

VW-SKANDAL Aktualisiert am 05.11.15, um 05:47 von Christoph Bopp

Sozialforscher: «Wenn wir alles regulieren, wird das Leben unmöglich»



«Die VW-Affäre zeigt, dass die öffentliche Regulierung sehr wichtig ist» – Colin Crouch.
Quelle: Keystone

VW hat noch mehr auf dem Kerbholz. Am Dienstag räumte der Konzern ein, dass auch die CO₂-Werte bei rund 800 000 Autos höher liegen als angegeben. Für den Soziologen Colin Crouch steht der Fall VW für Schwächen unseres Wirtschaftssystems. von Christoph Bopp

[Kommentare \(1\)](#)

Dem britischen Sozialforscher Colin Crouch passierte jüngst etwas Merkwürdiges. «Es kommt nicht oft vor im Leben eines Forschers», schreibt er in einem «Spiegel»-Beitrag, «dass man einen Absatz liest, den man vor einem Jahr geschrieben hat, und sich plötzlich das Gefühl einstellt, von der Realität überholt zu werden.» Worum geht es?

Crouch schrieb, dass man nicht Experte für «Techniken der Abgasreduktion durch unterschiedliche Motoren und Treibstoffarten» werden müsse, wenn man ein umweltfreundliches Auto kaufen möchte. Man müsse sich nur die Information beschaffen, welches Auto am wenigsten Abgase ausstösst. Nun hat sich herausgestellt, dass ein renommierter Autobauer (kann man sich etwas Solideres vorstellen als einen deutschen Autokonzern?) die Öffentlichkeit systematisch und über längere Zeit darüber belogen hat, wie viel schädliche Abgase seine Autos ausstossen. Die neoliberale Lehre gehe davon aus, schreibt Crouch, dass der Markt alle für den Konsumenten erforderlichen Informationen liefere.

Mehr noch: Falls getrickt würde, würde der Markt sofort eingreifen und den Lieferanten falscher Informationen bestrafen. So gesehen erlebten wir bei VW ein Experiment «in Echtzeit». Natürlich ist Colin Crouch nicht überzeugt, dass der Markt das kann. Er ist skeptisch. Die Gelegenheit, ihm ein paar Fragen zu stellen.

Herr Professor Crouch, in Ihrem letzten Buch «Die bezifferbare Gesellschaft» schreiben Sie, dass manipulierte Informationen für das demokratische Gemeinwesen extrem schädlich sind, «denn zuverlässige Informationen sind sein Lebenselixier». Nun hat man den VW-Konzern beim fortgesetzten und mehrmaligen Mogeln mit seinen Zahlen erwischt. Wie sollen wir damit umgehen? «Misstrau den Zahlen, welche grosse Konzerne herausgeben», ist ja sicher eine gute Empfehlung, aber schwer umsetzbar, weil wir nicht die Möglichkeiten haben, diese Zahlen effektiv nachzuprüfen?

Colin Crouch: Am Ende war es ein öffentliches Regulierungsgremium in den USA, das den Betrug entdeckt hat. (Die Umweltbehörde EPA, die Red.) Das zeigt uns, wie wichtig solche Institutionen sind – auch, dass die grossen Konzerne sie nicht beeinflussen können.

«Die VW-Affäre gibt uns die Gelegenheit, in Echtzeit herauszufinden, ob die Skepsis berechtigt ist» – Skepsis, ob das Risiko eines allfälligen Reputationsschadens Manager vor Unredlichkeit bewahrt. Was erwarten Sie jetzt konkret?

Es gibt drei Möglichkeiten: 1. Man wird entdecken, dass viele andere Konzerne dasselbe getan hatten. Dann gibt es wenig Probleme für VW als individuelle Unternehmung. 2. VW steht allein im Skandal, aber die Firma ist «too big to fail» und muss von der deutschen Regierung gerettet werden. 3. Die Firma steht allein da, ohne politische Hilfe, und wird wahrscheinlich in eine grosse Krise kommen. Aber vielleicht wird das nicht so schlimm werden. Wir haben das Beispiel der grossen Banken, die in die grossen, auch kriminellen Skandale der Libor- und Forexmärkte verwickelt waren. Sie haben zwar hohe Geldstrafen bekommen, aber figurieren immer noch stolz unter den grössten Institutionen der Welt. Zum jetzigen Zeitpunkt wissen wir nicht, welche von diesen Alternativen eintreten wird.

