



Bernhard Pötter
Wir retten die Welt

Rolletarier aller Länder, vereinigt euch!

Als Kind war ich großer Western-Fan, begeistert von Winnetou und Old Shatterhand und „Spiel mir das Lied vom Tod“. Nur die Selbstjustiz passte mir nicht. Die Maximen „Indianer einfach abknallen“, „Wer schneller zieht, hat Recht“ und „Pferdediebe einfach an den nächsten Baum hängen“ kamen mir doch sehr barbarisch vor.

Bis zum 15. April. Da kam ich vor die Tür und mein Fahrrad war verschwunden. Einfach so. Mein schönes, sonnengelbes taz-Dienstrad, zwei Jahre alt, geklaut trotz eines guten Metall-Faltschlosses. Ohne meinen treuen Drahtesel fühlte ich mich nackt und verloren im Wilden Westen von Berlin. Hätte ich den Dieb gehabt, ein Seil und einen Baum, wer weiß.

„Verkehrspolitisch ein gutes Zeichen“, sagte mein Freund L. „Fahrräder werden in den Metropolen so wichtig, dass sie in großem Stil gestohlen werden.“ Ist die Herrschaft der Bike-Mafia also das Opfer, das wir alle für die Verkehrswende bringen müssen?

Jedenfalls kümmert es niemanden, wenn Räder geklaut werden: Die Polizei hat eine eigene „Internetwache“, wo man den Diebstahl meldet. Vier Wochen später kommt ein Standardbrief, das Verfahren sei eingestellt. Nur die Versicherung lässt sich Zeit mit der Erstattung des Schadens. Schon interessant, wie wenig Aufregung herrscht, wenn das organisierte Verbrechen den nachhaltigen Verkehr sabotiert.

Dabei ist die Strafe derzeit das heißeste Schlachtfeld im Kampf um eine bessere Zukunft. Den Diesel-Stinkern geht es mit Fahrverboten an den Auspuff, Falschparker auf der Radspur sollen schneller abgeschleppt werden, immer mehr Städte wollen Radwege auf der Fahrbahn statt auf dem Gehweg. Der Konflikt zwischen Zwei- und Vierrädern eskaliert. Das ist furchtbar, denn das Leben auf der Überholspur fordert viele Tote und Verletzte, und oft sind Radler und Fußgänger die Opfer.

Aber der Straßenkampf ist wichtig. Denn im Verkehr passiert etwas, das andernorts nicht funktioniert: Wenn das Bessere, Saubere, Grüne wachsen soll, muss das Schlechtere, Dreckige, Schwarze verschwinden. Was die Radler gewinnen, muss man den Autofahrern wegnehmen. Das sorgt für böses Blut bei denen, die ihre Freiheit in PS berechnen. Aber es ist der richtige Weg.

Anderswo stellen uns Politik und Industrie nämlich gern mit Augenwischereien wie vermeintlichen „win-win“-Optionen ruhig: Man könne das Richtige fördern, ohne dem Falschen weh zu tun. Aber das ist Quatsch: Mehr Ökostrom heißt nicht, dass die Kohle verschwindet. Mehr Ökobauern führen nicht dazu, dass die Agrarindustrie weniger Gift spritzt. Mehr Recyclingtonnen im Hof bringen uns nicht weniger Plastikmüll. Und mehr ethische Geldanlagen bremsen nicht den Turbo-Kapitalismus. Im Gegenteil: Die Ökoviante des Falschen führt immer noch zu immer mehr Wachstum und mehr Problemen.

Das ist auf der Straße anders. Zumindest in den Städten sind Fahrwege eine sehr knappe Ressource. Jeder Fahrradstreifen nimmt den Autos eine halbe Spur. Denn Räder gehören auf die Straße, nicht auf den Geh-Radweg, wo sie um Omas Lumpi und Papas Kinderwagen herumkurven müssen. Amokradler auf dem Bürgersteig sind genauso assozial wie PS-Raser in der 30er-Zone. Denn während der Autofahrer der natürliche Fressfeind des Radlers ist, sind Fußgänger seine geborenen Verbündeten für saubere Luft, ruhigen Verkehr und eine lebenswerte Stadt.

