

## Der alte deutsche Traum ist ausgeträumt

*Die Krise der Automobilindustrie ist nur ein Symptom dafür, dass es den Deutschen an einer beschwingten Vision fehlt, was sie mit ihrer Zukunft eigentlich anstellen wollen. Dabei wird es höchste Zeit.*

Von Sascha Lehnartz, Welt am Sonntag, 09.08.2017

Wenn man genau hinschaut, sind die Zeichen unübersehbar, dass Dieter Zetsche der oberste Repräsentant eines Übergangstechnologiekonzerns ist, eine Art Hybrid-CEO. Sein Gesicht ziert ein kräftig aufgeforsteter Rudolf-Diesel-Gedächtnis-Schnauzer – wie eine Reminiszenz an den Tüftler, dem die Daimler AG einen Teil ihrer Marktmacht verdankt. Die Krawatte hingegen, bis vor Kurzem unverzichtbares Accessoire eines deutschen Dax-Vorstandes, lässt Zetsche immer öfter im vermutlich befahrenen Kleiderschrank. Der Schnurrbart sagt noch: „Good Old German Engineering“, das offene Hemd schreit „Wanna be Start-up.“

Der Dr.-Z.-Style ist ein Sampling modischer Versatzstücke aus Industrie 1.0. und Economy 4.0. Nicht mehr ganz Nadelstreifen und noch nicht ganz Hoodie mit Flip-flops. Damit steht der hybride Herr Zetsche gleichsam stellvertretend für die Identitätskrise eines ganzen Landes: Wir wissen noch nicht, was wir gerade werden, aber wir ahnen, dass nichts so bleiben wird, wie es war. Doch ins Offene trauen wir uns nicht. Was wir allerdings ahnen ist, dass der alte deutsche Traum ausgeträumt ist. Der basierte auf einer gewissen Berechenbarkeit des bürgerlichen Lebens und auf drei Ponderabilien: Mein Haus, mein Auto, mein passabel gefülltes Sparbuch. Das ist vorbei.

Beim Diesel-Tribunal am vergangenen Mittwoch trugen die Mitangeklagten Matthias Müller (Volkswagen) und Harald Krüger (BMW) noch Schlips und machten damit deutlich, dass sie vestimentär und unternehmensphilosophisch eher dem 20. Jahrhundert und damit dem alten deutschen Traum verhaftet sind. Zetsche hingegen

bevorzugte ein offenes weißes Hemd mit frechen, blau-umrandeten Knopflöchern unter dem dunkelblauen Anzug.

Vor ein paar Monaten tauchte er sogar ganz ohne Jackett beim ehemaligen Tech-Nerd-Festival „South by Southwest“ in Austin/Texas auf, kaufte sich ein paar Cowboystiefel und einen Hut, und ließ sich im C-Klasse-Cabriolet und dann in einer klimaneutralen Fahrrad-Rikscha durch die Gegend kutschieren, um kurz darauf zu verkünden, er spüre an dieser ungemein inspirierenden Location schon ziemlich deutliche „Vibes“.

## **Noch fehlt die entscheidende Idee**

Die Spritztour des CEO war keine spontane Lockerungsübung, sondern diente, wie beinahe alles, was CEOs so tun, einem strategischen Ziel: Rüberbringen, was für ein cooler Laden der gute alte Daimler gerade im Begriff ist zu werden. Zetsche weiß, dass der alte deutsche Traum ausgeträumt ist, er hat allerdings auch noch keinen neuen. In der Übergangsphase formuliert er das so: „Wir müssen Daimler wieder mehr zur Start-up-Garage machen.“ Seine Vision von der Daimler AG der Zukunft heiße „ein Weltkonzern mit Gründergeist“.

In diversen deutschen Großunternehmen ist es Mode geworden, auf krudem Business-Englisch zu communicaten und die zu festangestellter Trägheit neigende Belegschaft anzutreiben, gefälligst Start-up-Spirit zu entwickeln. Begleitend lockert man den Dresscode und stellt als Incentive ein paar Kicker-Tische, Euro-Paletten und Craft-Beer-Kühlschränke in eine Chill-out-Lounge, die selten jemand besucht. Wir hier in der Springer-Family (wir heißen jetzt intern wirklich so) wissen, wovon wir reden: Bei uns steht das Zeug auch rum.

