



GASTKOMMENTAR

Gelbwesten oder Grünjacken

AN AIS GINORI



Vor lauter Interesse an den Gelbwesten haben wir noch nicht einmal bemerkt, dass viele Jugendliche stattdessen eine ganz andere, nämlich grüne Weste tragen, junge Leute, die von Dieselfahrzeugen nichts mehr wissen wollen, die die Regierungen dazu drängen, im Kampf gegen die globale Erwärmung ambitionierte Reformen zu verabschieden, die sich gegen die Lobby der fossilen Energien erheben und sogar gegen die Mehrheit der Wähler.

Es sind Jugendliche wie die 16-jährige Greta Thunberg, die als Erste mit dem „School Strike for Climate“, dem Schulstreik für das Klima, begann, der dann in vielen anderen Ländern fortgesetzt wurde, zum Beispiel in Belgien, Australien, Kanada und Deutschland. Die junge Schwedin wurde zum Weltwirtschaftsforum nach Davos eingeladen, wo sie nach einer 32-stündigen Zugfahrt eintraf – sie wollte die Luft nicht durch einen Flug verschmutzen.

In Davos appellierte Greta an die Führungskräfte dieser Welt: „Ich will nicht, dass ihr voller Hoffnung seid. Ich will, dass ihr in Panik geratet, dass ihr die Angst spürt, die ich jeden Tag spüre, und dann will ich, dass ihr handelt!“ Auch einige junge Australier haben sich Greta angeschlossen. Sie leben in einer abgelegenen, ländlichen Gegend, die von der Erderwärmung verwüstet wird. Und auch junge Mädchen aus Brüssel, die vor der EU-Kommission skandierten: „Stehlen Sie uns nicht länger unsere Zukunft!“

Diese Protestaktionen sollen am 15. März in einen weltweiten Streik der Jugendlichen grünen Westen gipfeln. Noch ist das Ganze eine Art Untergrundbewegung, die deshalb nicht im Rampenlicht steht, weil sie eine Gegen Tendenz zu allem darstellt, was in den letzten Jahren passiert ist, vom Sieg Donald Trumps, der als Allererstes das Pariser Klimaabkommen zerriss, bis zu den Ablenkungen durch die europäischen Regierungen, die mit ganz anderen Prioritäten beschäftigt sind.

In ihren Reden sind sie alle Umweltschützer und sorgen sich sehr um die Zukunft des Planeten, auch die Gelbwesten. Doch wenn es dann um tatsächliche Maßnahmen geht, dann ist niemand bereit, auf irgendetwas in seinem Leben zu verzichten. Die Bewegung der Gelbwesten läuft sogar Gefahr, dass ihr Weg schon bald das Engagement gegen die Erderwärmung ins Stocken gerät, vor allem, weil es sich bei Frankreich um ein Land handelt, das in den letzten Jahren bei diplomatischen Verhandlungen eine Führungsrolle innehatte. Dennoch würden die Staatschefs einen schweren Fehler begehen, wenn sie ignorieren, dass der Kampf gegen die Erderwärmung für viele Bürger Priorität hat.

Der Erfolg der Grünen bei der Wahl in Bayern im Oktober war nur eines von vielen Signalen. Laut den Prognosen für die Europawahl werden die Grünen in vielen Ländern unterstützt. In Frankreich könnte die Partei Europe Ecology les Verts, angeführt von Yannick Jadot, zwischen acht und neun Prozent erreichen. Gerade in den Tagen der heftigsten Demonstrationen der Gelbwesten wurden in Paris auch mehrere sogenannte „Marches pour le Climat“ veranstaltet, und das mit hoher Resonanz in den Medien. Die grünen Jacken sind nicht weniger wichtig als die Gelbwesten, auch wenn sie vielleicht nicht ganz so leicht zu sehen sind.

Die Autorin ist Paris-Korrespondentin der italienischen Tageszeitung „La Repubblica“.



In Kooperation mit „Lena“. Übersetzt aus dem Italienischen von Bettina Schneider

ESSAY



Die Ästhetik der Kontrolle: Feinstaubmessstation an der Schwarzwaldstraße in Freiburg

Vom Sinn der NGOs

In der deutschen Politik ist es in Mode gekommen, vor dem Anwachsen der unkontrollierten Macht der NGOs und Verbraucherverbände zu warnen. Damit wird oft die Warnung vor einer nicht wünschenswerten „Amerikanisierung“ der deutschen Politik verbunden. Im Kern geht es um vier Vorwürfe: Erstens wird argumentiert, NGOs wie die Deutsche Umwelthilfe (DUH) agierten als selbst ernannte Scharfrichter und sind nicht demokratisch legitimiert. Zweitens dienen diese NGOs angeblich vornehmlich den Lifestyle-Interessen wirtschaftlicher und sozialer Eliten, nicht aber denen der Allgemeinheit.

