

„Verleihung des 19. Frankfurter Umweltpreises an die

Deutsche Umwelthilfe

am 11. Oktober 2019 in Frankfurt am Main“

Laudatio auf den Preisträger

Rudolf Walther

Sehr geehrte Preisträgerinnen und Preisträger,

lieber Herr Resch,

sehr verehrte Frau Scherrer, meine Damen und Herren,

zu gratulieren ist gleich zweimal – zunächst den Verantwortlichen der Carl-und-Irene Scherrer-Stiftung für die Wahl der Preisträgerin des Frankfurter Umweltpreises und dann gilt die Gratulation natürlich auch der Preisträgerin selbst – der Deutschen Umwelthilfe. Ihr, also der Deutschen Umwelthilfe, sowie deutschen und europäischen Gerichten, ist es zu verdanken, dass ein kriminelles Geschäftsmodell der deutschen Autoindustrie – die Manipulation der Abgasmessung von Dieselmotoren – gestoppt wurde. Weniger beruhigend ist die leider bereits absehbare und unbefriedigende juristische Aufarbeitung des Dieselskandals im Verfahren in Braunschweig, das zur Farce zu werden droht. Wie bei ähnlich kriminellen Geschäftsmodellen von Banken wurden und werden zwar hohe und sehr hohe Bußgelder in Millionenhöhe verhängt. Verantwortlich für den Betrug sind jedoch nicht findige Ingenieure und innovative Informatiker, die Abschaltvorrichtungen planten oder Computerprogramme für Investmentbanker austüftelten. Die wirklich Verantwortlichen sitzen in den Vorstandsetagen und Aufsichtsräten. Sie gaben die Manipulationen an Motoren und auf Märkten in Auftrag oder segneten sie zumindest ab. Diese Leute laufen frei herum, weil sie strafrechtlich schwer oder gar nicht belangbar sind, weil das deutsche Recht Unternehmenskriminalität – wider jede Vernunft und Evidenz – nicht kennt. Dafür sitzen notorische Schwarzfahrer in Gefängnissen ein. Recht sieht anders aus, aber so ist die höchst unbefriedigende geltende Rechtslage, die sich nur im Schneckentempo oder gar nicht bewegen lässt. Und wer es zaghast versucht wie jüngst die deutsche Justizministerin, wird der pauschalen Kriminalisierung des freien Unternehmertums bezichtigt.

Vom Dieselskandal zu reden, ist im Grunde genommen falsch, denn dieser Skandal ist nur ein Teil eines viel umfassenderen Komplexes. Der Komplex ist zu charakterisieren als die Zombie-Technologie des motorisierten Individualverkehrs. Zombie-Technologien sind solche, die sich schon vor der Anwendung im großen Stil als Bumerang herausstellen. Das ist der Fall bei der individuellen Motorisierung, wenn man das Wort „individuell“ wörtlich versteht. Wenn nämlich jeder Erwachsene ein Auto oder wenigstens ein Motorrad fahren würde, hätte es mit der Mobilität ganz schnell ein abruptes Ende. Soweit ist es noch nirgends auf der Welt, aber der Bumerangeffekt der Technologie stellt sich jetzt schon ein. Der Verkehr kollabiert in Städten wie auf Autobahnen mit der Regelmäßigkeit eines Uhrwerks. Der Stau, akademisch auch schon mal als „mobilitätsinduzierte Immobilität“ beschönigt, wird zwangsläufig zur Dauereinrichtung. Sach- und Personenschäden steigen ebenso wie Gesundheitsrisiken für alle, also Anwender dieser Technologien wie Nicht-Anwender, von den mittel- und langfristigen Folgen für das Klima ganz zu schweigen. Zombie-Technologien verbinden sich dank der ihnen inne wohnenden Unberechenbarkeit, Maßlosigkeit und Irreversibilität zu einem regelrechten Problemgebirge. 95 Prozent der vom Verkehr verursachten Schäden in allen Dimensionen sind dem motorisierten Individual- und Schwerverkehr zuzurechnen, die restlichen fünf Prozent teilen sich Schiffs-, Bahn- und Flugverkehr.

Ich erinnere nur an einige der durch den Automobilverkehr angerichteten Schäden. Zu den Schäden, die die individuelle Motorisierung verursachen, einige, um die Dimensionen zu skizzieren: Bereits lange vor der Vollmotorisierung der Welt mit Autos haben die Schäden eine schreckliche Größenordnung angenommen. Weltweit sterben täglich 3700 Menschen im Straßenverkehr, also rund 1,35 Millionen jährlich. Momentan verkehren weltweit aber „nur“ 1,5 Milliarden Pkws, bei einer Weltbevölkerung von knapp 8 Milliarden. Für den Zeitraum seit der Erfindung des Automobils vor gut 100 Jahren rechnet man mit 70 Millionen Toten, drei Milliarden Verletzten und 200 Millionen zu Behinderten gefahrenen Menschen. Bezieht man die Folgeschäden mit ein, d.h. die Zahl vorzeitiger Todesfälle durch abgasbedingte Luftverschmutzung, kommt man weltweit auf 200 bis 230 Millionen Tote. So sieht eine Zombie-Technologie aus. Keine Technik hat je mehr Opfer gefordert.