Was die meisten Unternehmen allerdings vergessen zur Start-up-Deko mitzuliefern, ist: eine Strategie. (Das ist hier bei uns in der Springer-Family natürlich ganz anders.) Denn hinter viel Innovations-Gerede, Agilitäts-Klimbim und Disruptions-Blabla wird gerne verborgen, dass etwas Entscheidendes fehlt: eine überzeugende Idee, wie man in der Zukunft noch Geld verdienen soll. Und weil das so ist, hält man bis auf Weiteres im traditionellen deutschen Beharrlichkeits-Dreiklang an überholten Geschäftsmodellen fest: „Hamwa immer schon so gemacht. Hamwa noch nie so gemacht.“

Wo kämen wir denn da hin?“

## **Die Politik ist an die Schlüsselindustrie gekettet**

Der sogenannte Diesel-Gipfel am vergangenen Mittwoch war auch eine Performance dieses Mantras des Struktur-Konservatismus. Ausgerechnet die Vorzeigebranche der deutschen Wirtschaft, die für ein Drittel der deutschen Exporte verantwortlich ist und von der fast eine Million Arbeitsplätze direkt abhängen, hat nicht nur keine zwingende Strategie, sondern auch kein überzeugendes Produkt für die Zukunft. Deshalb will sie sich bis auf Weiteres durchmogeln.

Sie möchte an der Produktion eines Antriebs festhalten, der ein Auslaufmodell ist, aber zufriedenstellende Gewinne abwirft: „Sorry, geht nicht anders. Super Fertigungstiefe“, lautet das Argument der Bestandswahrer. Um ihr prekäres Geschäftsmodell so lange wie möglich fortführen zu können, betreibt diese Industrie erfolgreich politische Landschaftspflege. Man spendet regelmäßig und großzügig.

Die Grenzen zwischen Kabinettposten und Auto-Lobby-Job sind fließend. Das Abhängigkeitsverhältnis, in dem sich die Politik befindet, macht sie der mächtigsten Industrie des Landes vergleichsweise gefügig. Dass es Politiker gibt, die als unmittelbare Reaktion auf die Betrugsvorwürfe im Zusammenhang mit einer fragwürdigen Technologie umgehend Steuererleichterungen für eben diese Technologie fordern, ist dafür ein Indiz.

Die Politik ist nicht mehr in der Lage, eine zu stark von sich selbst eingenommene Schlüsselindustrie zu disziplinieren, die sich selbstredend als Global Player versteht – und deren Chefs sich deshalb auch für die weitaus größeren Checker halten als die Hornbrillenträger in irgendwelchen Verkehrsministerien.

## **Versagen entsteht aus der Hybris der Unangreifbarkeit**

Auch deshalb war dieser Diesel-Gipfel ein zelebriertes Ritual der Ratlosigkeit, ein Symptom dafür, dass es den Deutschen an einer beschwingten Vision fehlt, was sie mit ihrer Zukunft eigentlich anstellen wollen. Die Politik weiß es nicht; die Industrie offenkundig auch nicht. Und Letzteres ist in einem Land wie Deutschland, das sein Selbstbewusstsein weniger aus der politischen Verfasstheit, sondern aus seinem öko-

nomischen Überlegenheitsgefühl ableitet, eigentlich noch schlimmer.

In den Krisen-Kommunikationsabteilungen der betroffenen Konzerne hätte allerdings mal jemand darauf kommen können, dass das Versprechen eines kostenlosen „Updates“ ausgerechnet jener Software, deren Funktion es bislang war, den Betrug zu bewirken, nicht die überzeugendste Methode ist, um verlorenes Vertrauen zurückzugewinnen. Das Versagen der deutschen Automobilkonzerne entstand aus der Hybris der Unangreifbarkeit. Der wenig gewinnende Auftritt des VW-Bosses Matthias Müller bei der Pressekonferenz unterstrich dies.

Was die Auto-Bosse allerdings unterschätzen, ist die zur Neige gehende Geduld ihrer Kundschaft. Denn der Vertrauensbruch, den die Automobilbranche an ihren Kunden begeht, ist für diese nicht der erste. Vor knapp zehn Jahren gingen diese durch die Finanzkrise. Seitdem trauen sie ihren Bankberatern nicht mehr. Nun erleben sie, dass auf das Qualitätsversprechen deutscher Autobauer kein Verlass mehr ist. Zinsen gibt es auch schon seit Längerem keine mehr.

