

DIESEL-URTEIL: SORGEN UND FORDERUNGEN NACH DEM RICHTERSPRUCH AUS LEIPZIG

Jetzt kommen die Fahrverbote



Alles im Fluss: Noch ist nicht klar, welche Städte nun Fahrverbote anstreben. In Hamburg und Stuttgart sollen allerdings schon in diesem Jahr Einschränkungen für alte Diesel kommen. FOTO: DPA

VON LISA BOEKHOFF, THORSTEN KNUF
UND THOMAS STRÜNKELBERG

Die Entscheidung ist gefallen: Städte, deren Luft zu stark mit Stickoxiden belastet ist, können Fahrverbote für Dieselfahrer aussprechen. Das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig hält das für grundsätzlich zulässig. Allerdings müssten die beklagten Städte Düsseldorf und Stuttgart ihre Luftreinhaltepläne auf Verhältnismäßigkeit prüfen und Fahrverbote phasenweise einführen.

Weitere Kommunen dürften bald von anderen Gerichten zu vergleichbaren Schritten gezwungen werden: In rund 70 deutschen Kommunen werden die zulässigen Grenzwerte für die Belastung der Luft mit giftigen Stickoxiden regelmäßig überschritten. Neben Stuttgart und Düsseldorf gehören dazu Berlin, Frankfurt am Main, Köln, München – und Hannover, Osnabrück, Hildesheim und Oldenburg.

Die Stadt hält nach dem Urteil daran fest, umfassende Fahrverbote vermeiden zu wollen. Oberbürgermeister Jürgen Krogmann sieht Oldenburg durch das Urteil „momentan nicht direkt betroffen“. Dieselfahrer würden angesichts möglicher Fahrverbote in unverhältnismäßig harter Weise belastet. Viel sei schon getan worden, um die Luftqualität zu verbessern: „Wir setzen auf Alternativen zu umfassenden Fahrverboten.“

Die Stadt Osnabrück schließt dagegen Fahrverbote nun nicht mehr aus. Oberbürgermeister Wolfgang Griesert sagte, unter Umständen gebe es keine andere Möglichkeit. Hannovers Oberbürgermeister Stefan Schostok teilt diese Ansicht: „Das Urteil zwingt uns dazu, dass wir auch für Hannover Fahrverbote prüfen müssen.“ Es sei ein Unding, dass die Bundesregierung sich vom Gericht verschreiben lasse, wie die Kommunen zu Verfahren hätten. Schostok spricht von politischem Versagen.

Das Urteil war von Politikern, Umweltschützern, der Autobranche und Autofahrern mit Spannung erwartet worden. Bund, Länder und Kommunen wollen Fahrverbote eigentlich um jeden Preis vermeiden. Jedes Jahr verlieren in Deutschland mehrere Tausend Menschen vorzeitig ihr Leben, weil sie dauerhaft überhöhten Stickoxid-Konzentrationen ausgesetzt sind. Der Schadstoff kann Herz-Kreislauf-Erkrankungen sowie Schädigungen des Atmungssystems verursachen. „Das Gericht hat sich auf die Seite der Betroffenen gestellt und unmissverständlich Veränderungen angeordnet. Denn die Bundesregierung hat es in den letzten Jahren versäumt, wirksame Maßnahmen zu verab-

„Fahrverbote in den Städten wären eine Katastrophe.“

Unternehmerverbände Niedersachsen

schieden, damit die Stadtluft sauberer wird“, kommentierte Bremens Umwelt- und Verkehrssenator Joachim Lohse (Grüne) das Urteil. Selbst Neuwagen hielten Stickoxid-Grenzwerte nicht annähernd ein. Die Bundesregierung müsse nun technische Nachrüstungen bei den Herstellern durchsetzen für die betroffenen Diesel – auf deren Kosten: „Nur so lassen sich die Stickoxidemissionen wirkungsvoll an der Hauptquelle reduzieren.“ Der BUND Bremen plädiert ebenfalls für diesen Schritt. „Wichtiger und sinnvoller als Fahrverbote sind saubere Diesel“, sagte der Verkehrsreferent Georg Wieteschorke. Die Politik müsse endlich ihre „Samthandschuhe ausziehen, mit denen sie die Autoindustrie anfassen“ und die Nachrüstung auf den Weg bringen.

In Bremen drohen derzeit akut keine Fahrverbote. Doch die Belastung durch Stickoxid lag im vergangenen Jahr nur knapp unter dem Grenzwert. In der Vergangenheit überschritt Bremen die seit 2010 geltenden Werte zudem regelmäßig. Fahrverbote sind darum weiterhin ein Thema.

