

Der Kern der „Dieselkrise“ ist eine Verschärfung der Emissions-Grenzwerte,
die ohne Rücksicht auf die Autoindustrie und Automobilität erfolgt
(Zurück zu den Sachen, Teil 1)

Sachpolitik? Die nächste große Sach-Demon- tage hat schon begonnen

5. November 2018, Gerd Held

Über dem Ende der Ära Merkel steht ein Menetekel: Es ist die von allen Seiten wiederholte Beteuerung, man müsse endlich „zur Sachpolitik zurückkehren“. Das ist fürwahr ein gutes und großes Anliegen – viel größer und dringender, als es sich die meisten derer, die da sprechen, denken können. Denn es betrifft nicht nur Merkel und die Große Koalition. Die gesamte politische Kultur in Deutschland und anderen „fortgeschrittenen“ Staaten hat im Laufe der letzten Jahrzehnte eine Wendung ins Subjektive vollzogen. Sie will nicht Sachprobleme lösen, sondern Stimmungen wie „Vertrauen“, „Zukunftshoffnung“ erzeugen und sucht für Europa nach der „großen Erzählung“. Alle objektiven Gegebenheiten, Errungenschaften und Maßstäbe werden damit entwertet. Die großen „Rettungen“ (Überschuldung, Massenmigration) haben die Verhältnisse unseres mittelgroßen Landes völlig gesprengt; und die betriebenen „Wenden“ (Energiewende, Verkehrswende, Agrar- und Ernährungswende) haben wichtige Technologien stillgelegt, ohne dass schon Ersatz zur Verfügung stand. Sachpolitisch ins Leere gebaut, bewegt sich die Politik nur noch in „Projekten“ und „Gesten“. Die Rückkehr zur Sachpolitik käme also einem Offenbarungseid der bisherigen Politik gleich. Und einer grundlegenden Revision der getroffenen Entscheidungen.

Nichts liegt dem hegemonialen Block in der deutschen Politik ferner als eine solche Revision. Das wird durch eine Sache deutlich, die in diesem hochpolitisierten Herbst 2018 wie ein weißer Elefant im Raum steht: die sogenannte „Dieselkrise“. Sie hat mit den unmittelbar bevorstehenden Fahrverboten eine neue Qualität bekommen, aber sie wird nach wie vor als eine Frage geschickten Managements behandelt. Niemand traut sich, die Konsequenzen einmal wirklich zu durchdenken. Bisher wurde in der Öffentlichkeit der Eindruck erweckt, die Krise bestünde in einem Betrug „der Autokonzerne“ und sei von diesen zu beheben. Doch inzwischen zeigte sich, dass die Grenzwerte bei den Stickoxyd-Emissionen, deren drastische Senkung die deutsche und europäische Politik zu verantworten hat, zu vertretbaren Kosten gar nicht einzuhalten sind. Es bestehen auch begründete Zweifel, ob die Luftqualität nach einer solchen Maßnahme wirklich die Grenzwerte einhalten. Doch jetzt haben Gerichtsurteile den Angriff auf den Dieselmotor zu einem bedingungslosen Angriff gesteigert. Sie besagen, dass „die Rechtslage“ die Politik verpflichte, bei Nichteinhaltung der Grenzwerte auch Fahrverbote auszusprechen. Solche Verbote seien durchaus verhältnismäßig. Folglich sei die Politik nicht berechtigt, das Recht auf einen funktionierenden Großstadtverkehr über das Recht auf eine erhöhte Luftreinheit zu stellen. So hat die Dieselkrise eine Wendung ins Grundsätzliche bekommen, die mit der Ausstiegsentscheidung bei der Kernenergie oder der Grenzöffnung gegenüber der Massenmigration durchaus vergleichbar ist.

Die Dieselkrise ist zur Fahrverbots-Krise geworden

Die Dieselkrise ist zu einer Fahrverbots-Krise geworden. Aber diese Wandlung hat sich fast unbemerkt hinter dem Rücken der Öffentlichkeit vollzogen, weil sie nicht durch eine zentrale Regierungsentscheidung erfolgte, sondern durch verschiedene gerichtliche Einzelentscheidungen, die sich zudem als „Gebote des Rechts“ und nicht als politische Entscheidungen auswiesen. Bis heute ist der fundamentale Angriff, der in der Dieselkrise wirkt und das Automobil als Massenverkehrsmittel betrifft, nicht klar ins Bewusstsein der Öffentlichkeit getreten. Insbesondere ist der verheerende und undemokratische Mechanismus absolut gesetzter Grenzwerte noch nicht erfasst.

Einen Moment lang schien es so, als könnten die Wahlen in Hessen hier für eine Wende sorgen. Als ein Gericht Fahrverbote für Frankfurt in Aussicht stellte, wurde das tatsächlich zu einem Wahlkampfthema. Sogar in der FAZ, die noch tagelang versucht hatte, das Thema im Wirtschaftsteil zu entsorgen, erschien schließlich am 25. Oktober ein Leitartikel (Jasper von Altenbockum) unter Überschrift „Diesel-Wahl“. Angesichts des Bürgerzorns – insbesondere in der Metropolregion Rhein-Main – versuchte die Kanzlerin ein hektisches Manöver: Sie stellte eine Gesetzänderung in Aussicht, die die Anwendung der Grenzwerte lockern würde und damit in Frankfurt nicht zur Anwendung kommen lassen würde. Damit war indirekt anerkannt, dass das Diesel-Problem ein Grenzwert-Problem war. Warum nicht gleich so, fragten sich die Leute. Und die Tageszeitung „Die Welt“ erschien am 23. Oktober mit der Schlagzeile „Merkel zieht Diesel-Joker kurz vor der Wahl in Hessen“. Aber dann stellte sich der Merkel-Vorstoß als Finte heraus: Eine Vermeidung von Fahrverboten war ohne eine wirkliche Änderung der Grenzwerte und ohne einen Ausstieg aus den entsprechenden EU-Verordnungen nicht zu haben. Nur eine größere politische Richtungsentscheidung konnte weiterhelfen. Zu einer solchen Wende war die Politik weder willens noch in der Lage.