Es sind die Grundfesten des deutschen Mittelstandswohlstandsversprechens, die zunehmend ins Rutschen geraten: Schaffe, schaffe, Häusle baue. Dazu Daimler leasen. Oder wenigstens einen Passat TDI. Nur bringen es angesichts steigender Immobilienpreise immer weniger zum Häuslebauen, da können sie noch so viel schaffen.

Der alte deutsche Traum erscheint zunehmend unerfüllbar. Stattdessen steht man immer länger in Staus. Und verliert etwas volkswirtschaftlich Unverzichtbares: Die Freude am Fahren.

## **Im Endkampf gegen die Autobranche**

Seine systemgefährdende Wucht entfaltet das Arroganz-Delikt der deutschen Autobauer jedoch erst aus dem Zusammentreffen mehrerer Faktoren: zum einen der bedrohlichen Geschwindigkeit, welche die Veränderungsprozesse in der globalen Wirtschaft gerade aufnehmen, zum anderen eine wieder einmal verstärkt aufflackernde, seltsame Lust der Deutschen an Selbstzerstörung und -bestrafung. Mag ja sein, dass die deutsche Automobilbranche gerade nicht ihre sympathischste und kreativste Phase hat – ihren herausragenden Anteil am Wohlstand dieses Landes und der Reputation des „Made in Germany“ kann eigentlich trotzdem niemand ernsthaft bestreiten.

# ReporterFORUM

[www.reporter-forum.de](http://www.reporter-forum.de)

Doch genau das tut eine bizarre Allianz aus Grenzwert-Fetischisten, Stickstoff-Apokalyptikern und hypermoralisierenden Kampfradlern, die nun offenbar die Chance wittert, einen verhassten Industriezweig zur Strecke zu bringen. Das gibt es in dieser Verbissenheit wahrscheinlich nur in Deutschland. Man hat jedenfalls kaum je von Bürgerinitiativen in Frankreich gehört, die den Weinbau ausrotten wollen, weil es Leberzirrhose gibt.

Wie sehr in der Hitze des Gefechtes zuweilen die Maßstäbe entgleisen, zeigt der – mittlerweile gelöschte – Tweet des Journalisten Jürgen Döschner, der in der ARD als „Energieexperte“ firmiert. „Die Autoindustrie vergast jedes Jahr 10.000 Unschuldige“, twitterte Döschner – um später zurückzurudern. Nachdem ihm aufgefallen war, dass die Vokabel „vergasen“ historisch belastet ist, ersetzte er sie durch das seiner Meinung nach „neutralere“ Wort „töten“. Dass die Zahlen von vermeintlichen „Diesel-Opfern“ in Deutschland – mal sind es 10.000, andere fabulieren gar von 40.000 pro Jahr – durch keine Studie zu belegen sind, geschenkt. Im Endkampf gegen die Autobranche scheint jedes Mittel billig.

Die Deutsche Umwelthilfe versucht seit Jahren auf dem Klageweg dem Diesel den Garaus zu machen. Ihr Geschäftsführer Jürgen Resch, ein pfiffig-verbissener Öko-Querulant, wie ihn nur Deutschland hervorzubringen vermag, sieht sich nun kurz vor dem Ziel. Wie man Klima-Ziele erreichen soll, wenn der Diesel erledigt ist, weiß unter den grünen Kreuzrittern allerdings auch keiner.

Dass der Benzinmotor weit mehr CO<sub>2</sub> produziert als der Diesel – und damit den Treibhauseffekt beschleunigt – wird von den Überzeugungstätern ebenso vernachlässigt wie die Tatsache, dass es für die Utopie eines in knuddeligen Elektrokisten sanft dahinsurrenden Deutschlands weder genug Tankstellen, noch genug Strom, noch genug Batteriekapazität – und vor allem zu wenig Deutsche gibt, die in Elektroautos herumsurren wollen.

Was im Übrigen kein Wunder ist, weil die Designabteilungen der Automobilkonzerne offenbar in einem noch nicht aufgedeckten Kartell verabredet haben, dass Elektroautos in jedem Fall so albern, unsexy und infantil auszusehen haben, dass sie möglichst niemand kauft. Anders ist so eine Missgeburt wie der BMW i 3, der aussieht wie ein pubertierendes Bobby-Car, nicht zu erklären. Aber das ist ein anderes Thema.

