
Historie und Histörchen (93): Harter Hund mit eisernem Besen

Von Peter Schwerdtmann, cen

Die Festhalle war damals noch nicht der Daimler-Messestand auf der Internationalen Automobil-Ausstellung in Frankfurt. Am Vorabend der Messe trafen sich dort die Mitglieder des Motorpresse-Clubs mit Gästen aus Industrie zum traditionellen MPC-Abend. Im Mittelpunkt stand oft eine Person – heute würde man sagen – ein Keynotespeaker. In jenem Jahr warteten alle gespannt auf den frisch in den Springer-Vorstand berufenen Dr. Matthias Döpfner. Vom harten Hund war im Vorfeld die Rede und vom eisernen Besen.

Döpfner – 37 Jahre, groß, drahtig – kam schnell zur Sache und bediente sich unverblümt des populären Klischees vom industriebhörigen Auto-Schreiberling. Die anwesenden Vorstände der Automobilindustrie und deren Mitarbeiter in den Presseabteilungen nahmen das ungläubig zur Kenntnis. Heute würde der Begriff „Lügenpresse“ durch den Raum wabern, damals blieb es ruhig. Auch 2000 wagte niemand, sich der Gefahr auszusetzen von der „Bild“ zerfleischt zu werden. So beendete Döpfner seine Rede unwidersprochen und verkündete als Schluss- und Höhepunkt, die Redakteure des Springer-Verlags dürften in Zukunft keine Geschenke mehr annehmen, sie dürften sich auch zu keiner Reise mehr einladen lassen. Springer trage die Kosten selbst.

Umgehend landete ein Schreiben vom damaligen geschäftsführenden Vorsitzenden des Verbands der Motorjournalisten im Döpfner-Büro. Das stellte dem Vorstand zwei Fragen: Ist Döpfner der Meinung, dass alle seine Redakteure bisher korrupt waren? Oder will er mit seinem Ukas alle anderen deutschen Journalisten als industriebhörige Popanze hinstellen oder gar als „Propaganda-Assistenten“ der Industrie?

Die Reaktion von Döpfner auf dieses Schreiben folgte prompt: Ein Springer-Chefredakteur rief an und beklagte sich, dass der Boss wegen des Schreibens seine Linie nun unerbittlich durchziehe und er nun nicht mehr wisse, wie seine Redakteure an Fahrzeugpräsentationen teilnehmen könnten.

Aber sie fanden Wege: Sie baten, die Industrie, ihnen die Reise in Rechnung zustellen, oder sie schickten freie Mitarbeiter, die nicht unter den Döpfner-Ukas fielen.

Die Reaktionen der „korrupten“ Kollegen aus anderen Redaktionen fielen unterschiedlich aus. Natürlich war auch Spott wegen eines so weltfremden Verlagsbosses dabei, aber auch Neugier, wie die Springers mit den Regeln umgehen oder sie umgehen. Vielen von denen war ihr Boss damals peinlich. Manche entschuldigten sich für dessen Überheblichkeit und verhielten sich bewusst kollegial gegenüber denen, deren Verlage nicht so weltfremd handelten.

Wieso sollten die Verlage dafür bezahlen, dass die Industrie Ort und Zeit bestimmt? Schon im Jahr 2000 fanden Termine dort statt, wo das Wetter zuverlässig war, die Produktionsstätte in der Nähe lag und in jedem Fall außerhalb Deutschlands, damit die Mannschaft nicht unter die Arbeitszeitregeln fiel oder an Orten, an denen die logistischen Probleme mit den Anreisen aus aller Welt leichter zu lösen waren. Heute verschiebt sich das Geschehen immer mehr nach Asien oder in die USA.

Es hat Stil, ein Interview in einem Pekinger Restaurant bei Pekingente zu führen. Aber nach mehr als einem halben Tag Anreise und dem schnellen Rundgang über die Messe lässt das Vergnügen daran deutlich nach. Und auch die Übernachtung im Luxushotel ist kein Ausgleich für die bevorstehende ebenfalls extra lange Rückreise und den

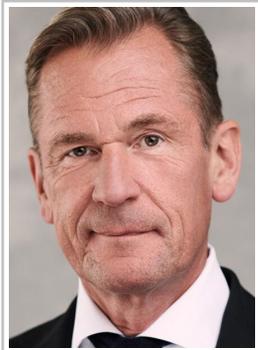
anschließenden Jetlag. Das ist die Realität hinter sehr vielen Terminen: trotz Businessclass wenig Schlaf, keine Zeit vor Ort, aber viel Zeit investiert für eine Geschichte. Zwei Tage gehen immer drauf, manchmal auch drei. Ein freier Journalist muss sich überlegen, ob er sich solch eine Reise finanziell leisten kann, weil sein Stundenlohn den Aufwand nicht rechtfertigt.

Natürlich hat der Beruf seine Reize. Die liegen im Auto, in den Strecken, auf denen man sie ausprobieren kann, und in den Personen, die etwas dazu zu sagen haben, aber nicht in den Wartezeiten am Flughafen, den Sicherheits- und Einreisekontrollen, den langen Flügen und den oft schlecht zu nutzenden Arbeitsunterlagen oder den Hotels.

Weil das so ist, hat schließlich – wenn auch schleichend – die Realität dem eisernen Besen die Borsten abgeknabbert. Geblieben ist bei manchen Springer-Blättern nun der dezente Hinweis unter dem Text, dass die Reise von der Industrie finanziert oder unterstützt wurde. Dieses Feigenblatt wird so mancher Leser als anmaßend empfinden. Er ist erfahren genug zu wissen, dass auch Journalisten darauf angewiesen sind, Zugang zu ihrem Thema zu bekommen. Sei es als politischer Redakteur in der Kanzlermaschine, beim Off-the-Record-Dinner in Berlin oder als Kollege aus der Wirtschaft beim exklusiven Interview.

Der Auto-Journalist braucht eben das Auto, einerlei wo er es zum ersten Mal bewegen kann. Seine Berufsethik verlangt, dass er das Objekt seiner Neugierde vom Rahmen trennen kann. Das geschieht weder bierernst noch rigoros und auch nicht bei der Veranstaltung. Nette Gespräche zwischen Journalisten und der Presse-Mannschaft sind noch lange kein Beweis für eine Verschwörungstheorie der branchenübergreifenden Korruption. Um das zu verstehen, hilft vielleicht ein widerborstiger Spruch des alten Kollegen Günther Hendrich: „Jeder Journalist ist bestechlich. Man weiß nur nicht, was er schreibt.“ (aum/Sm)

Bilder zum Artikel



Matthias Döpfner.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Axel Springer