Tatsächlich haben die drohenden Fahrverbote zu dem erbärmlichen Wahlergebnis für die Volksparteien in Hessen beigetragen. Dennoch kann man bei nüchterner Betrachtung nicht sagen, dass hier das sachpolitische Anliegen schon so stark geworden ist, dass es eine Richtungsumkehr erzwungen hätte. Schon am Wahlabend war das Thema wieder völlig begraben. Politiker, „Parteienforscher“ und Medienleute ergingen sich wieder in Betrachtungen über das Auf und Ab von Parteien und Personen. Und dann, nach Merkels Teil-Rücktritt, ist die Politik erst recht in den Modus der Selbstbespiegelung zurückgefallen. So kann die Dieselkrise ungestört weiterwuchern. Die Gerichte regieren und das Jahr 2019 könnte in Deutschland zum Jahr der Fahrverbote werden.

Wenn also wirklich eine Wende „zu den Sachen“ in Deutschland durchgesetzt werden soll, ist die „Dieselkrise“ ein entscheidender Testfall. Auf keinen Fall darf man diese Krise jetzt einfach weiterlaufen lassen. Hier gibt es eine verheerende Verkettung von Zerstörungen, an deren Ende das industrielle Deutschlands in seinem Kern beschädigt sein wird. Auch hier - wie schon in der Migrationskrise - werden wir in einem Land aufwachen, das wir nicht wiedererkennen.

Die „Dieselkrise“ läuft auf die Abschaffung des Automobils hinaus

Durch den Angriff auf den Dieselmotor ist eine zerstörerische Dynamik eröffnet worden, an deren Ende das Automobil für die Mehrheit der Menschen als Verkehrsmittel nicht mehr existieren könnte. Es läuft gegenwärtig eine Kettenreaktion ab, in der ein „Sachzwang“ zum nächsten führt. Es ist schon vielfach dargestellt worden, dass die Umrüstungen des Diesels, die jetzt so vehement gefordert werden, erstens sehr teuer und zweitens in ihrem Effekt auf die Luftqualität sehr zweifelhaft sind. Bleibt es bei den von der Politik gesetzten Stickoxyd-

Grenzwerten, würde viel Geld verbrannt werden. Wer auch immer das zahlt – es wäre eine sinnlose Vernichtung von volkswirtschaftlichen Werten. Zugleich würde ein Umstieg auf den Benzinmotor ausgelöst (er findet schon statt), der ein anderes Umwelt-Reizthema berührt: die CO₂-Emissionen. Sie werden für die Klimaveränderungen verantwortlich gemacht und sind beim Benziner höher als beim Diesel.

Der Angriff auf den Diesel treibt also eine zweite Krise hervor. Und hier ist ein zweiter Angriff der Politik schon im Anmarsch. Man beachte die Heimtücke: Am 3.10.2018 (also mitten in der Dieselkrise) hat das EU-Parlament einen Beschluss gefasst, der die Grenzwerte für CO₂-Emissionen bei Fahrzeugen weiter verschärfen soll. Während die EU-Kommission den Grenzwert bis 2025 um 15 Prozent und bis 2030 um 30 Prozent senken will, fordern die Abgeordneten des EU-Parlaments eine Verschärfung um 20 Prozent (bis 2025) beziehungsweise 40 Prozent (bis 2030). Die EU-Abgeordneten forderten auch die Einführung einer Verkaufsquote: Die Autohersteller sollen verpflichtet werden, bis 2030 mindestens 35 Prozent Autos mit geringen oder keinem CO₂-Ausstoß zu verkaufen. Der Beschluss, der mit 389 Ja-Stimmen, 239 Nein-Stimmen und 41 Enthaltungen verabschiedet wurde, rechnet ausdrücklich „mit potentiell negativen Auswirkungen auf Bürger und Regionen in den Mitgliedsstaaten“. Das EU-Parlament dokumentiert damit, dass es wissentlich massive Arbeitsplatzverluste in Kauf nimmt. Und als Lösung für die Betroffenen wird nichts anderes vorgeschlagen als die schon sattsam bekannten „Maßnahmen zur Neuqualifizierung, Weiterqualifizierung und Umschulung“. Das ist, angesichts der industriellen Bedeutung des Automobil-Sektors, blanker Zynismus.

Das alles findet statt, während die gleiche Politik durch andere Grenzwerte (beim Stickoxyd) die Leute gerade vom Diesel (der CO₂-günstiger ist) zum Umstieg auf Benziner getrieben haben und die „Dieselkrise“ in aller Munde ist. Die Dieselkrise wird also wissentlich und willentlich zu einer allgemeinen Automobilkrise gesteigert.

Eine Fata Morgana namens „E-Mobilität“

Das Szenario ist noch nicht vollständig ohne ein Element: Es wird ein „ganz neuartiges“ Automobil in Aussicht gestellt, das ganz und gar Wunderbares leisten soll. Es soll die Fahrleistungen des Automobils haben, aber ohne jede Belastung der Umwelt – weder Abgase, noch Lärm, noch Ressourcenverbrauch. Kurzum, es soll ein „Automobil“ sein, ohne die Stofflichkeit des Autos anzunehmen. Das Wundergefährt heißt „E-Mobil“. In der Realität existiert dies Gefährt nur in marginalen und obendrein hoch subventionierten Stückzahlen. Das Unternehmen „Tesla“ hat im 1. Halbjahr 2018 knapp 88.000 Fahrzeuge produziert (kauft (zum Vergleich: der VW-Konzern verkaufte im gleichen Zeitraum 5,5 Millionen Fahrzeuge)). Nach wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Kriterien ist das E-Mobil ein Fake-Produkt. Aber es wird vom Management etlicher Automobilkonzerne und Regierungen als die sichere Zukunft beschworen und ist in den Medien so präsent, als gehörte das Wundertier schon überall zum Straßenalltag. Das alles geschieht, um die Lücke, die die Abschaffung der realen Automobile in unsere Welt reißen würde, durch Psychologie zu füllen. Das E-Mobil ist dazu da, die Menschen daran zu hindern, sich diese Lücke einmal wirklich anzusehen und ihre Konsequenzen zu ermessen.