Der dritte Vorwurf lautet, dass die meisten Menschen aufgrund ihrer eigenen materiellen Interessenslage sehr viel mehr aufseiten der Produzenteninteressen stehen denn auf Verbraucherseite. In dieser Betrachtungsweise schaffen Unternehmen Arbeitsplätze, die den Menschen ein Einkommen bieten. NGOs hingegen machen den Konzernen das Leben nur unnötig schwer. Dem vierten Vorwurf zufolge zielen verbraucher- und umweltorientierte NGOs auf eine systematische Schwächung der deutschen Automobilindustrie und der deutschen Volkswirtschaft insgesamt. Ihr angelegtes Ziel ist eine aggressiv vorangetriebene Deindustrialisierung unseres Landes – und damit eine Zerstörung der Grundlagen unseren Wohlstands.

Was diese Argumentationsführung angeht, die ja insbesondere von Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer gerne aufgegriffen wird, stellen sich zwei grundlegende Fragen. Erstens: Ist die Behauptung, dass auf Verbraucherinteressen ausgerichtete NGOs in der Hauptsache Eliteninteressen bedienen, nicht an sich elitär? Denn die These läuft ja – wenn gleich unausgesprochen – darauf hinaus, dass Menschen in der unteren Hälfte der Einkommensverteilung kein Interesse an sauberer Luft in den Städten haben beziehungsweise dass dies ein Luxusproblem ist. Und zweitens: Wie kommt es, dass die CDU/CSU und die FDP, die sich ansonsten immer gern für eine enge Verbindung mit den Vereinigten Staaten einsetzen, hier so kategorisch vor einer „Amerikanisierung“ im Sinne eines deutlichen Einflusses von NGOs warnen?

In der deutschen Politik und Wirtschaft wird vor allem eine Konsequenz der US-Verbraucherrechtsbewegung als hochproblematisch angesehen. Das ist die Tatsache, dass große US-Konzerne im Fall eines groben Verstoßes gegen bestimmte Standards zu dreifachem Schadenersatz verurteilt werden können. Dabei ist gerade diese Maßnahme eine das Wirtschaftsleben im Kern demokratisierende Innovation. Denn weil die Macht der Konzerne in den USA historisch so groß ist, können sie im Prinzip unbehelligt schalten und walten – etwa so, wie dies heute die großen marktdominieren-

Sind Verbraucherverbände oder Organisationen wie die Deutsche Umwelthilfe nur selbst ernannte Scharfrichter, die den Unternehmen das Leben schwer machen? Man kann ihr Wirken gegen Allianzen zwischen Wirtschaft und Politik auch positiv sehen



STEPHAN G. RICHTER

den Staatskonzerne in China tun, deren wirtschaftliche Interessen eng mit den machtpolitischen Interessen der KP Chinas verquickt sind. Angesichts solcher Marktmacht erkannten die US-Gerichte vor einigen Jahrzehnten eines klar: Wer solchen Titanen dauerhaft wirkende Verhaltensänderungen abtrotzen will, der muss ihnen einen nachhaltigen wirtschaftlichen Anreiz dafür bieten. Und genau das wurde mit den „treble damages“ erreicht. Die Konzerne konnten fortan genau berechnen, dass weitere Verstöße gegen bestehende Richtlinien in rein betriebswirtschaftlicher Betrachtung nicht länger sinnvoll waren.

Was ist nun vor dem Hintergrund des bisher Gesagten zum Agieren der Deutschen Umwelthilfe (DUH) zu sagen? Vor allem: Was genau ist ihr vorzuwerfen? Die Organisation steht aktuell besonders deshalb in der Kritik, weil sie Städte wegen Verstößen gegen Umweltstandards verklagt. Dies zu tun bedeutet aber keineswegs, dass die Umwelthilfe ein verkapptes Instrument des amerikanischen Wirtschaftsimperialis mus ist. Auch zielt die Organisation nicht darauf ab, die deutschen Wettbewerber im Automobilssektor aus dem Weg zu räumen, wie