Wer Zombie-Technologien rechtfertigen will, braucht buchstäblich eine dicke Haut oder wenigstens eine starke Ideologie – am besten gleich eine wetterfeste oder wenigstens „commode Religion“, wie es am Schluss von Georg Büchners

Drama „Leonce und Lena“ heißt. In der Zeit der beginnenden Massenmobilisierung und des forcierten Autobahnausbaus während des deutschen Wirtschaftswunders wurden das Automobil und die Autofahrer – lange vor dem Sicherheitsgurt und obligatorischen Winterreifen – mit einer Art Volksreligion ausgestattet.

Man begrüßte sich jetzt nicht mehr mit einem „Und wie geht’s Dir?“ oder – in Bayern – mit „Grüß Gott“, sondern fragte: „Wie bist Du durchgekommen?“ durch Verkehr durch Stau weil diese Für den Autofahrer sind, was Fegefeuer und Hölle für gläubige Katholiken bedeuten. Lange bevor sich der Slogan „Freie Fahrt für freie Bürger“ zum gängigen Refrain in der Liturgie der Auto-Volksreligion entwickelte, wurde das Autofahren, wenn nicht gerade himmelwärts gehoben, so wenigstens kräftig verehrt.

Schon 1936, kurz bevor die Produktion von Volkswagen auf militärisch nutzbares Gerät umgestellt wurde, propagierte die Zeitung „Die Straße“ das Fahren auf den neuen „Betonstraßen“ als „Autowandern“: „Das Wandern mit dem Kraftwagen ist Verbindung von Autofahrt und Kultur, von Natur und Technik, ein Erlebnis der Natur durch die Technik, eine glückliche Zeitlosigkeit und ein glückliches Sichgleitenlassen von der Landschaft, von der Sonne, von der Natur.“ Diese Auto-Liturgie überlebte den Krieg, Hitler und den Zusammenbruch der Zivilisation.

Vor gut 20 Jahren sprach der ehemalige Verkehrsminister und langjährige oberste Auto-Priester Matthias Wissmann (CDU) 1995 von der „Bruderschaft der Straße“ und nannte die Pächterin einer Autobahn-Raststätte wörtlich die „Mutter der Autobahn“ in der „Autobahnfamilie“. Für ein Vorstandsmitglied der „Deutschen Straßenliga“ war das Auto eine Art Offenbarung und Notration: „Selbst in Notzeiten, wenn Menschen nicht mehr Wein, sondern Wasser trinken und statt Kuchen Brot essen, werden sie Automobil fahren“. Den neuesten Beitrag zur Autoreligion lieferte Ulf Poschardt, der Chefredakteur der „Welt“, der sich am 13. September 2019 ernsthaft fragte, ob elektrisch angetriebene Fahrzeuge „überhaupt eine Seele“ hätten wie die röhrend-brummenden Bolliden, mit denen sich Poschardt bewegt.

Der Autobahnbau wartet in fast allen Ländern mit seltsamen Heilsgeschichten auf. In der Schweiz z.B., wo es keine Automobilindustrie gibt, setzte der Autobahnbau erst in den 60er Jahren ein, also mit fast 30 Jahren Verspätung. Deshalb konnte man in der Schweiz noch Mitte der 60 Jahre in Inseraten für Mietwohnungen oder für den Verkauf von Häusern und Grundstücken den

Hinweis finden: „Freier Blick auf die Autobahn“, als ob es sich dabei um einen leichten und direkten Zugang zum Heiligen handelte.

Für die materielle Stabilisierung und finanzielle Absicherung der Volksreligion „Automobil“ erfand die Autolobby in der BRD 1955 die Kilometerpauschale und 1960 die Zweckbindung der Mineralölsteuer. Nebenher machte sie damit dem Transport von Arbeitskräften mit Werkverkehrsbussen im Westen den Garaus. In der DDR überlebten Werkverkehrsbusse mindestens an einigen Orten bis 1989, was den Staat allerdings nicht sympathischer macht.

