



2018/50 Thema

<https://shop.jungle.world/artikel/2018/50/haende-weg-vom-diesel>

Von den Protesten in Frankreich könnte die deutsche Autoindustrie profitieren

Hände weg vom Diesel

Von **Detlef zum Winkel**

Die umstrittene Erhöhung der Steuer auf Diesel und Benzin in Frankreich wird für sechs Monate ausgesetzt. Doch die Proteste gegen Macron gehen weiter - ein Geschenk für die deutsche Autoindustrie.

In nur einem Monat hat eine neue Bewegung, die sich »gilets jaunes« nennt, die politischen Verhältnisse Frankreichs erschüttert. Meinungsinstitute bescheinigen den sogenannten Gelbwesten überragende Sympathiewerte, während die Popularität des Präsidenten Emmanuel Macron weiter abnimmt. So leicht geht soziale Bewegung in Frankreich, wobei sich kaum jemand darüber wundert, warum ausgerechnet die deutsche Presse das Geschehen im Nachbarland mit derart viel Anteilnahme verfolgt. Selbsternannte Fürsprecher der sozialen Frage, häufig aus einem weit nach rechts tendierenden Milieu, fordern dazu auf, die Anliegen der Menschen ernst zu nehmen, ihren Hilferuf zu erhören und die Gelben Westen respektvoll zu behandeln.

Deren Zorn entzündete sich an den französischen Treibstoffpreisen. Wie schon zu Beginn dieses Jahres wollte die Regierung ab dem 1. Januar 2019 erneut die Steuern erhöhen: um 6,5 Cent pro Liter Diesel und um knapp drei Cent pro Liter Benzin. Das war der Tropfen, der das Fass zum Überlaufen brachte. Millionen Franzosen erkannten sich in einer Wutrede wieder, die die 51jährige Bretonin Jacline Mouraud Ende Oktober ins Netz stellte. Mouraud fährt als Hypnosetherapeutin eigenen Angaben zufolge 25 000 Kilometer jährlich zu beruflichen Zwecken. Als »gelbe Madonna« wird sie nun in Fernsehsendungen herumgereicht, wo sie sich über eine »Hetzjagd gegen Autofahrer« empört. Vor zehn Jahren seien Dieselfahrzeuge als umweltschonend empfohlen worden, jetzt würden die Fahrzeughalter zur Kasse gebeten. 1,90 Euro koste der Liter schon an der Tankstelle, 1,98 Euro zahle man für Benzin, behauptete sie. Wo das Geld hinfließe, fragte die Bretonin rhetorisch, weil sie die Antwort zu wissen glaubt. Die Präsidentengattin wünsche neues Geschirr für den Élysée-Palast und ihr Ehemann ein Schwimmbad in der Sommerresidenz.

Ein deutsches Auto ist in Frankreich ein Statussymbol. Das gilt gerade für diejenigen Franzosen, die sich in ihrem Patriotismus von niemandem übertreffen lassen wollen. So national sind die Wählerinnen und Wähler von

Marine Le Pen dann doch nicht, als dass sie nicht deutsche Fahrzeuge, deutsches Bier und deutsche Wertpapiere zu schätzen wüssten.

Mit diesen Ansichten erzielte Mouraud massenhafte Zustimmung und erfuhr kaum Widerspruch. Die Angaben von 1,90 bis 1,98 Euro sind gelinde gesagt gefühlte Preise. Zwischen dem Gefühl der Therapeutin und der Realität klafft eine Differenz von etwa 40 Cent pro Liter.

Laut Angaben des ADAC liegen die Benzinpreise Frankreichs, der Schweiz und Großbritanniens derzeit um etwa zehn Cent niedriger als die deutschen. Allerdings liegt der durchschnittliche Dieselpreis in der Schweiz und Großbritannien deutlich über dem Preis für Benzin, in Frankreich gleichauf. Der Dieselvebraucher zahlt daher in Frankreich sechs Cent mehr als in Deutschland. An der Spitze der europäischen Preisliste stehen dem ADAC zufolge die Niederlande, dicht gefolgt von Italien.

Mouraud ist eine Diesel-Madonna, der Zorn der französischen Autofahrer ein Aufschrei der Dieselfahrzeugbesitzer. Und er ist verständlich. In den Zeiten, in denen der Abgasbetrug noch funktionierte, kauften die Bürger guten Glaubens die neuen Automodelle: leistungsstark, werthaltig, günstig im Verbrauch und billig im Unterhalt sollten sie sein. Der Siegeszug des Diesels verlief parallel zur Expansion der deutschen Automobilindustrie. Die französische Regierung ließ es geschehen. Ein deutsches Auto ist in Frankreich ein Statussymbol. Das gilt gerade für diejenigen Franzosen, die sich in ihrem Patriotismus von niemandem übertreffen lassen wollen. So national sind die Wählerinnen und Wähler von Marine Le Pen dann doch nicht, als dass sie nicht deutsche Fahrzeuge, deutsches Bier und deutsche Wertpapiere zu schätzen wüssten. Diese Menschen fühlen sich getäuscht. Sie wurden von Volkswagen betrogen und von den Mineralölkonzernen ausgenommen. Dass ihre Wut nun dem französischen Präsidenten gilt, kann man als böswillig empfinden. Auf jeden Fall lenkt es von der Ursache der Probleme ab.