Und doch wird der Moment kommen, wo sich herausstellt, dass eine tragbare E-Mobilität auf lange Sicht nicht verfügbar sein wird. Dass das E-Mobil also gar nicht als Lösung für ein allgemein zugängliches Verkehrssystem in Frage kommt. Aber wenn diese Stunde der Wahrheit kommt, könnte schon ein Großteil der real bestehenden Automobil-Industrie und Automobil-

Mobilität zerstört sein. Dass in Deutschland ein solcher Kahlschlag im Namen einer technologischen Fata Morgana passieren kann, hat sich bei der Energiewende gezeigt.

Das also ist die Dynamik, die mit der „Dieselkrise“ ausgelöst wird. Der Angriff auf den Diesel ist nur der erste Schlag. Da der Benzinmotor bei einer vergleichbaren Steigerung der Grenzwerte ebenfalls nicht haltbar ist und die Alternative E-Mobil weder sozial bezahlbar noch ökologisch verträglich ist, läuft der Schlag gegen den Diesel auf einen Schlag gegen das Automobil selber hinaus. Am Ende der jetzt ablaufenden Kettenreaktion wird das Auto nur noch als exklusives Gut vorhanden sein. Der motorisierte Individualverkehr wird zum Privileg werden.

Die Abschaffung des Automobils als Massenverkehrsmittel zerstört die Spielräume des modernen Siedlungssystems und damit die allgemeine Freiheit.
(Zurück zu den Sachen, Teil 2)

Auto weg, Land abgehängt, Stadt unbezahlbar

6. November 2018, Gerd Held

Die sogenannte „Dieselkrise“ ist inzwischen zur Fahrverbotskrise geworden und wuchert ungehindert weiter. Im ersten Teil dieser Folge wurde gezeigt, dass durch die Verschärfung der Grenzwerte eine **Kettenreaktion der Intoleranz** erzeugt wurde, die letztlich das Automobil selbst in seiner Eigenschaft als Massenverkehrsmittel bedroht. Sie setzt damit auch ein Kernstück des Industrielandes Deutschland aufs Spiel, die Automobilindustrie.

Diese Intoleranz kann auf den ersten Blick als Privatsache der Autofahrer „in ihren Blechkisten“ erscheinen, aber sie trifft in Wirklichkeit die Allgemeinheit und bringt das gesamte Verkehrs- und Siedlungssystem aus dem Gleichgewicht. Wird der „motorisierte Individualverkehr“ (MIV), wie es in der Fachsprache heißt, zum Privileg von Wenigen, wird die gesamte räumliche Organisation der Wirtschaft und des gesellschaftlichen Lebens getroffen. Genauer: Die Komplexität und damit die „Freizügigkeit“ des modernen Siedlungssystems wird zerstört, wenn jenes Teilstück der Massenmobilität, das mit seiner Flexibilität für weniger verdichtete Siedlungsformen effizient ist, aus dem Gesamtsystem des Verkehrs herausgebrochen wird. Eine weitgehende Einschränkung des motorisierten Individualverkehrs würde vor allem die peripheren Siedlungsstandorte treffen, darunter auch das nähere und weitere Umland der Großstädte (besonders in den Metropolregionen). Mit anderen Worten: Die Intoleranz bei den Grenzwerten zerstört die Alternativen und Ausweichmöglichkeiten, die es bisher bei Standortentscheidungen für Wohnen, Gewerbe und Infrastrukturen gab. Das bedeutet eine Einschränkung unserer Freiheit, wie wir sie uns heute noch kaum vorstellen können.

Der Angriff auf das Automobil ist also ein Politikum. Es ist ein Angriff auf gemeinschaftliche Rechtsgüter, auf wichtige, über lange Zeiträume entwickelte Commons eines modernen Landes. Diese Seite der „Dieselkrise“ ist bisher ungenügend betrachtet und erörtert worden.

Die spezifische Leistung des Automobils

Sprechen wir also von der Verkehrsleistung des Automobils. Dabei geht es um eine Teilgröße. Das Auto ist nicht alles, sondern ein Verkehrsmittel neben anderen. Es ist aber mehr als eine private Marotte von „Egoisten in ihren Blechkisten“. Der Beitrag des Automobils zur allgemeinen Mobilität soll hier anhand der „Gesamtverkehrsprognose 2025 für die Länder Berlin und Brandenburg“ dargestellt werden. Dieser Bericht (Auftraggeber waren die Landesregierungen von Berlin und Brandenburg) vermittelt ein Bild der Größenverhältnisse des Verkehrs im Einzugsgebiet einer großen Metropole. Und er enthält eine langfristige Prognose, die nahe an den Zeitpunkt heranführt, der für das „Verbot des Verbrennungsmotors“ diskutiert wird. Der Bericht ist etwas älter (2009) und geht von einem **sinkenden** Verkehrsdruck aus - was man aus heutiger Sicht bezweifeln muss, angesichts einer gesteigerten Mobilität der Arbeits- und Lebensführung und angesichts des Siedlungsdrucks auf die Metropolräume. Aber gerade, weil der Bericht noch nichts vom „Berlin-Boom“ ahnte, sind die konstant hohen Verkehrsanteile des Automobils, die er errechnet, ein guter Orientierungspunkt. Sie sind das Mindeste, womit wir rechnen müssen. Der Bericht führt vor Augen, worüber wir eigentlich reden, wenn wir das Automobil in Frage stellen. Da er **den Berlin-Brandenburger Verflechtungsraum** in sehr Gesamtheit betrachtet, kann man aus ihm herauslesen, welche große Lücke sich ergeben würde, wenn es hier zu Fahrverboten oder unbezahlbaren Fahrzeugkosten käme. Der Bericht ist auch ein Gegenmittel gegen die Betriebsblindheit mancher Innenstädter, die allzu selbstgewiss davon ausgehen, „die Großstädter“ zu sein.