Der Bumerangeffekt ließ im Westen nicht lange auf sich warten – der tägliche Dichtestress im Berufsverkehr nahm so enorm zu wie die Lebenszeit im „kleinen Haus auf Rädern“ – wie die ADAC-Zeitschrift „Motorwelt“ das Auto umtaufte. Einen gestandenen Autopriester der FAZ in seinem Dienstwagen fechten Stau und Stress gleichwohl nicht an. Am 16. August 2019 ging einer von diesen ins Grundsätzliche bei seinem Halleluja auf das Verschwinden der Werkverkehrsbusse: „Der Mensch ist kein Schichtkarton. Vorbei sind zum Glück die Zeiten, in denen Schwerstarbeiter aus Wohnwaben zu seelenlosen Massenproduktionsstätten gekarrt wurden. Auch wer heute abhängig beschäftigt ist, ist frei“. „Frei“ will hier heißen: mitleben im stockenden Berufsverkehr.

Schon vor der Einführung der Kilometerpauschale entfiel 1953 die Geschwindigkeitsbeschränkung innerhalb geschlossener Ortschaften. Es brach die Freiheit der Fahrzeuglenker aus, die Geschwindigkeit frei zu bestimmen mit der Folge, dass innerhalb von drei Jahren die Zahl der Verkehrstoten sprunghaft auf 12 900 anstieg. Gegen den lauten Widerstand der Autopriesterschaft wurde deshalb 1957 ein innerörtliches Tempolimit von 50 Kilometer/Stunde eingeführt. Der momentan amtierende Verkehrsminister Dr. Andreas Scheuer hält ein Tempolimit auf Autobahnen bis heute hartnäckig für „vernunftwidrig“ und bekommt für diesen Aberglauben von der FAZ Unterstützung: „Fürs Tempolimit gibt es nur eine vernünftige Lösung: variable Anpassung an Verkehrslage und Wetter. Und wenn alles frei ist, freie Fahrt“. Amen.

Es gibt also jede Menge guter Gründe für die Kritik an der Zombie-Technologie „individuelle Motorisierung“, weil sie à la longue eine Form der Mobilität fördert, die zielgerichtet in die Sackgasse Immobilität und zu unvorstellbar hohen Kollateralschäden führt.

Alarmstimmung ist aber keine gute Voraussetzung für die Kritik an der individuellen Motorisierung. So ist es z.B. keine gute die Idee, der

Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts zu unterstellen, es habe mit seinen Urteilen das staatliche Gewaltmonopol an die Autofahrer abgetreten und diesen eine Lizenz zum Töten gewährt. Solche Kritik ist ein politisch-moralischer Overkill und beruht auf intellektuellem Grobianismus.

Der automobilen Wahnsinn hat bessere Kritiker und rationalere Gegenstrategien verdient – zum Beispiel diejenige der Deutschen Umwelthilfe: Mit juristischen Schritten versucht sie, gesetzliche festgelegte Grenzwerte für Schadstoffe im Interesse der Gesundheit der Verbraucher und der Erhaltung der Lebensgrundlagen gerichtlich durchzusetzen. Die Denunziation der Deutschen Umwelthilfe als „Abmahnverein“ schlägt auf die Denunzianten zurück. Die gerichtlich überprüfte Abmahnpraxis belegt doch nur eines: rechtlich einwandfreie Normen werden von Politik und Verwaltung nicht oder nur halbherzig überwacht und durchgesetzt. Insofern geht der Vorwurf der mangelnden demokratischen Legitimation der Abmahnpraxis als „Terror“ – so ein Leserbrief in der FAZ – ins Leere und trifft auch nicht DUH, sondern die versagenden, unterbesetzten Behörden.

Mit dem Beschluss der CDU vom Dezember 2018, die Gemeinnützigkeit der DUH überprüfen zu lassen, manövrierte sich die Partei ins politische Abseits, denn die Anerkennung der DUH als klageberechtigte Vereinigung nach dem Unterlassungsklagegesetz und dem Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz war ein längst überfälliger Durchbruch für den Verbraucherschutz in der BRD. Wenn man sich jetzt davon verabschieden sollte, verriete man auch ein wichtiges Stück bürgernaher Kontrolle.

Die publizistischen Hilfstruppen der aktuellen Parteiführung der Grünen beschwören und versprechen eine ökologische Wende. Und Bundestagspräsident Wolfgang Schäuble fordert angesichts der Verfehlungen von Banken und Autorkonzernen: „Es braucht mehr Anstand“. Das ist richtig und gut gemeint. Aber die DUH macht es besser. Sie handelt und beweist in ihrem täglichen politischen und juristischen Handgemenge gegen staatliche Institutionen und die korrupte industrielle Führungselite, was dringend nötig ist und allein weiterhilft. Dafür gebührt der DUH Dank und Anerkennung. Behalten Sie unbedingt Ihren politisch-aufklärerischen Furor! Die automobilen Welt, ihre Priesterschaft und ihre Religion haben ihn ebenso nötig wie verdient.