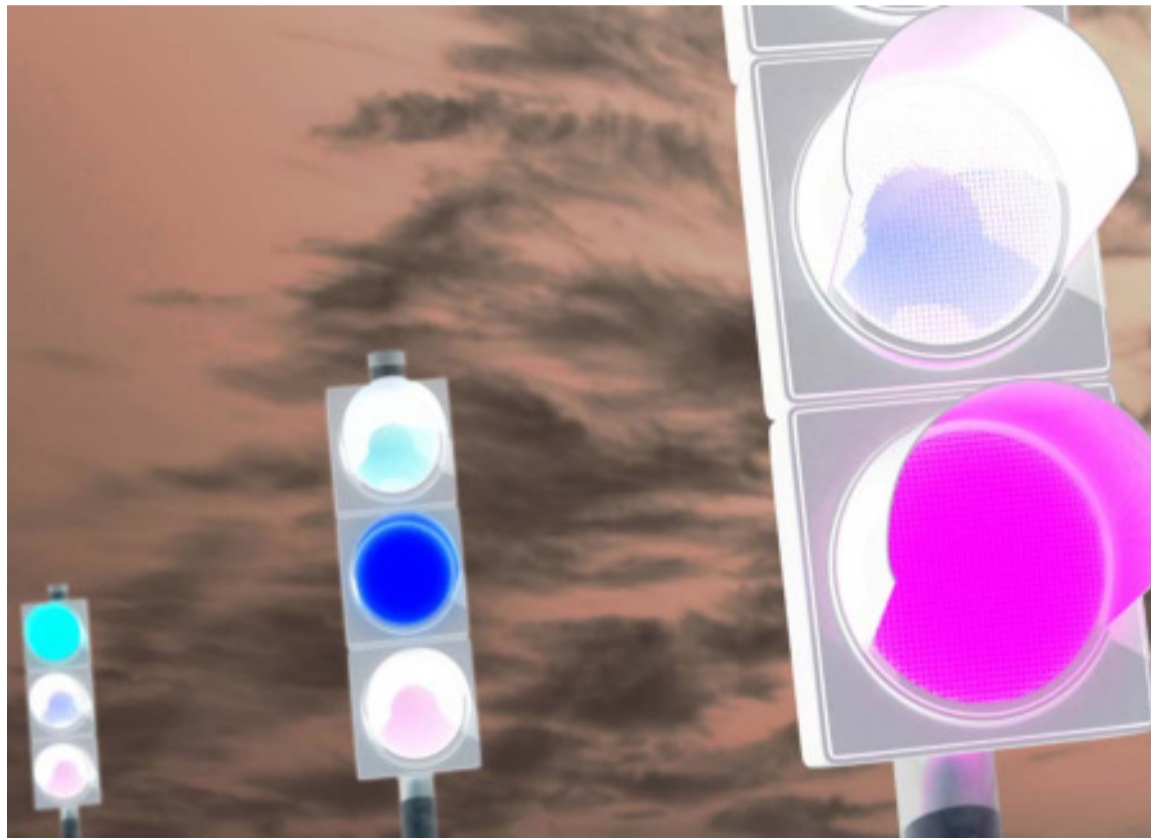


Passt nicht? Passt doch? Passt vielleicht?

SPD und Grüne lavieren in Sachen Rot-Grün-Rot – zu ihrem Schaden | Von Eckhard Jesse



Nun erregt „das“ Wahlkampfthema die Gemüter. Frank Decker hat in der vergangenen Woche im *Hauptstadtbrief* die Diskussion über Rot-Grün-Rot als Popanz abgetan. Das Schreckgespenst verfange nicht. Die (zugegeben: gekonnt geschliffene) Argumentation überzeugt mich nicht: aus prinzipiellen (der Wähler darf die Katze nicht im Sack kaufen), strategischen (der SPD und den Grünen schadet Lavieren) und aus demokratietheoretischen Gründen (Die Linke ist fürwahr kein Gralshüter des demokratischen Verfassungsstaates). Und: Decker meint, ein Linksbündnis stehe nicht ernsthaft zur Diskussion. Doch: jedenfalls für den Fall des Falles.