Die Verkehrsrealität in einer Metropolregion

Die folgenden beiden Tabellen, die ich vereinfachend aus einer Abbildung der „Gesamtverkehrsprognose“ (S. 65) errechnet habe, zeigen **die Prozent-Anteile** der Verkehrsmittel „Automobil“, „Bus und Bahn“, „Fuß und Fahrrad“ an der **Verkehrsleistung im Personenverkehr** – zum einen den Stand des Jahres 2006, zum anderen die Prognose für das Jahr 2025. Räumlich wurde unterschieden zwischen einem Kernbereich und einem Außenbereich in Berlin und einem Brandenburger Umland.

Anteile an der Verkehrsleistung Stand 2006	Berlin Kernbereich	Berlin Außenbereich	Brandenburg Umland
Automobil	44,1 %	60,1 %	81,8 %
Bus und Bahn	45,4 %	30,6 %	11,7 %
Fuß und Fahrrad	10,5 %	9,3 %	6,5 %

Anteile an der Verkehrsleistung Prognose 2025	Berlin Kernbereich	Berlin Außenbereich	Brandenburg Umland
Automobil	39,1 %	54,5 %	75,1 %
Bus und Bahn	47,8 %	32,6 %	15,7 %
Fuß und Fahrrad	14,1 %	12,9 %	9,2 %

Die Tabellen zeigen: Das Automobil hat selbst im Kernbereich Berlins einen Anteil von über 40%. Dieser Anteil wächst, je weiter man an die Peripherie geht. Die Bedeutung des Automobils sinkt auch bis 2025 nur unwesentlich. Selbst wenn man von einem wachsenden Anteil von Bus und Bahn ausgeht, ist eine Ersetzung des motorisierten Individualverkehrs durch den Öffentlichen Personen-Nahverkehr nicht einmal annähernd in Sicht. Das gilt erst recht für eine Ersetzung durch das Fahrrad.

Dabei ist ein Punkt wichtig. Ich habe die Messgröße „**Verkehrsleistung**“ zugrunde gelegt und nicht die Messgröße „**Verkehrsaufkommen**“. Beim Verkehrsaufkommen wird nur die Wege-Zahl mit einem Verkehrsmittel gezählt, bei der Verkehrsleistung wird die bewältigte Distanz (in Kilometer) gezählt. Bei der Größe „Verkehrsaufkommen“ wird also das Entfernungsproblem, das ja für die Menschen ganz wesentlich für die Verkehrsmittelwahl ist, ausgeblendet. So kommt es, dass in dieser Messung der Anteil von Fuß und Fahrrad 39,7% beträgt (im Gesamttraum Berlin), während er im gleichen Raum bei der Messgröße „Verkehrsleistung“ nur 10,1% beträgt!

Die Distanzen der dispersen Siedlungsstruktur sind auch der Hauptgrund, warum der Automobilgebrauch mit wachsender Entfernung vom Zentrum steigt. Das Fahrrad stößt hier ebenso an seine Grenzen wie die öffentlichen Verkehrsmittel, die nicht flächendeckend ausgelegt werden können – insbesondere beim Schienenverkehr. Die Messgröße „Verkehrsleistung“ bildet also die Härten des Alltagslebens der Menschen besser ab und zeigt die Grenzen einer „Verkehrswende“. Noch realistischer wäre es, wenn man auch die Sachleistung des Transports (mitgeführte Dinge, z.B. bei Großeinkauf) einbeziehen würde. Spätestens, wenn man den Gewerbeverkehr (Industrie, Handwerk, Dienstleistungen) in die Betrachtung mit einbezieht, wird diese Sachdimension des Verkehrs deutlich.

Die dumme Gegenüberstellung von „Menschen“ und „Blechkisten“

Hinter den konstant hohen Zahlen des Automobilverkehrs steht also keine Lebensverachtung, sondern die räumliche Ausdehnung der heutigen Lebenswirklichkeit. Es geht nicht um Bequemlichkeit, sondern um existenzielle Fragen: Ist ein bestimmter Wohn-, Erwerbs- oder Dienstleistungsstandort haltbar? Ist eine Schule oder sonstige öffentliche Einrichtung haltbar? Die Behauptung, dass es den einen bloß um „Blechkisten“ ginge, während es den anderen um „die Menschen“ ginge, ist ebenso dumm wie polemisch. Wenn man also in einer Statistik sieht, wie viele tägliche Kilometer in einem Verflechtungsraum per Automobil zurückgelegt werden, sollte man daran denken, dass da elementare Bedürfnisse und Notwendigkeiten im Spiel sind. Wer einfach mal verordnet, dass Berlin nun „Fahrrad-Hauptstadt“ werden soll, geht arrogant über die Millionen täglichen Kilometer hinweg, die bewältigt werden müssen. Natürlich gibt es Zuwächse beim Fahrrad, aber ebenso deutlich zeichnen sich harte Grenzen ab, an denen der gute Wille für das Fahrrad (oder für die flächendeckende Einrichtung neuer Bahnlinien) heute schon scheitert.

