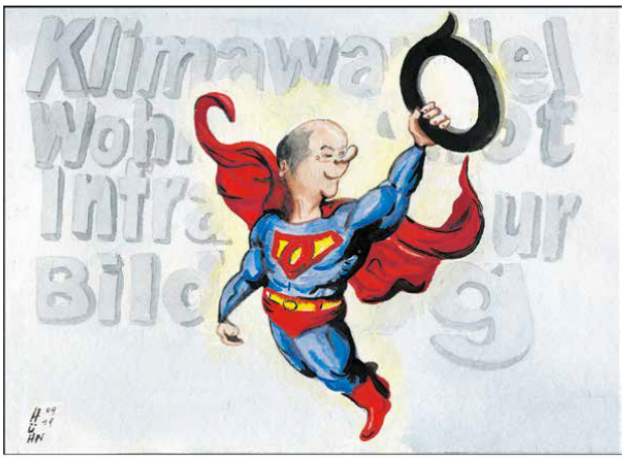

schlagl_ch

Die Wut von allen auf alle

Fahrradfahrer gegen Autofahrer, SUVs gegen Grüne, Besitzstandswahrer gegen Erneuerer. Die Konfliktlinien sind da, es fehlen politische und urbane Antworten

Foto: picture alliance

Georg Diez war lange Kolumnist für „Spiegel Online" und baut zur Zeit einen Think-tank mit auf, der sich mit Fragen der ökologischen, ökonomischen und demokratischen Transformation beschäftigt. Zuletzt erschien sein Buch „Das andere Land".

Städte sind Orte der Zivilisation, der Freiheit, der Versöhnung. In Städten bildet sich ein Gefühl für Verantwortung heraus, für die anderen, das Gemeinsame – schon weil es notwendig ist, um auf engem Raum miteinander auszukommen; Städte sind aber auch Orte des Konflikts, der Gegensätze, der Zuspitzung von Entwicklungen und Bedrohungen, die an anderen Stellen der Gesellschaft nicht ganz so offen zutage treten. Berlin, zum Beispiel.

Ich wohne nicht weit von dem Ort, an dem am vergangenen Freitag ein Porsche Macan mit hoher Geschwindigkeit auf den Bürgersteig raste und vier Menschen tötete, darunter ein Kleinkind. In den vergangenen Monaten sind damit in meiner nächsten Umgebung fünf Menschen von Autos getötet worden, und eine Fahrradfahrerin wurde Minuten nachdem ich dort vorbeigefahren war von einem Lastwagen schwer verletzt, an der Kreuzung, die meine Kinder Tag für Tag überqueren. Die Diskussionen begannen über Sinn und Unsinn von SUVs in der Stadt: Braucht es 300 PS oder mehr und wenn ja, wozu – vor allem, wenn man weiß, dass Unfälle mit SUVs doppelt so tödlich sind?

Ich habe keine Lust, ihnen dabei zuzusehen, wie sie die Städte und den Planeten kurz und klein fahren

Plausible Fragen, könnte man meinen; aber plausibel oder gar vernünftig ist wenig in diesen Zeiten. Man solle diesen Unfall nicht instrumentalisieren, sagten die, die sonst jede Meinung interessant finden, vor allem, wenn sie von sehr weit rechts kommt – in ihrer Aufgeregtheit klangen sie wie Lobbyisten der amerikanischen Waffenorganisation NRA, die noch jeden Amoklauf dazu nutzen, um eine Diskussion über Waffenbesitz zu verhindern.