Verschwörungstheoretiker vermuten. Wer die Sachlage objektiv betrachtet, muss anerkennen: Erstens wäre die DUH vollkommen wirkungslos, wenn die entsprechenden Gesetze und Verordnungen gegen bestimmte Formen des Schadstoffausstoßes von den zuständigen Behörden in der Vergangenheit auch angewandt worden wären. Zweitens: Die betreffenden Standards sind von unserem Rechtsstaat verabschiedet worden beziehungsweise wurden durch die Übernahme von EU-Verordnungen in deutsches Recht überführt. Drittens: Auch wenn man im Detail bezüglich der Angemessenheit bestimmter Standards durchaus geteilter Meinung sein kann, steht doch fest, dass die deutsche Politik – nicht zuletzt wegen der engen Verquickung von Bundeskanzleramt und VDA – über viele Jahre notwendige Maßnahmen blockiert hat. Das ist in einem Land wie Deutschland, das so stolz auf seinen Rechtsstaat ist, eine ungewöhnliche Situation. Eigentlich sollte die Erfüllung dieser Maßstäbe ja eine Selbstverständlichkeit sein.

Will man unter solchen Umständen der Deutschen Umwelthilfe ernsthaft vorwerfen, dass sie stellvertretend für die Gesellschaft auf die Aufrechterhaltung von Gesetzen und Verordnungen pocht? Wenn das illegitim und/oder wirtschaftlich schädlich sein soll, muss man sich doch fragen, warum diese Maßnahmen niemals verabschiedet wurden. Wollte die Politik nur den Eindruck erwecken, dass sie zum Handeln entschlossen sei, während sie insgeheim darauf hoffte, das Gewissen der Bürger mit einer puren „Schaufensterauslage“ beruhigen zu können? Und was die Radikalität der DUH angeht, ist zu fragen, warum sich der Deutsche Städtetag faktisch an die Seite der Umwelthilfe stellt, wenn er vor einem unmittelbar bevorstehenden Verkehrskollaps warnt und eine ernsthafte Umsetzung der immer wieder angekündigten Mobilitätswende für dringlich erforderlich hält. Der Städtetag ist nicht als umstürzlerische Organisation bekannt.

Früher einmal nutzten deutsche Unternehmen harte umweltpolitische Standards dazu, um diese durch technologische Innovationen in der realen Welt auch tatsächlich umzusetzen – und nicht nur in der Fiktion einer betrügerisch arrangierten Versuchsanordnung im Labor. Aus dieser Bereitschaft zum Bohren dicker technologischer Bretter resultierte im späten 20. Jahrhundert der berühmte deutsche „Vorsprung durch Technik“, der in puncto Selbstanspruch und Realisierung weit über Audi hinausreichte.

Amerikanische Automobilkonzerne verfolgten damals eine andere Strategie. Sie setzten auf den Aufbau von Lobbybüros in der amerikanischen Hauptstadt. Ziel dieser Lobbyisten, die mit Jahressgehältern in Multimillionenhöhe entlohnt wurden, war, schon das Aufkommen jedweden Regulierungsversuches zu verhin-

dern. Diese Vorgehensweise war für die Auto konzerne allem billiger, als entsprechende Ausgaben in Forschung und Entwicklung zu stecken, um schärfere Umweltstandards erfüllen zu können. Der Niedergang der amerikanischen Automobilindustrie ist ein klarer Beleg für die Verfehltheit dieses Ansatzes.

Mit Blick auf die deutsche Automobilindustrie steht zu befürchten, dass die im Einklang mit der Politik betriebene „Dieselmania“ zu einem technologisch verlorenen Jahrzehnt geführt hat, das nur sehr schwer wieder aufzuholen ist. Wenn es angesichts der diversen, vonseiten des Bundesverkehrsministeriums und seiner nachgelagerten Behörden betriebenen Verzögerungsmanöver des Eingreifens der Umwelthilfe bedarf, damit wir Deutsche uns wieder an unsere besseren industriellen Tugenden erinnern, stellt sich doch nur eine Frage: Warum sollte das problematisch sein?

Wer die aktuellen mauen Ertragsprognosen etwa von Daimler betrachtet, weiß, dass der systematische Versuch der Automobilkonzerne, sich etwa über den engen Schulterschluss mit der CDU Nordwürttemberg dem notwendigen Reformdruck zu widersetzen, geschäftlich zu nichts Positivem geführt hat. Schlimmer noch: Der gemeinsame Versuch von Politik und Industrie, den kurzfristigen Ertragsinteressen der Konzerne Vorrang gegenüber langfristig sinnvollen Unternehmensstrategien einzuräumen, ist genau die Art der Amerikanisierung, die unbedingt vermieden werden sollte. Alles, was in Wirklichkeit erreicht wurde, ist eine Aushebelung der Kontrollstrukturen, deren Beachtung die deutsche Industrie in der Vergangenheit erst stark gemacht haben.

