

## Gekaufte Wissenschaft? Anmerkungen zum Cyber Valley

Prof. Dr. Christian Kreiß, 7.2.2019

Nehmen wir einmal an, die Automobilindustrie hätte freie Hand, die Verkehrspolitik zu gestalten. Was könnte dabei herauskommen? Dazu lohnt sich ein Blick in die Geschichte, auf die so genannte „General Motors Streetcar Conspiracy“ oder die Straßenbahn-Verschwörung von etwa 1927 bis 1950.<sup>1</sup> Unter der Führung von General Motors taten sich mehrere Konzerne, die alle Interesse am Verkauf von Autos hatten, zusammen. Sie kauften systematisch Straßenbahnen auf und – legten sie still. So wurden in 45 US-Großstädten etwa 100 elektrisch betriebene Straßenbahnsysteme stillgelegt. Noch 1920 wurden in den USA 90 Prozent aller Wege mit Schienenverkehrsmitteln zurückgelegt. Es gab 70.000 Gleiskilometer, auf denen von etwa 1200 meist privaten Bahnsystemen pro Jahr mehr als 15 Milliarden Passagiere transportiert wurden. Beispielsweise hatte Los Angeles in den 1920er Jahren mit rund 2000 Kilometern das größte Straßenbahnnetz der Welt. Heute nicht mehr. Das autofreundliche Kartell hat maßgeblich die Weichen zu Gunsten des Autoverkehrs und gegen den öffentlichen Verkehr gestellt – und damit die Konzerngewinne dramatisch erhöht. Die schädlichen Umweltwirkungen dieser konzern gelenkten Verkehrspolitik sind bis heute ungeheuer, die CO<sub>2</sub>-Bilanz ein Desaster. Es dürfte einer der größten Umweltskandale der Menschheitsgeschichte sein.

Wir lernen daraus, dass das Interesse von gewinnmaximierenden Großkonzernen häufig den Interessen der Allgemeinheit, der Umwelt und der Menschlichkeit diametral widerspricht und sollten daher grundsätzlich prüfen, ob und in welchem Ausmaß wir Einfluss der Großkonzerne auf gesellschaftliche und politische Entscheidungen haben wollen. Heute werden viele solche Weichenstellungen maßgeblich durch wissenschaftliche Forschung getroffen.

Werfen wir nun einen Blick auf Cyber Valley. An Cyber Valley sind als industrielle Partner Amazon, BMW AG, Daimler AG, IAV (Ingenieurgesellschaft Auto und Verkehr) GmbH, Porsche AG, Robert Bosch GmbH und ZF Friedrichshafen AG beteiligt.<sup>2</sup> Jeder Industriepartner muss mindestens 1,25 Millionen Euro einbringen. Es fällt auf, dass mit Ausnahme von Amazon ausschließlich Konzerne aus dem Automobilbereich die Industriepartner sind. Welches Interesse haben die Automobilkonzerne, welche Fragestellung?<sup>3</sup> Sicherlich nicht: wie bekommt man Autos aus den Innenstädten heraus? Wie kann man den Autoverkehr minimieren und den öffentlichen Verkehr maximieren?

---

<sup>1</sup> Vgl. zum Folgenden „Die Welt“ vom 16.12.2015 <https://www.welt.de/geschichte/article150014809/Gegen-diesen-Skandal-ist-VWs-Dieseltgate-ein-Klacks.html> vgl. auch wikipedia:

[https://en.wikipedia.org/wiki/General\\_Motors\\_streetcar\\_conspiracy](https://en.wikipedia.org/wiki/General_Motors_streetcar_conspiracy)

<sup>2</sup> <https://cyber-valley.de/> (abgerufen 6.2.2019)

<sup>3</sup> Die folgende Argumentation gilt nur eingeschränkt für Bosch und ZF Friedrichshafen, weil das Stiftungen sind, deren Gewinne teilweise gesellschaftlichen Zwecken zukommen und die nicht maximale Gewinne erwirtschaften müssen

