

Automanager: Grün gewaschen gegen den Baum



Jetzt holt der Diesel-Skandal auch Daimler ein. Der Volkswagen-Konzern hatte den Skandal ausgelöst, inzwischen sind **praktisch alle Hersteller** betroffen (Ausnahme bislang: BMW). Die Affäre ruiniert das Image der ganzen Branche und ist ein Fest für Autofeinde, denen die motorisierte Form der individuellen Mobilität schon lange ein Dorn im Auge ist. Politiker, die das Spiel lange mitgespielt haben, führen die Unternehmen am Nasenring durch die Arena, schließlich ist Wahlkampf. Was Ingenieure und Arbeiter in den großen Autokonzernen über Jahrzehnte aufgebaut haben, wird gerade mit dem Hintern eingerissen. Führende Manager der Autoindustrie geben dabei ein ziemlich jämmerliches Bild ab.

Der Grund dafür liegt in gleich dreifacher Dummheit. Die erste Dummheit war der Glaube, man könne sich mit amerikanischen Behörden anlegen und sie offenkundig beschließen. In Europa mag so etwas im vorzeitigen Ruhestand enden, in Amerika endet es im Knast. Soviel zum Verbraucherschutz diesseits und jenseits des Atlantiks.

Und nun zur zweiten Dummheit, die noch vor der ersten Dummheit begangen wurde. Auch hier wurde die segensreiche Wirkung diskreter Lobbyarbeit fahrlässig überschätzt. Die Branche hätte sich niemals auf Diesel-Abgaswerte einlassen dürfen, die zu diesem Zeitpunkt einfach unrealistisch waren. Man tat es aber in der unausgesprochenen Hoffnung, diese nur auf dem Papier und nicht auf der Strasse einhalten zu müssen. Statt zu widersprechen hisste man die grüne Fahne. Trickreiche Detailregelungen schufen dann die Voraussetzungen die Grenzwerte theoretisch einzuhalten und praktisch zu ignorieren. Ging ja auch lange gut. Ohne die Amerikaner würde es im übrigen immer noch gut gehen.

Grund für diese zweite Dummheit ist eine dritte Dummheit, die freilich nicht nur in der Autoindustrie verbreitet ist: Man will auch einmal zu den „Guten“ gehören und sich als Planetenretter aufspielen. Der Ruf von Managern und Unternehmern in Deutschland lässt arg zu Wünschen übrig. Ein großer Teil der Deutschen hält sie laut Umfragen für „rücksichtslos“, die Wirtschaftselite sei „raffgierig“ und könne nie genug bekommen. Etwa ein Drittel der Bevölkerung weiß darüber hinaus, dass Unternehmer „Ausbeuter“ sind, die nur andere ausnutzen, dass sie „kein Verständnis für kleine Leute“ und keine „Ideale“ haben (außer Profit versteht sich).

Video der Gastrede des Daimler Chefs Dieter Zetsche bei den Grünen auf deren Parteitag am 13.11.16 mit einer Einführungsrede des Spitzenkandidaten Cem Özdemir. Quelle Bündnis 90/die Grünen.

*„Daimler hat inhaltlich nichts Grünes zu bieten und ist gleichzeitig einer unserer größten Spender. Das ist mit unseren Grundwerten nicht vereinbar“, meint der Delegierte Klemens Griesehop, der sich in der parteiinternen Gruppierung „Grüne Links denken“ organisiert. Laut den Rechenschaftsberichten der Partei gab es 2013 und 2014 nur einen Spender, der noch mehr an die Grünen überwies als die Stuttgarter: Den Arbeitgeberverband Südwestmetall.“
Quelle ARD [hier](#)*

Der Zweifel an der moralischen Integrität nagt heftig am Ego der Unternehmensführer, geradezu übermächtig entwickelt sich der Wunsch, Applaus nicht für schnöden Mammon sondern für moralische Hochleistung zu ernten. Die These des Nobelpreisträgers Milton Friedman, wonach Unternehmen nur dann verantwortlich handeln, wenn sie Gewinne erwirtschaften, gilt vielen Wirtschafts-Vertretern nicht mehr als salonfähig. Viel lieber möchte man sich als sozialökologischer Aktivist in die Herzen der Massen kuscheln. Beim Jahrestreffen der gehobenen Managerkaste im schweizerischen Davos sollte man nicht nur ein paar Skier sondern auch seinen Ethikbeauftragten im Gepäck haben.

Der bequemste Ausweg lautet wegducken

Es macht sich beim Abendessen mit Freunden nicht so gut, wenn man zur Atom-, Fracking-, oder Gentechnik-Branche gehört. Und der bequemste Ausweg lautet: einfach wegducken vor harten Auseinandersetzungen. Das verwechseln die Manager mit gesellschaftlicher Verantwortung und vergessen dabei, dass es auch zur Zivilcourage gehört, Panikmache in der Öffentlichkeit entgegenzutreten. Für die Atombranche war die Appeasement-Strategie schon tödlich, für die Fracking- und Gentechnikbranche ebenfalls – und jetzt ist die Autoindustrie dran.

