

## AKTUELL

ELMAR ALTVATER

# „Zivilisationskrise des Kapitalismus“

Interview: Raymond Klein

**Man sollte die Klimakrise nicht isoliert betrachten, findet der Globalisierungskritiker Elmar Altvater. Den Emissionshandel hält er für eine absurde Veranstaltung.**

**woxx: Derzeit ist die Welt zwei Bedrohungen ausgesetzt: Ölnappheit und Klimawandel. Welche sehen Sie als dringlicher an?**

**Elmar Altvater:** Es gibt nicht nur zwei Bedrohungen. Die Energieknappheit führt dazu, dass Öl fehlt für die Motoren der Autos. Aber Nahrungsmittel sind auch Energie, die fehlt, und zwar für die Mägen der Menschen. Hinzu kommt die Finanzkrise. Alle diese Probleme haben miteinander zu tun. Es handelt sich um eine Zivilisationskrise des Kapitalismus. Man kann die Probleme nur in einer gemeinsamen Anstrengung angehen.

**Auch bei steigendem Verbrauch dürfen die Reserven an fossilen Brennstoffen bis 2030 ausreichen. Der Klimawandel würde durch ein solches Szenario noch beschleunigt.**

Wahrscheinlich wird uns die Klimakrise vor der Ölkrise einholen. Aber die Folgen der Ölnappheit treten ja nicht erst ein, wenn der letzte Tropfen verbraucht ist. Mit den steigenden Förderkosten geht der Barrel-Preis nach oben, zumal wenn die Nachfrage ebenfalls steigt. Greift man auf Biomasse als Ersatz für fossile Energien zurück, dann fehlt diese für die Welternährung. Das führt zu Hungerrevolten, wie sie in diesen Wochen schon stattfinden. Verstärkt wird das Ganze, wenn sich die Investoren und Spekulanten für diese Rohstoffmärkte interessieren. Allgemein halte ich eines für noch bedrohlicher als den Klimawandel: die soziale und poli-

tische Unfähigkeit, darauf angemessen zu reagieren.

**Sie kritisieren insbesondere den Emissionshandel mit CO<sub>2</sub>-Verschmutzungszertifikaten. Was wäre die Alternative?**

Es ist eine verrückte Logik, mit markt-basierten Instrumenten ein Problem lösen zu wollen, an dem doch gerade der Markt schuld ist. Besser wäre es, den Klimawandel mit staatlichen Steuern zu bekämpfen. In der EU würde das heißen, dass nicht nur 11.500 große Konzerne an einem Marktmechanismus beteiligt wären, sondern 400 Millionen Bürger an einem politischen Prozess.

**Wenn man beim Emissionshandel das Cap, also das erlaubte Emissionsvolumen, richtig ansetzt, müsste das System doch eigentlich funktionieren?**

Das ist eine sehr naive Vorstellung. Das Cap ist nicht objektiv feststellbar, der CO<sub>2</sub>-Zyklus sehr erratisch. Und die Konzerne und Lobbys werden alle Möglichkeiten nutzen, um zu mogeln, zum Beispiel indem sie sich CO<sub>2</sub>-Senken anrechnen lassen. Aber das Interesse am Emissionshandel ist verständlich. Durch die Zertifikate

werden die CO<sub>2</sub>-Verschmutzungsrechte zu einem handelbaren Wirtschaftsgut. In gewisser Weise wird das Allgemeinut Atmosphäre privatisiert und man kann damit spekulieren. Und auf diese Weise soll Klimapolitik gemacht werden ... Nachfolgende Generationen werden über diesen Einfall den Kopf schütteln.

**Lehnen Sie Marktmechanismen grundsätzlich ab?**

Keineswegs. Die Märkte haben eine lange Geschichte, sie sind viel älter als der Kapitalismus. Aber sie waren immer in die Gesellschaft eingebettet. Seit dem Beginn des Kapitalismus haben sie sich verselbständigt und führen ein Eigenleben, ohne Rücksicht auf soziale und ökologische Konsequenzen. Heute werden Märkte von der neoliberalen Ideologie als Allheilmittel angepriesen. Das hat desaströse Konsequenzen. Wenn sie aber wieder in die Gesellschaft eingebettet sind, habe ich kein Problem mit Märkten.

Am Dienstag, dem 29. April um 20 Uhr hält Elmar Altvater in der Maison du Peuple in Esch einen Vortrag zum Thema „Klimawandel und Finanzmärkte“ (Details siehe Agenda). Ein längeres aktuelles Interview mit ihm findet sich auf Telepolis ([www.heise.de/tp/r4/artikel/27/27109/1.html](http://www.heise.de/tp/r4/artikel/27/27109/1.html)).