Zahl des Tages

50 Mrd. US-Dollar

Eigentlich standen die Zeichen ja schon auf Versöhnung im „Handelskrieg“ zwischen den USA und China. Doch im Zeitalter des Trumpismus ist nichts von Dauer – und der Streit zwischen Peking und Washington ist neu entfacht. Die USA haben gedroht, Importzölle im Umfang von **50 Milliarden Dollar** zu erheben, sollte sich die Volksrepublik nicht mit dem Diebstahl geistigen Eigentums auseinandersetzen. In Peking reagierte man am Donnerstag prompt: Die Maßnahmen verstießen laut Handelsministerium gegen die Regeln der Welthandelsorganisation WTO. Die Volksrepublik behalte sich das Recht auf Gegenmaßnahmen vor.

Dieseldiabe bleiben aktuell

2017 überschritt die Belastung der Luft in 65 Städten wieder den EU-Grenzwert

Die Stickstoffdioxidbelastung lag im vergangenen Jahr in mindestens 65 deutschen Städten im Mittel über dem EU-Grenzwert von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft. Das teilte das Umweltbundesamt (UBA) am Donnerstag nach der Auswertung der Messdaten mit. Am höchsten belastet waren München mit 78, Stuttgart mit 73 und Köln mit 62 Mikrogramm.

Stickstoffdioxid gehört zu den Stickstoffoxiden, kurz NOx. Es reduziert die Lungenfunktion und schädigt die Schleimhäute, deshalb kann es zu Asthma und Atembeschwerden führen. Weil es das Immunsystem schwächt, verstärkt es zudem die Wirkung anderer Luftschadstoffe wie etwa Feinstaub. Als Hauptverursacher gelten Dieselfahrzeuge – gute halten die vorge-

schriebenen Grenzwerte nur im Labor ein.

Hamburg hatte am Donnerstag als erste deutsche Stadt Fahrbeschränkungen für ältere Dieselfahrzeuge in Kraft gesetzt, um die Belastung an besonders befahrenen Straßen zu reduzieren. Allerdings sind die Verbotszonen sehr kurz und können leicht umfahren werden. Anwohner und Umweltschützer gehen deshalb davon aus, dass sich die Luftbelastung bestenfalls räumlich verschiebt – zumal Anlieger und Linienbusse die Straßen ohnehin weiter nutzen dürfen und völlig unklar ist, wie das Durchfahrtsverbot kontrolliert werden soll.

Trotzdem gilt die Maßnahme als erster wichtiger Schritt – auch für die Deutsche Umwelthilfe (DUH). Sie nutzte die Be-

kanntgabe der UBA-Werte, um Kritik an der Messpolitik zu üben. Die Behörde kontrolliere lediglich an 250 verkehrsnahen Messstellen in 154 Orten. Laut DUH-Luftreinhalteungs-expertin Dorothee Saar gibt es so etliche blinde Flecken in der Republik. Die DUH hat deshalb in einem Citizen-Science-Projekt Nachmessungen vorgenommen. Im Mai identifizierten die Kontrolleure dabei 15 weitere Überschreitungen des Grenzwerts – allerdings nur jeweils für den Messstag. Bei einer erneuten Messung wollen die Umweltschützer zusätzlich die Belastung auf Atemhöhe von Kindergartenkindern messen. Ihre These: Auf Auspuffhöhe bekommen die Kinder besonders viel Schadstoffe ab.

Beate Willms



EU-Währungskommissar Pierre Moscovici
Foto: Francois Lenoir/reuters

EU-Budget abgesichert werden. Mit dem Eurobudget, das Macron vorgeschlagen hat, hat dieser Vorschlag allerdings nichts zu tun. Macron wollte einen Haushalt neben dem EU-Budget schaffen, um die Eurozone unabhängiger und sicherer zu machen. Nun soll alles unter Kontrolle der EU-Kommission bleiben; die Eurozone bleibt auch finanziell an der kurzen Leine.

