

## **Beweisantrag: Politischer Einfluss behindert Verkehrswende**

### **Zu beweisende Tatsachen:**

1. Der Einfluss der Autoindustrie behindert die politische Durchsetzbarkeit von verkehrspolitischen Maßnahmen wie strikteren Tempolimits, der Einführung eines Nulltarifs für den öffentlichen Nahverkehr, oder dem Ausbau von Fahrradstraßen.
2. Das Land Niedersachsen kontrolliert die Volkswagen AG durch Aktienbesitz über die Hannoversche Beteiligungsgesellschaft mbH.

### **Beweismittel:**

Vernehmung von Ministerpräsident Stephan-Peter Weil, zu laden über Planckstraße 2, 30169 Hannover

### **Begründung:**

Aus der Umweltbewegung gibt es viele Vorschläge für eine vernünftige Verkehrspolitik, die Umwelt und menschliches Leben schont. Kernstück dieser Vorschläge sind die Reduzierung von Autoverkehr und -Produktion, begründet beispielsweise in einem Flyer, der während der Aktion verteilt wurde:

1. *„Die Produktion eines jeden Autos verursacht Schäden in der Umwelt durch den hohen Verbrauch an Rohstoffen und Energie.*
2. *Autos brauchen Fahrbahnen und Stehplätze, die in Innenstädten ein Drittel der Fläche beanspruchen – mehr als alle Spiel- und Grünanlagen und mehr als Wohnungen.*
3. *Der motorisierte Verkehr verdirbt die Lebensqualität in Dörfern und Städten durch Lärm, Luftschadstoffe und die ständige Unfallgefahr, die Straßen zu No-Go-Areas machen und Wohnquartiere zerschneiden. Tiere, Kinder und viele andere Menschen können ihre Wohnungen nicht ohne Aufsicht verlassen.*
4. *Von Parkhäusern bis zu Ampelanlagen: Autoverkehr braucht riesige Ressourcen und Infrastruktur. Das dominiert die Abläufe in jeder Stadt und führt zu massiven Einschränkungen und Kosten.“*

Sowohl striktere Tempolimits, die Einführung eines Nulltarifs, als auch der Ausbau von Fahrradstraßen wären geeignete Mittel, um Fortbewegung mit dem Auto unattraktiver zu machen und dadurch sowohl die Produktion von Autos als auch ihre Benutzung senken würden.

Striktere Tempolimits sind insbesondere geeignet, um den Abgase durch Autos zu senken, da Autos mehr Abgase ausstoßen, je schneller sie fahren. Außerdem sinkt bei langsameren Autos die Häufigkeit und Schwere von Unfällen massiv.

Die Einführung eines Nulltarifs und der Ausbau des ÖPNVs auf dem Land würden dafür sorgen, dass weniger Menschen auf Autos angewiesen sind. Wenn die Benutzung von umwelt- und menschenfreundlichen Verkehrsmitteln günstiger und attraktiver wird, spart das allen Beteiligten viel im Stau stehen, Abgase, Verkehrsunfälle, Lärm, und Platz in den Städten, der momentan für Straßen und Parkhäuser benötigt wird.

Auch der Ausbau von Fahrradstraßen ist ein weiterer Weg, um Fahrradfahren nicht nur sicherer zu machen, da man auf solchen Fahrradstraßen keine rücksichtslosen Autofahrer\*innen fürchten muss, sondern auch Platz zu sparen. Auf eine Fahrradstraße passen

viel mehr Leute, die im Auto viel Platz wegnehmen würden; auch weil Autos aus Sicherheitsgründen mehr Abstand zueinander halten müssen. Die Straßen könnten schmaler werden, was die Erschließung von neuem Wohnraum ermöglicht. Erst im Februar 2020 forderte der Zeuge als Landesvorsitzender der SPD Niedersachsen und Ministerpräsident die Gründung einer Landeseigenen Wohnungsbaugenossenschaft, um den öffentlichen Wohnungsbau zu stärken. All diese Forderungen sind also durchaus in seinem Interesse.

