen verbandelt ist. Eine große Koalition bestehend aus den Ministerpräsidenten der deutschen Autoländer, nämlich Stephan Weil (SPD, Niedersachsen), Markus Söder (CSU, Bayern) und Winfried Kretschmann (Grüne, Baden-Württemberg) vertritt knallhart die Interessen der deutschen Autokonzerne. Die Wünsche dieser Herren: Autokäufer sollen eine „Innovationsprämie“ von 3000 Euro gratis erhalten, wenn sie einen neuen Benzin- oder Dieselschlucker kaufen¹². Die Größe spielt dabei keine Rolle. Gutbetuchte Käufer von schweren SUVs und dicken Limousinen dürften von einer solchen Regelung profitieren. Dazu sollen Elektroautos und sog. Plug-In-Hybride¹³ mit 4000 Euro subventioniert werden – zusätzlich zum bestehenden Förderprogramm. Wer zugleich ein altes Auto der Emissionsklasse 4 oder schlechter verschrottet, bekommt noch eine „Recycling-Prämie“ von 1000 Euro obendrauf. Einen Mobilitätsbonus für Fahrräder ist von den drei Ministerpräsidenten nicht vorgesehen. Söder erklärte dazu: „Wir brauchen einen kurzen, nachhaltigen Leitimpuls.“ Da sei die Autobranche nun mal am relevantesten [Häg20].

12 In zahlreichen Untersuchungen wurde nachgewiesen, dass auch neue Diesel der Emissionsklasse 6d weiterhin zu hohe Stickoxid-Emissionen haben. Benziner stehen vor allem für hohe Feinstaubemissionen. Die Autokonzerne haben bisher weitergehende Schutzmaßnahmen ausgebremst. Solche mit Emissionen belasteten Fahrzeuge sollen nach dem Willen von Söder, Weil und Kretschmann (Die Grünen!) mit Steuergeldern gefördert werden.

13 Plug-in-Hybride besitzen meist einen großen Verbrennungsmotor und als Alibi einen kleinen Elektromotor. Diese Antriebskombination bringt der Umwelt keinen Nutzen sind, machen die Fahrzeuge aber besonders schwer. Daher werden vor allem große und teure SUVs als Plug-in-Hybride ausgelegt.

6. Autokonzerne schwimmen in Milliarden-Rücklagen

Das Ansinnen der Autobosse ist nicht zuletzt deswegen so dreist, weil sie die SteuerzahlerInnen zur Kasse bitten wollen, obwohl eigene riesige Rücklagen vorhanden sind. So berichtete die Beratungsfirma EY, nachdem sie die Jahresabschlüsse der großen Dax-Unternehmen analysiert hatte, dass VW Ende 2019 über flüssige Mittel in Höhe von 18 Mrd. Euro verfügte. Daimler besaß 16 Mrd. Euro und BMW 9,1 Mrd. Euro [Flü20]. Das sind allerdings nur die flüssigen Mittel. Dazu kommen die anderweitigen Rücklagen. In [xx] wird drauf hingewiesen, dass sich nach Durchsicht der Geschäftsberichte von VW, Daimler und BMW allein für diese Konzerne Rücklagen von 180 Mrd. Euro ergeben. Dass die Autokonzerne über solche riesigen Finanzreserven verfügen dürften, ergibt sich auch aus einer Analyse der Süddeutschen Zeitung [Bus20]. Danach zeigt sich anhand von Bloomberg-Daten für den Zeitraum von 2010 bis 2019, dass die drei deutschen Autokonzerne riesige Gewinne (operatives Ergebnis) machten, trotz Dieselskandal. So verdiente BMW in dieser Zeit 84 Mrd. Euro, Daimler 94 Mrd. Euro und der VW-Konzern 100 Mrd. Euro. In der Summe sind das 278 Mrd. Euro. Davon wurden dann wieder 20 bis 25 % an die Aktionäre ausgeschüttet.

Angesichts der Geldsummen, die sich in den Händen der deutschen Autokonzerne befinden, zweifeln auch Insider an den von den Konzernbossen herbei gewünschten staatlichen Kaufprämien. So vermerkte die Professorin Monika Schnitzler vom Sachverständigenrat¹⁴, dass die deutschen Autokonzerne trotz des Dieselskandals zuletzt hohe Gewinne erwirtschaftet hätten und dass ihre Liquiditätslage gut sei. Die Unternehmen sollten zunächst einmal ihre Rücklagen verwenden und erst recht keine Dividenden auszahlen [Bus20].