Wer ist nicht als Partner vertreten? Die deutsche Bahn oder die regionalen Verkehrsbetriebe wie der VVS (Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart), naldo (Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau), Umweltschutzverbände wie BUND, NABU oder Greenpeace, Vertreter der Zivilgesellschaft wie attac oder Kirchen. Warum sind alle diese Organisationen, die sich für das Allgemeinwohl statt für maximale Aktionärsgewinne einsetzen nicht vertreten? Kein einziger? Der Einwand, die Allgemeinwohlintressen seien ausreichend durch das Land Baden-Württemberg vertreten ist leicht zu entkräften. Ein Blick in die Geschichte und der Umgang der deutschen Politiker mit dem Dieselskandal zeigt, dass politische Entscheidungen häufig stark durch Lobbyismus korrumpiert werden, vor allem durch die wirksame Drohung der Konzerne, Arbeitsplätze abzubauen, aber auch durch hohe Parteispenden. Zum anderen stellt die Politik bei Cyber Valley im Wesentlichen nur die Rahmenbedingungen zur Verfügung und mischt sich normalerweise kaum in inhaltliche Fragestellungen ein. Die bleibt den beteiligten Forschern überlassen.

Wo sind nun konkret bei Cyber Valley mögliche Einfallstore für Industrielobbyinteressen? Entscheidend bei Forschungsprojekten und damit für gesellschaftliche und politische Weichenstellungen ist: Wer legt die Forschungsagenda fest, wer bestimmt, worüber überhaupt geforscht werden soll? Das System bei Cyber Valley läuft so ab: Die Konzerne zahlen „in einen Innovationsfonds ein, können Themen vorschlagen – und über ein Votingsystem mitentscheiden, was auf die Agenda kommt.“<sup>4</sup> Dabei ist die Stimmengewichtung laut der „Zeit“ so, dass die akademischen Partner nicht überstimmt werden können.

Nun kann man fragen: Wer kann also nicht Forschungsprojekte vorschlagen? Nun, diejenigen, die nicht in den Gremien vertreten sind: Deutsch Bahn, VVS, BUND usw. Deren Fragestellungen werden also nicht berücksichtigt. Warum eigentlich nicht? Weil sie keine 1,25 Millionen Euro haben? Ist das gut für unsere Gesellschaft? Wollen wir das so? Zum anderen: Wissenschaftler sind freundliche, oft liebenswürdige und dankbare Menschen. Wenn ein guter Vorschlag von einem freundlichen, überzeugenden Industriepartner kommt: Warum nicht annehmen? Außerdem wäre es schon ungünstig, wenn eines Tage die Mittel aus der Industrie fehlen würden, dann müsste doch das eine oder andere Institut auf Mitarbeiter verzichten oder gar geschlossen werden.

Denn es stellt sich schon die Frage: Was ist mit den mindestens 1,25 Millionen Euro, die jeder industrielle Partner zahlen muss, wenn die Konzerne so gar nichts im Gegenzug davon haben? Sind die 1,25 Millionen reine PR-Ausgaben? Laut „die Zeit“ ist der „Deal“ folgender: „Die Technologieriesen zeigen sich spendabel, erfahren dafür aber auch zuerst davon, wenn die Forscher Türen aufstoßen zu neuen Technologie- und Geschäftsfeldern.“<sup>5</sup> Was aber,

---

<sup>4</sup> Die Zeit 13.9.2018 <https://www.zeit.de/2018/38/cyber-valley-kuenstliche-intelligenz-zentrum-tuebingen/komplettansicht>

<sup>5</sup> Die Zeit 13.9.2018

wenn die Forscher über lauter Themen forschen, die der Industrie nichts bringen? Werden dann die Mittel abgezogen und die Institute bekommen Finanzierungsprobleme? Als Instituts-Verantwortlicher muss man sich diese Frage schon stellen. Möglicherweise greift dann vorseilender Gehorsam.