Man sollte aber auch nicht den Umkehrschluss ziehen und dem Teil der Bevölkerung, der sich ausschließlich mit dem Öffentlichen Nahverkehr und dem Fahrrad bewegt, weil er dafür den passenden Wohn- und Arbeitsstandort oder die zusätzliche Zeit hat, herabsetzen. Eher sollte man von **zwei Realitäten** ausgehen, die heute in den Ballungsräumen nebeneinander bestehen. Es gibt die Auto-Fraktion und die Bahn-Bus-Fahrrad-Fraktion (und dazwischen viele Mischformen). Das Verkehrssystem einer Metropolen-Region muss auf beiden Beinen stehen. Es muss dual sein und sich dazu auch offen und positiv bekennen. Der Zusammenhalt unserer

Ballungsräume hängt davon ab, dass diese beiden Fraktionen sich gegenseitig respektieren, und dass keine Fraktion zur Alleinherrschaft strebt. Die berühmte urbane Toleranz muss heute darin bestehen, dem jeweils anderen Arbeits- und Lebensmodell gute Gründe zuzubilligen. Und unter „guten Gründen“ sollte man nicht nur pragmatische Gründe („anders geht es nicht“) verstehen, sondern auch Leidenschafts-Gründe: Beide Mobilitätsmodelle haben ihre eigenen Freiheits-Leidenschaften, für die sie ihre jeweiligen Verkehrsmittel lieben.

Eine brisante Kombination: Wohnungsknappheit und Autoverbote

Es gibt aber auch eine ganz aktuelle Dringlichkeit, die für die Zukunft des Automobils in Ballungsräumen spricht. Es gibt gegenwärtig eine starke Siedlungsbewegung, die sich auf diese Räume richtet. Viele Menschen suchen dort einen Arbeitsplatz und eine Wohnung, viele Gewerbe suchen dort einen Standort. In der Mitte der Ballungsräume steigen die Preise exorbitant. Damit ist klar, dass die Zuzugsbewegung **nicht in der Stadtmitte** bewältigt werden kann. Oder anders gesagt: Sie kann nicht monozentrisch bewältigt werden. Bezahlbarer Wohn- und Gewerbebaum kann nur multizentral gewonnen werden. Das hat eine Konsequenz für das Verkehrssystem. Seine Leistungsfähigkeit kann auch nur weiträumig und multizentral gesteigert werden. Damit aber werden genau dort Zuwächse erzeugt, wo das Automobil hohe Verkehrsanteile hat. Es ist also völlig unrealistisch, wenn man die gegenwärtige Zuzugswelle in die großen Städte, die nur durch eine Dehnung des urbanen Raums bearbeitet werden kann, durch ein Verkehrssystem bewältigen will, das diese Dehnung nicht bewältigen kann. Was auf den angespannten innerstädtischen Wohnungsmärkten geschieht, wenn die Ausweichmöglichkeiten an die Peripherie ausfallen, weil das Kettenglied „motorisierter Individualverkehr“ zerstört wird, mag man sich gar nicht vorstellen.

Die Autokrise ist eine Krise der großstädtischen Toleranz

Betrachtet man die Verkehrs- und Siedlungsrealität in einer großen Metropolregion auf diese Weise näher, erscheint die Autofeindlichkeit, die man bei bestimmten Bewohnern in den Kernstädten solcher Regionen antrifft, in einem neuen und weniger guten Licht. Diese Kritiker des Autoverkehrs behaupten von sich, „die großstädtische Lebensweise“ schlechthin zu verkörpern. Aber sie interessieren sich nicht für die Gründe, die andere Menschen, die auch Bewohner der Großstadtregion sind, dazu veranlassen, ein Automobil zu besitzen und zu nutzen. Soweit die Autokritiker in den Kernstädten leben, profitieren sie von einer räumlich privilegierten Zentralposition (eine Position, die nicht beliebig vermehrbar ist). Ihr Verzicht auf das Auto ist kein heroisches Opfer. So verweisen die Grünen stolz auf die hohen Stimmanteile, die sie in bestimmten Innenstadtwahlkreisen erzielen und leiten daraus ab, dass sie zur Regierung der Metropolregionen berufen seien. Dass die Mehrheitsverhältnisse sofort andere werden, wenn man nur ein paar Kilometer ins nähere und weitere Stadtumland geht, blenden sie aus. Mit anderen Worten: Sie repräsentieren nur ein bestimmtes Milieu und nur eine Teilgröße der großstädtischen Gesellschaft. Aber sie akzeptieren für sich diese begrenzte Rolle nicht, sondern erheben einen Alleinvertretungsanspruch. Sie interessieren sich nicht für die anderen urbanen Lebensformen. Sie stehen nicht für die berühmte großstädtische Toleranz, sondern für Intoleranz. Sie erheben einen Alleinvertretungsanspruch.

Die „Dieselkrise“ mit ihrer Verschärfung der Grenzwerte und ihren Fahrverboten zeugt von einem sozialräumlichen Abschließungs-Prozess, der in den heutigen Großstädten stattfindet: Ein bestimmtes soziales Milieu verkapselt sich in den Kernstädten und verweigert anderen

sozialen Milieus und deren Lebensformen und Verkehrsmuster die Anerkennung. Es erschwert diesen Milieus sogar ganz handfest den Zugang zu zentralen städtischen Einrichtungen und zum innerstädtischen öffentlichen Leben. Man kann sich zu Recht über die Rücksichtslosigkeit und Arroganz, mit der unsere Großstädte nach „falschen“ und „richtigen“ Lebensweisen zensiert werden, erregen. Jedoch ist hier noch mehr im Spiel als böser Wille. Es ist in den Großstädten eine soziale Schicht herangewachsen, die so befangen ist in ihrer Selbstbespiegelung, dass sie andere Lebensformen gar nicht mehr wahrnehmen und akzeptieren kann. Die Autokrise ist eine Krise der großstädtischen Toleranz im Inneren der Großstadt. Ein Teil der großstädtischen Gesellschaft „kann nicht mehr Großstadt“.

