

NACHRUF



Die „Cambodia Daily“ galt als unparteiisch. Foto: picture alliance

Stimme der Demokratie

Das war's. Nach 24 Jahren gehört die Tageszeitung *Cambodia Daily* der Vergangenheit an. Das Blatt musste wegen einer angeblichen Steuererschuld in Millionenhöhe auf Anweisung von Premierminister Hun Sen am Montag sein Erscheinen einstellen. Die amerikanische Eigentümerin Deborah Krisher-Steele nannte den ohne vorherige Prüfung ergangenen Steuerbescheid „politisch motiviert“.

„Abstieg in die offene Diktatur“ lautet die Schlagzeile der letzten Printausgabe der *Cambodia Daily*. „Sie bleibt sich selbst treu und geht mit Würde und Stolz ab“, twitterte der kambodschanische Bürgerrechtler Ou Virak unter dem Hashtag #respect für ihren kritisch-investigativen Journalismus in den demokratisch gesinnten Zirkeln Phnom Penhs geschätzten *Cambodia Daily* zum Abschied.

Vor vier Wochen flatterte *Cambodia Daily* ein Steuerbescheid des Finanzamts in Höhe von 6,4 Millionen Dollar ins Haus. Premierminister Hun Sen persönlich setzte öffentlich den 4. September als Ultimatum zur Begleichung der Millionenrechnung. Die Macher des Blattes beschimpfte der seit über 30 Jahren despotisch regierende Politiker als „Diebe“ und rief ihnen zu: „Packt euren Kram und haut ab!“

25 Jahre lang genossen die beiden englischsprachigen Tageszeitungen *Phnom Penh Post* und *Cambodia Daily* weitgehende Pressefreiheit. Sie konnten frei über Korruption und Landraub, Umweltverbrechen und Vetterwirtschaft berichten. Das war Teil des Übergangs Kambodschas von den Roten Khmer und dem Bürgerkrieg in eine zivile Nachkriegsgesellschaft, den Hun Sen und seine Volkspartei (CPP) als KonzeSSION an die internationale – vor allem westliche – Gemeinschaft lange akzeptierten, wohl wissend, dass beide Blätter mit ihren bescheidenen Auflagen kaum über die Hauptstadt hinausreichten.

Dann kam China als neuer und schwerreicher Freund von Hun Sen. Mit den chinesischen Milliarden verringert sich der Einfluss westlicher Geberländer. In den letzten zwei Wochen mussten regierungskritische Radios den Sendebetrieb einstellen. Am Sonntag wurde Oppositionschef Kem Sokha verhaftet.

MICHAEL LENZ

taz.blogs

Der Datenscheich

Datamining statt Ölsuche, Fundamentalkologie statt Extrempolitik. Geschehnisse im Nahen Osten, zur Hälfte aus der Zukunft empfangen, vom taz-Datenscheich Achmed Khammias

blogs.taz.de



Abgasskandal

Viele Kommunen stehen unter Druck, weil Diesel die Luft verschmutzen. Die Bundesregierung will helfen

Eine ganz große Koalition für den Diesel

KEUCH, KEUCH Der Fonds, mit dem abgasgeplagte Kommunen unterstützt werden, wird auf eine Milliarde Euro aufgestockt, um Busse umrüsten zu können. Doch an die Pkws traut sich keine Partei wirklich heran

AUS BERLIN **MALTE KREUTZFELDT**

Im Kampf gegen überhöhte Stickoxidwerte bekommen die betroffenen Kommunen mehr Geld vom Bund. Der Fonds, aus dem die besonders belasteten Städte unterstützt werden, soll von 500 Millionen auf eine Milliarde Euro verdoppelt werden. Das ist das zentrale – und zugleich einzige – Ergebnis des zweiten Dieselpipfels, zu dem Angela Merkel am Montag zahlreiche Bürgermeister sowie Ministerpräsidenten und BundesministerInnen eingeladen hatte.

Während das beim ersten Gipfel angekündigte Geld je-

weils zur Hälfte von der Autoindustrie und dem Bund kommen sollte, wird die nun verkündete Verdopplung allein vom Bund finanziert. Finanziert werden soll mit dem Geld zunächst eine Koordinierungsstelle, die die betroffenen Kommunen dann bei individuellen Maßnahmen unterstützt. Das könnte die Umrüstung von Bussen und Taxis

„Ich warne vor überzogener Hoffnung in die Elektromobilität“

AUSSENMINISTER SIGMAR GABRIEL

auf schadstoffärmere Motoren sein, bessere Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge oder mehr Geld für Radwege. Details zur Verwendung blieben am Montag noch offen.