Aber vielleicht steckt etwas anderes hinter dieser allergischen Reaktion, vernünftige Fragen zu stellen. Viele, auch das hat sich nach dem Unfall gezeigt, sehen Autos tatsächlich als Waffen. Doch eigentlich geht es in dem Streit wohl um etwas Grundsätzliches: Um eine soziale und ökonomische Gemengelage, in der Fragen von Differenz eine Rolle spielen, von Abgrenzung gegen Veränderung, gegen das Gemeinsame, ein Morgen. PS als politisches Statement. Benzinvernebelte Identitätspolitik. Und weil wir in einem ideologischen Durcheinander leben, ist nicht immer ganz klar, wie sich das alles parteipolitisch darstellt. Die Gelbwesten in Frankreich waren ja nicht durchwegs rechts oder reaktionär, oft sogar im Gegenteil, sie waren im Widerstand gegen eine Politik der Ungleichheit, der Umverteilung von unten nach oben, der neoliberalen Ignoranz – trotzdem, der Zukunft zugewandt waren sie auch nicht, genauso wenig wie die norwegischen Wähler, die die Wahl diese Woche zu einer Abstimmung übers Autofahren gemacht und damit auch dort die politische Landschaft verändert haben.

Wenn er aber nicht klar politisch zuzuordnen ist – wofür steht dieser Konflikt dann sonst? Woher kommt diese Wut von Autofahrern auf die Radfahrer, von Radfahrern auf Autofahrer, von Fußgängern auf alle – überhaupt von allen auf alle?

Was klar ist: Der Konflikt der Pendler ist vom Land in die Stadt gekommen – es zeigen sich hier die Bruchlinien zweier Zeiten. Auf der einen Seite das komplett entgleiste Öl- und Automobilzeitalter des 20. Jahrhunderts, vorangetrieben vor allem von den Reichen und Wohlhabenden, die viel fliegen und schwere Autos fahren; und auf der anderen Seite das Zeitalter der alternativen Energien, der Pedalkraft, der verantwortungsvollen Mobilität des 21. Jahrhunderts. Diese chronopolitische Konfliktlinie, die die Gesellschaft durchzieht, erklärt wohl auch die Angst und Aggression, mit der diese Diskussion gerade von denen geführt wird, die keine Veränderung wollen – oder das Gefühl haben, sich diese Veränderung nicht leisten zu können.

Andererseits: BMW verkaufte im vergangenen Monat so viele SUVs wie noch nie – der Verkauf von elektrischen Autos stockt dagegen. Das ist natürlich absurd. Ich habe keine Lust, auf das Ende der deutschen Automobilindustrie zu warten; ich habe aber auch keine Lust, ihnen dabei zuzusehen, wie sie die Städte und den Planeten kurz und klein fahren. Was also ist zu tun? Ich finde ja die Diskussion über Verbote nicht hilfreich. Erstens, weil es keine Verbote sind, sondern Regelungen, wie sie im Straßenverkehr oft genug vorkommen, oder wann sind Sie das letzte Mal betrunken gefahren, eine Gefahr für sich und andere? Und zweitens, weil es das Lösungsspektrum verengt; im Grunde ist Scham ja immer noch ein sehr starker menschlicher Antrieb, die Veränderung gesellschaftlicher Normen ist sehr wirkungsvoll und geht effektiver Gesetzgebung oft voraus. In Berlin zirkulieren schon Aufkleber gegen SUVs, auf denen steht: Zu Fett.

Ich glaube, dass es gerade einen gesellschaftlichen Veränderungsprozess gibt, die Panik der PS-Besitzstandswahrer würde das nahelegen. Aber das sind die Schlachten von gestern. Was heute in einer Stadt wie Berlin zu sehen ist, ist das Versagen einer Verwaltung, überhaupt das Richtige zu tun. Die Stadt als Ort der Zukunft zu sehen und gestalten.

Die Konfliktlinien sind also da; was fehlt, sind die Antworten. Was fehlt, ist eine Perspektive in Architektur und Städtebau, was fehlt, sind Pläne, wie man etwa Parkplätze für Urban Farming verwenden könnte. Was fehlt, ist eine urbane Vision, in der Autos einen untergeordneten Platz haben, weil es ganz andere Möglichkeiten gibt, die Stadt als gemeinsamen Ort zu sehen und zu behandeln. Die Diskussion über Verbote lenkt im Grunde nur von den eigentlichen Herausforderungen ab. Auch die Verwaltung hängt im fossilen Zeitalter fest. Das gilt in Berlin und darüber hinaus. Die Stadt als Ort des Experiments muss sich auf der Ebene des Verkehrs erst noch definieren.