Zum ersten Punkt: Der Wähler möchte vor der Stimmabgabe wissen, wer mit wem nach der Wahl ein Bündnis eingeht. Schließlich will er nicht nur für eine Partei stimmen, sondern auch für eine Regierung. Die FDP laviert ebenfalls. Zwar betont sie ihre Nähe zur Union, aber sie schließt ein Bündnis mit der SPD und den Grünen nicht kategorisch aus. Die verbreitete Aussage, wer sich vor der Wahl festlege, entmündige den Wähler, läuft auf das hinaus, was sie anprangert. Das Elektorat ist zu Recht verunsichert, wenn Parteien erst nach der Wahl Bündnisse schmieden. Es macht schließlich einen gewaltigen Unterschied, ob eine rot-grün-gelbe oder eine rot-grün-dunkelrote Koalition zustande kommt.

Die neue Machtoption

Ein Beispiel: Die Fraktionsvorsitzende der Grünen Katrin Göring-Eckardt erklärte am 6. September in einem Phoenix-Interview: „Die Linke muss jetzt selbst entscheiden, ob sie regierungsfähig sein will oder nicht.“ Nein, Die Linke soll kein Königsmacher sein, wiewohl ihr außenpolitischer Sprecher Gregor Gysi das eine oder andere verbale Zugeständnis hinkriegen dürfte. Wer ihr demonstrativ den Ball zuspielt, will sich um ein Votum drücken.

Zum zweiten Punkt: Die Position, der Streit um Rot-Grün-Rot nütze der SPD und den Grünen, ist so nicht haltbar, spricht die Empirie doch Bände: Nur 20 Prozent der Bundesbürger befürworten „voll und ganz“ bzw. „eher“ ein solches Bündnis. Selbst die Mehrheit der SPD-Wähler ist dafür nicht zu erwärmen. Profiteure einer Rot-Grün-Rot-Debatte sind die Linkspartei sowie Union und FDP. Die Linke verfügt jetzt über eine Machtoption. Ihr „Sofortprogramm“ vom 6. September macht sich prompt für ein „Mitte-Links-Bündnis“ stark, hebt ostentativ Gemeinsamkeiten mit der SPD und den Grünen hervor. Die Union hofft, SPD und Grüne mit der Gretchenfrage „Wie hast Du’s mit der Linke?“ in die Defensive zu drängen. Beim „Triell“ hatte Laschet seine stärkste Szene, als er mit dieser Frage Scholz, wahrlich kein Sympathisant einer solchen Koalition im Gegensatz zur Parteispitze, in die Enge trieb. Beide Seiten, Linke – Union und FDP, sehen ein solches Bündnis als möglich an: die einen als Chance, die anderen als Gefahr. Gewiss, Die Linke zählt heute nicht mehr zu den „Schmuddelkindern“ wie 1994, als die „Rote Socken“-Kampagne der Union zum knappen Sieg von Schwarz-Gelb beitrug, gleichwohl aber haftet ihr bei Wählern der Mitte nach wie vor ein Makel an.

Wie hast Du’s mit der SED?

Die Diskussion um dieses für SPD und Grüne heikle Thema heißt keineswegs, allein dadurch verspiegelt Scholz die Kanzlerschaft. Wähler wissen: Der Einzug des Kommunismus droht bei einer Regierungsbeitragung der postkommunistischen Kraft nicht. Parteien sollten ihre Programmatik in den Vordergrund rücken, weniger die des Kontrahenten attackieren. Freilich ist der Verweis auf die offene Flanke legitim, zumal die Warnung vor Rot-Grün-Rot angesichts des ausweichenden Verhaltens der SPD und der Grünen nicht auf „negative campaigning“ hinausläuft. Zum dritten Punkt: Da der Partei Die Linke keineswegs ein demokratisches Gütesiegel zukommt – der Verfassungsschutz beobachtet einzelne extremistische Teilstrukturen wie die Kommunistische

Lastenfahrrad-fahrvergnügen

Kein Sektor hat beim Klima so versagt wie der Verkehr. Aber das Elektroauto ist keine gute Alternative | Von Manfred Kriener

Die Bilanz fällt deprimierend aus. Im Verkehr ist der Ausstoß des Klimakillers CO₂ zwischen den Jahren 1990 und 2016 in Deutschland auf konstant schlechtem Niveau praktisch gleich geblieben. Kein anderer Sektor hat bei der Verringerung von Klimagasen so versagt wie der Verkehr. Jetzt soll er, so war es auf dem Pariser Klimagipfel vereinbart worden, bis 2030 mindestens 40 Prozent einsparen. Eine Herkules-Aufgabe, die fast aussichtslos erscheint. Schon 30 Prozent Abnahme wären ein Erfolg, aber dringend notwendig, zumal die globale Perspektive nichts Gutes verheißt. Die nachholende Massenmotorisierung in Asien, Afrika und Südamerika erhöht Tag für Tag den Druck auf den Planeten.