Moderne Busse können die strengen Stickoxid-Grenzwerte ebenso wie Lkws theoretisch einhalten. Nach Angaben des ökologischen Verkehrsclubs VCD erfüllen aber rund zwei Drittel der deutschen Busse sie bisher nicht und müssten nachgerüstet werden. Die Kosten dafür werden auf 150 bis 200 Millionen Euro geschätzt.

Die anwesenden Kommunalvertreter begrüßten zwar das zu-

sätzliche Geld, bezweifelten allerdings zugleich, dass damit Fahrverbote in den Städten abgewendet werden können. „Es gibt noch gar keine vollelektrischen Busse“, sagte etwa Stuttgarts Bürgermeister Fritz Kuhn (Grüne). Münchens Oberbürgermeister Dieter Reiter (SPD) betonte, in seiner Stadt stammten drei Viertel der Stickoxid-Emissionen von Diesel-Pkws, Busse trügen hingegen nur mit 4 Prozent zum Problem bei.

Doch an die Pkws, das wurde auch beim zweiten Dieselpipfel deutlich, traut sich keine Partei wirklich heran. „Wir haben festgestellt, dass wir alle pau-

schale Fahrverbote ablehnen“, sagte Merkel nach dem Treffen – und stieß damit tatsächlich auf breite Zustimmung auch bei Vertretern von SPD und Grünen. Selbst selektive Fahrverbote für besonders dreckige Diesel mit teils einer neuen „blauen Plakette“, für die sich zahlreiche Bürgermeister ausgesprochen haben, stieß auf Ablehnung – nicht nur bei Merkel, sondern auch bei Sigmar Gabriel.

Der hatte in seiner Funktion als Vizekanzler am Gipfel teilgenommen und trat bei der anschließenden Pressekonferenz statt der für die SPD eigentlich zuständigen Umweltministerin Barbara Hendricks auf. Der Grund dafür wurde schnell klar: Während Hendricks für die blaue Plakette kämpft und auf Elektromobilität setzt, hielt Gabriel ein engagierte Plädoyer für den Diesel. „Ich warne vor überzogener Hoffnung in die Elektromobilität“, sagte der Außenminister. „Wir werden den Verbrennungsmotor als Brückentechnologie brauchen.“

Auch der von den Kommunen und Hendricks geforderten blauen Plakette erteilte Gabriel eine klare Absage. „Die blaue Plakette löst gar nichts“, erklärte er. Es handle sich dabei nur um ein „Fahrverbot unter einem anderen Titel“. Das wies das Umweltministerium zurück. Die Plakette sei ein „wichtiges Mittel für die Kommunen, emissionsarme von emissionsstärkeren Fahrzeugen zu unterscheiden“, sagte ein Sprecher der taz.

Umweltverbände kritisieren die Ergebnisse des Treffens scharf. „Der Mobilitätsfonds ist nicht mehr als ein Beruhigungsmittel in der heißen Wahlkampfzeit“, erklärte der BUND-Vorsitzende Hubert Weiger. Für den WWF kritisierte Klimaexperte Michael Schäfer, dass die Politik noch auf Jahrzehnte am Verbrennungsmotor festhält.



Ein ganz kleiner Protest gegen den Diesel vor dem Kanzleramt am Montag. Foto: Karsten Thielker

Brauchen wir den Diesel für die Klimaziele?

HUST, HUST Die Regierung preist den Dieselmotor wegen seines niedrigen Verbrauchs immer wieder als Klimaschützer an. Umweltgruppen und das Umweltbundesamt widersprechen. Warum der Klimavorteil des Diesels nur theoretisch gilt

BERLIN taz | „Deutschlands ungeliebte Klimaschützer“ hieß 2007 eine Werbeaktion der deutschen Nuklearlobby. Auf bunten Sommerbildern wurden die 17 deutschen Atomkraftwerke als CO₂-Sparer angepriesen. So ähnlich versuchen derzeit Regierung und Autolobby, dem unpopulären Dieselmotor wieder einen guten Ruf zu verpassen. So auch am Sonntag im TV-Duell.