14 Der Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung (SVR) berät die Bundesregierung.

Autokonzerne: Aktionäre und Eigentümerfamilien kassieren hohe Dividenden

Söder, Weil und Kretschmann wollen, dass der Staat aus Steuermitteln eine „Innovationsprämie“ zugunsten der großen Autokonzerne aufbringt. Ein finanzieller Beitrag der Großaktionäre und Firmeneigentümer liegt jenseits ihres Vorstellungsvermögens. Sollten die nicht zuallererst in die eigene Tasche greifen? VW-Chef Diess wurde in einem Fernsehinterview befragt, ob man nicht auch die Gewinne der Aktionäre kürzen könnte. Die Antwort von Diess: „Als letztes Mittel“ werde man sich das noch überlegen. Man habe die „endgültigen Beschlüsse noch nicht gefasst.“ [Fro20]. Doch im Hintergrund war wohl schon alles festgezurrert, denn nur 5 Tage nach dem Interview meldete das Handelsblatt, dass VW in diesem Jahr eine Dividende von 6,50 Euro je Stammaktie und 6,56 Euro je Vorzugsachse ausgibt [Han20]. Bei 206 Millionen Vorzugsaktien und 295 Millionen Stammaktien sind das insgesamt Ausschüttungen von rund 3,3 Mrd. Euro. Bei einem Anteil von 31,3 % des gezeichneten VW-Kapitals wären das allein für die Besitzerfamilie Porsche-Piech über eine Milliarde Euro in 2020¹⁵. Arm ist diese Automobildynastie nicht. 2015 wurde ihr Vermögen auf 65 Mrd. Euro geschätzt [Aut15].

Auch BMW zahlt trotz der kombinierten Corona- und Automobilkrise 2,50 Euro je Stammaktie an Dividende aus. Laut Süddeutscher Zeitung [BMW20] sind das insgesamt 1,65 Mrd. Euro. Den größten Brocken davon (770 Mill. Euro [Rit20]) streicht die Milliardärsfamilie Quandt/Klatten ein, denn sie besitzt 47 % der BMW-Aktion. Das Manager Magazin schätzte das Vermögen der Familie im Jahr 2019 auf 34 Mrd. Euro [BMW18]. Eigentlich Geld genug, um auch mal Verzicht üben zu können. Auch der Daimler-Konzern gibt in 2020 eine Dividende von 0,90 Euro je Aktie aus. Bei 1,07 Milliarden Aktien sind das Ausschüttungen von 963 Millionen Euro¹⁶.

15 Einige Medien [Rit20] sprechen „nur“ von einer halben Milliarde für die Porsche-Piechs. Das ist nach ihrem Aktienbesitz und den Dividenden aber rechnerisch nicht schlüssig.

16 Während VW und BMW sich im wesentlichen in der Hand von großen kapitalistischen Dynastien befinden, ist das Aktienvermögen des Daimler-Konzerns breiter gestreut. Es

7. Ein Ausblick: Krisendauer und Crash-Gefahr

Anfang April legten die führenden Wirtschaftsinstitute ihre Prognose für das laufende Jahr vor¹⁷. Sie rechneten mit einem Einbruch von 4,2 %. In 2021 sollte es bereits wieder eine Erholung geben, die dann bei 5,8 % liegen würde [Vet20]. Die Logik hinter dieser und anderen ähnlichen Einschätzungen: Die momentane Rezession ist zwar schmerzhaft, wird aber nur von kurzer Dauer sein. Spätestens im nächsten Jahr wird sie einer robusten Erholung weichen. Die Weltwirtschaft würde sich nur in einem vorübergehenden Schockzustand befinden. Sobald es ein Gegenmittel gegen das Virus gibt, würden die Menschen in die Einkaufszentren strömen und sich aufgeschobene Konsumwünsche erfüllen. Familien würden in Ferienjets einsteigen und ihren Urlaub nachholen. Die Fabriken würden wieder voll anlaufen und die noch gespeicherten Bestellungen würden abgearbeitet. So weit das von bürgerlichen Wirtschaftsexperten erhoffte Szenario. Die Frage ist, wie die wirkliche Situation jenseits der von den Regierungen verordneten Beruhigungspillen aussieht. Versuchen wir eine Übersicht zu gewinnen.

Bereits vor der Corona-Epidemie entwickelte sich in vielen Branchen und vielen Teilen der Welt eine tiefe ökonomische Krise. Darauf sattelte dann noch die Corona-Pandemie auf. Diese Kombination hat in vielen Ländern die kapitalistische Wirtschaft in die tiefste Krise seit über hundert Jahren gestürzt. Und je weniger soziale Sicherheitsmaßsysteme vorhanden sind, desto tiefer ist der Absturz. Ein dramatisches Bild zeichnet sich mittlerweile in den USA ab,

ist zu 52,3 % im Besitz institutioneller Anleger. Darunter die Bank of America mit 5,1 %, Blackrock mit 5 % und Harris Associates mit 4,9 % [May19]. Der chinesische Investor Li Shufu hält 9,7 %, die chinesische BAIC Group (Beijing Automotive Group) 5 %, die Öl-Monarchie Kuwait 6,6 %, Renault-Nissan 3,1 % und private Anleger 23,1 %.