## **Obsession, Menschen zu ihrem Glück zu zwingen**

Wichtiger wäre die Frage, unter welchen Kinderarbeitsbedingungen und mit welchen ökologischen Folgen der Abbau der Rohstoffe wie Kobalt, die für die Batterien nötig wären, eigentlich vonstatten geht. Aber an der Auflösung solcher Nachhaltigkeits-Dilemmata sind die Autophoben hierzulande denkbar wenig interessiert. Stattdessen fordern sie etwa in Leitartikeln in der „taz“ eine mutige „radikalökologische Opposition“, die „nur mal so als Idee“ 5 Euro pro Liter Benzin fordert. Dies, so der Autor, „nicht etwa „um der Autoindustrie zu schaden“, sondern um die „betrügerische Bande“ zu „ihrem Glück zu zwingen.“

Diese Obsession – Menschen oder Unternehmen zu ihrem Glück zwingen zu wollen – ist in Deutschland komischerweise auch nach den wenig erfolgreichen Versuchen zweier totalitärer Regime in den vergangenen 85 Jahren noch immer relativ populär. Heutzutage ist es vor allem eine militante Anti-Fahr, die diesen Drang verspürt. Und der mediale Raum, der solch proto-totalitärem Gedankengut eingeräumt wird, ist recht großzügig. Am „Welterschöpfungstag“ etwa – dem Tag, an dem angeblich die globalen Ressourcen eines Jahres aufgebraucht sind – durfte morgens im Deutschlandfunk der „Postwachstumsökonom“ Niko Paech minutenlang seine Zwangsschrumpfungphantasmen verbreiten.

Wahrscheinlich ist Deutschland das einzige führende Industrieland der Welt, in der es „Postwachstumsökonom“ gibt, die im öffentlich-rechtlichen Radio ungebremst erzählen dürfen, dass es besser wäre, wenn es kein Wirtschaftswachstum gäbe, wenn man möglichst viele Straßen schlösse, Autos tendenziell abschaffte und insgesamt möglichst viel wegnähme und verböte. Leute wie Paech träumen von einer Welt, in der fünf Leute, die alle nur noch halbtags arbeiten, sich einen Rasenmäher teilen und diesen gemeinsam in ein „Repaircafé“ bringen, wenn er kaputt ist. Für den Wohlstand einer G-7-Volkswirtschaft dürfte es mit diesem Modell auf Dauer eng werden.

## **Uns sollte rasch etwas einfallen**

Während man noch schlaftrunken über die paechschen Reduktionsvisionen staunt, kommt einem beim morgendlichen Radiohören am Welterschöpfungstag der Gedanke, ob es vielleicht eine Art unheimlicher Allianz gibt, die gemeinsam dabei ist,

den Industriestandort Deutschland rapide zurückzubauen. Eine zu arrogante Autoindustrie, die keinen Plan für die Zukunft hat, arbeitet unbewusst Hand in Hand mit einer lethargischen politischen Führung und einer Handvoll hypermoralisierender Anti-Motoristen. Gemeinsam zerdeppert diese Combo möglicherweise gerade das vormalige Modell Deutschland.

Herausgerissen wird man aus diesem betrüblichen Gedankengang durch die Stauschau. Auch das ein schönes deutsches Ritual. In welchem anderen Land erfährt man fünf Minuten lang im staatlichen Radio, wo es gerade landesweit überhaupt nicht läuft? Staus und Behinderungen von mehr als zehn Kilometern gibt es auch heute wieder in Pinneberg, am Dreieck Werder, vor Wunstorf-Kohlenfeld, am Breitscheider Kreuz, zwischen Burscheid und Leverkusen, am Heumarer Dreieck, am Wiesbadener Kreuz, Stuttgart- Degerloch, Garching-Nord und so fort.

Unter denen, die dort stehen, vermutlich viele Diesel-Fahrer, die beim Gedanken an den Wiederverkaufswert ihres Fahrzeugs Pickel bekommen. Der Diesel-Anteil in Deutschland lag vor Kurzem noch bei 47 Prozent, im vergangenen Jahr sank der Zulassungsanteil jedoch bereits um gut zehn Prozentpunkte. Das ist das Symptom des fortschreitenden Vertrauensverlustes und eine Mahnung zur Eile. Uns sollte rasch etwas einfallen.

