



**diesel-fahrverbote**

## Im Schongang geht es nicht!

Fahrzeuge nachrüsten, Dieselsteuer anheben, E-Autos fördern: Deutschland braucht eine echte Verkehrswende ohne falsche Rücksicht auf die Autobauer

Die deutsche Politik tut alles, so scheint es, um die Autokonzerne weiter zu schonen und die notwendige Verkehrswende auf den Sankt-Nimmerleins-Tag zu verschieben. Nun könnte sie auch noch Unterstützung von der Justiz bekommen. Am heutigen Donnerstag entscheidet das Bundesverwaltungsgericht darüber, ob Fahrverbote für Dieselfahrzeuge auch ohne Gesetzesänderung schon jetzt rechtmäßig sind.

Entscheidet das Gericht gegen Fahrverbote, bestätigte es damit den jetzigen Kurs der Politik, möglichst alles zu vermeiden, was die Autoindustrie unter Druck setzt. Dabei hatte die EU Deutschland unter Androhung von Strafzahlung aufgefordert, unverzüglich Maßnahmen zu ergreifen, um die hohe Luftbelastung in den Städten in den Griff zu bekommen. Dass Dieselfahrzeuge daran einen hohen Anteil haben, ist unstrittig. Insofern geht über kurz oder lang an Diesel-Fahrverboten kein Weg vorbei.

### Die Autoindustrie scheut die Nachrüstungskosten. Jetzt sollen es Steuerzahler und Kommunen ausbaden

Erkennt das Bundesverwaltungsgericht aber Fahrverbote als rechtmäßig an, wird dies den Druck auf die Politik und die Hersteller erhöhen. Sie wären gezwungen, endlich die erforderlichen Maßnahmen einzuführen, um besonders dreckige Dieselfahrzeuge von den Straßen zu verbannen. Die Kommunen wären gezwungen, Straßen zu sperren, um Strafzahlungen an die EU zu vermeiden. Die Autokonzerne sahen sich – endlich – genötigt, Modelle mit übermäßig hohem Stickoxidausstoß nachzurüsten. Verhältnismäßig einfach und effektiv wäre die Einführung einer blauen Plakette, um die Feinstaubwerte zu mindern. Dass es bisher nicht gelungen ist, diese einzuführen, ist ein weiterer Beleg dafür, dass man die Autoindustrie schonen will. Die fadenscheinige Ausrede, man könne die Verbote nicht kontrollieren, ist absurd: Verkehrsteilnehmer sind nicht erst seit Einführung der Umweltzonen daran gewöhnt, sich an Verkehrsregeln zu halten – auch wenn nicht jede Ordnungswidrigkeit sofort geahndet wird.

Die Politik könnte zur Senkung der Feinstaubwerte eine E-Auto-Quote für Neufahrzeuge einführen, die Dieselsteuer anheben und umweltfreundliche Technologien fördern. Vieles ist denkbar und alles zusammen würde sicher auch zum gewünschten Erfolg führen. Doch leider ist allen Vorschlägen gemein, dass auf die Autoindustrie Kosten und Umsatzeinbußen zukämen.

Und so steht ein anderer Vorschlag plötzlich im Raum: der kostenlose öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV). Die Forderung der EU, für bessere Luft in deutschen Großstädten zu sorgen, beantworteten die Bundesumweltministerin, der Kanzleramtschef und der Verkehrsminister mit einem Brief an den EU-Umweltkommissar: Sie schlagen vor, mithilfe eines uneingeschränkten Nahverkehrs

in einigen Modellregionen die Luftqualität in den Innenstädten zu verbessern. Von Diesel-Fahrverboten oder anderen Maßnahmen, die die Autokonzerne übermäßig belasten, ist nicht die Rede.

Grundsätzlich ist es eine gute Idee, den ÖPNV günstiger zu machen, davon profitieren vor allem einkommensschwache Personen. Bisherige Erfahrungen mit kostenlosem ÖPNV haben durchaus bestätigt, dass dieser deutlich stärker genutzt wird. Ein Beispiel ist Templin in Brandenburg, wo 1998 Gratis-ÖPNV für alle eingeführt wurde. Die Fahrgastzahlen stiegen innerhalb eines Jahres von 41.000 auf 350.000. 2001 waren es sogar schon mehr als eine halbe Million. Dadurch stiegen auch die Betriebskosten; Mittel zur Deckung fehlten. 2003 wurde das Projekt eingestellt.

In Deutschland wird der ÖPNV zu einem guten Anteil durch Nutzergebühren finanziert. Viele dieser Anteil weg, dann entstünden erhebliche Finanzierungslücken. Wenn mehr Menschen umsteigen, bräuchte man auch zusätzliche Züge und zusätzliches Personal. Die Verkehrsbetriebe agieren vielerorts schon jetzt an der Belastungsgrenze. Kurzfristig würde der kostenlose ÖPNV somit schon deshalb nicht helfen, umweltschädliche Emissionen zu senken, weil schlicht Kapazitäten fehlen.