¹⁷ Die Prognose wurde herausgegeben vom Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) in Berlin, dem Münchner Ifo-Institut, dem Institut für Weltwirtschaft Kiel (IfW), dem Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung Halle (IWH) und dem RWI Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung.

dem Land, das immer noch die größte Ökonomie der Welt ist. Die Krise hat hier zu einem sich selbst verstärkenden Teufelskreis von sinkender Kaufkraft und weiteren Entlassungen geführt. Bereits Mitte Mai lag die US-Arbeitslosenzahl bei rund 36 Millionen. Ein Wert, der noch nicht einmal in der großen Depression 1928 erreicht wurde. Im Fernsehen konnte man Bilder beobachten, wie lange Autoschlangen, darunter viele SUVs, an Essensausgaben vorbeifuhren und dabei Lebensmitteltüten überreicht bekamen. Wenn man diese Bilder verinnerlicht, bekommt man Zweifel am Szenario von einem schnellen Aufschwung. Dazu gibt es weltweit zu viele Arbeitslose, eine bereits massiv abgesunkene Kaufkraft und die Menschen halten in der Not ihr Geld zusammen. So denken in dieser Situation nur wenige daran, ein neues Auto zu kaufen. Die Zahlen sprechen eine deutliche Sprache: Im April 2020 brach in Europa der Automarkt um historische 76 % gegenüber dem Vorjahr ein [Abs20]. Es ist daher ein wahrscheinlicheres Szenario, dass die Krise lange anhalten wird. Das dürfte besonders dann der Fall sein, wenn sie auf den Arbeitsmärkten dauerhaft tiefe Spuren hinterlässt. Dazu wieder erschreckende Daten aus den USA: Allein von Ende März bis Mitte Mai sind hier 100.000 Kleinbetriebe, 20.000 Restaurants und 3.000 Kaufhausfilialen in den Bankrott geraten [Hul20]. Und das ist sicher erst der Anfang einer Erosion, die in den USA und anderswo noch zu einem Zusammenbruch großer Industrien führen könnte. Der Zusammenbruch des Karstadt-Kaufhof-Konzerns ist da sicher nur ein erstes Wetterleuchten.

Doch wir könnten auch noch einen viel tieferen Absturz erleben. Dafür gibt es viele bedrohliche Indikatoren¹⁸. So haben sich aufgrund der vergangenen expansiven Geldpolitik der Notenbanken viele Unternehmen leichtfertig verschuldet. Laut Daten des Institute of International Finance, einem weltweit tätigen Bankenverband, liegen die Verbindlichkeiten der Unternehmen weltweit schon bei über 70 Billionen US-Dollar. Auch die 30 DAX-Unternehmen hatten bereits Ende Februar, also noch vor Corona, eine Schuldenlast vom 3,9-

18 Siehe Artikel von Jakob Schäfer: Wirtschaftskrise nur wegen Corona-Pandemie? [ShJ20]

fachen des Ebitda [Fin20] (dem Unternehmensergebnis vor Steuern, Zinsen und Abschreibungen). Die hohen Schulden bieten den Unternehmen kaum noch Handlungsspielraum. Wenn darauf noch Unternehmensverluste durch die kombinierte Corona- und Wirtschaftskrise kommen, könnte das für viele Unternehmen zu viel sein. Und der gleichzeitige Zusammenbruch einer größeren Zahl von Konzernen könnte sogar eine neue Finanzkrise auslösen.

Kritisch ist auch die Lage in vielen Entwicklungs- und Schwellenländern. Staatliche Strukturen und viele Unternehmen hängen von Rohstoffexporten ab. Bereits vor der Corona-Pandemie sanken die Preise vieler Rohstoffe. Die Wirtschaften zahlreicher Länder gerieten ins Wanken und die Schulden wuchsen. Mit der globalen Corona-Wirtschaftskrise hat sich alles erheblich verschärft. Die Nachfrage nach Eisen, Kupfer oder anderen Rohstoffen ist dramatisch zurückgegangen. Dazu blieben die Touristen aus, die in vielen Ländern eine weitere wichtige Einnahmequelle sind. Angesichts der sich verschärfenden Krise wurde zudem eine große Zahl von Investitionen in Panik aus den globalen Peripherieländern abgezogen. Dies und steigende Aufwendungen, u.a. für Lebensmittelsubventionen und medizinische Hilfsmittel, bedrohen zahlreiche Regierungen mit Insolvenz. Ein Beispiel ist Argentinien, wo die Inflation mittlerweile die dritthöchste der Welt ist und Millionen Menschen unter der Armutsgrenze leben. Das Land steht mit einer Schuldenlast von 320 Mrd. Euro am Rande eines neuen Staatsbankrotts. Auch die neue Schuldenkrise vieler Schwellenländer könnte dazu beitragen, dass das internationale Bankensystem in neue Turbulenzen gerät.

Als eine ernsthafte Gefahr kann auch das Auftreten einer neuen Schuldenkrise in der Eurozone angesehen werden. In 2011 und 2012 war Griechenland am Rande eines finanziellen Kollaps, was die gesamte Eurozone auseinanderzureißen drohte. Es gelang der EZB diesen Brandherd nur mit Krediten im Volumen von hunderten von Milliarden Euro zu löschen. Aber im Gegensatz zu den offiziellen Erklärungen der europäischen Institutionen wirkt

die Krise immer noch nach. Die wirtschaftliche Entwicklung blieb in den südeuropäischen EU-Mitgliedstaaten schwach. Das BIP Griechenlands lag im vergangenen Jahr nur auf dem Niveau von 2002, während Spanien, Portugal, Italien und sogar Frankreich das wirtschaftliche Niveau vor der Krise noch nicht erreichen konnten. Und die Schuldenlast der südeuropäischen Länder ist im Mai 2020 deutlich höher als zu Beginn der letzten EU-Schuldenkrise in 2011/12. Die italienischen Banken hatten bereits zu Beginn der sog. Coronakrise immer noch notleidende toxische Kredite in Höhe von fast 350 Milliarden Euro in ihren Bilanzen, was etwa 7 Prozent der gesamten Verbindlichkeiten entspricht. Da Italien in 2020 in eine schwere wirtschaftliche Krise geraten ist, wäre Italien diesmal wohl im Zentrum einer möglichen EU-Schuldenkrise. Das Land ist im Vergleich zu Griechenland ein ökonomisches Schwergewicht.