Die Zahl der angeblichen „Dieseltoten“ kann gar [nicht hoch genug sein](#), die Hochrechnungen sind aber [mit Vorsicht zu geniessen](#). Auch das kennt man aus anderen Branchen, die bereits mit demagogischen Angstkampagnen, irrsinnigen Gesetzen und bürokratischem Overkill erledigt wurden. In Deutschland gab es bislang weder einen Atomtoten noch jemand, der durch Fracking oder Gentechnik ernsthaft gesundheitlich zu Schaden kam. Dieselabgase sind bestimmt nicht gesund, aber die Gesundheitsrisiken müssen ins Verhältnis zu anderen Schadstoffquellen wie Industrie, Landwirtschaft oder Heizungen gesetzt werden. Der Verkehrsbereich produziert zwar die meisten sogenannten NOX (Stickstoffoxid) Emission, sie sind aber [seit Jahren stark rückläufig](#). Im übrigen sind vor allem die LKW's NOX-Schleudern, weit vor den Personenautos, die im Mittelpunkt von Diskussionen und Fahrverbots-Szenarien stehen. Doch mit solchen Informationen dringt niemand mehr durch. Die Autoindustrie fällt als seriöse Informationsquelle leider aus. Wer einmal lügt, dem glaubt man nicht.

Man hätte von Anfang an unrealistische Vorgaben, die letztendlich einer

Ökoideologie und der damit verbundenen Panikmache entspringen, widersprechen müssen. Tat man aber nicht. Stattdessen haute man rhetorisch auf die Sahne, bis sie sauer wurde. „Wir können langfristig nicht mit unserem Stern umgehen, als ob wir noch einen zweiten im Kofferraum hätten“, erklärte Mercedes-Benz schon vor fast 30 Jahren zur Zeit des grandios gescheiterten Edzard Reuter. In einem Beitrag zum 25jährigen Jubiläum der Berliner taz forderte dann (zu Zeiten des ebenfalls grandios gescheiterten Jürgen Schrempp) der Leiter des Daimler-Chrysler Think-Tanks mehr „Mut zur Formulierung von Sozialutopien“ und zog das „ökonomische Fortschrittsparadigma“ in Zweifel. Der fortschritts- und ökonomiefeindliche Mief, der sich inzwischen selbst bei vielen gestandenen Linken zu verflüchtigen begann, war im Management angekommen

Die jahrzehntelange Kontinuität des Greenwashing führt aktuell unter anderem dazu, dass Daimler-Benz zu den größten Spendern für die grüne Partei gehört. Um ganz auf Nummer sicher zu gehen, trat der Vorstandsvorsitzende Dieter Zetsche im vergangenen November auch auf dem Parteitag der Grünen auf, um sich nachhaltig einzuschleimen. Inzwischen treten in Stuttgart in der Daimler-Zentrale die Staatsanwälte auf, weil auch Daimler in den Verdacht geraten ist, eine Million Autos verkauft zu haben, die nicht den Vorschriften entsprechen (Siehe [hier](#) und [hier](#)). Daimler ist hier nur als Beispiel fürs Greenwashing herausgegriffen, Volkswagen und andere Konzerne verhielten sich genauso.

Es ist in den Führungsetagen der Konzerne Mode geworden, die Floskeln der Anti-Technik- und Anti-Markt-Ideologen Wort für Wort zu übernehmen. Als Beispiel mag Ex-Siemens-Chef [Peter Löscher](#) gelten. Wer seine [Hauptversammlungsrede von 2010](#) nachliest, entdeckt das gesamte Vokabular grünen Gutsprechs. „Es hat sich eine Kasino-Mentalität breit gemacht“... „die Welt braucht eine Zivilisation der Nachhaltigkeit“... „wir überfordern die Natur“ ... „wir nehmen künftigen Generationen eigene Entwicklungschancen“. Vom „Ende der westlichen Vormacht“ sprach Löscher ebenso wie von seiner Enttäuschung über das „Unvermögen der Staatengemeinschaft, ein eindeutiges Bekenntnis zum Klimaschutz zu geben“.

Grünsprech ist keine Unternehmensstrategie

Das darf ein Manager alles meinen und glauben. Er sollte es allerdings nicht mit einer Unternehmensstrategie verwechseln. Und das tat Peter Löscher. Er – wie auch sein Nachfolger – vollzogen willig den Ausstieg aus der Atomkraft – und verloren das gesamte Geschäft und Knowhow an die ehemaligen Partner in Frankreich, hohe Strafzahlungen wegen Vertragsbruchs von über einer halbe Milliarde Euro eingeschlossen. Sie übersahen darüber hinaus, dass Frau Merkel faktisch auch den Stecker für Gaskraftwerke zog, denn die müssen gegenüber Wind- und Sonnenkraft zurücktreten und können im Standby-Betrieb nicht mehr wirtschaftlich betrieben werden.

