

**Wie kann es kommen, dass die Verkehrswende sang- und klanglos beerdigt werden soll?  
Gegenmacht zum prinzipienfesten Machtopportunismus!**

Es gibt keinen Zweifel. Die Bundesregierung will eine wirklich ambitionierte Verkehrswende zu weniger Autos und mehr Lebensqualität von der politischen Tagesordnung absetzen. Es geht zu wie bei Hempels unter dem Sofa: Dunkel, chaotisch, rumpelnd.

Die Große Koalition hat schon auf der Regierungsklausur in Bad Meseberg einvernehmlich verabredet: Nach manchen sterilen Aufgeregtheiten wie Dieseltgate, drohenden Fahrverboten und einem EU-Vertragsverletzungsverfahren sollte in die Verkehrswende Ruhe einkehren. Keinen großen Erwartungsgipfel mehr – bis auf Weiteres, obwohl für Anfang 2018 angekündigt. Jetzt ohne neue Terminierung. Nur Kretschmann veranstaltet einen ökologischen Süd-Autogipfel am 20.7.2018 in Stuttgart. Es gibt genügend Indizien, dass die Kanzlerin und vor allem ihr Verkehrsminister Andreas Scheuer den moderierenden Überblick verloren haben. Kopflös, konzeptionslos. Eine klare Linie ist nicht erkennbar. Von chaotischen Zuständen ist aus dem Verkehrsministerium und den nachgeordneten Behörden (z.B. Kraftfahrzeugbundesamt) zu berichten.

Noch nie in der Geschichte der Bundesrepublik hat es eine Regierung gewagt, die versammelte Expertenschar der Republik bei einem so wichtigen Thema quasi nach Hause zu schicken. Über 300 Experten hatte die Bundesregierung aus Industrie, Wissenschaft, Verwaltung und Zivilgesellschaft an den Autogipfeln versammelt, um Rat und Expertisen einzuholen. Nur ein Bruchteil ist bisher eingegangen. Viele sind in den Schubladen des Verkehrsministeriums verschwunden – viele nicht erstellt, weil niemand mehr mit einem konstruktiven Autogipfel rechnete. Merkel hat den geballten Sachverstand der Republik desavouiert und sich einer kritischen Auseinandersetzung entzogen. Anders gewendet: Die politische Steuerung weitgehend der dominanten Automobilindustrie überlassen, die selbst ratlos wirkt. Wie damals bei der Finanzmarktkrise: Da ließ man sich die Gesetze von Ackermann diktieren, heute bestellt man zwar Zetsche (Daimler) ein, um anschließend zu vollziehen, was die Diessens (VW), Stadlers (Audi) und Hückschens (Porsche) für notwendig erachten. Keine Diesel-Entschädigung, ein fast ekelerregender Schnäppchen-Wettbewerb und ein SUV-Wahnsinn, der nur als verantwortungslos bezeichnet werden kann.

Die Bundesregierung versteht die Zeichen des Mobilitätswandels nicht mehr. Während 73 % der Bürgerinnen und Bürger den öffentlichen Nah- und Fernverkehr aus ökologischen und verkehrspolitischen Gründen ab 2020 kostenfrei machen wollen (infatest-dimap 11.-13.6.18), hantiert die Bundesregierung mit ein paar unausgegorenen Modellprojekten in wenigen Städten.

Und das selbstfahrende Auto, die Wundertüte von Automobilindustrie und Politik, fällt bei der Kaufbereitschaft der Bürgerinnen und Bürger glatt durch. 78 % würden es nicht kaufen wollen, nur 21 % könnten sich das vorstellen – am meisten diejenigen von 18-34 Jahren, die es sich kaum leisten könnten. Und von den 21 % mit Kaufbereitschaft wollen nur schlappe 46 % bis zu 5.000 € drauflegen. Autobauer, wacht auf mit Eurem unrealistischem Winterkorn-Tunnelblick. Die Menschen wollen Eure teuren Spielzeuge und Bilanzlichter nicht.

Angela Merkel ist auch in der Verkehrswende nicht mehr glaubwürdig. Ihr Versprechen, die Autoindustrie in die Pflicht nehmen zu wollen, halten selbst ihre CDU/CSU-Parteianhänger mit 59 % für unglaubwürdig. Die anderen Parteianhänger (Grüne, SPD, FDP, Linke, AfD) mit Werten von 79 % - 92 % ohnehin. Und die Autobesitzer schreiben der Regierung mit 56 % ins Aufgabenbuch, den öffentlichen Personenverkehr in der Verfügbarkeit, der Taktung, der Flexibilität und im Komfort zu optimieren. Die Bürgerinnen und Bürger wollen mehr sehen als die 1 Mrd. € für ein paar Elektrobusse in der kommunalen Infrastruktur. Kurzum: Politik und Automobilindustrie wird als nervige Zumutung empfunden, nicht als Problemlösung. Prinzipienfester Machtopportunismus zerstört mittelfristig die demokratische Legitimation. Es ist soweit bei Merkel.