Nimmt man alle Schulden zusammen, so lag bereits Anfang 2018 die weltweite Verschuldung von Staaten, dem Finanzsektor, den Unternehmen und Privathaushalten bei 247,2 Billionen US-Dollar. Im Jahr vor der letzten großen Finanzkrise, 2008, waren es nur 177,8 Billionen US-Dollar [Cra19]. Dieses Zahlenverhältnis ist ein Indiz dafür, welche Gefahrenpotenziale die jetzige Weltwirtschaftskrise noch birgt. Sollten wichtige Banken in Zahlungsschwierigkeiten kommen, weil Schuldner Tilgung und Zinsen nicht mehr aufbringen können, dann droht eine exponentielle Krisenverschärfung mit massiven Firmenzusammenbrüchen und einer wachsenden Arbeitslosenrate.

8. Die Aufgabe: Nicht den Patienten Kapitalismus retten - sondern unseren Planeten

Der Kapitalismus hängt heute am Tropf des Staates. Er kann nur überleben, weil ihm riesige Summen von Steuergeldern in seine finanziellen Adern

gepumpt werden. Dem bereits vorerkrankten System ist bereits beim ersten Corona-Hüfteln die Luft ausgegangen. Die Lieferketten arbeiten nicht mehr und als die Kunden mal wenige Wochen etwas weniger eingekauft haben, ist gleich das ganze Wirtschaftskonstrukt zusammengebrochen. In dieser Situation haben die Bosse der großen Konzerne nichts anderes im Kopf als sich mit vielen Milliarden Steuergeldern sanieren zu wollen. Damit ihr krankes, sozial ungerechtes und ökologisch unverträgliches Produktionssystem überlebt. Selbst dem Wissenschaftlichen Beirat für Globale Umweltveränderungen, der die Bundesregierung berät, wird dabei unwohl. Die Generalsekretärin, Maja Göpel, formulierte es so: „Es muss darum gehen, Mobilität neu zu denken – nicht den autobasierten Individualverkehr mit neuen Motoren auszustatten.“ Und weiter: „Wir müssen jetzt darauf hinwirken, dass diese Krise uns in eine saubere Zukunft führt – und nicht bestehende Strukturen verfestigt.“ [Bal20] Sogar über hundert Unternehmen, die die Dramatik der ökologischen Krise verstanden haben, forderten in einem an die Bundesregierung gerichteten Brief, „die ökonomische Zwangspause durch Covid-19 für einen nachhaltigen Neustart unserer Volkswirtschaft zu nutzen.“ [Bau20]. In die gleiche Richtung weist ein Aufruf, der von vielen Klimaschutzgruppen und dem Deutschen Naturschutzring unterzeichnet wurde. Auch der BUND fordert, dass öffentliche Gelder an ökologische Auflagen gebunden sein müssten.

All diese vorsichtigen und defensiv gehaltenen Forderungen werden aber angesichts der drohenden Klimakatastrophe nicht ausreichen. Wir kommen an einem kompletten Umbau von weiten Bereichen der heutigen Ökonomie nicht mehr vorbei. Und ohne die private Verfügungsgewalt über die großen Produktionsmittel aufzuheben, wird das realistischere nicht zu bewältigen sein.

Eckpunkte eines Umbauprogramms für eine ökologische Zukunft und die Sicherung von Arbeitsplätzen

In der jetzigen Wirtschaftskrise werden allein in Europa hunderte Milliarden Euro Hilfgelder für die Unterstützung der bestehenden kapitalistischen Wirtschaft mobilisiert. Damit werden aber auch ökonomische Strukturen zementiert, die bereits mittelfristig zur unwiderruflichen ökologischen Zerstörung unser Planet führen. Stichworte sind: Klimakatastrophe, Artensterben, Ressourcenverknappung. Die Krise, die daraus resultiert, wird die Folgen der Corona-Epidemie bei weitem in den Schatten stellen. Der EU-Klimakommissar Frans Timmermans sagt deswegen, dass es nicht gerecht sei, jetzt in die „alte Wirtschaft“ zu investieren. Aber der von ihm propagierte Green Deal ist schwammig und springt zu kurz. Schwammig, weil wieder nur diffuse Zahlen präsentiert werden. So soll der Ausstoß klimaschädlicher Gase bis 2030 um 50 bis 55 % Prozent unter dem Wert von 1990 liegen. Das klingt ja auf den ersten Blick gut. Aber die bisherigen Erfahrungen mit allgemeinen Einsparwerten sind enttäuschend. Sie wurden entweder nicht erfüllt oder immer wieder auf die Schnelle relativiert. Das wird so lange weitergehen, wie immer wieder nur Zahlen präsentiert werden, ohne zu definieren, was konkret zurückgebaut werden muss. Letztlich ist es ein Trick, um mit Formelkompromissen die eigentlich notwendigen ökologischen Umbaumaßnahmen zu verschleiern. Es ist die Aufgabe von linken und ökologischen Strömungen die Umbauaufgaben klar zu benennen. Doch auch hier sind trotz eines guten Willens noch viele Defizite und Halbheiten vorhanden. Da reicht es einfach nicht, wenn man nur den schnellen Ausstieg aus der Kohleverstromung fordert, so richtig das auch ist. Man muss auch den Ausstieg aus der Autogesellschaft propagieren, den Umbau der Stahl- und Chemieindustrie oder ein anderes Bauen, dass weniger Ressourcen und Energie frisst. Im Folgenden sollen einige besonders vordringliche ökologische Umbaumaßnahmen benannt werden. Ohne ihre Umsetzung dürfte das Überleben auf unserem Planeten auf

