

## Leitartikel

# Erst die CSU, dann nichts

*Die Bilanz des Verkehrsministers Alexander Dobrindt ist verheerend.*

**E**ines muss man Alexander Dobrindt lassen: Er hat völlig neue Standards bei der Bewertung von Bundesministern gesetzt. In seiner nur vierjährigen Amtszeit hat er es tatsächlich geschafft, dass fast alle von ihm verantworteten Bereiche zum Sanierungsfall wurden. Ein Eintrag in die Geschichtsbücher dürfte ihm sicher sein.

Da eine vollständige Liste des Scheiterns den Rahmen dieses Textes sprengen würde, hier nur eine kleine Auswahl: Die deutsche Autoindustrie steckt in der tiefsten Krise ihres Bestehens. Bei der Luftfahrt hängt Air Berlin seit der Insolvenz am Tropf des Staates. Das Bemühen, endlich mehr Güter auf der Schiene transportieren zu lassen, ist gescheitert. Auch das Ziel, Deutschland mit einem beherrzten Breitbandausbau fit für die digitale Zukunft zu machen, wurde weit verfehlt.

Dafür verfügt die Republik nun über eine Pkw-Maut, die Ausländer treffen soll, aber auch Inländer betrifft und außer den Ressentiments einiger bayerischer Bürger niemandem dient. Dass Dobrindts Ministerium den Bund im Aufsichtsrat des Pannenzugflughafens BER mitvertritt, macht die Bilanz nicht besser. Als Erfolg darf hier allenfalls gelten, dass die Schuld für das Elend öffentlich allein bei den Berliner Bürgermeistern hängen blieb.

Am eklatantesten aber ist das Versagen in der Automobilpolitik. Das einst von der Kanzlerin forsch verkündete Ziel, wonach bis 2020 eine Million Elektroautos fahren soll, ist auch an Angela Merkels chronischer Halbherzigkeit gescheitert. Elan zeigte aber auch Dobrindt nicht. Nun ist das Ziel nicht mehr zu erreichen. Derzeit kurven nicht mal 50 000 E-Autos auf unseren Straßen.

Der Minister glaubte, der größten deutschen Industrie durch Kumpanei zu helfen – und machte dadurch alles schlimmer. Selbst als in der Diesellaffäre nichts mehr zu beschönigen war, hielt er noch seine schützende Hand über das kriminelle Vorgehen. Lange ignorierte er, dass Fahrverbote in den Innenstädten drohten. Er sträubte sich gegen die Einführung einer blauen Plakette, mit der vergleichsweise saubere Diesel bevorzugt und die Industrie unter Druck gesetzt werden sollten. Nun werden Gerichte, nicht die Politik, über Fahrverbote entscheiden.

In China und den USA freut man sich diebisch darüber, dass Deutschland die Zukunftschancen seiner Vorzeigewirtschaft verspielt. Gleiches gilt für die Digitalpolitik. Statt

auf die schnellen Glasfaserkabel setzte Dobrindt – zur Freude der Telekom – auf das veraltete Kupferkabel. Viele Regionen des Landes sind noch immer breitbandfreie Zonen. Mit der Folge, dass sich Unternehmen mit Verweis auf die digitale Infrastruktur lieber im benachbarten Ausland niederlassen.

In dieser Woche scheiterte dann noch die vom Minister betriebene Privatisierung des Straßenbaus. Weil der private Betreiber der Autobahn zwischen Hamburg und Bremen vor der Pleite steht, drohen dem Bund nun horrende Kosten. Es bestätigen sich alle Warnungen: Die Infrastruktur eines Landes ist zu wichtig für dessen Zukunft, um sie profitorientierten Unternehmen zu überlassen.

Eine solch desaströse Bilanz entsteht, wenn allein die Interessen der eigenen Partei (oder des Parteichefs) zur

Prämisse des Handelns werden. Wenn der Egoismus einer in Berlin mitregierenden Regionalpartei einer Verantwortung für das Große und Ganze keinen Raum mehr lässt.

Es mag sein, dass Dobrindt, wäre er unabhängig gewesen, eine kraftvolle, innovative Infrastrukturpolitik betrieben hätte. In der Realität aber zeigte er jenseits des Kleinkriegs für die Maut keinerlei Leidenschaft und Ambitionen. Ob er als treuer Parteil soldat nicht anders wollte oder nicht anders konnte, weil die Einführung des Unfugs seine ganze Kraft und Aufmerksamkeit absorbierte, ist am Ende egal.

Die Kanzlerin ließ Dobrindt wurschteln, sie traute sich

nicht dazwischenzugehen, obwohl sie einst klare Ansagen zur E-Mobilität, zum Breitbandausbau, zu den Abgaswerten oder zur Maut („Wird es mit mir nicht geben!“) gemacht hatte. Diese Zukunft des Landes war ihr am Ende nicht wichtig genug, um sich mit der CSU und deren Chef anzulegen.

Seinen Dienst an der CSU hat Dobrindt jedenfalls erbracht. Dafür wird er von seinem Parteichef vermutlich bald mit einer noch reizvolleren Aufgabe in Berlin betreut werden. Das Ministerium für Mobilität aber ist zu bedeutend, um es der CSU und all ihren Nebeninteressen zu überlassen. Da die Partei wahrscheinlich auch künftig in der Bundesregierung vertreten sein wird, sollte zum Wohle des Landes über die Schaffung neuer Ressorts nachgedacht werden, in denen weniger angerichtet werden kann. Schade, dass es das gute alte Postministerium nicht mehr gibt.

Markus Feldenkirchen