Sinnvoller erscheint das Wiener Beispiel, dort gibt den ÖPNV für einen Euro am Tag (Jahreskarte für 365 Euro). Nutzerbeiträge fließen weiterhin, die Einnahmen in Wien sind sogar gestiegen. Tübingen wiederum hat eine Bürgerabgabe zur Finanzierung des kostenlosen Nahverkehrs vorgeschlagen.

Es müssten gigantische Summen in die Hand genommen werden, um den ÖPNV vollständig kostenfrei zu machen. Wo doch schon heute der Bedarf an Infrastrukturinvestitionen groß ist: zum Beispiel für Ladesäulen für Elektroautos, die Modernisierung von Strecken und Fahrzeugen oder die Schaffung einer deutschlandweiten Bezahlpattform für intermodale Angebote. Die Kosten dafür können beispielsweise durch eine Anhebung der Dieselsteuer – die Dieselsteuererleichterung kostet die SteuerzahlerInnen pro Jahr über 7 Milliarden Euro – gedeckt werden.

Aber es geht in der gesamten Diskussion ja gar nicht um die Stärkung des Nahverkehrs. Sondern darum, zu vermeiden, dass die Autokonzerne in die Pflicht genommen werden. 9 Millionen Dieselpkws müssen nachgerüstet werden, was pro Fahrzeug durchschnittlich 1.500 Euro kosten würde. Die Autoindustrie scheut diese Kosten, und die Politik lässt ihr dies weiter durchgehen. Stattdessen werden Strategien erdacht, die über die SteuerzahlerInnen finanziert werden sollen. Die Kommunen sollen es ausbaden, indem sie unliebsame Straßensperren durchführen oder bei weiterer Untätigkeit der Bundespolitik saftige Strafen an Europa bezahlen müssen.

Es muss jetzt endlich eine nachhaltige Verkehrswende auf den Weg gebracht werden – ohne Rücksicht auf die Interessen der Autolobby. Dazu gehört sicher auch ein attraktiver und preiswerter Nahverkehr. Doch dies kann nur ein Baustein von vielen sein. Zuerst muss die Autoindustrie in Vorleistung treten. Hoffentlich sieht das Bundesverwaltungsgericht dies genauso.



**Claudia Kemfert** ist Leiterin der Abteilung Energie, Verkehr, Umwelt am Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung (DIW Berlin).

**Johannes Kopp** über den Rechtsstreit um Polizeieinsätze beim Fußball

## Mehr Chaos als Ordnung

Das Urteil vom Bremer Oberverwaltungsgericht wirft jede Menge verstörende Fragen auf. Die Richter bewerteten den Gebührenbescheid der Polizei Bremen an die Deutsche Fußball-Liga (DFL) in Höhe von letztlich 415.000 Euro für rechte nicht in Auftrag gegebenen Sicherheitsdienste beim Spiel zwischen Werder Bremen und dem Hamburger SV im Jahre 2015.

Begründet wurde die Entscheidung mit der individuellen Zurechenbarkeit der Kosten. Wäre das Sicherheitspaket aber nicht auch für 300.000 Euro zu haben gewesen? Hat die Polizei mit ihrem martialischen Auftreten nicht erst Gewaltausschreitungen begünstigt? Das sind Fragen, die bislang die Ultras formuliert haben und die nun wohl bald auch von ihren Erzfeinden, den DFL-Funktionären, gestellt werden. Wenn die Durchsetzung des staatlichen Gewaltmonopols eine finanzielle Obergrenze hat, darf dann die DFL künftig eine von Hartz IV bezahlte Armee aufstellen, um die Sicherheit fürs private

Vergnügen rund um die Stadien preiswerter zu gewährleisten? Warum sollte die DFL nur die Bremer Rechnung zahlen, wenn sich auch andere Bundesländer vor derlei Gebühren scheuen? Bleibt die Rechnung dann an den Klubs hängen und führt zur Wettbewerbsverzerrung? Und was bedeutet das Urteil für kulturpolitische Veranstaltungen, welche die größer werdende Zahl rechter Wutbürger auf die Barrikaden treiben? Wo beginnt da die Kostengrenze?

Die Vielzahl der offenen Fragen verdeutlicht: die Entscheidung der Richter, die explizit mit der Bremer Gesetzgebung begründet wird, sorgt eher für Chaos als für Ordnung. Auf lokaler Ebene lässt sich eine Grundsatzfrage nur unbefriedigend lösen. In der nächsten Instanz, beim Leipziger Bundesverwaltungsgericht, wird man es sich nicht so einfach machen können. Die DFL indes sollte sich nicht aus der Verantwortung stehlen. Angesichts des florierenden Geschäfts müssen Investitionen in die Gewaltprävention selbstverständlich sein.