Selbst die mit Staatsknete gepöppelten „Erneuerbaren“ entpuppten sich als Debakel. Die für eine Milliarde Euro eingekaufte [Siemens-Solarsparte](#) scheiterte, aus dem einst gehypten Solarkonsortium Desertec, das Strom aus der Sahara liefern sollte, hat sich das Unternehmen dezent verabschiedet. Löschers Nachfolger Joe Kaeser bemühte dann Joschka-Fischer als Berater in

Umfragen, der dürfte zumindest billiger gewesen sein als der Atomausstieg. Fischer bewies seine Kompetenz auch schon schon durch [Werbespots für BMW-Elektroautos](#).

Gemäß der Managementregel „If you can't beat them, join them“ werden auch Nicht-Regierungsorganisationen aller Art vom progressiven Management geherzt und geknutscht, auf das endlich Friede, Freude, Eierkuchen herrsche. Attac, Greenpeace und der Dalai Lama kriegen vor lauter Umarmungen kaum noch Luft. In ihrem Gefolge entsteht eine (vollkommen unregulierte) Wachstumsbranche. Wer einen Verein gründet, drei Sätze geradeaus sagen kann und dabei geschickt die Worte „Globalisierung“, „Gerechtigkeit“ oder „Umwelt“ einstreut, endet dann beinahe zwangsläufig auf einem Podium von Siemens, der Deutschen Bank oder Volkswagen. Wer darüber hinaus einen Dritte-Welt-Bonus in Verbindung mit aufrechtem Anti-Kapitalismus vorweisen kann hat gute Chancen, fest am Podium angeschraubt zu werden.

Der berühmte Spruch Lenins, das einem der Kapitalist den Strick verkaufen werde, an dem man ihn aufhängt, bewahrheitet sich jedenfalls immer wieder. Das ganze Appeasement-Projekt gegenüber einer grünen Ideologie und ihren Gallionsfiguren wird der deutschen Autoindustrie jedenfalls nichts nutzen. Das lässt sich gerade in großer Klarheit beobachten.

Die „Verkehrswende“ als nächstes Beglückungs-Modell

So hat der Bundesrat, der ja ebenfalls berechtigt ist [Gesetzesinitiativen einzubringen](#), parteiübergreifend eine Stellungnahme zu einer „[europäischen Strategie für emissionsarme Mobilität](#)“ beschlossen. Man bittet die Brüsseler Kommission, Vorschläge für Abgaben und Steuern zu unterbreiten, „damit spätestens ab dem Jahr 2030 unionsweit nur noch emissionsfreie Pkw zugelassen werden“.

Praktisch heißt das: Die bisherige Antriebstechnik mit Verbrennungsmotoren soll dann verboten werden. Für ein Land, dessen wichtigste verbliebene Industrie die Automobilbranche ist, eine erstaunliche Direktive. Man könnte es auch Selbstmord aus Angst vor dem Tod nennen. Nach der Energiewende will das Allparteien-Konglomerat offenbar die von den Grünen schon lange betriebene „[Verkehrswende](#)“ ins Werk setzen. Das Elektroauto ist derzeit ein Nischen-Produkt, was man bereits daran erkennen kann, dass noch nicht einmal eine 4 000 Euro-Prämie die Bundesbürger dazu bringen kann, es in der erforderlichen Stückzahl zu kaufen. Sowas nennt man Marktwirtschaft. Wenn das Elektroauto konkurrenzfähig ist, werden die Leute es im übrigen auch haben wollen, ganz ohne Prämie.

Da es aber um Politik und eine ideologische Wunschvorstellung geht – und nicht um eine bezahlbare individuelle Mobilität für die Bürger – liegt es natürlich nahe, sie zu ihrem Glück zu zwingen. Dahinter steckt schlicht der Versuch eine der wichtigsten Säulen der deutschen Industriegesellschaft langsam, aber sicher kaputtzumachen. Die Autoindustrie glaubt offenbar, sich auch unter diesem Damoklesschwert wegducken zu können.

Genau wie seinerzeit bei Siemens, so verbinden die handelnden Führungskräfte das Ende ihres herkömmlichen Geschäftsmodells mit Hoffnungen auf ein neues

mit Staatsknete gepepelttes Geschäft. Das Phänomen lässt sich derzeit ja bei den einstmals mächtigen und wohlhabenden deutschen Stromkonzernen beobachten, die praktisch zerschlagen wurden und als Schatten ihrer selbst dahinvegetieren. Die sogenannten erneuerbaren Energien werden ja bereits durch den Stromverbraucher zwangssubventioniert. Seit die Arbeitsplätze schneller dahinschmelzen als die Arktis im Sommer, wird auch der Ruf nach [direkter Staatshilfe](#) laut. Es ist nur eine Frage der Zeit, bis ähnliche Forderungen auch aus der Autoindustrie kommen. Gabs ja alles schon, denken wir nur an die [Abwrackprämie](#). Willllkommen in der Planwirtschaft.

Die Autoindustrie ist ja gerade sehr stolz auf ihre selbstfahrenden und mitdenkenden Mobile, die obendrein mit dem Fahrer sprechen können. Wenn ich Auto wäre, würde ich für die Fahrt mit dem nächsten Vorstands-Vorsitzenden schon mal den Spruch einüben: „Wer solche Freunde hat, braucht keine Feinde.“

Dieser Beitrag erschien zuerst bei [ACHGUT hier](#)