Die Bundesregierung dürfe die Städte nun nicht alleinlassen, sagte Senator Lohse: „Es droht sonst ein chaotischer Flickenteppich von lokalen Einzelregelungen. Dies ist für die Kommunen nicht handhabbar und schon gar nicht überprüfbar.“ Lohse plädiert für eine einheitliche Beschilderung und die blaue Plakette – ansonsten drohten allgemeine Fahrverbote. „Das kann niemand wollen.“ Der BUND setzt sich ebenfalls für die Plakette ein: „Nur damit lassen sich im schlimmsten Fall Fahrverbote überhaupt kontrollieren.“ Die blaue Plakette soll Dieselfahrzeuge, die der Abgasnorm Euro 6 entsprechen, sowie Benzinler ab der Norm Euro 3 kennzeichnen.

In Hamburg gibt es derzeit vermutlich schon in zwei Monaten Fahrverbote für Diesel ohne Abgasnorm 6. Umweltsenator Jens Kerstan (Grüne) kündigte im Anschluss an das Urteil an, die vom rot-grünen Senat beschlossenen Maßnahmen für zwei Straßen im Stadtteil Altona wie geplant umsetzen zu wollen. Es soll für Anwohner, deren Besucher, Krankenwagen oder den Lieferverkehr jedoch Ausnahmen geben.

Niedersachsens Landesregierung blieb am Dienstag bei ihrem „Nein“ zu Fahrverboten. „Pauschale Dieselfahrverbote in den Städten wären ein Schlag gegen die Wirtschaft und die Verbraucher, die sich im Vertrauen auf die geltende Rechtslage ihre Autos gekauft haben“, sagte Wirtschaftsminister Bernd Althusmann (CDU). Er gab sich optimistisch: Schon bald unterschritten die vier betroffenen Städte die Grenzwerte. „Damit dürfte es dann kein niedersächsisches Problem mehr sein.“

Die Unternehmerverbände Niedersachsen sehen ebenfalls Gefahren für die Wirtschaft. „Fahrverbote in den Städten wären eine Katastrophe für die Wirtschaft und das Handwerk in Niedersachsen“, sagte Hauptgeschäftsführer Volker Müller. Die Kreislandwirtschaftsvereine warnten vor drastischen Folgen des Urteils. Die meisten der mehr als 5000 hiesigen Handwerksbetriebe hätten Diesel. Darum sei eine Ausnahmeregelung für sie überlebenswichtig. Diese sieht das Urteil auch vor. Lohse hält Ausnahmen wie in Hamburg – sollten doch Fahrverbote in Bremen kommen – ebenfalls für richtig.

Das Bundesverwaltungsgericht beendete mit seinem Urteil mehrere Verfahren, die auf Klagen der Deutschen Umwelthilfe zurückgingen. Auf Antrag des Verbands hatten die örtlichen Verwaltungsgerichte in Stuttgart und Düsseldorf in der Vergangenheit entschieden, dass die beiden Kommunen Fahrverbote in ihre Luftreinhaltepläne aufnehmen müssen. Dagegen wehrten sich die Landesregierungen von Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen. An der Börse machte sich die Entscheidung ebenfalls bemerkbar. Unter den Einzelwerten rutschten die Aktien der drei Autobauer bis zum Nachmittag allesamt ins Minus.

Kommentar Seite 2

Was das Urteil bedeutet

Ob und wo es Fahrverbote geben soll, ist in den meisten Städten noch offen. In Hamburg werden zwei Straßen schon bald für ältere Diesel und Lkw ohne Euro 6 gesperrt. In Stuttgart könnte es als Übergangslösung zunächst zum Jahresende erste Fahrverbote für ältere Diesel bis einschließlich der Abgasnorm Euro 4 geben. Besitzer von Euro-6-Dieselfahrern sowie von Benzinern müssen nicht damit rechnen, von Fahrverboten betroffen zu sein. Besitzer von alten Dieselfahrern bekommen keine finanzielle Entschädigung, wenn sie mit ihren Autos nicht mehr uneingeschränkt fahren dürfen.

einzutauschen. Im vergangenen Jahr verordnete Brüssel einmal mehr einen autofreien Sonntag.

Auch in den Niederlanden gibt es längst Umweltzonen, in Frankreich haben mehrere Städte Verschmutzungsplaketten eingeführt, darunter Straßburg. Die Pariser Bürgermeisterin will Dieselfahrer ab 2020 komplett von ihren Straßen verbieten.

Dennoch war der Aufruf im Europäischen Parlament am Dienstag groß – pauschale Fahrverbote seien keine Lösung, hieß es unisono aus den Reihen der deutschen Sozial- und Christdemokraten. Sie fürchten um die Existenz von kleinen Betrieben und Handwerkern. Der Mediziner und Gesundheitspolitiker Peter Liese (CDU) forderte stattdessen „einen größeren Beitrag der Autoindustrie“, vor allem aber die Nachrüstung von Bussen: „Ein Bus verursacht durchschnittlich 150 Mal so viele Schadstoffe in Innenstädten wie ein Pkw.“ Deshalb bewilligte die Kommission am Montag staatliche Förderungen des Bundes in Höhe von 70 Millionen Euro bis 2021 für Elektrobusse und die entsprechende Ladeinfrastruktur in Deutschland – Verkehrsbetriebe können so bis zu 80 Prozent der Kosten einsparen.