Königsinstrument für die jetzt überall ausgerufenen Verkehrswende ist das Elektroauto. Automobilindustrie und Politik haben sich ganz auf den neuen elektrischen Antrieb fokussiert, der klimaschädliche fossile Verbrenner ist zum Auslaufmodell erklärt worden. „Elektromobilität auf der Überholspur“ heißt es jetzt – jedes siebte neu zugelassene Auto in Deutschland war 2020 ein Elektrofahrzeug, teilt das Kraftfahrtbundesamt mit. Gibt es womöglich doch noch ein Happyend in der Tiefgarage? Auf der Internationalen Automobilausstellung in München werden aktuell ebenfalls die neuen E-Modelle nach vorne geschoben, auch wenn die Branche ihr Geld immer noch und auch in den nächsten Jahren hauptsächlich mit Verbrennern verdient, bei VW machen sie mehr als 95 Prozent der Flotte aus.



In Mannheim steht die Fabrik – und stehen die Autos.

Originalverpackt und unbenutzt

Die neuen Elektromodelle auf der IAA verlieren allerdings schnell ihren Glanz, sobald man etwas näher hinschaut. Viele Elektroautos sind gar keine, sondern Plug-in-Hybride, die sowohl mit fossilem Treibstoff als auch elektrisch fahren. In der Statistik tauchen sie als Elektrofahrzeuge auf und werden entsprechend üppig gefördert. Der reale Fahrbetrieb entlarvt diese Fahrzeugklasse als klimaschädliche PS-Monster – darunter auffallend viele SUVs –, die überwiegend fossil unterwegs sind. Bei nicht wenigen Fahrzeugen liegt das Ladekabel originalverpackt und unbenutzt im Kofferraum.

Zwei Drittel der Plug-in-Autos schaffen nicht einmal 60 Kilometer mit ihrem elektrischen Alibi-Antrieb. Mehr als drei Viertel sind Dienstwagen, die auf Langstrecken im reinen Verbrenner-Modus unterwegs sind. Mit einer martialischen Leistung von durchschnittlich 280 PS und 1956 Kilogramm Gewicht verbrauchen diese Fahrzeuge im Schnitt fast acht Liter Spirit, in der Spitze bis zu elf Liter. Selbst wenn die Autos bei vollem Akku elektrisch fahren, schaltet sich bei höherer Geschwindigkeit und starker Beschleunigung der Verbrenner dazu. Der Boom der Plug-in-Hybride, die mehr als die Hälfte der 2020 neu zugelassenen Elektroautos ausmachen, gefährdet die Klimaziele. Umweltpremien für solche übergewichtigen leistungsprotzenden Fahrzeuge sind staatlich subventionierter Irrsinn.

Irrsinn und Fehlsteuerung

Wie fehlgesteuert der Verkehrssektor ist, offenbart auch der Blick auf den Bundesverkehrswegeplan, der die Zukunft des Verkehrs plant. Was passiert dort? Das Volumen des motorisierten Fahrens von Personen und Waren wird überhaupt nicht hinterfragt, moniert der Kasseler Verkehrswissenschaftler Helmut Holzpfel. Es soll weiter und immer weiter zunehmen. Extrem ist vor allem das unterstellte Wachstum des Straßengüterverkehrs um 39 Prozent bis 2030 gegenüber dem Basisjahr 2010. Jährliche Wachstumsrate: 3 Prozent, weiterer Straßenbau inklusive.

Wie soll der Güterverkehr auf der Straße bei diesem rasanten Wachstum 40 Prozent Klimaemissionen einsparen? Es gibt weder Oberleitungen noch einen effizienten Batteriebetrieb im Güterfernverkehr. Auch der grüne Wasserstoff bietet keine ernsthafte Perspektive für einen baldigen Großeinsatz in der Lkw-Flotte, zumal bei der Umwandlung des eingesetzten grünen Stroms enorm viel Energie verloren geht.