Bei den EU-Ländern gebe es „keinen Appetit für ein separates Eurobudget“, begründete Moscovici seinen Vorschlag. Er habe auch eine „klare Weigerung“ festgestellt, eine „Transferrunion“ zu gründen. Allerdings hatte Macron keine Transfers

„Es gibt keinen Appetit für ein separates Eurobudget“

Pierre Moscovici, EU-Kommissar

aus den Mitgliedstaaten gefordert; er will sein Eurobudget mit eigenen Steuern finanzieren. Die EU-Kommission versucht nun einen Kompromiss zwischen französischen Visionen und deutschen roten Linien – doch Paris und Berlin könnten Nein sagen. Die Mitgliedsländer müssen dem Vorschlag zustimmen; bisher hält sich die Begeisterung in Grenzen.

Auch die Krise in Italien könnte sich als Problem erweisen. Die Turbulenzen in Rom könnten von Gegnern der Reform genutzt werden, heißt es in Brüssel. Die Niederlande und mehrere nordeuropäische Länder haben sich bereits gegen Macrons Vorschlag gestellt und „weniger Europa“ gefordert. Sie könnten auch die nun geplanten zusätzlichen Mittel aus dem EU-Budget ablehnen. Der Vorschlag sei ausgewogen und schaffe eine Balance zwischen „Verantwortung und Solidarität“, betonte dagegen Moscovici. Er hoffe, dass der EU-Gipfel Ende Juni grünes Licht gibt.

Indirekt distanzierte sich Moscovici von dem deutschen EU-Kommissar Günther Oettinger. Dieser hatte am Montag auf die krisenhafte Entwicklung bei den italienischen Staatsanleihen hingewiesen und die Hoffnung geäußert, dies könne ein Signal sein, „Populisten von links und rechts nicht in die Regierungsverantwortung zu bringen“. Sein Kommissionskollege Moscovici widersprach: Eine Einmischung in die italienische Demokratie verbiete sich.

Kredite, aber kein Eurozonenbudget

Die EU-Kommission will die Währungsunion krisenfest machen und setzt auf einen Kompromiss zwischen Deutschland und Frankreich

Aus Brüssel **Eric Bonse**

Die EU will sich besser auf „asymmetrische Schocks“ in der Eurozone vorbereiten. Mit der Krise in Italien habe das allerdings nichts zu tun, sagte EU-Währungskommissar Pierre Moscovici am Donnerstag in Brüssel. Auch eine „Transferrunion“ sei nicht geplant, betonte der Franzose.

Vielmehr gehe es darum, die Lehren aus der Eurokrise zu ziehen und die Währungsunion

besser gegen Krisen zu schützen. Dafür will die EU-Kommission Investitionen und Strukturereformen fördern. Die Hilfen sollen allerdings an strikte Auflagen gebunden werden.

Die Pläne erinnern an Merks „Reformverträge“, mit denen die Kanzlerin schwächelnde EU-Länder auf dem Höhepunkt der Eurokrise auf Trab bringen wollte. Der Vorstoß scheiterte am Widerstand Spaniens und anderer Euroländer. Nun kommt er zurück – als „Refor-

munterstützungsprogramm“. Dafür sind insgesamt 25 Milliarden Euro aus dem nächsten EU-Rahmenbudget vorgesehen, das von 2021 bis 2027 läuft.

Die EU-Behörde nimmt auch eine Idee des französischen Staatschefs Emmanuel Macron auf. So sollen krisengeschüttelte Staaten künftig mit einer sogenannten „Investment-Stabilisierungsfunktion“ gestützt werden. Dafür will Brüssel bis zu 30 Milliarden Euro bereitstellen – als Kredite, die durch das