Eigentlich wäre das eine ganz klare progressive Agenda. Ein Green New Deal für den Verkehr. Sucht die SPD nicht gerade nach einem Programm? Suchen nicht fast alle Parteien gerade nach Ideen?

Dorothea Hahn über die geplatzten Gespräche mit den Taliban

Scheitern mit Ansage

Donald Trump hatte 18 Jahre nach den Attentaten vom 11. September für diese Woche eine weitere Selbstbeweihräucherung geplant. Nach Iran und Nordkorea wollte er dieses Mal den Friedensstifter in Afghanistan geben. Doch ihm misslang der Versuch, die Taliban nach Camp David zu holen. Am Montag nach dem Scheitern erklärte er die Friedensgespräche für „tot".

Auch wenn ein Chor von MoralistInnen in Washington vorgibt, das anders zu sehen, ist grundsätzlich nichts gegen Gespräche mit den Taliban einzuwenden. Im Gegenteil: Wer einen Krieg, und insbesondere einen, der sich nachweislich nicht auf dem Schlachtfeld gewinnen lässt, beenden will, kommt nicht umhin, mit seinen Feinden zu reden. Aber die Frage ist, wer die Gespräche führt, welche Motive und Interessen dahinterstecken und welche Glaubwürdigkeit sie haben. Im Fall des gescheiterten Treffens haben die USA ein Jahr lang Vorgespräche allein mit den reaktionärsten Kräften Afghanistans geführt. Weite Teile der afghanischen Gesellschaft – von den verschiedenen ethnischen und politischen Gruppen bis hin selbst zu dem gewählten afghanischen Präsidenten – waren davon ausgeschlossen.

Trumps Begründung, wegen eines getöteten US-Soldaten, habe er das Treffen abgesagt, ist absurd. Beide Seiten haben versucht, mit Töten ihre Verhandlungsposition zu stärken. Trumps Außenminister brüstet sich mit mehr als 1.000 toten Taliban binnen weniger Wochen. Die Gründe für das Scheitern liegen anderswo, insbesondere bei dem Widerstand aus den Kreisen amerikanischer Generäle und bei Trumps Sicherheitsberatern.

Entscheidend ist das alles nicht. Denn das verhinderte Abkommen hätte die Bezeichnung „Frieden" nicht verdient. Von allen Akteuren sind die USA und die Taliban diejenigen, denen frau am wenigsten trauen kann. „Friedensgespräche" über Afghanistan müssen anderswo und mit einer anderen Moderation und anderen Beteiligten – zu denen natürlich auch die Taliban gehören müssen – stattfinden.

Gunnar Hinck über die Rückkehr der Meisterpflicht

Eine Lehre für Mitte-links

Die rot-grüne Bundesregierung von 1998 bis 2005 war radikal: Sie schleifte den deutschen Sozialstaat mit Hartz IV und der Rentenreform und senkte die Unternehmenssteuern. Dass sie mehr zerstört als modernisiert hat, zeigt sich in der langen Reihe an Reparaturmaßnahmen. Die Grundrente wird gerade deshalb diskutiert, weil die Rentensenkungen und Niedriglohnjobs Altersarmut verstärkt haben. An Hartz IV wird seit über zehn Jahren herumgebastelt, um die größten Ungerechtigkeiten anzugehen.