Industriezweig mit Subventionsanspruchsmen-talität

Der Auto-Personenverkehr soll ebenfalls weiter zulegen – um 1 Prozent in jedem Jahr. Damit stehen alle Wegweiser auf „volle Fahrt voraus“ für den motorisierten Verkehr, inklusive eines niedrigen Benzinpreises, der gegenwärtig im Bundestagswahlkampf

AUF DEN ZWEITEN BLICK



INGE KLOEPFER

ist freie Journalistin. Sie schreibt u.a. für die *Frankfurter Allgemeine Sonntagszeitung* und veröffentlichte zahlreiche Bücher, darunter die Biographie Friede Springers, für die sie als Wirtschaftsjournalistin des Jahres ausgezeichnet wurde.

Nine Twelve

Es gibt wohl kaum jemanden, der nicht weiß, wo er am 11. September 2001 gewesen ist, als die Flugzeuge die Twin Towers zum Einsturz brachten. Genauso wenig wird es jemanden geben, der nicht behaupten würde, noch am gleichen Tag von dem Gefühl überwältigt worden zu sein, dieses Ereignis würde die Welt verändern.

Genauso ist es gekommen. Der Tag hat die Welt verändert – allerdings anders, als die ersten Wochen nach dem Angriff auf die USA vermuten ließen. Zwar rief die Nato umgehend den Bündnisfall aus, doch sah es im September noch danach aus, Amerika könnte eine überlegte internationale Allianz gegen den Terror schmieden und nicht schon bald gegen ganze Länder in den Krieg ziehen. Hatte George W. Bush nicht umgehend alle Muslime in den USA in Schutz genommen und eine Moschee besucht? Hatte er nicht noch am 20. September in seiner außerordentlichen Regierungserklärung den Unterschied zwischen dem afghanischen Volk und seiner Regierung betont? Hatte er nicht deutlich differenziert zwischen dem Islam und dem Terror im Namen Allahs? Und hatte das nicht alles die – ex post völlig unrealistische – Hoffnung genährt, die Vereinigten Staaten würde bedacht handeln und versuchen, der Drahtzieher des Attentats gezielt habhaft zu werden? Allein, es sollte anders kommen.

Und trotzdem: Wie würde die Welt heute aussehen, wenn die USA am 7. Oktober 2001 nicht begonnen hätte, Taliban-Stellungen und Infrastruktur in Afghanistan zu bombardieren, um schon bald Bodentruppen in das Land zu entsenden und sich in einen 20-jährigen Krieg zu verstricken? Wenn sie ein Jahr später, im September 2002 nicht im Irak eingefallen wäre und dies pauschal mit dem „Kampf gegen den Terror“ begründet hätte?

Wie wäre es heute um den Nahen Osten bestellt, wenn Washington genau diesen Vorwand nicht gleich auch für den Versuch genutzt hätten, ihren Einfluss im Mittleren Osten und in Zentralasien auszudehnen, um damit ihre internationale Führungsrolle zu festigen? Welche schwere Beschädigung des Rechtsstaats hätte Amerika vermieden, wenn sie Guantanamo erst gar nicht eröffnet und auf die Einrichtung anderer Black Sites verzichtet hätte?

Und noch eine letzte Frage: Lohnt es heute noch, sich eine Vorstellung davon zu machen, wie es hätte sein können? Unbedingt. Nichts anderes als die Vorstellungen der Menschen darüber, wie sie leben wollen, bestimmen die Welt von morgen. Das gilt auch für die Politik. Wer die Vorstellungen, wie anders die Reaktionen auf einen solchen Angriff hätten ausfallen können und welche Chancen darin gelegen hätten, mit der historischen Attacke anders umzugehen, als obsolet verwirft, wird niemals der Lage sein, aus der Geschichte zu lernen.

Passt nicht? Passt doch? Passt vielleicht?

FORTSETZUNG VON SEITE 1 >



der „offene Grenzen für alle Menschen“, das Abschaffen des Verfassungsschutzes – eine unabhängige „Beobachtungsstelle Autoritarismus und gruppenbezogene Menschenfeindlichkeit“ soll ihn ersetzen.

Drohkulissen und Kartenhäuser

Wieso sind SPD und die Grünen in einer derartigen Bredouille? Der Hauptgrund: Sie wollen ihren starken linken Flügel, der sich bedeckt hält, nicht vor den Kopf stoßen.