Bei den Banken, besonders den amerikanischen, haben wir gesehen, dass das Spitzenpersonal mehr oder weniger unbeschadet aus dem Fast-Kollaps herausgekommen ist. Auch auf der obersten VW-Etage will niemand etwas von Manipulationen gewusst haben . . .

Ja, das ist immer so. Wer an der Spitze steht, kann normalerweise den Schaden und die Schuld nach unten verschieben.

Die VW-Akte leidet bereits, ihr Wert ist stark gesunken. Ist das Strafe genug? Und für wen? Und wofür? (Wir kennen das Sprichwort vom elften Gebot: «Du sollst dich nicht erwischen lassen.»)

Wahrscheinlich folgen noch andere Strafen: Straf-Prozesse wenigstens in den Vereinigten Staaten; privat angestrenzte Prozesse von Leuten, die behaupten können, dass sie verletzt worden seien und horrende Entschädigungen verlangen. Ja, das elfte Gebot funktioniert hier!

Grosse Konzerne, schreiben Sie, haben auch viel Macht, Informationen nach ihrem Geschmack zurückzubehalten oder zu frisieren. Wer kann überhaupt noch einen Gegenpart zu ihnen spielen?

Die VW-Affäre zeigt, dass die öffentliche Regulierung sehr wichtig ist. Es gibt oft auch Bürgerinitiativen, die von den Konzernen und den Regierungen Transparenz fordern. Moderne Gesellschaften verfügen über weit ausgedehntere Wissensressourcen als ihre Vorgänger. Wir müssen aber aufpassen, dass dieses Wissen nicht unter die Kontrolle von Vertretern privater Interessen kommt.

Das neoliberale System neigt dazu, Finanzkennziffern bei Managemententscheiden grösseres Gewicht zu geben als anderen Informationen (Sicherheit, Umwelt etc.). Dieses Argument kennen wir schon aus der Shareholder-Diskussion über die soziale Verantwortung von Unternehmen: Der Manager muss den Gewinn pro Aktie maximieren, dann hat er dem sozialen Wohl am besten gedient.

Heute sagen das die Bosse weniger als in der Vergangenheit. Viele unter ihnen wissen, dass sie jetzt auch politisch und öffentlich und nicht nur in der Wirtschaft mächtig sind. Und die Bosse und Manager sind stolz darauf. So sagen sie oft auch, dass sie so verantwortungsbewusst seien, dass wir ihnen die soziale Verantwortung getrost überlassen können. Aber Eigentümer und Manager verhalten sich in aller Regel doch nicht so, als ob sie sich von moralischen Aspekten ihres Handelns den Kaviar vom Brot nehmen lassen wollten.

Lassen sich Moral oder Anstand überhaupt in irgendein Rechenmodell integrieren? Richten sich moralische Forderungen nicht explizit an ein Individuum?

Das ist eine grosse philosophische Frage! Schliesslich können nur Individuen moralische Verantwortung tragen. Aber unsere Organisation der Wirtschaft hat die Rollen von Individuen und Konzernen in einer komplexen Weise definiert. Es ist sehr schwierig, hier jemanden oder etwas zu finden, dem man moralische Verantwortung zuschreiben kann. Und noch schwieriger ist es, moralische Verfehlungen zu sanktionieren.

Was halten Sie von Unternehmensmodellen, die versprechen, Stakeholder und ihre Interessen einzubeziehen?

Es ist möglich, aber schwierig, solche Regeln zu implementieren. Dafür muss man eine Reihe von legitimen Interessenträgern identifizieren können: Arbeiter, Kunden, Gemeinschaften, die von den Geschäftstätigkeiten betroffen werden können. Das alte Modell der deutschen Unternehmung beinhaltete durchaus etwas in dieser Art.

Wären dann die Aktionäre dafür verantwortlich, dass die CEOs ihres Unternehmens anständige Menschen sind? Sie schreiben, der ideale Aktionär wäre heute der Computer . . .

Für die gegenwärtige wirtschaftliche Theorie ist der Computer der ideale Mensch!

