

Der Stern sinkt: Stellenstreichungen bei Daimler

Die Botschaft von Daimler wird eindeutig sein: Wieder ein Gewinneinbruch, und die Spirale zeigt weiter nach unten. Am Dienstag, 11. Februar, verkündet der neue Daimler-Chef Ola Källenius den zweiten Gewinneinbruch hintereinander. Källenius, der im Mai vergangenen Jahres inthronisierte Schwede, wird nach einem [Bericht des Handelsblattes](#) in seinem Sparprogramm mehr als 10 000 Stellenstreichungen verkünden – bei rund 282 000 Mitarbeitern. Es könnten auch 15 000 Arbeitsplätze wegfallen.

Das Ergebnis vor Zinsen und Steuern liegt mit 5,6 Milliarden Euro nur noch bei der Hälfte des Vorjahresergebnisses, wie Daimler [bereits im Januar veröffentlichte](#).

Die Aktien des Stuttgarter Autoherstellers mit seiner mehr als 130-jährigen Tradition haben seit Anfang des Jahres 2018 fast 40 Prozent an Wert verloren. Ein ziemlich beispielloser Fall des einstigen Vorzeigeunternehmens.

Zum Milliardengrab wird für Daimler ausgerechnet der Dieselantrieb. Dem Unternehmen, das den Dieselmotor salonfähig gemacht und zum ersten Mal in einen Pkw eingebaut hat, wird das Kesseltreiben auf diese Antriebsform zum Verhängnis. Die Motorenbauer wussten sich bekanntlich seinerzeit nicht mehr anders als mit einigen Trickereien zu helfen, um irgendwie die ins aberwitzige gesteigerten Grenzwerte zu erreichen.

Auf zwischen 1,1 bis zu 1,5 Milliarden Euro werden allein die Kosten für die laufenden Verfahren in den USA geschätzt. Es schlagen auch die Kosten für den horrenden Aufwand für neue Zertifizierungen zu Buche, die die Autohersteller aufgrund geänderter Abgasvorschriften für jedes Modell in jeder Variante zu absolvieren hatten. Das führte zu absurden Situationen, [dass Autohersteller nicht mehr liefern konnten](#), und dies hat erhebliche Spuren in den Kassen hinterlassen. Auch Daimler drohen hohe Strafzahlungen aufgrund des CO₂-Ablasszertifikatehandels. Denn jetzt machen sich die verschrobenen CO₂-Vorschriften bemerkbar, und die Folgen der Entscheidungen werden deutlich, die vor einem Jahr der Bundestag diskussionslos durchgewunken und die EU im Eiltempo beschlossen hat. Nur die AfD wollte seinerzeit im Bundestag ein Moratorium erreichen und die Autoindustrie etwas aus der Schusslinie nehmen, kam damit aber nicht durch.

Es zeigt sich, dass die Autohersteller besser rechtzeitig massiv gegen die systematische Zerstörung des Automobils Stellung bezogen hätten, anstatt in ein freudiges »Wir schaffen das!« einzustimmen. Aber das ist mehr als zehn, fünfzehn Jahre her, als sozialdemokratische und grüne Politik in trauter Eintracht mit internationalen NGOs die deutsche Autoindustrie unter Beschuss genommen haben.

Eine durchwegs dürftige Rolle spielen die letzten Gewerkschaftler. Sie wollen

sich gegen Arbeitsplatzabbau wehren, verkünden sie von ihrer Resterampe. Källenius hat die IG Metall bereits zur Zurückhaltung bei den kommenden Tarifverhandlungen aufgerufen: »Wir halten es in dieser Situation für sehr, sehr sinnvoll, die Ansprüche entsprechend anzupassen.«

Von zwei größeren Daimler-Aktienpaketen, die in chinesische Autobauerhände wechselten, berichtet die [Welt](#). Die chinesischen Autobauer Geely, dem bereits Volvo gehört, und BAIC wollen ihren Anteil an Daimler auf bis zu zehn Prozent aufstocken. Die sind am technologischen Know how Daimlers höchst interessiert und kaufen um fast jeden Preis.

Viel zu transferieren hätten sie nicht. Das Know how entsteht bereits in Peking. Daimler baut in China ein weiteres komplettes Technologiezentrum mit Prüfständen, Teststrecke sowie Prüflabors und Werkstätten zur Erprobung von Technologie, Antriebsstrang und Chassis, Emissionen und Luftqualität im Innenraum auf. Also das, was in Stuttgart und Sindelfingen vorhanden ist und worin der technologische Kern eines Autoherstellers besteht. Die neue Automobiltechnik wird in China entstehen. Und, so viel sei verraten, das Auto der Zukunft dort wird kein Elektroauto werden.

Da wirkt es wie ein schlechter Witz, dass sich jetzt ausgerechnet die Bundesumweltministerin Svenja Schulze zu Wort meldet. Die Bundesregierung wolle keine strengeren Klimaschutz-Vorschriften für Autofлотten in der EU – vorerst, wie sie sagte.

Doch werden die Händler des neuen »Green Deals« in Brüssel wohl kaum eher ruhen, bis auch die letzten Reste der Autoindustrie Deutschlands zerschlagen sind. Die Gelegenheit ist gerade günstig. Hebel sind weiterhin Grenzwerte, mit denen dem effektivsten Motor, den es zur Zeit gibt, nämlich dem Diesel, [der Garaus gemacht werden kann](#). Der geht mit dem Kraftstoff besonders sparsam um und ist deshalb beliebt. Die Autoingenieure haben ihn so sauber bekommen, dass hinten aus dem Auspuff kein Feinstaub und nur noch sehr wenige Stickoxide herauskommen.

Es darf sehr bezweifelt werden, ob Schulze überhaupt merkt, was ihre Klimakampftruppen angerichtet haben. Sie sollte nur nicht mehr vor arbeitslosen Arbeitern der Autoindustrie auftreten. Die dürften nicht mehr so friedlich sein wie die Bauern bei ihrer Demonstration in Berlin.

Das letzte Gefecht der Autoindustrie hinterläßt deutliche Spuren in den Bilanzen. Geschlossene Werkshallen sind der nächste Schritt. Die Sterne über Stuttgart und Sindelfingen sinken.

Der Beitrag erschien zuerst bei TE [hier](#)