



Diese Seite wird erstellt mit freundlicher Genehmigung der [tageszeitung](http://www.taz.de)
(www.taz.de)

[die tageszeitung](http://www.taz.de) wird getragen durch die [taz Genossenschaft](http://www.taz.de)

Die [taz Panter Stiftung](http://www.taz.de) engagiert sich für Meinungsvielfalt im öffentlichen Raum.

[Klimabilanz der taz](#)



29.07.2017 | Samstag | PETER UNFRIED: DIE EINE FRAGE

Law-and-Order-Politik bitte!

Deutschland war immer für das Auto.
Die Grünen waren gegen das Auto. Und jetzt?

PETER UNFRIED ist Chefreporter der taz und gehört zur Chefredaktion des taz-

Magazins: FUTURZWEI - ‚Magazin für Politik und Zukunft‘ | Foto: Anja Weber

Deutschland war für das Auto. Was denn sonst? Die Grünen wurden gegen das Auto gegründet. Für die Grünen-Wähler war es eine ästhetische Geste des Nichteinverständnisses mit den Zuständen. Selbstverständlich fuhren die meisten aber auch mit dem Auto zum KV-Treffen.

Und nun? Es gibt starke Anzeichen, dass die Autoindustrie die Bundesregierung so im Würgegriff hat wie die Schlange die Laokoon-Gruppe. Und manche Staatskanzlei offenbar auch. Der Vorwurf der Woche: „politindustrielles Kartell“ (Zeit). Verknappt: Regierungspolitiker haben regulierende, auf die Zukunft gerichtete Politik vermieden, um die Gegenwart minimal zu verlängern, also Arbeitsplätze und Wohlstand durch betrügerischen Verkauf von Autos mit zukunftsfeindlichen und gesundheitsschädlichen Verbrennungsmotoren zu erhalten. Konzerne haben auch dadurch Abermilliarden verdient, dass sie ihre Kunden getäuscht haben.

Große Empörung. Oder, na ja, bisher eher kleine Empörung.

Automobilkonzerne haben andere Mittel, Politik für sich machen zu lassen, als Kinder, Afrikaner und lobby- oder gar gewerkschaftslose Lohnarbeiter und prekäre Selbstständige. Das ist im Exzess demokratiegefährdend. Aber Städte, Regionen, Bundesländer, Schulen, Kultur, Sport hängen an den Gewinnen dran. Alle sind irgendwie darin verstrickt. 99 Prozent der Autobesitzer in Deutschland haben Autos mit Verbrennungsmotoren. Wer zwei winzige Kinder hat, denkt schon, er brauche einen SUV. Und der flammende „Jetzt muss Kretschmann aber mal ...“-Leitartikler steigt abends auch in seinen neu geleasteten Turbodingsbums.

Bis heute hat sich deshalb die Idee gehalten, die Grünen müssten gegen das Auto sein. So als Idealgeste. Während in der Realität alle immer größere Autos fahren.

»Das ist nichts weiter als das Projekt jener ökologischen Modernisierung, deren Ziele beim Klimagipfel von Paris die ganze Welt unterschrieben hat: erneuerbare Energien statt Kohle, Rückzug aus der industriellen Fleischproduktion, ein Ende des Flächen- und Naturverbrauchs.«

Das gleicht sich aber nicht aus und ist tragisch überholt. Wenn man sich die Parteiprogramme ansieht, dann könnte man die Grünen heute als die einzige Autopartei betrachten. Und als Realos der Mobilität. Zu diesem Realismus gehören aus Gründen der Lebensqualität Städte mit mehr Fahrradkultur. Aus Klimarealismus gehört dazu das geregelte Ende des fossil betriebenen Autos und wegen der Wohlstands- und Arbeitsplatzbewahrung die Konversion der Autokonzerne zu Mobilitätsdienstleistern. Das hat überhaupt nichts mit Ökosozialismus zu tun oder damit, dass nun alle Ökos werden. Das ist nichts weiter als das Projekt jener ökologischen Modernisierung, deren Ziele beim Klimagipfel von Paris die ganze Welt unterschrieben hat: erneuerbare Energien statt Kohle, Rückzug aus der industriellen Fleischproduktion, ein Ende des Flächen- und Naturverbrauchs.

Die Frage ist also: Wie kann man Autofahrer und Currywurstesser (also uns) dafür gewinnen, das als tragenden Teil eines Regierungsauftrags zu fordern, der dann von Politikern wirklich ausgeführt wird, indem sie einen verlässlichen Rahmen mit Gesetzen und Zielen vorgeben, die sie kontrollieren, wobei sie Verstöße gegebenenfalls sanktionieren. Es klingt seltsam, aber es braucht hier seriöse Law-and-Order-Politik. Denn das ist das Gegenteil des Status quo.

Wird man dafür gewählt? Nur wenn klar ist, dass diese Regierung eben auch ganz andere Dinge tut, die wiederum anderen Leuten wichtig sind. Die erfolgreichen neuen Bewegungen sind keine Kollektive, sondern Formationen von Nichtgleichen. Die Philosophin Isolde Charim hat so das Geheimnis des Macronismus beschrieben. Die Mehrheit für die ökologische Modernisierung ist nicht links und nicht konservativ und schon gar nicht urgrün. Sie ist neu. Nur jemand, der das versteht, kann die Nichtgleichen jenseits der Parteien und Ex-Lager dafür zusammenbringen.

PETER UNFRIED ist Chefreporter der taz und gehört zur Chefredaktion des taz-Magazins: FUTURZWEI - ‚Magazin für Politik und Zukunft‘

29.07.2017 | Samstag | taz Nr. 11388 | Seite 2 | taz.am wochenende | Kompass | Kolumne | PETER UNFRIED: DIE EINE FRAGE | Law-and-Order-Politik bitte! | Deutschland war immer für das Auto. - Die Grünen waren gegen das Auto. Und jetzt? | Bio: de.wikipedia.org/wiki/Peter_Unfried

www.taz.de/!5429859/

oekotainment.eu/archiv/peter-unfried/html/law-and-order-politik-bitte/

www.oekotainment.eu/20170729p

oekotainment.eu/userspace/EXT/oekosex/archiv/peter-unfried/pdf/20170729p-unfried-law-and-order-politik-bitte.pdf

[20170729](http://www.oekotainment.eu/20170729)

URL:<http://oekotainment.eu/archiv/peter-unfried/html/law-and-order-politik-bitte/>