Wem können wir noch vertrauen? Auch der Journalismus hat seine Werte, sogar seine Handwerksregeln, bereits allzu oft zugunsten kommerzieller Interessen über Bord geworfen.

Die Advokaten des Neoliberalismus behaupten, der Markt würde alle Vertrauensprobleme lösen. Das trifft auf viele Fälle auch zu. Aber nicht für alle. Ich glaube auch nicht, dass es einen übergreifenden Vertrauensverlust gibt. Wir haben zwar das Gefühl, dass allerorten ein Mangel an Vertrauen herrsche, bringen aber in unserem Alltag keineswegs weniger Vertrauen auf als vorher. Es ist gleichzeitig komplex, aber auch sehr einfach: Wenn wir einander zu viel vertrauen, werden wir vertrauensselige Trottel. Wenn wir aber alles regulieren, um das zu vermeiden, wird das Leben unmöglich. Auch zwischen Misstrauen und Vertrauen gibt es einen Mittelweg.

Wie kommen wir da wieder heraus? Was empfehlen Sie? Wie kann der Markt dem Vertrauen wieder effizienter dienen?

Wir müssen wieder das Gleichgewicht suchen und finden zwischen Regulierung, Markt und Vertrauen.

(Nordwestschweiz)

Colin Crouch

Geboren 1944, emeritierter Professor für Soziologie und Politikwissenschaft an verschiedenen britischen Universitäten. Er prägte das Schlagwort der «Postdemokratie». Damit meinte er, dass die Demokratie vielenorts nur noch zum Schein abgehalten werde, Wahlen und Abstimmungen finden zwar statt, aber es sind mehr oder weniger entleerte Rituale, die wirklichen Entscheidungen werden andernorts getroffen. In seinem neusten Buch «Die bezifferte Welt: Wie die Logik der Finanzmärkte das Wissen bedroht.» (Suhrkamp Berlin 2015) kritisiert er den Neoliberalismus als theoretische Begründung der Ökonomisierung weiterer Bereiche des öffentlichen Lebens, wo alles auf Finanzkennziffern reduziert und damit leichter manipulierbar gemacht werde.

Was passiert mit der CO2-Abgabe?

Die neuen Unregelmässigkeiten bei VW haben auch in der Schweiz Fragen aufgeworfen. Denn Importeure von Personenwagen sind seit Juli 2012 verpflichtet, im Rahmen einer Erstzulassung zusätzliche Abgaben auf Basis der CO2-Emissionen zu zahlen. Werden die CO2-Werte aber als zu gering angegeben, würden auch zu wenig Strafgebühren zur Reduktion des Treibhausgases abgeführt. Zuständig für diese Sanktionsabgabe ist das Bundesamt für Strassen (Astra).

Die Behörde will sich allerdings zum jetzigen Zeitpunkt nicht zu den neuen Unregelmässigkeiten bei VW äussern. Ein Sprecher erklärte, dass eine interne Arbeitsgruppe ermittelt, welche Fahrzeuge zusätzlich betroffen sind und in welchem Umfang der Ausstoss des Treibhausgases manipuliert wurde. Da es sich bei den Schweizer Grenzwerten für die Erstzulassung von 130 Gramm CO2 pro Kilometer um einen Durchschnittswert handelt, hingen die Folgen direkt von dem Ausmass der Manipulation ab. Dazu habe man aber noch keine Informationen. Das Astra müsse bei den neuen Betrügereien ohnehin eng mit der deutschen Zulassungsbehörde zusammenarbeiten, da dieses auch die Schweizer Fahrzeuge prüfe.

Auch der VW-Generalimporteur in der Schweiz, Amag, befindet sich im Dialog mit den zuständigen Behörden. Amag betont ausserdem, dass die Fahrzeuge weiterhin technisch sicher sowie fahrbereit seien und man so schnell wie möglich über Folgeschritte informieren wolle. (SDA)

Silke Amrein 05.11.15 | 13:52

[Kommentar melden](#)

Der Umkehrschluss darf nicht sein, nichts mehr zu regulieren. Ein Appell an Ehrlichkeit und Anstand sollte nicht als lächerliche Belehrung von Moralisten abgetan werden, sondern als erstrebenswertes Ziel, das sich lohnt und auszahlt betrachtet werden.