**der tag 2**

**Rudolf Balmer** über Frankreichs neues Asylgesetz

## Das Sowohl-als-auch-Prinzip

Die französische Regierung verkauft ihre neue Vorlage für die französische Asyl- und Einwanderungsgesetzgebung als streng, aber gerecht. Das Sowohl-als-auch ist Präsident Emmanuel Macrons Maxime in allen politischen Belangen. Der Ausdruck „et en même temps...“ („und zugleich...“), den er dabei ständig verwendet, ist bereits sein Beiname geworden. Links und zugleich rechts, liberal und zugleich sozial – und so weiter. Schließlich ist Macron ja als Kandidat gewählt worden, der außerhalb oder besser gesagt über den traditionellen Parteien steht.

Nun soll also das Prinzip des Sowohl-als-auch in der Asylfrage zur Anwendung kommen. Theoretisch funktioniert dies bestens; das Gesetzespaket, das demnächst dem Parlament zur Verabschiedung vorgelegt werden soll, hat etwas für jeden Geschmack. Ein bisschen Humanität, viele Maßnahmen für eine effizientere Verwaltung – und nicht zuletzt offensichtliche Zugeständnisse an eine zunehmend fremdenfeindliche Stimmung.

Die Sowohl-als-auch-Methode dient indes bloß der Rechtfertigung, wenn nicht sogar der verschämten Beschönigung einer Gesetzgebung, die unter dem Vorwand beschleunigter Verfahren den Zugang zum Flüchtlingsstatus erschweren wird. Im Endeffekt wird es schwieriger, die Asylgesuche fristgemäß einzureichen und im Fall einer Ablehnung Widerspruch einzulegen. Das ist „effizient“, aber nur aus der Sicht der Bürokratie, deren Hauptliegen es sein müsse, die nach EU-Kriterien nicht Asylberechtigten rascher abzuschubsen oder zu „entfernen“, wie dies im Regierungsjargon jetzt heißt.

Völlig unnötig, aber umso inhumaner ist aus der einstimmig geäußerten Erfahrung der Flüchtlingshelfer die Verlängerung der Abschiebehaft. Denn wenn der Herkunftsstaat nicht von Beginn an die Bewilligung zur Heimreise erteilt, wird dieser administrative Freiheitsentzug nur unnötig in die Länge gezogen. Das lässt sich nicht mit einem Sowohl-als-auch beschönigen. Macron müsste auch mal Farbe bekennen.

**ausland 9**

**Martin Reeh** über die Olympia-Träume des Berliner Regierenden

## Psychologisch interessant

Haben Sie Sinn für Zynismus? Eine klammheimliche Freude daran, wie Großorganisationen Erneuerung versprechen – und dann alles so weitergeht wie zuvor? Mit Doping, Korruption oder mittelmäßigem Personal? Lesen Sie deshalb mit Begeisterung Berichte aus dem Inneren von Fifa, IOC und SPD? Und finden Sie es besonders komisch, wenn sich solche Organisationen in ihrer „Weiter so“-Politik gegenseitig stützen?

Dann dürfte Ihnen Berlins Regierender Bürgermeister Michael Müller (SPD) gerade einen guten Start in den Tag beschert haben. Seine Landes-SPD liegt in den Umfragen zum Abgeordnetenhaus bei 20 Prozent, mal knapp vor, mal knapp hinter der Linkspartei. Die Gründe: Behördenversagen am Flughafen und steigende Mieten in einer Stadt, die mit dem Wohnungsbau nicht hinterherkommt.

Dennoch hat Müller gerade seine Unterstützung für eine erneute Berliner Olympia-Bewerbung signalisiert. Olympische Spiele waren in anderen Städten der sichere Garant für weiter steigende Mieten und explodierende Kosten für die öffentliche Hand. Schon zweimal, 1993 und 2015, ist Ber-

lin (und die SPD) mit einer Bewerbung letztlich am Unwillen in der eigenen Bevölkerung gescheitert. Eine Volksabstimmung über eine neue Bewerbung dürfte Müller verlieren.

Nun ist seine Olympia-Unterstützung vorerst nicht mehr als Rhetorik: Das IOC hat, um sich peinliche Bewerbungsrunden zu ersparen, die Spiele 2024 und 2028 an Paris und Los Angeles vergeben – die einzigen Städte, die noch für 2024 kandidierten. Die nächste Bewerbungsrunde steht erst Mitte der 20er Jahre an, wenn Müller längst nicht mehr im Amt sein dürfte.

Deshalb ist Müllers Bekenntnis vor allem psychologisch interessant: Warum hält der Regierende so hartnäckig an Olympia fest? Erstens, weil die SPD keine andere Idee von Stadtentwicklung hat, als die globale Attraktivität Berlins zu steigern. Die sozialen Folgewirkungen werden anschließend gekittet – falls es die Finanzlage zulässt. Und zweitens, weil Müller wohl glaubt, dass Fifa, IOC und SPD auf ewig so weiterexistieren, wie es immer war. Aber was für Fifa und IOC zutreffen mag – irgendein Despot findet sich immer, der die Spiele zahlt –, könnte sich bezüglich der SPD als Irrtum herausstellen.