



Ein Leben ohne Diesel ist möglich

Das Bundesverwaltungsgericht erlaubt Fahrverbote in deutschen Städten. Was das Urteil für AutofahrerInnen und Autoindustrie bedeutet **3, 4**

Geht doch: Fantasievolle Reaktion auf das bundesweite Autofahrverbot an Sonntagen, das 1973 wegen der damaligen Ölkrise verhängt wurde Foto: Peter Popp/picture-alliance

VERBOTEN

Guten Tag, meine Damen und Herren!

verboten begrüßt die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts eindeutig fest: Neben der Deutschen Umwelthilfe, die für ihren langen juristischen Kampf gegen giftige Abgase Dank und Anerkennung verdient, sind es vor allem die Menschen in den deutschen Innenstädten. Ihr Recht, saubere Luft zu atmen, darf künftig nicht mehr ignoriert werden. Es zählt im Zweifel mehr als der Wunsch von Diesel-BesitzerInnen, mit ihrem Auto jederzeit an jeden Ort zu fahren.

Weniger eindeutig ist die Frage, wer zu den Verlierern gehört. Klar ist, dass die Politik auf allen Ebenen mit ihrer Strategie gescheitert ist, das Problem der überhöhten Stickoxidwerte durch Nichtstun einfach auszusitzen. Doch wer am Ende die Konsequenzen aus dieser Untätigkeit tragen wird, ist noch offen.

verboten.

Kommentar von **Malte Kreutzfeldt** über das Urteil zu Diesel-Fahrverboten

Letzte Chance für die Politik

Denn dass es wirklich in großem Stil zu Fahrverboten kommt, ist nach der Entscheidung aus Leipzig keineswegs sicher. Unter Verweis auf die Verhältnismäßigkeit haben die Richter für neuere Fahrzeuge eine Übergangsfrist eingeräumt. Diese könnte die Politik nutzen, um endlich eine wirksame Nachrüstung der dreckigen Dieselmotoren durchzusetzen – natürlich auf Kosten der Hersteller, die das Problem mit voller Absicht und teils mit krimineller Energie verursacht haben. Darauf hatte die Bundesregierung mit Rücksicht auf die Konzerne bisher verzichtet, obwohl sie technisch problemlos möglich ist. Um saubere von dreckigen Autos unterscheiden zu können, ist zudem eine Kennzeichnung durch eine neue Plakette unabdingbar. Auch diese hat die Bundesregierung bisher verweigert.

Wenn sie in diesen beiden Fragen umdenkt, könnte die Regierung ihre bisherigen krassen Versäumnisse zumindest teilweise wiedergutmachen. Auf diese Weise ließe sich doch noch verhindern, dass am Ende die Diesel-KäuferInnen, die auf die Angaben der Hersteller vertraut haben, für die Fehler von Konzernen und Politik büßen müssen.

Die ersten Äußerungen des amtierenden CSU-Verkehrsministers Christian Schmidt deuten leider nicht darauf hin, dass die Bundesregierung ihre Lektion gelernt hat. Und wenn es dabei bleiben sollte, trägt sie die Verantwortung für die Fahrverbote.

Denn wenn die Politik nicht sehr schnell handelt, werden diese im nächsten Jahr kommen – daran gibt es nach dem Urteil aus Leipzig zum Glück keinen Zweifel mehr.

Ausgabe Berlin
Nr. 11566
€ 2,10 Ausland
€ 1,60 Deutschland

Die taz wird ermöglicht durch
17.623

GenossInnen, die in die Pressevielfalt investieren. Infos unter geno@taz.de oder 030 | 25 90 22 13
Aboservice: 030 | 25 90 25 90
fax 030 | 25 90 26 80
abomail@taz.de
Anzeigen: 030 | 25 902 -130 / -325
anzeigen@taz.de
Kleinanzeigen: 030 | 25 90 22 22
kleinan@taz.de
taz Shop: 030 | 25 90 21 38
Redaktion: 030 | 259 02-0
fax 030 | 251 51 30, briefe@taz.de
taz
Postfach 610229, 10923 Berlin
twitter.com/tazgezwitscher
facebook.com/taz.kommune
www.taz.de



#Hartmut
von Paula Troxler



6



Foto: Alessandra Nassetta

Gianna Nannini
Die Sängerin über Lieder gegen den Hass, #MeToo und die Wahl in Italien **13**

Von wegen Waffenruhe in Syrien
Täglich fünf Stunden Feuerpause, das klingt wie ein Hoffnungszeichen für die Zivilbevölkerung. Warum der Krieg trotzdem brutal weitergeht **10, 12**

Anzeige

CLARA-ZETKIN-FRAUENPREIS 2018

Wir laden Sie herzlich ein zur Verleihung des Clara-Zetkin-Frauenpreises
2. März 2018, 18.30 Uhr
Südblock, Admiralstraße 1-2
10999 Berlin
mit Musik von AWA Kriwe
www.clara-zetkin-frauenpreis.de

DIE LINKE.