Wenn man also mit Blick auf die deutschen NGOs und die Automobilkonzerne von einer „Amerikanisierung“ sprechen will, müsste man erkennen, dass es gute und schlechte Formen der Amerikanisierung gibt. Die schlechte Form der „Amerikanisierung“ besteht darin, wenn sich die Politik vornehmlich als Erfüllungshilfe der Industrie versteht. Eine gute Form der „Amerikanisierung“ ist, via NGOs Durchgriffsmechanismen zu haben, falls Politik und Industrie zu sehr miteinander kugeln – und damit ihrerseits die Grundlagen unseres Wohlstands aufs Spiel setzen.

In hoch entwickelten Industriegesellschaften wie der deutschen und der amerikanischen können Konzerne ihre langfristigen Ertragsinteressen nur dadurch steigern, dass sie sich und ihre Produkte bewusst härteren Standards aussetzen, als dies etwa die chinesische Konkurrenz tut. Andernfalls werden sie von dieser über kurz oder lang verschluckt werden.

Der Autor leitet die Denkfabrik „The Globalist“ und deren weltweites Autorennetzwerk. Er arbeitet an einem Buch über die Amerikanisierung Deutschlands.

IMPRESSUM

Verleger AXEL SPRINGER (1985 f.)
Herausgeber: Stefan Aust
Chefredakteur: Dr. Ulf Poschardt
Stellvertreter des Chefredakteurs:
Peter Huth, Oliver Michalsky, Arne Teetz
Stellvertretende Chefredakteur:
Dagmar Rosenfeld

Geschäftsführender Redakteur: Thomas Exner
Director Digital Innovation: Niddal Salah-Eldin
Chefredakteur: Torsten Krauel
Redaktionsleiter Digital: Stefan Frommann
Leitung Redaktionsteam: Christian Gaertner,
Stv. Philip Jürgens, Lars Winckler
Creative Director: Cornelius Tittel
Artredaktion: Juliane Schwarzenberg, Stv. Katja Fischer

Politik: Marcus Heithecker, Claudia Kade, Dr. Jacques Schuster, Lars Schroeder
Forum: Andrea Seibel, Stv. Rainer Haubrich
Investigation/Reportage: Wolfgang Büscher, Stv. Manuel Bewarder
Außenpolitik: Klaus Geiger, Silke Mühlherr
Wirtschaft/Finanzen: Olaf Gersmann, Ileana Grabitz, Stv. Jan Dams, Dietmar Deffner, Thomas Exner (Senior Editor)
Feuilleton: Dr. Jan Kiveler, Andreas Rosenfelder
Literarische Welt: Dr. Mara Deli-

Stil/Reise: Adriano Sack, Stv. Sönke Krüger, Inga Gries (Senior Editor)
Sport: Stefan Frommann, Stv. Sven Flohr, Christian Witt, Volker Zeitler
Wissen: Dr. Pia Heinemann, Stv. Wiebke Hollersen
Regionalredaktion Hamburg: Jörn Lauterbach, Stv. Claudia Sewig
Nachrichten/Unterhaltung: Falk Schneider
Community/Social: Wolfgang Scheida, Jörgen Camrath und

Andreas Müller (Social Media)
WELTplus: Sebastian Lange
Video: Martin Heller
CvD Produktion: Patricia Plate, Stv. Dr. Jörg Forbricht
Foto: Michael Dilger, Stv. Stefan A. Runne
Infografik: Sandra Hechtenberg, Karin Sturm
Chefredakteur Außenpolitik: Dr. Sascha Lehmann
Chefredakteur Wirtschaftspolitik: Dr. Dorothea Siems
Korrespondenten Politik/Gesellschaft:

Ulrich Exner, Dr. Richard Herzinger
Chefredakteur Wissenschaft: Dr. Norbert Lossau
Chefredakteur Zeitgeschichte: Sven Felix Kellerhoff
Ständige Mitarbeit: Prof. Michael Stürmer
Autoren: Henryk M. Broder, Dr. Susanne Gaschke, Alan Posener, Dr. Kathrin Spoerr, Benjamin von Stuckrad-Barre, Hans Zippert
Auslandskorrespondenten: Brüssel: Hannelore Croll,

Dr. Christoph Schiltz
Budapest: Boris Kalnoky
Istanbul: Deniz Yücel
Jerusalem: Gil Yaron
Kapstadt: Christian Putsch
London: Stefanie Bolzen, Thomas Kiellinger
Madrid: Ute Müller
Marrakesch: Alfred Hackensberger
Moskau: Pavel Lokshin
New York: Hannes Stein
Paris: Martina Meister
Peking: Johnny Erling
Prag: Hans-Jörg Schmidt
Warschau: Philip Fritz
Washington: Steffen Schwarzkopf, Dr. Daniel Friedrich Sturm