Das „Groß-Berlin“ der 1920er Jahre als Vorbild

Das wird gerade in der deutschen Hauptstadt Berlin deutlich, wenn man die Entwicklung im historischen Maßstab betrachtet. Vor über 100 Jahren begann in Berlin die großräumige Vernetzung der Stadt mit seinem Umland, die im Verkehrswesen zunächst mit U-Bahn und S-Bahn begann und dann in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts mit dem Automobil wirklich flächendeckend wurde. Damals wurde der Begriff „Groß-Berlin“ geprägt, der keineswegs die monströsen „Germania“-Visionen des NS-Regimes meinte, sondern ganz wesentlich mit den Modernisierungen der Weimarer Republik verbunden ist. Allerdings ist diese stadtreionale Entwicklung nie so stark ins öffentliche Bewusstsein getreten wie die (innerstädtischen) Reizbilder von „Metropolis“ bis „Babylon“.

Die Autokrise offenbart also, dass es im heutigen Deutschland nicht nur an Verständnis für die berechtigten Belange der Industrie fehlt, sondern auch an einem adäquaten Verständnis der modernen Großstadt und ihrer Legitimität.

Das industrielle Deutschland wird verabschiedet. Von politischen Kräften und sozialen Schichten, die mit dem Rücken zur realen Welt leben.
(Zurück zu den Dingen, Teil 3)

Toleranz und Freiheit in industriellen Zeiten

10. November 2018, Gerd Held

In den beiden ersten Teilen dieses Beitrags wurde dargestellt, wie Deutschland über die sogenannte „Dieselkrise“ in einen Prozess hineinschlittert, der auf die Zerstörung eines tragenden Industriezweiges unserer Wirtschaft und auf die Zerstörung eines wesentlichen Teils unserer öffentlichen Infrastruktur hinausläuft. Diese Krise ist keine Wirtschaftskrise, sondern eine politische Krise. Im politischen System haben Kräfte die Oberhand gewonnen, die die Lasten der Großindustrie und großer, verkehrsintensiver Ballungsräume nicht mehr legitimieren will und kann. Die Autokrise ist ein wirklich historischer Einschnitt: Die materielle Zivili-

sation, die erst die Bedingungen dafür schuf, dass Freiheit und Wohlstand kein Privileg von wenigen sind, wird in Frage gestellt. Das politische Deutschland schafft das moderne Deutschland ab.

Wie konnte das geschehen? Wie konnte inmitten unserer freiheitlich-demokratischen Grundordnung ein Machtblock entstehen, der die eigenen Grundlagen zerstört? An dieser Stelle müssen wir noch einmal auf den Ausgangspunkt der Dieselkrise zurückkommen.

Grenzwert-Fundamentalismus

Womit hat diese ganze bizarre Krise eigentlich angefangen? Was war der erste Beweggrund, der uns dazu getrieben hat, eine solche Fundamental-Wende zu versuchen? Man schaut, man denkt nach... Ja, es ist kaum zu fassen: Es war ein „Grenzwert“. Diesel-Autos haben einen bestimmten Emissions-Grenzwert nicht eingehalten. Einen Grenzwert, der dem Schutz von Leib und Leben der Menschen dienen sollte. Eine einzelne Norm, die zum Absolutum erhoben wurde und die dann durch weitere Grenzwerte gleicher Bauart, die andere Verbrennungsmotoren treffen, ergänzt wurde. Hier wird eine merkwürdige Borniertheit des politischen Entscheidens sichtbar. Die Komplexität der Antriebstechnologien, der Verkehrssysteme und der Siedlungsstrukturen schnurrt zusammen auf eine einzige Messgröße. Mit ihrer Einhaltung steht und fällt auf einmal das ganze aufgebaute gewachsene Gefüge. Soll das „pragmatisch“ sein?

Und warum geschah diese Grenzwert-Verschärfung? War es vielleicht ein großes Ereignis, das für die Verschärfung des Stickoxyd-Grenzwerts zum zwingenden Grund wurde? Eine Katastrophe? Eine tödliche Krankheit, die die Menschen am Straßenrand wie die Fliegen sterben ließ? Nichts dergleichen ist vorgefallen. Die verkehrsbedingten Stickoxid-Emissionen sind in den vergangenen 25 Jahren in Deutschland um circa siebenzig Prozent zurückgegangen.

Die Verschärfung der Grenzwerte ist also nicht die Antwort auf eine äußere, objektive Verschärfung der Lage - etwa, weil einschlägige Erkrankungen der Atemungswege in Deutschland zugenommen hätten oder weil gar die Lebenserwartung in deutschen Städten zurückgegangen wäre. Im Gegenteil findet sie in einem Land statt, in dem die Lebenserwartung nach wie vor steigt. Die Verschärfung geht auf eine neue politische Intoleranz zurück, die die bisherigen Luftverbesserungen mit einem Schlag umgewertet hat. Sie drückt nur eine subjektive Veränderung aus. Die politische Legitimität wurde subjektiviert.

Wie man ein Massensterben inszeniert

Wie konnte es dazu kommen? Die verschärften Grenzwerte werden mit einer eigenartigen Mischung aus wissenschaftlicher und radikaliserender Sprache begründet. Man nennt bestimmte „Messwerte“ und spricht zugleich von „verpesteter“ Luft. Oder davon, dass man die Luft in unseren Städten „wieder atmen können muss“. Es wird so getan, als sei hier eine Entscheidung auf Leben und Tod zu fällen. Und dann wird folgende Rechnung gemacht: Die Zahl der durch Stickoxyd-Emissionen verursachten Todesfälle sei höher als die der durch Verkehrsunfälle verursachten Toten. Das ist eine abenteuerliche Rechnung. Denn bei den Stickoxyd-Todesfällen handelt es sich um „vorzeitige“ Todesfälle, wobei diejenigen, die den Todes-Vergleich machen nie sagen, was denn ihre Bezugsgröße eines nicht-vorzeitigen Todes ist (in den ja alle anderen, nicht mit dem Stickoxyd verbundenen Sterbefaktoren eingehen müssen). „Vorzeitig“ kann „ein Jahr früher“ heißen, aber auch „einen Tag früher“. Eine solche Zahl mit den Unfall-Toten zu vergleichen, deren Tod ohne andere Faktoren allein durch die

Unfall-Gewalt eintritt, ist absurd. Aber diese Verwechslung von vorzeitiger (relativer) Tödlichkeit mit absoluter Tödlichkeit ist inzwischen bei Belastungen durch Umwelt- und Sozialverhältnisse gängige Münze. Würde man einmal all diese Tödlichkeits-Vergleiche zusammenzählen, käme man schnell zum Ergebnis, dass die Zahl der Umweltschadungstoten bei weitem die Kriegstoten der beiden Weltkriege übertrifft.