Jetzt kommt die Meisterpflicht wieder, zumindest für zwölf Gewerke. Die Abschaffung derselben für noch mehr Branchen wurde vom damaligen SPD-Wirtschaftsminister Wolfgang Clement und seinem treuen Adlatus, dem grünen Wirtschaftsstaatssekretär Rezzo Schlauch, durchgesetzt. Der Meisterzwang sei ein verstaubtes Überbleibsel der Zünfte, hemme Existenzgründungen und sei bürokratisch und teuer, hieß es damals. Inzwischen zeigen sich die Fehlentwicklungen, und deswegen ist die Rückkehr des Meisterbriefs richtig. Nach Zahlen des Zentralverbands des Deutschen Handwerks (ZDH) hat sich die Zahl der Fliesenlegerbetriebe seit 2004 fast verdreifacht, während die Zahl der Auszubildenden zurückgegangen ist. Kleine Ein-Mann- oder Ein-Frau-Betriebe, deren Zahl sprunghaft angestiegen ist, haben nicht die Ressourcen, um auszubilden. Die Zahl der Insolvenzen ist mit der Liberalisierung ebenso hochgegangen; Klagen über mangelnde handwerkliche Qualität häufen sich.

Das Scheitern der rot-grünen Reform geschah mit Ansage aus dem Lehrbuch: Liberalisierung führt zuerst zu einem Gründerboom, die Preise sinken (was zunächst die Kunden freut), die Qualität der Produkte leidet; kleine Betriebe können wegen des Konkurrenzdrucks nicht mehr mithalten und schließen. Die Rückkehr des Meisterbriefs sollte den Parteien von Mitte-links eine Lehre sein. Das Anbiedern an die Marktgläubigen geht nach hinten los – bei der wirtschaftlichen Nachhaltigkeit wie an der Wahlurne.

bildung 18

die dritte meinung

Von der Leyens Klimapolitik braucht die Unterstützung der Kanzlerin, sagt Franziska Brantner

Franziska Brantner ist Parlamentarische Geschäftsführerin und Sprecherin für Europapolitik der Bundestagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen

EU-Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen hat ihr Team vorgestellt. Wir werden mit dieser Kommission, die von einer Deutschen geleitet wird, in Europa identifiziert werden. Das ist anders, wenn ein Portugiese oder Luxemburger der Kopf der Kommission ist. Als bevölkerungsreichste Nation mit der größten Wirtschaftsstärke in Europa wird Deutschland ein Führungsanspruch von seinen Nachbarn zugeschrieben. So wird auch der deutsche Ruf in Europa mit Ursula von der Leyen gewinnen oder verlieren.

Von der Leyen wird in Brüssel keine Schonfrist haben. Sie hat sich vorgenommen, in den ersten hundert Tagen ihrer Amtszeit einen „Green Deal für Europa" vorzulegen. Dafür will sie eine Klimaschutzbank gründen, die Investitionen über 1.000 Milliarden Euro in den nächsten zehn Jahren auf den Weg bringen soll. Der Europäische Rechnungshof hat das Zehnfache an Investitionen verlangt, um die europäischen Klimaziele zu erreichen.

Wir Deutschen müssen aufhören, in der neuen Kommissionschefin die altgediente und umstrittene CDU-Politikerin zu sehen. Von der Leyen hat jetzt die Aufgabe, zu liefern und alle Europäer mitzunehmen – gerade beim Klimaschutz. Die für sie wichtigste Unterstützung dafür muss von der Bundesregierung kommen. Steht die Kanzlerin und die deutsche Regierung nicht hinter der Kommissionschefin, verliert diese in Europa schnell Macht und Einfluss.

Berlin muss sich auf überzeugende Weise hinter von der Leyens angekündigte Klimapolitik stellen und eine ambitionierte Umsetzung einfordern und unterstützen. Vor allem ihr 1.000-Milliarden-Euro-Plan, der ohne deutsches Engagement ein leeres Versprechen ist, bedarf des ausdrücklichen Zuspruchs der Kanzlerin. Bleibt der aus, so wie es angesichts der verzagten Klimadebatte in der CDU und der schwarzen Null von Olaf Scholz aussieht, wäre von der Leyen als Kommissionschefin von Anfang an gehandicapt. Das darf nicht passieren. Die neue Kommission unter deutscher Führung ist für uns Chance und Verpflichtung, mehr für Europa zu tun.