CARGOLUX

## Dunkle Wolken am Luftfracht-Himmel

Raymond Klein

**Ungewisse Konjunkturaussichten und eine kartellrechtliche Untersuchung bereiten der Cargolux Sorgen.**

Der Findel zeigt in diesen Tagen zwei Gesichter. Ein fröhliches, das des Passagierverkehrs, für den am Freitag vom Großherzog persönlich das neue Terminal eingeweiht wird. Und ein trauriges, das des Frachtverkehrs - und einer Cargolux, die mit erheblichen Schwierigkeiten zu kämpfen hat. Sichtbarstes Zeichen hierfür war der Rücktritt von Pierre Gramegna als Vorsitzender des Verwaltungsrats. Er wurde durch Marc Hoffmann ersetzt, den das Tageblatt in diesem Zusammenhang sogleich als „Feuerwehrmann“ bezeichnete.

Doch wo brennt's eigentlich? Auf der Bilanzpressekonferenz zeichnete Hoffmann ein düsteres Bild von der

Lage im Luftfrachtsektor. Steigende Kerosinpreise, schärfere Konkurrenz und vor allem die sich abzeichnende US-Rezession bereiten dem neuen Vorsitzenden Sorgen. Auch sei das Wachstum im Luftfrachtmarkt 2007 mit 4,3 Prozent unterdurchschnittlich gewesen.

Diese Zahl stimmt nachdenklich. Wenn Zuwachsraten über vier Prozent in der Luftfracht normal sind, dann dürfte trotz technologischer Verbesserungen die Lärm- und CO<sub>2</sub>-Belastung in den nächsten Jahren ansteigen. Die Cargolux mag in wirtschaftlicher Hinsicht ein Trumpf für den Standort Luxemburg sein, unter umweltpolitischen Gesichtspunkten ist die Luftfracht-Nische in etwa so nachhaltig wie der Tanktourismus.

Doch es lag nicht am „unterdurchschnittlichen“ Wachstum, dass, wie

die Cargolux mitteilte, „die Anteilseigner beschlossen [haben] auf eine Dividendenausschüttung für 2007 zu verzichten“. Wirkliche Bauchschmerzen bereitet dem Management eine Untersuchung der EU-Kommission zur Beteiligung an einem Luftfrachtkartell. Um die gegebenenfalls saftigen Bußgelder zahlen zu können, wurde die Bilanz mit einer Rückstellung von 155 Millionen Dollar belastet. Statt eines Nettogewinns von 83 Millionen verzeichnet die Gesellschaft deshalb einen Nettoverlust von 47 Millionen Dollar.

Die Rückstellung sei eine Vorsichtsmaßnahme und kein Eingeständnis einer Verfehlung, wird von Seiten der Cargolux betont. Mehr ist offiziell über die Untersuchung der EU-Kommission derzeit nicht zu erfahren. Bereits im Februar 2006 hatten EU- und US-Kartellbehörden gemeinsame Hausdurchsuchungen bei mehreren Luftfrachtgesellschaften, darunter Cargolux und Lufthansa, durchgeführt. Dabei soll es um Absprachen über Zuschläge gegangen sein, insbesondere solche wegen der Mehrkosten beim Kerosin und bei den Sicherheitsmaßnahmen. Mit anderen Worten, es wird vermutet, dass ein Kartell von Gesellschaften diese Kostensteigerungen als Vorwand

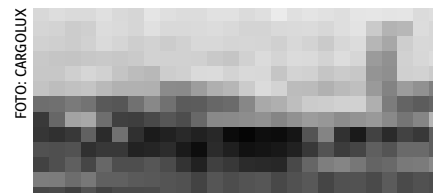


FOTO: CARGOLUX

Schwere Last, harte Landung. Gegen Cargolux wird in Sachen Kartellrecht ermittelt.

benutzt hat, um die Gewinnmargen zu erhöhen.

Ende vergangenen Jahres stellte die Kommission dann Cargolux und anderen Gesellschaften ein „Statement of Objections“ zu, eine Art Anklageschrift, deren Inhalt allerdings nicht bekannt ist. Die betroffenen Gesellschaften können hierzu Stellung beziehen. Bestätigt sich im Verlauf der Prozedur der Verstoß gegen das Kartellrecht, so kann die Kommission saftige Geldbußen verhängen. Es besteht auch die Möglichkeit einer gütlichen Einigung. So hat sich die Lufthansa im September 2006 auf einen Vergleich mit der US-Regierung geeinigt. Dabei musste die Gesellschaft immerhin 85 Millionen Dollar auf den Tisch blättern. Die Rückstellung der Cargolux erscheint also keineswegs überdimensioniert und die Zukunftsängste des Managements sind begründet.