Dauer schwer werden.

- Der sog. „Kohlekompromiss“ hat dazu geführt, dass die Kohleverbrennung noch bis 2038 fortgesetzt werden soll. Bis dahin werden noch riesige CO₂-Mengen freigesetzt, die unsere Atmosphäre weiter schädigen. Dieser verschleppte Ausstiegsbeschluss läuft auch darauf hinaus, dass aus der schmutzigen Braunkohle ganz zuletzt ausgestiegen werden soll. Bis dahin sollen sogar noch weitere Dörfer in der Lausitz und im Rheinland für die Kohleförderung weggebaggert werden. Zudem soll es für das Abschalten der Braunkohlemeiler noch eine hohe Entschädigung geben. Das alles darf so von der Gesellschaft nicht hingenommen werden: Der Ausstieg muss spätestens 2030 abgeschlossen sein. Keine Entschädigungszahlungen für die Kohlekonzerne.
- Der ökologische Umbau der Wirtschaft erfordert eine ausreichende Verfügbarkeit von erneuerbaren Energien. Das sind vor allem die Wind- und die Solarenergie. Aber die Bundesregierung sabotiert den Ausbau seit Jahren, vornehmlich zu Gunsten der Kohlekonzerne und einiger Industriekonzerne, die Strom zu Niedrigstpreisen haben wollen. Die Fesseln, die den erneuerbaren Energien angelegt worden sind, müssen schnellstmöglich gelöst werden. Dazu gehört vor allem die Sabotage der Windenergie, die durch unverhältnismäßige Abstandsregeln und die bürokratischen langandauernden Genehmigungsverfahren behindert wird. Bei der Solarenergie kam es zwar zu einer Einigung zwischen der Union und der SPD, dass endlich die Ausbaubegrenzung („Deckel“) im EEG auf nur 52 GW beendet werden soll. Aber es muss auch eine gesicherte Förderung für den Ausbau der Dachphotovoltaik geben, während die Freiflächenphotovoltaik sich mittlerweile ohne Förderung selbst trägt. Zusätzlich müssen aber auch die vielen kleinen Schikanen gegen die erneuerbaren Energien aufgehoben werden. So z.B. die Behinderung des sog. Mieterstroms, die Strafsteuern auf den Eigenverbrauch von Solarenergie, oder die zweifach erhobene EEG-Umlage, wenn erneuerbarer Strom in Speicher geladen und dann wieder herausgeholt wird.

- Das heute bestehende Verkehrssystem ist so strukturiert worden, dass es den Autokonzernen vor allem regelmäßige Profite beschert. Deswegen besteht seine Grundlage vornehmlich auf dem Autoindividualverkehr. Dazu kommt ein LKW-Verkehr, der selbst für die Straßensubstanz unverträglich ist. Alle anderen möglichen Gesichtspunkte, wie Umweltbelastung, Klimaschädlichkeit, Kosten oder die Gesundheit der Menschen wurden diesen Profitinteressen bedingungslos untergeordnet. Insbesondere der Klimaschutz zeigt uns aber ohne jede Kompromissmöglichkeit, dass wir aus dem massenhaften Autoverkehr aussteigen müssen¹⁹. Eine Elektrifizierung der heutigen Autoflotte schafft keine Lösung, denn auch die Ressourcenbereitstellung und die Produktion der Fahrzeuge ist bereits mit hohen CO₂-Emissionen verbunden. Die einzige Antwort kann daher nur ein Umbau des heutigen Verkehrssystems auf öffentliche Verkehrsmittel sein. Es ist daher zu fordern: Massive Förderung des ÖPNV, der Eisenbahn sowie der Rad- und Fußwege zu Lasten des Autoverkehrs. Wir wollen autofreie und lebenswerte Städte.
- Angesichts der ökologisch notwendigen Abkehr vom Individualverkehr und hin zu öffentlichen Verkehrsmitteln bedarf es einer Konversion der heutigen Autoindustrie. Sie ist heute bereits krisengeschüttelt und viele Konzerne planen Massenentlassungen. Die heutige Autoindustrie ist in eine allgemeine Mobilitätsindustrie zu integrieren. Sie sollte vornehmlich auf die Herstellung von Eisenbahnen, Straßenbahnen und Bussen orientieren. Die bestehenden Produktionseinrichtungen sind umzustellen. Das wird alle vorhandenen Arbeitsplätze sichern. Das bestehende Bahnnetz ist deutlich auszubauen. Auch die ökologisch schädlichen Inlandsflüge können durch ein gut ausgebautes Eisenbahnnetz ersetzt werden. PKWs werden weiterhin benötigt, aber in einer deutlich reduzierten Anzahl, z.B. als Handwerker- oder Betriebsfahrzeuge oder auch als Leihwagen.
- Die deutschen Stahlhersteller sind heute ökonomisch schwer angeschlagen und schauen in eine ökonomisch unsichere Zukunft. Dazu