Im Jahre 2019 waren Regierungen überall mit starken Klimaprotesten konfrontiert, und durch wöchentliche Schulstreiks und teilweise Generalstreiks unter Druck gesetzt. Die Generation, die jetzt noch kein Wahlrecht hat, forderte umweltpolitische Maßnahmen wie eine Verkehrswende lautstark und mit persönlichem Risiko ein, stellvertretend für die Generationen, deren Leben durch heutige Entscheidungen auch noch in 50 Jahren versaut wird. Diese Situation war eine außerordentliche Gelegenheit, um solche Forderungen durchzusetzen. Trotz diesem Druck sind wenig Fortschritte in diesem Bereich passiert.

Die Autoindustrie ist in Deutschland eng mit der Politik verbandelt – in den Jahren 2014-2017 spendete die Volkswagen AG sechsstellige Beträge an deutsche Parteien, davon 63.000 € an die SPD, die Partei des Zeugen. Das Land Niedersachsen kontrolliert über ihr Vetorecht im Aufsichtsrat die Volkswagen AG, und ist mit 1.283.315.873 Euro Stammkapital an ihr beteiligt.

Als Ministerpräsident gehört Stephan-Peter Weil dem Aufsichtsrat der Volkswagen AG an, und sitzt seit dem 19. Februar 2013 im Präsidium des Aufsichtsrats. Außerdem hat er als Regierungsoberhaupt des Landes Niedersachsen tiefen Einblick in die Verkehrspolitik des Landes Niedersachsen. Er kann also wie niemand sonst darlegen, wieso mildere Maßnahmen, die den Autoverkehr in Niedersachsen abmildern könnten, politisch so schwer umsetzbar sind.

Außerdem kann er darlegen, ob es der Umsetzbarkeit von politischen Maßnahmen zugunsten einer Verkehrswende dienlich ist, die Reputation der Volkswagen AG zu schwächen und ihren politischen Einfluss infrage zu stellen, wie es die Aktion vollbracht hat.

#### **Relevanz:**

Der Klimawandel ist Tatsache und dass er eine Gefährdung für Leib und Leben darstellt, dürfte spätestens nach den letzten Hitzesommern auch hier fast allen klar sein. Diese Gefahr entsteht auch durch den CO<sub>2</sub>-Ausstoß von Autos. Der Staat hat die Verantwortung, die Umwelt und das Leben ihrer Bürger\*innen zu schützen. Dennoch werden verkehrspolitische Maßnahmen, um dieses Ziel zu erreichen, kaum umgesetzt. Das liegt unter anderem an dem Einfluss der Autoindustrie.

Abhilfe von dieser Seite ist also nicht zu erwarten und wurde auch nicht durch die zahlreichen Proteste, Schulstreiks, und General angeregt. Insofern belegt dieser Beweisantrag, dass es kein milderes Mittel gibt um die Gefahr abzuwenden als direkte Intervention, wie bei der hier verhandelten Tat. Das ist im Hinblick auf das Vorliegen eines rechtfertigenden Notstands nach § 34 StGB von Relevanz.

Es ist aber auch relevant im Rahmen der Zweck-Mittel-Reaktion bei der Verwerflichkeitsprüfung zum §240 StGB. So heißt es im Münchener Kommentar zum StGB in der 2.Auflage von 2012 zu §240 StGB in Rdnr 139:

*Der politische Meinungskampf ist durch Art. 5 und 8 GG garantiert. In den Schutzbereich des Art. 8 GG fallen auch Demonstrationen, von denen blockierende Wirkungen ausgehen, vorausgesetzt, sie sind friedlich. Deshalb sind Beeinträchtigungen persönlicher (Fortbewegungs-)Freiheit im Rahmen der verhältnismäßigen Ausübung dieser Grundrechte gerechtfertigt und können nicht*

*verwerflich sein. ... Nach der Rechtsprechung des BVerfG 540 ist eine Versammlung nicht bereits deshalb unfriedlich, weil ihre Teilnehmer Gewalt (Errichten einer physischen Barriere) anwenden. Von Unfriedlichkeit sei vielmehr erst dann auszugehen, „wenn Handlungen von einiger Gefährlichkeit wie etwa aggressive Ausschreitungen gegen Personen oder Sachen oder sonstige Gewalttätigkeiten stattfinden, nicht schon, wenn es zu Behinderungen Dritter kommt (. . .).“*

XX-Stadt, .....