Die französische Regierung sieht die Zukunft in der Elektromobilität und möchte die einheimische Automobilindustrie dafür rüsten. Renault oder PSA sind allerdings nicht wie Volkswagen in der Lage, ein zweistelliges Milliardenprogramm für die nächsten Jahre aufzulegen. Der französische Staat kann auch keine weiteren Milliarden beisteuern. Die verbraucht schon die teure Atomwirtschaft, die den Strom für die E-Fahrzeuge liefern soll. Deshalb meinte Macron, der die umstrittenen Pläne inzwischen auf Eis gelegt hat, die Verkehrsteilnehmer besteuern zu müssen. Gleichzeitig hat er die Verschiebung der französischen Energiewende um zehn Jahre verkündet. Die französische Wirtschaft ist seit Jahrzehnten von der Frage getrieben, wie sie es schaffen kann, der überlegenen deutschen Wirtschaft nachzueifern und auf der Welle der deutschen Erfolge mitzuschwimmen. Als echter Wettbewerber aber müsste man jeden Tag mit der Frage beginnen: Was haben die Deutschen gestern falsch gemacht und wie können wir davon profitieren?

Denn die deutsche Industrie schlägt gerade einen ziemlich problematischen Kurs ein. »Geile Autos wie Tesla« müssten sie bauen, forderte Wirtschaftsminister Peter Altmaier von den Chefs der deutschen Konzerne. Also mindestens 300 PS, Beschleunigung von null auf 100 Stundenkilometer in 3,5 Sekunden, Wagentüren, die nach oben aufklappen, und

Reichweiten, bis die Batterien glühen. Das wird eine Stange Geld kosten. Der Spieltrieb der Topmanager wird befriedigt, vor allem aber das Profitinteresse. Alle anderen sollen nämlich, den Gelbwesten sei Dank, so lange wie möglich deutsche Dieselautos fahren.

Eine solche Strategie überlässt den Massenmarkt anderen Anbietern von Elektromobilität. Diese würde nicht nur aus ökologischer, sondern vor allem auch aus ökonomischer Sicht unwiderstehlich, wenn man mit zukünftig rentabler Solarenergie die bisher üblichen Betriebskosten unterbietet. Wohin dann mit dem Atomstrom? Und mit den geilen Schlitten von Tesla? Richtig: Beides würde nicht mehr gebraucht. Aber solche Überlegungen sind in Frankreich auf die Nische der Ökologen beschränkt.

Das wird durch Gelbe Westen bestraft – ein Geschenk des Himmels für die deutsche Automobilindustrie. Schnell sind andere Unzufriedene zu der Bewegung hinzugestoßen. Entsprechend hat sie ihr Portfolio erweitert. Nicht nur Rücknahme der Mineralölsteuererhöhung wird gefordert, sondern die Senkung der Steuern allgemein, höhere Renten, niedrigere Lebenshaltungskosten, Senkung der Arbeitgeberbeiträge für die Sozialversicherungen, Erhöhung des Wohngelds bei gleichzeitiger Reduzierung der öffentlichen Haushalte. Aber auch: Erhöhung der Erbschafts- und Vermögenssteuer, Verbot von Glyphosat. Dann wieder zum Markenkern: Senkung der Mautgebühren, weniger Geschwindigkeitsbegrenzungen.

Rechte wie Linke, Marine Le Pens Rassemblement National und Jean-Luc Mélenchons La France insoumise, versuchen, in der Bewegung mitzumischen. Auf dem Land wurden stramme Nazis bei den Blockaden gesichtet. In den Großstädten beteiligen sich studentische Interventionisten am Barrikadenbau. Wer die Gelbwesten politisch einordnen möchte, kommt nicht am Vergleich mit der italienischen Fünf-Sterne-Bewegung vorbei. Ein Potpourri massenwirksamer Forderungen, ob sie nun sozial oder unsozial sind, die Vortäuschung direkter Bürgerdemokratie, die radikale Feindschaft gegen »das System« bei konsequenter Ausblendung jeder Analyse von Ursachen. All das erinnert an die Fünf-Sterne-Bewegung, die in Italien weder die Spritpreise noch die Mieten senken kann, aber sehr wohl in der Lage ist, die Staatsverschuldung zu erhöhen.

Ihr Überraschungsgeschenk für die Italiener bestand darin, die extrem rechte Lega in die Regierung zu hieven. Wie die Gelben Westen fanden und haben sie immer noch viele linke Anhänger, denn der angebliche »Volkswille« ist – Marx hin, Gramsci her – der Leitfaden der zeitgenössischen Linken. Früher nannte man es Opportunismus. Der war auch damals schon stark, wenigstens das ist nicht neu.