

DIE WELTWOCHEN

Wirtschaft

Strategisches Spiel

Die Abgasaffäre um den VW-Konzern hat ein aussergewöhnliches Ausmass angenommen. Nüchtern betrachtet, ist der Fall ziemlich alltäglich.

Von Silvio Borner



Silvio Borner

Die mediale Empörung ist unüberhörbar, die politische Reaktion übertrieben, der Wertverlust für VW existenzbedrohend. Da sieht man wieder, wie gierig, trickreich und gesetzeswidrig Grosskonzerne handeln! Und dann erst noch ein deutsches halbstaatliches Unternehmen mit hohen Corporate-Social-Responsibility-Ansprüchen! Aus der nüchternen Sicht der politischen Ökonomie ist der Fall, vom Ausmass her betrachtet, aussergewöhnlich – aber vom Typus her ziemlich alltäglich. Hinzu kommt, dass der Schaden am Klima vernachlässigbar ist und auch die betroffenen Autokäufer anders keinen Schaden erlitten haben.

Die naive Vorstellung von Umweltregulierungen ist die, dass eine wohlmeinende Politik aufgrund sicherer wissenschaftlicher Grundlagen objektive Grenzwerte setzt, die von Produzenten und Konsumenten strikte eingehalten werden, um die Welt vor dem Untergang zu retten. Die politökonomische Perspektive sieht die Regulierung ganz anders, nämlich als ein strategisches Spiel zwischen Regulatoren und Regulierten. Dabei sind die Regulierten häufig alles andere als passive Adressaten, sondern sie treiben die Vorschriften selber voran, um Wettbewerbsvorteile zu erlangen oder die Regulierungsbehörden zu beherrschen (*regulatory capture*). Den Regulatoren fehlt nämlich häufig das Know-how, um komplexe Vorschriften selber zu formulieren. Sie müssen sich daher methodisch stark auf die zu regulierenden Firmen und Branchen abstützen. Häufig delegieren die Behörden sogar die Kontrollen an die betroffenen Branchenverbände. Kein Wunder, dass diese Betroffenen sich eher als Beglückte fühlen, weil sie nun legal auf Kosten der Steuerzahler und Konsumenten davon profitieren können.

Die zweite Reaktion ist die mehr oder weniger elegante Umgehung. So haben die Banken auf verschärfte Eigenkapitalvorschriften mit der Auslagerung in nichtregulierte Bereiche reagiert. VW hat die a priori problematische Abgasvorschrift für Dieselmotoren auszuhebeln versucht. Schon vor Jahrzehnten (alles verjährt) wurde mein 63er Jaguar für die Vorführung prüfungstauglich präpariert, und unmittelbar anschliessend wurde die Fahrtüchtigkeit wiederhergestellt. Wer hat je ein Auto besessen, bei dem der Benzinverbrauch den (tiefen) Werksangaben entsprach? Ich habe kürzlich ein Auto gekauft, das angeblich 138 mg CO₂ ausstösst und daher gerade noch unter der steuerwirksamen Grenze von 140 liegt. Unter welchen Bedingungen werden solche Tests durchgeführt? Es sind dies immer künstliche Laborbedingungen, um den Verbrauch von Treibstoff und den Ausstoss von Schadstoffen auf Prüfständen zu minimieren. Für Hybridfahrzeuge wurden Vorschriften erlassen, die als grober Unfug zu taxieren sind. So soll ein SUV-Zweitöner nur gerade mal zwei Liter auf 100 Kilometer verbrauchen. Realität und Prüfstand klaffen immer auseinander. VW ist hier einen fatalen Schritt weitergegangen, wohl in der Hoffnung, dass die Prüfer dies nicht merken oder durchgehen lassen. Dass es gerade die USA waren, die den europäischen Hauptkonkurrenten ins Visier nahmen, ist wohl nicht nur klimapolitisch motiviert gewesen.

Aber werfen wir einen Blick auf unsere Gebäudevorschriften, die fest installierte Elektroheizungen verbieten wollen, obwohl diese unter Umständen ökonomisch und ökologisch angezeigt wären. In diesem Fall beschaffe ich mir halt mobile, voll programmierbare Radiatoren und andere elektrische Heizgeräte. Es wird sicher eine Weile dauern, bis die Stromlieferanten heraustüfteln können, was jetzt gerade an der Steckdose hängt. Oder man beschafft sich ein halbes Dutzend Haarföhne, die eine sehr effiziente Heizleistung erbringen. Oder man installiert einen mobilen Generator im Keller und kauft den Treibstoff an der Tankstelle. Man kann sogar mobile Gasbrenner einsetzen (nicht unbedingt im Schlafzimmer). All diese Ersatz- oder Umgehungsgeräte sind heutzutage extrem billig. So betrachtet, ist das Ganze ein Wettlauf zwischen Regulatoren und Regulierten, wobei die Opfer an der Front in aller Regel cleverer sind als die Täter am Schreibtisch.

Für einmal ist jetzt VW in diesem Wettlauf böser Zweiter geworden. Aber der Wettlauf wird weitergehen. Und die Regulierungsschrauben werden sich weiter drehen. So gesehen sind - regulatorische Spiele Negativsummenspiele ohne ökologischen Nutzen, aber mit wachsenden volkswirtschaftlichen Kosten. Mein eingetauschter Wagen ist wegen der neuen Normen als Occasion in der Schweiz unverkäuflich geworden. Er wird deshalb in den Nahen Osten exportiert. Dort wird er noch mindestens zehn Jahre munter weiter gleich viel Abgas ausstossen. Mein Umtausch ist somit auch klimapolitisch wertlos.