Die Verkehrswende-Versenkung hat aber auch ihre Dulder und Mitspieler. Die EU strengt zwar ein Vertragsverletzungsverfahren wegen zu hoher Emissionswerte an, aber Merkel weiß, dass ein Urteil des Europäischen Gerichtshofes erst in vielen Jahren erfolgen wird. Auch die wichtige Entscheidung der Leipziger Richter zu den Fahrverboten wird in der Bundesregierung so gelesen, dass kaum noch Fahrverbote verhängt werden können. Aufregungspotential eingedämmt, lautet die Parole in der Vor-Ferienzeit.

Auch von den ermittelnden Staatsanwaltschaften zu Dieselgate hat die Bundesregierung nichts zu befürchten. Die Staatsanwaltschaften sind in der Regel so schwach personell ausgestattet, dass ihre Aufklärungsarbeit noch Jahre dauern wird, also politikentschärfend wirkt. Das kooperative Verhalten der Automobilindustrie gegenüber den Staatsanwaltschaften ist clever. Man zeigt ihnen die Akten und E-Mail-Bestände – die so gewaltig sind, dass die wenigen Staatsanwälte durch diese „Berge“ nicht mehr durchkommen. So hat übrigens VW alle staatsanwaltlichen Ermittlungen aus

Braunschweig zu mindestens vier VW-Skandalen blendend überstanden. Eine Mrd. € Bußgeld zu verhängen, gerade von der Staatsanwalt Braunschweig gegenüber VW, ist ein preiswertes Ohnmachtsmenetekel.

Ob das Kartellamt Licht in die atemberaubenden Kartellabsprachen der Automobilindustrie bringt, darf bezweifelt werden. Auch hier ist der Personaleinsatz so schmal bemessen, dass mit einem Bußverfahren nicht vor 2021 zu rechnen ist. Industrie und Bundesregierung können durchatmen. Und die Manager ohnehin, weil sie in der Regel bei der American Insurance Group (AIG) so versichert sind, dass sie keinen Cent bezahlen müssen.

Die Bundesregierung kann sich eine solche Unverantwortlichkeit nur leisten, weil die Oppositionsparteien so schwach sind. Von der FDP ist ohnehin aufgrund ihrer Interessenlage nicht viel zu erwarten. Aber auch die Linke und die Grünen wirkten schon im VW-Untersuchungsausschuss wie süße Gummi-Löwen. Dass die Oppositionsparteien es bis heute nicht hinbekommen haben, ein anspruchsvolles Hearing zu den „Alternativen zur Verkehrswende“ zu veranstalten, spricht Bände. Ihre Kritiker wirken eklektisch und ängstlich.

Die Medien sind ihrer aufklärerischen Rolle vergleichsweise gut nachgekommen. Sie haben einige Skandale akribisch an die Öffentlichkeit gezerrt. Den „Versenkungsprozess“ der Bundesregierung haben sie bisher weit unter ihren kritischen Möglichkeiten belassen.

Auch die Zivilgesellschaft ist bisher weit unter ihren Möglichkeiten geblieben. Natürlich ist der einzelne Beitrag von Greenpeace, BUND, NABU, Campact, VCD, Dt. Umwelthilfe, Wissenschaftlern, Verkehrsinitiativen u. a. beeindruckend und herausfordernd, aber politisch übergreifende Kampagnen scheitern immer wieder an dem „Interesse an sich selbst“. Wer z. B. meint, wie die Dt. Umwelthilfe alles selbst machen zu können, unterschätzt die dominante Macht der Automobilindustrie. Auch die Verbraucherverbände spielen eine viel zu zahme Rolle – fixiert darauf, das Ohr der Mächtigen auf dem Schoße zu erreichen. Und dass sich die Wissenschaftler ihren Ausbootungsprozess aus den Autogipfeln so haben gefallen lassen, spricht nicht gerade für ihren aufrechten Gang. Gute Bezahlung muss ja nicht mundtot bedeuten.

Nein, Verschwörungstheorien helfen nicht weiter. Es handelt sich um eine strukturelle Komplizenschaft von Politik, Automobilindustrie und Konsumenten, die durchbrochen werden muss, wenn eine wirkliche Verkehrswende mit weniger Autos und mehr Lebensqualität stattfinden soll. Das Nahziel: Den Versenkungsprozess der Bundesregierung verhindern. Nicht nur empören, sondern den Mächtigen die rote Karte mit dem Mittel des zivilen Ungehorsams zeigen.

Peter Grottian, Hochschullehrer für Politikwissenschaft an der FU Berlin und Koordinator des Personenbündnisses Verkehrswende „Weniger Autos – mehr Lebensqualität“

Kontakt: 0171 831 33 14