19 Der Autoverkehr trägt mit rund 20 % zu den deutschen CO₂-Emissionen bei. Die Rettung unseres Planeten vor der Klimakatastrophe erfordert eine klimaneutrale Mobilität.

kommt als schweres Manko, dass die auf Koks basierende heutige Stahlherstellung zu hohen CO₂-Emissionen führt. Es existieren allerdings bereits erprobte wasserstoffbasierte und CO₂-freie Verfahren zur Stahlerzeugung. Statt den kapitalistischen Stahlkonzernen wie Thyssenkrupp weitere Steuergelder hinterher zu werfen, die diese sinnlos zur Unternehmensfiletierung nutzen, muss die Stahlproduktion ökologisch umgebaut werden (CO₂-freie Verfahren). Die hiesigen Stahlstandorte und die vorhandenen Arbeitsplätze können dauerhaft nur gesichert werden, wenn die Unternehmen in gesellschaftliches Eigentum überführt wird. Eine Entschädigung für die Shareholder der sowieso bankrotten Konzerne darf es dabei nicht geben.

- In weiten Teilen der Bevölkerung wächst die Besorgnis über die ökologischen Folgen der großen Plastikmengen, die im Meer und im Boden zunehmend verteilt werden. Das sollte aber aus ökologischer Sicht nicht die einzige Sorge sein, denn die gesamte Chemieindustrie steht für hohe CO₂-Emissionen und einen großen Energieverbrauch. Um Abhilfe zu schaffen, muss zuallererst die bisherige Produktion von Wegschmeissplastik im großen Stil beendet werden. Wir brauchen statt dessen einen Kunststoffkreislauf, der erstens auf Wiederverwendung und zweitens auf ein sortenreines werkstoffliches Recycling setzt. Erst an letzter Stelle muss ein stoffliches Recycling stehen, z.B. mittels Pyrolyseverfahren. Nur völlig verschmutzte Reste dürfen noch verbrannt werden. Das Ziel besteht darin, die Kohlenstoffmoleküle möglichst lange in einem ökologischen Kreislauf zu halten. Das wäre eine völlige Umkehrung der heutigen Situation, wo zuerst wild drauflos produziert und danach verbrannt wird. Damit ein derartiger Kunststoffkreislauf funktioniert, muss die Menge und die Vielfalt des produzierten Plastiks reduziert und die Verwendung nach ökologischen Kriterien strikt genormt werden. Eine Mengenreduktion erreicht man durch eine drastische Verringerung der Wegwerfprodukte, ein Bauen mit weniger Kunststoffen und eine Abschaffung des Autoindividualverkehrs. Es gibt innerhalb der Chemieindustrie außer der Kunststoffproduktion aber noch weitere Quellen hoher CO₂-Emissionen und eines großen Energieverbrauchs. Dazu

gehört die Ammoniakproduktion, die vor allem für Düngemittel eingesetzt wird. Die Reduktion der Düngung und eine breite Einführung einer ökologischen Landwirtschaft wird auch die große Ammoniakproduktion obsolet machen. Letztendlich gehört die gesamte Chemieindustrie auf den ökologische Prüfstand. Im Ergebnis muss sie reduziert und weitestgehend auf CO₂-freie Verfahren umgestellt werden.

- Durch kapitalistische Konzentrationsprozesse werden Millionen Menschen gezwungen, aus verödeten Regionen in die Ballungszentren umzusiedeln. Dafür wird massiv gebaut. Aber die Zementproduktion und das energieaufwendige Brennen der Baumaterialien (Steine, Fliesen etc.) verursacht erhebliche CO₂-Emissionen. Dazu kommt, dass mittlerweile sogar Sand knapp wird. Fortschrittliche Architekten setzen dagegen auf modernen Holzbau, der klimaschädlichen Beton deutlich reduziert. Zudem wird CO₂ langfristig im Bauholz in den Städten gespeichert. Durch eine steuernde Regionalpolitik (Investitionskontrolle) muss zudem die Verödung der Regionen verhindert werden.
- Aufsetzen eines Programms zur CO₂-freien Wohnungsbeheizung mit ausreichender Förderung.
- Umstellung des Konsumgüterbereichs auf Langlebigkeit, Reparaturfähigkeit und anschließendes Recycling.
- Abkehr von der industriellen Landwirtschaft hin zu einer ökologisch verträglichen Bodenbearbeitung.
- In der Gesamtheit werden wir deutlich weniger produzieren müssen. Statt eines überhitzten und immer schnelleren Konsums sollten wir auf gemeinsames Erleben, mehr freie Zeit und eine solidarische Gemeinschaft setzen.
- Der ökologische Umbau von Produktion und Wirtschaft wird zunächst alle Arbeitsplätze sichern. Im Verlauf des erfolgten Umbaus und Rückbaus der Produktion wird sich der gesellschaftlich notwendige Arbeitsaufwand deutlich reduzieren. Die vorhandene Arbeit muss dann weitestgehend auf alle Hände umverteilt haben, bei einem gleichbleibenden Zugang zu den vorhandenen Konsumgütern. Eine 25-Stunden-Woche gehört zu den

Zielvorstellungen des Ökosozialismus.