Plattform oder marx21, die geistige Heimat der Vorsitzenden und Spitzenkandidatin Janine Wissler, – ist eine Koalition mit ihr im Bund, milde formuliert, nicht ratsam. SPD und Grüne stellen als einziges Hindernis für ein Bündnis lediglich die außenpolitischen Positionen der Linken heraus (wie den Austritt aus der Nato oder den Verzicht auf Auslandseinsätze der Bundeswehr).

Kaum zur Sprache kommen andere problematische Punkte: Die „Nachfolgepartei“ lehnt den Begriff „Unrechtsstaat“ für die DDR strikt ab. Das Wahlprogramm for-

der Partei eine offene Absage zu erteilen und offensiv ein Bündnis mit den Liberalen zu propagieren? Das wiederum ist schwerlich möglich, denn ein Vergleich vieler programmatischer Punkte (etwa Mindestlohn und -rente), offenbart zahlreiche Gemeinsamkeiten zwischen den beiden Parteien der „linken Mitte“ – hier greift der Terminus – mit der Hennig-Wellsow- und Wissler-Kraft. Es soll ein Hintertürchen offenstehen – für den Fall, dass ein Bündnis mit der FDP scheitert oder zum Scheitern gebracht wird. Ein Versprechen brechen, wie es die hessische SPD-Politikerin Andrea Ypsilanti 2008 getan hat, kommt nicht in Frage. Dafür nimmt man die „Rumeierei“ in Kauf.

2015 erteilte Olaf Scholz als Erster Bürgermeister Hamburgs der Linken mit Blick auf eine Koalition im Stadtstaat lakonisch eine Absage: „Das passt nicht.“ Dabei spielten außenpolitische Konstellationen keinerlei Rolle. Und ein Bündnis mit der Linkspartei schloss er auch für die Bundestagswahl 2017 aus. Eine derartige Klarheit fehlt diesmal.

Und noch eine erfreuliche Entwicklung. Beim Tempolimit auf Autobahnen bahnt sich eine Wende an. Automobilindustrie und die Politik scheinen sich damit abgefunden zu haben, dass bei einer Regierungsbeteiligung der Grünen Tempo 130