Es wird so getan, als fände auf deutschen Straßen eine Art Weltkrieg oder eine organisierte Massenvernichtung statt. Es soll ein Klima der Angst und der Empörung geschaffen werden, in dem keine vernünftige Abwägung von Belastungen und Erträgen mehr stattfinden kann. Die Argumentation entzieht sich jeder Verhältnismäßigkeits-Vernunft. Auf diesem Weg kann jeder industriellen Aktivität die Legitimität entzogen werden.

Denn es gehört zu den Eigenheiten der Industrie, dass hier – im Vergleich zu anderen Aktivitäten – Lasten und Erträge beide auf einem höheren Niveau liegen. Wer hier die Legitimität nicht in der Relation Lasten/Ertrag begründen will, ist prinzipiell zu keiner Industrie fähig. Die Autokratie zwingt uns also, noch einmal prinzipiell über die Legitimität der Industrie nachzudenken.

Industrielle Toleranz und tätige Freiheit

Um diesem neuen Bedrohungs-Fundamentalismus zu begegnen, ist es zu kurz gegriffen, wenn man jede Belastung überhaupt bestreitet. Der Fundamentalismus besteht ja darin, dass er schon begrenzte einzelne Belastungen für „unerträglich“ und damit für illegitim erklärt. Er bricht damit mit der Form der Legitimität, die für die Ära der Neuzeit typisch und grundlegend ist. Diese Form bejahte Belastungen, wenn sie neue Reichweiten des Handelns und neue Lebensmöglichkeiten eröffneten. Er verband also Toleranz und Freiheit. Freiheit war hier nicht einfach eine Funktion von Stärke und Mut der Menschen. Die Moderne gründete sich nicht auf eine menschliche Kraftmeierei, sondern auf die Entwicklung großer Hebel. Wirtschaft und Staat basierten nun nicht auf personaler Macht, sondern auf der Macht von „Anlagen“ (Maschinerie, Infrastruktur). Der Aufbau und die Arbeit in diesem „stählernen Gehäuse“ (Max Weber) verlangten eine ganz neue Anpassung der Menschen, eine Akzeptanz „fremder“ und „verdinglichter“ Situationen. Mit einem Wort: Sie verlangten Toleranz. Die neuen wirtschaftlichen und politischen Freiheiten waren ohne die Fähigkeit zur Toleranz nicht denkbar, einer Toleranz, die viel stärker Sachtoleranz als zwischenmenschliche Toleranz war. Es ist nicht ganz übertrieben, wenn man diese Sachtoleranz als das geschichtlich Neue – den eigentlichen „Clou“ der Moderne – bezeichnet. Nur so konnte die Industrie mit ihrer Steigerung der Arbeitsteilung und ihrer Ausdifferenzierung (und Vereinseitigung) der Berufe und Unternehmen zur dauerhaften, gesellschaftlichen Norm werden.

Die Form der Legitimität musste also umgebaut werden: Ob etwas legitim ist, war in der Moderne nicht von vornherein feststellbar, sondern musste in einer Abwägung von Belastungen und Erträgen abgewogen werden, um realitätsstauglich zu sein. Denn „real“ zu sein, ist nun ein wesentliches Kriterium, damit etwas legitim ist. Nur dann handelt es sich um **eine Legitimität für tätige Menschen**. Nur dann ist die Menschenwürde eine Tun-Würde und nicht bloß eine Haben-Würde. Für tätige Menschen ist das Abwägen von Belastungen und Erträgen selbstverständlich, um zu entscheiden, was legitim ist und was nicht. Nur in diesem Sinn hat die Rede von der Säkularität der Neuzeit wirklich Hand und Fuß.

Eine Politik, die Industrie nicht mehr kann

Wenn wir die gegenwärtige Autokratie in diesem Maßstab betrachten, muss man von einer neuen Naivität sprechen. Also von einer Regression des politischen Handelns. Hier wurde nicht nur eine einzelne Fehlentscheidung getroffen, sondern hier wurde das ganze System der Legitimierung verändert. Die Abwägung von Lasten und Erträgen, die Verbindung von Toleranz und Freiheit wurde aufgegeben. Die einschneidenden, verheerenden und oft geradezu bizarren Konsequenzen sind bekannt.

Im Laufe der vergangenen Jahrzehnte ist das, was politisch legitim ist – welche Entscheidungen überhaupt politisch getroffen werden dürfen – stark verengt worden. Die vorherrschende Debatte kennt nur noch das absolut „Unerträgliche“ und das absolute „Gute“ kannte. Die Debatte bewegt sich zwischen Horrorszenarien und Heilsversprechen und ist deshalb wohlfeil: Wenn es auf der eine Seite nur Weltuntergang, Rassismus und Krieg gibt, und auf der anderen Seite „die Natur“ (wie sie gewachsen ist) und „die Gesellschaft“ (egalitär) warten, gibt es nichts abzuwägen. In diesen naiven Absoluta von Böse („verpestete Luft“) und Gut („das E-Mobil“ und die „Fahrradstadt“) bewegt sich die Verkehrsdiskussion und ähnliches lässt sich auch bei Energie, Chemie und Landwirtschaft beobachten. Im Grunde wird in dieser neuen, verengten politischen Landschaft jeglicher Industrie die Legitimation entzogen.

Und wir sind inzwischen soweit, dass selbst Politiker, Wissenschaftler und Journalisten, die für sich beanspruchen, in der bürgerlichen Tradition zu stehen, nur noch mit halbherzigen und hinhaltenden Argumenten die Belange der Industrie vertreten.