So kann man mit Blick auf die geldgebenden Autokonzerne davon ausgehen, dass bei Fragestellungen über künftige Verkehrsflüsse von autonom fahrenden Fahrzeugen die öffentlichen Verkehrsmittel keine große Rolle spielen dürften – wie in den USA nach der Streetcar Conspiracy. Die Forschungsthemen dürften zumindest so gewählt werden, dass sie den Interessen der Autoindustrie nicht gerade diametral entgegenstehen.

Ein zweiter Kritikpunkt von mir an Cyber Valley betrifft konkret zwei Forscher, die zu 80 Prozent für das Max Planck Institut und zu 20 Prozent für amazon arbeiten. Ist es wirklich nötig, dass MPI-Forscher im Rahmen von Cyber Valley unmittelbar mit einem Konzern kollaborieren, der für Steuervermeidung, Datenmissbrauch und schlechte Behandlung einfacher Mitarbeiter bekannt ist? Schadet das nicht dem Ruf der Unabhängigkeit?

Ein dritter Kritikpunkt betrifft den Forschungspreis von 420.000 Euro, den amazon jährlich auslobt. Forschungsgegenstand bei solchen Projekten dürfte naheliegenderweise normalerweise nicht Kritik an amazon und seinen teilweise fragwürdigen Geschäftspraktiken sein, sondern eher konzernfreundliche Projektthemen. Muss es wirklich sein, dass junge Menschen zu Projektthemen animiert werden, die im Sinne von amazon sein dürften?

Ein vierter Kritikpunkt betrifft die angekündigten Stiftungsprofessuren, die von den Industriepartnern finanziert werden sollen. Häufig bewerben sich solche Kandidaten darauf (und kommen auch zum Zug), die industriefreundliche Ansichten haben. Von daher besteht die Sorge vor einseitig, wenig industrietischer Stellenbesetzung. Wer würde sich wohl auf eine von BUND finanzierte und wer auf eine von Porsche finanzierte Stiftungsprofessur bewerben, bei der es um Verkehrsflüsse und Verkehrskonzepte geht?

Diese Anmerkungen sollen keinerlei Kritik an den auf der homepage von Cyber Valley aufgeführten absolut integren, sicherlich hingebungsvoll arbeitenden Forschern des MPI oder der beteiligten Universitäten sein. Es soll auch keinerlei Zweifel an der Redlichkeit der ausgezeichneten Wissenschaftler gesät werden.

### **Kurzvita**

Prof. Dr. Christian Kreiß, Jahrgang 1962: Studium und Promotion in Volkswirtschaftslehre und Wirtschaftsgeschichte. Neun Jahre Berufstätigkeit als Bankier, davon sieben Jahre als Investment Banker. Unterrichtet seit 2002 als Professor an der Hochschule Aalen Finanzierung und Volkswirtschaftslehre. Autor von vier Büchern: Profitwahn – Warum sich eine menschengerechtere Wirtschaft lohnt (2013), Geplanter Verschleiß - Wie die Industrie uns zu immer mehr und immer schnellerem Konsum antreibt - und wie wir uns dagegen wehren können (2014), Gekaufte Forschung – Wissenschaft im Dienst der Konzerne (2015), Werbung nein danke - Warum wir ohne Werbung viel besser leben könnten (2016). Zahlreiche Veröffentlichungen. Ca. 40 bis 50 öffentliche Vorträge und Interviews pro Jahr. Etwa 15 Fernseh- sowie zahlreiche Rundfunk- und Zeitschriften-Interviews und Artikel, u.a. in Spiegel, Süddeutsche Zeitung, Wirtschaftswoche, FAZ, Welt, taz usw. Drei Einladungen in den Deutschen Bundestag als unabhängiger Experte (durch drei verschiedene politische Parteien, politisch unabhängig).

Homepage [www.menschengerechthewirtschaft.de](http://www.menschengerechthewirtschaft.de)

Kontakt: [christian.kreiss@hs-aalen.de](mailto:christian.kreiss@hs-aalen.de)

Tel. mobil: 0176 250 299 61