- Es ist eine völlige Fehleinschätzung, zu glauben, dass die erforderlichen ökologischen Umbaumaßnahmen und der notwendige Rückbau der Produktion mit trickreichen ökologischen Steuern erreicht werden können. Für ein Umsteuern der Ökonomie bedarf es vielmehr durchdachter und sorgfältig geplanter Maßnahmen. Ein Vertrauen auf blinde Marktgesetze kann uns dabei nur zurückwerfen. Und erst recht werden die großen Shareholder nicht zustimmen, wenn ihre Fabriken und die damit verbundenen Emissionen zurückgebaut werden sollen. Das würde bedeuten, dass riesige Kapitalmengen vernichtet werden. Aber gerade darauf baut der Reichtum und die Macht der Kapitaleigner auf. Das Beispiel der Energiekonzerne und ihr immer noch anhaltender Widerstand gegen die Stilllegung ihrer klimaschädlichen Kohlemeiler zeigt, wie das kapitalistische System zu einem ökologischen Umbau steht. Es wird daher im Angesicht der drohenden Klimakatastrophe kein Weg daran vorbeiführen, die großen Konzerne in gesellschaftliches Gemeineigentum zu überführen. Dafür gilt es Überzeugungsarbeit zu leisten und nicht für den Irrglauben, dass man im Schleichgang mit Ökosteuern unseren Planeten retten kann²⁰. Mögliche Entschädigungszahlung sollten für die großen Eigentümer und reichen Milliardärsfamilien ausgeschlossen sein. Alle denkbaren Entschädigungen müssen ins Verhältnis zu den entstandenen Schäden gesetzt werden, die der Kapitalismus durch ungebremste CO₂-Emissionen bis heute angerichtet hat. Entschädigungen sind dadurch bereits mehr als abgedeckt.

20 Das schließt nicht aus, dass man über einzelne Ökosteuern für eine Konsumreduktion einiger Güter durchaus nachdenken kann. Aber zu hoffen, dass man den Kern der kapitalistischen Profitproduktion (z.B. die Chemie- und Autoindustrie oder die Abkehr von der Wegschmeissproduktion) mit Ökosteuern umorientieren kann, ist eine reine Illusion. Auch real laufen die ökologischen Auseinandersetzungen völlig anders ab, als es sich grüne Marktwirtschaftler in ihren Köpfen vorstellen. So geht es beim Widerstand gegen die Kohleindustrie um die Stilllegung der Meiler und nicht um eine Besteuerung der Kohleverbrennung.

Verwendete Quellen:

- Abs20 Autoabsatz in der EU bricht im April um 76 Prozent ein, Handelsblatt, 19.05.2020
- ARD20 Thyssenkrupp drosselt Stahlproduktion, ARDboerse.de 03.04.2020
- Aud19 Max Hägler: Fast 10.000 Stellen fallen weg, Süddeutsche Zeitung 27.11.2019
- Aut15 Automobilproduktion: 65 Mrd. Euro: Familien Porsche/Piech reichste Österreicher, 15.05.2015
- Bal20 Markus Balsler; Michael Baumüller; Max Hägler: Muss der Staat schon wieder nachhelfen?, Süddeutsche Zeitung, 21.04.2020
- Bau20 Markus Balsler; Michael Baumüller; M. Szymanski: Kampf um Konjunkturhilfen, Süddeutsche Zeitung, 21.04.2020
- Ber15 Melanie Bergemann: Der schöne Schein von Rene Benkos Reich, Der Standard, Wien, 02.03.2015
- Bil20 Kaufhof bezahlt seine Betriebsrenten nicht mehr, Bild-Zeitung, 08.05.2020
- BMW18 BMW-Erben sind die reichsten Deutschen, Der Spiegel, 04.10.2018
- BMW19 Was ist los bei BMW? Max Hägler, Süddeutsche Zeitung, 06./07.07.2019
- Bus19 Caspar Busse: Industrie Vor dem Sturm, Süddeutsche Zeitung, 18.12.2020
- Bus20-1 Caspar Busse; Benedikt Müller-Arnold: „Es gab unglaublich viele Emotionen“, Interview mit Thyssenkrupp Vorstandschefin Martina Merz, Süddeutsche Zeitung, 20/21.05.2020
- Bus20 C. Busse; M. Hägler; C. Kramer: Geld ist da, Süddeutsche Zeitung, 14.05.2020
- Con19 Conti schließt Werke und streicht Tausende Jobs, Süddeutsche Zeitung, 21.11.2019
- Cor20 Bundesministerium der Finanzen: Kampf gegen Corona: Größtes Hilfspaket in der Geschichte Deutschlands, 23.04.2020
www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Standardartikel/Themen/Schlaglichter/Corona-Schutzschild/2020-03-13-Milliarden-Schutzschild-fuer-Deutschland.html
- Cra19 Crash-Warnungen: Schulden-Aktien raus aus dem Depot! - Experten, wallstreet online, 17.12.2019
- Dai19 Daimler senkt Prognose, Süddeutsche Zeitung, 24.06.2019
- Dai20 Daimler-Aktionäre im Überblick, 31.03.2020,
www.daimler.com/investoren/aktie/aktionarsstruktur/
- Dea20 Handelsblatt, 28.04.2020, Nr. 82, Branchen-Gerangel um Green Deal
- Den20 Düstere Aussichten. Bosch-Chef Denner: Zenti der Automobil-Produktion ist möglicherweise überschritten, Süddeutsche Zeitung, 30.01.2020
- Deu19 Deutschland hat ein autoproblem, Frankfurter Allgemeine Zeitung, 06.07.2019
- Eig14 Im Land der Trickser; Tageszeitung TAZ, 08.03.2014
- Exp20 Deutsche Exporte brechen ein, Süddeutsche Zeitung, 09./10.05.2020
- Fin20 Finanzen.net: Crash-Warnung: Diese DAX-Konzerne sind maßlos überschuldet, 01.03.2020
- Flü20 Flüssiger Dax, Süddeutsche Zeitung, 26.03.2020
- For19 Max Hägler: Ford streicht jeden fünften Job, Süddeutsche Zeitung, 28.06.2019
- Fro20 Thomas Fromm: Autos oder Alpakas, Süddeutsche Zeitung, 29.04.2020