Ein epochaler Rückschritt

Dass ist, historisch gesehen, ein bemerkenswerter Einschnitt. Man denke etwa an die Situation bei Eintritt ins 20. Jahrhundert, als ein Max Weber sich in seinen Sozialstudien über die Arbeiterschaft dafür interessierte, wie die Vereinseitigung und Fremdbestimmung der Tätigkeit ausgehalten wurden. Oder als ein Georg Simmel nach den Schutz-Mechanismen fragte, mit denen Großstädter den Stress von Dichte und raschem Wandel bewältigten. Beide taten dies, weil sie die neuen Freiheitsmöglichkeiten von Industrie und Großstadt sahen, aber auch die geschichtlich ganz neuartigen Belastungen nicht beschönigten. In ihrem Werk ist das Interesse an einer **abwägenden Legitimität** deutlich präsent.

Wenn man noch weiter ins 19. Jahrhundert zurückgeht, sieht man, wie wichtig hier die Durchsetzung einer realpolitischen und realwirtschaftlichen Legitimität war und wie mühsam und widersprüchlich diese Durchsetzung in Deutschland war. Aber sie erstarkte im Lauf dieses Jahrhunderts. Die Diskussion über „Entfremdung“ und „Verdinglichung“ wurde zweitrangig. Die Entstehung des industriellen Deutschlands – diese Jahrhundertleistung – lässt die Rolle Preußens in einem neuen Licht erscheinen: Sie war nicht einfach militaristisch-autoritär und „abgehoben“, sondern in Dingen der Wirtschafts- und Staatsentwicklung realitätsnäher als die vielbeschworenen 1848er mit ihren großdeutschen Träumen und ihrem Misstrauen gegen die Gewerbefreiheit.

Und das 20. Jahrhundert? Es wäre gerade jetzt wichtig, vor dem Hintergrund der herrschenden Industrie-Verabschiedungs-Kultur, eine Geschichte des industriellen Deutschlands zu schreiben, die die Rolle der Ressentiments gegenüber diesem Deutschland schärfer in den Blick nimmt. Da wäre die Rolle der „Deutschen Ideen“ und des konstruierten Gegensatzes „Kultur gegen Zivilisation“ beim Hineinschlittern in den ersten Weltkrieg noch einmal neu zu betrachten. Die Bedeutung der „Technikkritik“ und die Horror-Vision von der „großen Maschine“ (die Wiederkehr des „Babylon“-Mythos), die – unter anderem – den deutschen (und europäischen) Antiamerikanismus genährt hat.

Und wie wäre der „plötzliche“ Höhenflug der Grünen und überhaupt die „plötzliche“ Grün-Verschiebung des herrschenden Parteienblocks zu erklären, wenn nicht durch das Aufwachen eines in Deutschland nie ganz erledigten antiindustriellen Ressentiments? Es gibt gute Gründe, sich über einen Fundamentalismus Sorgen zu machen, der im Zuge dieser Grün-Verschiebung jetzt Maß und Mitte der Gesellschaft angreift.

Das „Zurück zu den Sachen“ ernstnehmen

Das alles ist in der „Dieselkrise“ enthalten. Es wäre daher verheerend, wenn in der aktuellen politischen Diskussion, die durch den halben Merkel-Rücktritt nun Platz für Richtungsfragen hätte, diese Industriekrise ausgeblendet würde. Diese Krise zeigt exemplarisch die Handlungsblockaden, in die sich die Politik im Laufe der letzten Jahrzehnte begeben hat.

Aber wie lässt eine solche Blockade auflösen? Wer hätte den Mumm, dem Diktat des Grenz-wert-Fundamentalismus entgegenzutreten? Aber die Wer-Frage ist hier die falsche Frage. Die Lösung liegt nicht in einer neuen Lichtgestalt, die mit ihrem persönlichen Charisma alle Widerstände überwindet. Die Politik braucht **einen äußeren Hebelpunkt**. Nur in einer strikten Orientierung auf die Sachen und einer freimütigen Anerkennung der Sachprobleme mit ihren unvermeidlichen Härten lässt sich der Hebel gewinnen, um aus der Sackgasse blockierender Ansprüche herauszukommen. Für eine Wiederherstellung dieser Sach-Legitimität, dem Markenzeichen der politischen Moderne, braucht es keinen übermenschlichen Helden-Mut, sondern ein freimütig-nüchternes Abwägen von Erträgen und Belastungen. Aber vielleicht braucht es auch ein „Charisma der Sachen“, das die Geschichte der Industrie immer begleitete und das die Menschen dazu befähigte, sich dauerhaft an Zwänge und Belastungen anzupassen. Auch heute sind solche industriellen Tugenden und das Charisma der Sachen an vielen Orten vorhanden, ohne im Licht der Öffentlichkeit zu stehen. Freilich ist das heutige politische Milieu dem so entfernt, dass es an das höfische Milieu früherer Zeiten erinnert.

Das in diesen Tagen vielfach zu hörende „Zurück zur Sachpolitik“ hat also eine tiefere Wahrheit. Deutschland befindet sich, ebenso wie andere Länder, in einem fortschreitenden Zerstörungsprozess der sachlichen Grundlagen seiner Freiheit und Demokratie. Mit der Autokratie wird diese Sach-Zerstörung noch deutlicher als sie es in der Migrationskrise schon war. Wenn die industrielle Identität eines Landes gefährdet wird, wird der aktive, säkulare Kern einer modernen Nation angegriffen.

Die jetzige Übergangskrise enthält die Gefahr, dass die ganze politische Debatte im Land zur Personaldebatte wird. Die wirkliche Opposition im Lande muss bei der Sache bleiben.

(Die Essay-Serie „Zurück zu den Sachen“ erschien zwischen dem 8. und 14.11.2018 bei „Die Achse des Guten“)