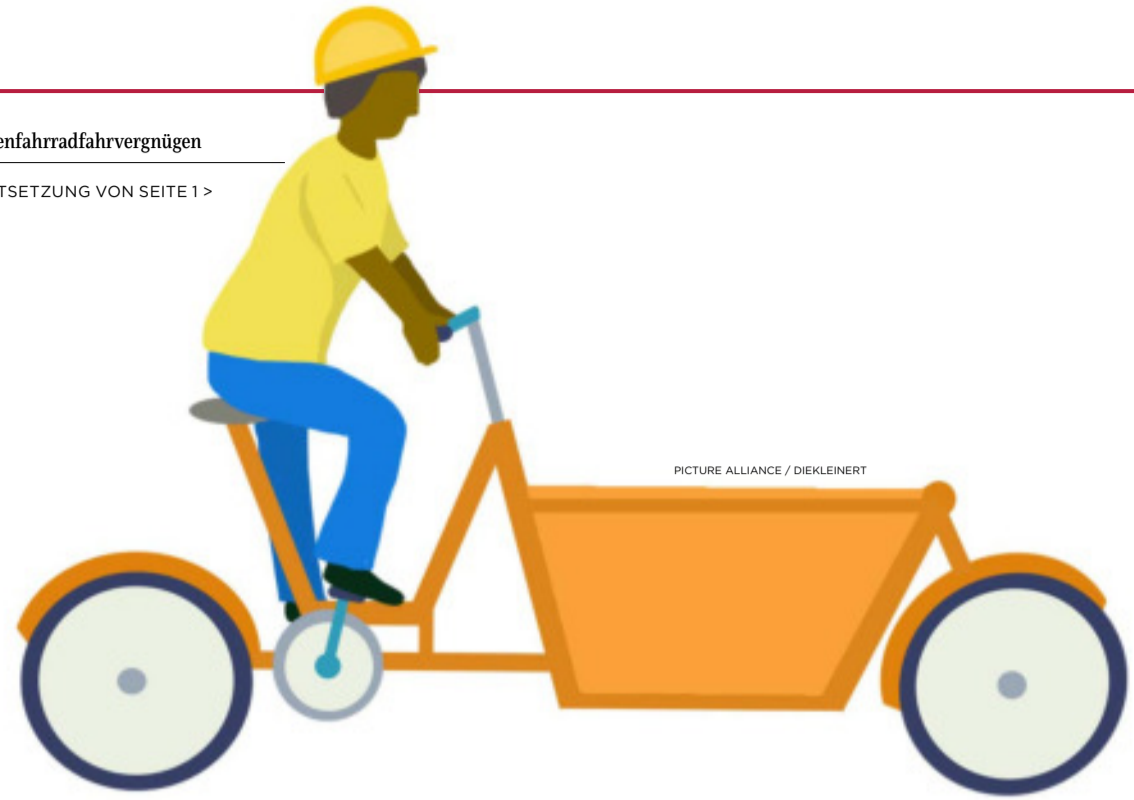


PROF. DR. ECKHARD JESSE

lehrt Politikwissenschaft an der TU Chemnitz. Der frühere Vorsitzende der Deutschen Gesellschaft für Politikwissenschaft ist Herausgeber des Jahrbuches Extremismus & Demokratie, das 2021 zum 33. Mal erscheint.

Lastenfahrradfahrvergnügen

FORTSETZUNG VON SEITE 1 >



kommt – nach allen wissenschaftlichen Untersuchungen ein deutliches Plus für Klima, Verkehrssicherheit und Verkehrsfluss.

kommt – nach allen wissenschaftlichen Untersuchungen ein deutliches Plus für Klima, Verkehrssicherheit und Verkehrsfluss.

Verwelkte Wunschmaschinen

Es wäre auch ein symbolischer Schritt, um das Auto zu zähmen und die Dominanz dieses individuellen Massenverkehrsmittels ein wenig zurückzudrängen. Denn auch Elektroautos beziehen einen großen Teil ihrer Energie in den nächsten Jahren aus fossilen Quellen. Der grüne Strom von Wind und Sonne ist knapp; er wird auch für andere Sektoren dringend gebraucht.

Fazit: Das bestehende Verkehrssparadigma mit seinem permanenten Wachstum und dem entfernungsintensiven Verhalten der Menschen muss umgedacht werden. Weniger Autos, weniger Lastwagen, weniger gefahrene und geflogene Kilome-

ter – das wären die Zutaten einer echten Verkehrswende, dazu eine Offensive für die Bahn und für öffentliche Verkehrsmittel, für Sharingmodelle und vor allem für den Fahrrad- und Fußverkehr. Davon sind wir zwar weit entfernt, aber zumindest bei den jungen Leuten verliert das eigene Auto als glitzernde Wunschmaschine dramatisch an Attraktivität.



MANFRED KRIENER

ist Journalist in Berlin mit den Schwerpunkten Klima, Umwelt und Ernährung: Zuletzt ist von ihm der Spiegel-Bestseller „Leckersland ist abgebrannt – Ernährungslogen und der rasante Wandel unserer Esskultur“ (Hirzel Verlag) erschienen.

GEGRÜNDET IM NOVEMBER 1999: Ernst Dieter Lueg (*), Fernsehjournalist, Prof. Diether Huhn (*), Richter und Publizist, Detlef Prinz, Verleger, und Bruno Waltert (*), Chefredakteur der Berliner Morgenpost a. D.

IMPRESSUM Der Hauptstadtbrief am Samstag ist eine Publikation von PrinzMedien und erscheint wöchentlich online auf www.derhauptstadtbrief.de | Verleger: Detlef Prinz | Herausgeber: Ulrich Dependorf | Chefredakteur: Lutz Lichtenberger (verantwortlich im Sinne des Pressegesetzes) | Layout: Gordon Martin
Anschrift für alle: Hauptstadtbrief Berlin Verlagsgesellschaft mbH | Tempelhofer Ufer 23-24 | 10963 Berlin | Tel. 030/21 50 54 00 | info@derhauptstadtbrief.de | www.derhauptstadtbrief.de | © Der Hauptstadtbrief 2021

Hilfe für Journalisten und Journalistinnen in Afghanistan

Dieses Foto darf nicht das letzte sein*

Mit der Machtübernahme der Taliban regiert nun einer der größten Feinde der Pressefreiheit in Afghanistan. Reporter ohne Grenzen tut alles, um bedrohten Medienschaffenden vor Ort und im Exil zu helfen.

Spenden Sie jetzt für unsere Hilfsaktion:
reporter-ohne-grenzen.de/hilfe-fuer-afghanistan

Reporter ohne Grenzen e.V.

IBAN: DE26100900005667777080
BIC: BEVODEBB
Berliner Volksbank

Stichwort: „Afghanistan“