Den Planeten retten statt den Kapitalismus

- Gam20 Streit über Hilfspaket für Kommunen, Süddeutsche Zeitung, 18.05.2020
- Gel20 Süddeutsche Zeitung, 23.04.2020, Großes Geld, großes Schweigen
- Han20 Wieviel Dividende bringt die Volkswagen-Aktie?, Handelsblatt, 05.05.2020
- Häg20 Michael Bauchmüller, Max Hägler, Stefan Mayr: Wer am lautesten schreit, Süddeutsche Zeitung, 05.05.2020
- Hei19 Heikler Moment für die Weltwirtschaft, Süddeutsche Zeitung, 10.04.2019
- Hul20 Claus Hulverscheidt: Weltkonjunktur. Quälend langsam, Süddeutsche Zeitung, 19.05.2020
- ISW20 Conrad Schuhler: Finanzcrash.Rezession.Pandemie Der Finanzkapitalismus befeuert die Dreifach-Krise, ISW Report Nr. 121, 2020
- May19 Stefan Mayr: Der Zweite aus China, BAIC steigt mit fünf Prozent beim Autokonzern Daimler ein, Süddeutsche Zeitung, 24.07.2019
- Mic19 Michelin schließt Werk in Franken, Süddeutsche Zeitung, 26.07.2019
- Mil20 Süddeutsche Zeitung, 30.04-/01.05.2020 Schluss mit Milliardengewinnen
- Mül20-1 Benedikt Müller-Arnold: Die Milliarden schmelzen dahin, Süddeutsche Zeitung, 13.05.2020
- Mül20-2 Benedikt Müller-Arnold: Schrumpfkur im Ruhrpott, 19.05.2020
- Neu20 Handelsblatt, 28.04. 2020, VW startet die Mission Neustart
- Pan20 Frederik Obermaier; Klaus Ott: Geschäfte in Panama, Süddeutsche Zeitung, 23.05.2020
- PSA19 Absatzeinbruch bei PSA, Süddeutsche Zeitung, 16.07.2019
- Rit20 Uwe Ritzer, Geben und nehmen, Süddeutsche Zeitung, 19.05.2020
- Sch20 Etienne Schneider; Felix Syrovatka: This Eurozone Crisis Will Be Even Worse Than Last Time; Jacobin, 23.04.2020
- ShJ20 Jakob Schäfer: Wirtschaftskrise nur wegen Corona-Pandemie? Die internationale 3/2020
- Sta20 Stadler, Lena: Kommunen vor dem Bankrott? Wie die Corona-Krise Städte und Gemeinden beutelt, SWR2, 08.05.2020
- Stö20 Roman Stöllinger: The Central European Manufacturing Core: What is Driving Regional Production Sharing? Wiener Institut für Internationale Wirtschaftsvergleiche, Wien 2013
- Stu19 Autozulieferer im Sturm: Abbau und Auswege, Frankfurter Allgemeine Zeitung, 26.10.2019
- TUI19 Reiseveranstalter streicht 450 Stellen in Hannover, Hannoversche Allgemeine Zeitung, 30.06.2019
- TUI20 Stellenstreichungen, neue Reisekonzepte „Sie wird nach der Krise eine andere Tui sein“, WirtschaftsWoche, 13.05.2020
- Uhr20 Schuldenuhr Europas, 21.05.2020, www.smava.de/eurozone-schulden-uhr/
- Ver20 Huch, eine Vermögensabgabe, Süddeutsche Zeitung, 02.04.2020
- Vet20 Philipp Vetter: Die Schätzung der Top-Ökonomen ist bereits jetzt überholt, Die Welt 08.04.2020
- Wol20 Winfried Wolf: Die neue Weltwirtschaftskrise, das Corona-Virus und ein kaputt gesparter Gesundheitssektor. <https://winfriedwolf.de/?p=740>