Zwar warf Angela Merkel der Autoindustrie wegen der Diesel-Affäre Vertrauensbruch vor, sie sei wegen der Gefährdung einer Schlüsselindustrie und Tausender Jobs „stinksauer“, sagte die Kanzlerin. Aber: „Wir brauchen den Diesel, um die Klimaziele einzuhalten.“ Von SPD-Kanzlerkandidat Martin Schulz folgte kein Widerspruch. Und auch am Montag beim zweiten Dieselpipfel im Kanzleramt erklärten sowohl SPD-Außenminister Sigmar Gabriel als auch der grüne Ministerpräsident von Baden-Württemberg, Win-

fried Kretschmann, die Dieselmotoren zu Klimarettern. Und auch für den Verband der Automobilindustrie (VDA) ist der Diesel „unverzichtbar für die EU-Ziele zum Klimaschutz“.

Widerspruch kommt jetzt zunehmend von Experten, Umweltgruppen und dem Umweltbundesamt. „Vom Diesel als Klimaretter kann keine Rede sein“, heißt es von der Behörde unter der Regie des Umweltministeriums. „Unsinn“, sagt Verkehrsexperte Peter Mock vom internationalen Umwelt-Forschungsverbund ICCT zu dem Argument, die umstrittene Technik sichere den Klimaschutz. Und für Gerd Lottsiepen von ÖkoVerkehrsclub VCD hat der Diesel nur beim Vergleich mit gleich großen Benzinmotoren einen Vorteil. „Aber der Aufstieg der spritschluckenden Geländewagen mit ihren großen Motoren ist nur durch den billigen Diesel zu erklären“, so Lottsiepen. Für eine Verkehrswende und die Klimaziele von Paris müssen

die Autos aber wieder kleiner werden.

Unbestritten ist das technische Potenzial des Dieselmotors. Bei gleicher Motorleistung erzeugt er bisher bis zu 15 Prozent weniger Klimagas CO₂ als ein Benzinantrieb. Mit diesem Argument fördert die Bundesregierung seit Jahren die Dieselpkws. Für die EU-Klimaziele sei das dringend nötig, sagt Eckehart Rotter vom VDA. „Jeder Prozentpunkt weniger Diesel in der Flotte bringt uns weiter weg von den Klimazielen.“ Genau das passiert gerade: Laut Daten des Kraftfahrtbundesamts (KBA) ist der Anteil der Dieselfahrzeuge an den Neuzulassungen seit Anfang 2017 von 45 auf 40 Prozent gesunken – der durchschnittliche CO₂-Ausstoß der deutschen Autos steigt gleichzeitig jeden Monat um etwa ein halbes Prozent.

Für das Umweltbundesamt ist der Klimavorteil des Diesels aber nur theoretisch. Denn der geringere Verbrauch werde

durch größere Motoren wettgemacht. „2015 lagen die CO₂-Emissionen bei Neuzulassungen mit 129 Gramm CO₂ bei Diesel und Benzinern gleichauf“, heißt es in einer Umweltbundesamt-Erklärung. „Diesel haben insgesamt keine besseren Werte als Benzin.“ Der gesamte CO₂-Ausstoß des Verkehrs ist seit 1990

Der gesamte CO₂-Ausstoß des Verkehrs ist seit 1990 praktisch nicht gesunken

praktisch nicht gesunken. Die Autos wurden zwar effizienter, fuhr aber mehr – unter dem Strich sinken deshalb die Emissionen nicht, anders als etwa bei den Kraftwerken. Die Bundesregierung hat in ihrem Klimaschutzplan 2050 zwar festgeschrieben, dass die Abgase aus dem Verkehr bis 2030 um 45 Prozent sinken sollen – aber

wie das funktionieren soll, weiß niemand. Einen konkreten Vorschlag hat dazu das Umweltbundesamt gemacht. In einer aktuellen Untersuchung fordert die Behörde schärfere CO₂-Werte für Motoren, massive Investitionen in die E-Mobilität, bessere Angebote bei Bus und Bahn und ein Ende für umweltschädliche Subventionen, etwa beim Dieseltreibstoff.

Auch Peter Mock vom ICCT sieht den Diesel nicht als Lösung. Es gebe kaum noch Unterschiede bei den Motoren: „Der neue Golf stößt als Benzinern nur ein bis zwei Gramm CO₂ mehr aus“, sagt Mock. Dafür sei der Benzinmotor deutlich billiger. Nach einer aktuellen ICCT-Studie könnte ein schneller Umstieg auf Hybrid- und Elektroautos die Klimaziele viel schneller erreichen als der Diesel: Selbst wenn der Anteil der Dieselantriebe EU-weit von fast 50 auf 15 Prozent zurückginge, seien die europäischen Klimaziele zu halten.

BERNHARD PÖTTER