## **Unausgeschlafen und übellaunig kommen wir ins Büro**

Im Schatten des Diesel-Gipfels gab es in der vergangenen Woche zwei Ereignisse, denen weniger Aufmerksamkeit geschenkt wurde, als sie verdient gehabt hätten, denn sie werfen Licht auf die verfahrenere Gesamtlage: Das Bundesinstitut für Bau-Stadt- und Raumforschung legte eine Studie vor, wonach inzwischen mehr als 60 Prozent der sozialversicherten Arbeitnehmer in Deutschland zur Arbeit an Orte pendeln, in denen sie nicht wohnen. Das sind 17 Millionen Menschen. Seitdem Jahr 2000 ist die Zahl der Pendler in Deutschland um 21 Prozent gestiegen, in Berlin gar um sage und schreibe 53 Prozent.

Der Grund: Weil immer mehr Menschen sich das Wohnen in den Städten nicht mehr leisten können, pendeln sie in die Städte hinein, im Schnitt 16,8 Kilometer. Pro Tag. Pro Strecke. Die Folge: Immer mehr Menschen kommen übellaunig und unausge-

schlafen in ihre Büros und verpesten dabei immer mehr Luft. Physische und psychische Probleme nehmen dadurch zu, stellen die Krankenkassen fest.

Es ist diese ungute Entwicklung, die in der vergangenen Woche im Zentrum eines Kongresses stand, der in Bamberg unter dem lapidaren Titel „Wohnen in Deutschland“ stattfand. Dort wurden dramatische Zustände beschrieben. Denn Wohnen in Deutschland wird immer unerschwinglicher. Nach Expertenberechnungen werden in Deutschland rund 350.000 neue Wohnungen benötigt, aber nur etwa 280.000 gebaut. Fehlen also rund 70.000 – pro Jahr. Gründe für den Mangel sind nicht nur eine verfehlte Wohnungsbaupolitik, versagende Mietpreisbremsen und der Zuzug durch Geflüchtete und Migranten. Die Städte werden zu exklusiven Räumen.

## **Wir brauchen nur ein bisschen Start-up-Spirit**

Während mehr und mehr Familien aus Großstädten fliehen, weil sie sich die hohen Mieten nicht mehr leisten können, rücken Vermögende aus dem In- und Ausland nach und kaufen Wohnraum auf, weil Immobilien in der aktuellen Niedrigzinslage eine der wenigen attraktiven Anlageformen sind. Zugleich macht eben diese Niedrigzinspolitik der Europäischen Zentralbank in Verbindung mit steigenden Preisen es für Normalverdiener nahezu unmöglich, das nötige Eigenkapital anzusparen, um in einen explodierenden Markt einsteigen zu können. Die Folge: Sie ziehen aufs Land, an die Ränder der großen Städte und sind gezwungen zu pendeln.

Die Ränder der großen Städte fransen so immer weiter aus. Es entstehen jene Gebiete, die der französische Geograf und Soziologe Christophe Guilluy „periurbane Zonen“ nennt. Nicht mehr wirklich Stadt und noch nicht auf dem Land. Schlaforte, aus denen man stundenlang zur Arbeit pendeln muss.

In Frankreich sind das die Gegenden, wo heute besonders gern Front National gewählt wird. Einer solchen gesellschaftlichen Zersiedelung entgegenzuwirken, wäre eigentlich eine lohnende gemeinschaftliche Aufgabe für eine Politik, die noch den Ehrgeiz hätte zu gestalten, und für Automobil-Unternehmen, die sich doch so gerne als nachhaltige Mobilitätskonzerne neu erfinden möchten und in ihren „Future-Life-Mobility“-Abteilungen schon seit geraumer Zeit darüber nachdenken, wie eigentlich die Smart City der Zukunft aussehen könnte.



# ReporterFORUM

[www.reporter-forum.de](http://www.reporter-forum.de)

Vielleicht sollten sich deshalb alle zusammen mal an einen großen runden Tisch setzen. Und mit Powerpoint einen schönen neuen deutschen Traum an die Wand werfen. Die Kampfradler und die Postwachstumsökonomien können ruhig auch mitmachen. Alles, was es braucht, ist ein bisschen Start-up-Spirit.