Kampf gegen die Luftverschmutzung: Belgier genießen im September 2017 auf einer mehrspurigen Straße in Brüssel den autofreien Sonntag. FOTO: DPA

Deutsche See trauert um Chef

Egbert Miebach gestorben

VON LISA BOEKHOFF



Egbert Miebach, langjähriger Geschäftsführer der Deutschen See, ist nach schwerer Krankheit im Alter von 60 Jahren gestorben. FOTO: FR

Bremerhaven. Egbert Miebach, der langjährige geschäftsführende Gesellschafter der Deutschen See aus Bremerhaven, ist am Montag nach schwerer Krankheit im Alter von 60 Jahren gestorben. In der Mitteilung des Unternehmens vom Dienstag heißt es, mit tiefer Bestürzung hätten die Mitarbeiter die Nachricht seines Todes aufgenommen. Miebach sei ein Vordenker und Vollblutunternehmer gewesen, habe die Deutsche See in den vergangenen 20 Jahren geprägt und dort viele innovative Ansätze und Ideen umgesetzt. Zusammen mit seinem Schulfreund Peter Dill stieg Egbert Miebach 1998 als Eigentümer bei der Deutschen See ein. Die beiden führten dann das Geschäft und waren viele Jahre Partner.

Miebach war gelernter Diplom-Agraringenieur. Zu seinen Hobbys gehörte das Treckerfahren, das er geliebt haben soll. In den Jahren 1986 bis 1994 hatte er zunächst Führungspositionen im Marketing der Firmen Reemtsma, Premiere Pay TV sowie Apollinaris und Schweppe inne. Später war er geschäftsführender Gesellschafter der Buddy KG. Schließlich kam Miebach zur Deutschen See. Meilensteine seines Schaffens seien die konsequente Ausrichtung des Unternehmens auf Fisch, Qualität und Frische, die kreativ durchdachten Neubauten vieler Niederlassungen und die Übernahmen der Firmen Seefisch und Beek Feinkost gewesen, heißt es in der Mitteilung. Außerdem bekam die Deutsche See unter seiner Führung die Auszeichnung als nachhaltigstes Unternehmen Deutschlands im Jahr 2010.

Weil Miebach schwer erkrankt war, hatten er und Peter Dill ihre Anteile gerade erst an eine Fischunternehmensgruppe verkauft. Dill erklärte, diese Entscheidung sei wegen der „tragischen persönlichen und familiären Situation von Egbert“ unausweichlich gewesen. Egbert Miebach hinterlässt zwei erwachsene Kinder und seine Lebensgefährtin.

Aida baut Flotte aus

Milliarden-Auftrag für Meyer-Werft

VON HELMUT REUTER

Papenburg/Rostock. Die Kreuzfahrtreederei Aida Cruises baut ihre Flotte aus und hat bei der Papenburger Meyer-Werft ein weiteres Schiff in Auftrag gegeben. Das mit umweltfreundlichem Flüssigerdgas (LNG) angetriebene Schiff soll 2023 in Dienst gestellt werden. Der Auftragswert: rund eine Milliarde Euro. „Wir reagieren damit auf das anhaltend starke Wachstum im Kreuzfahrtmarkt“, sagte Aida-Chef Felix Eichhorn. Mit der Neubestellung wächst die Flotte des deutschen Kreuzfahrtmarktführers bis 2023 von derzeit zwölf auf insgesamt 15 Schiffe. Zwei von Meyer gebaute Schwesterschiffe sollen im Spätherbst dieses Jahres und 2021 in Dienst übernommen werden.

Der Neubauftrag ist das zehnte Schiff, das die Meyer-Werft für die zur Carnival-Gruppe gehörende Reederei Aida Cruises mit Sitz in Rostock baut. Es ist das dritte Schiff, das ausschließlich mit LNG betrieben wird. „Wir leisten in diesem Bereich Pionierarbeit weltweit für die Schifffahrt“, sagte Eichhorn. Auch wenn die Infrastruktur in den Häfen mancherorts noch zu wünschen übrig lasse, sei LNG aktuell der richtige Weg, um Emissionen deutlich zu reduzieren. Die Schiffe der neuen Generation könnten LNG-Treibstoff für bis zu 14 Tage an Bord lagern.

Nach Angaben des Branchenverbands CLIA buchten 2016 zwei Millionen Touristen aus Deutschland eine Kreuzfahrt. Aida knackte 2017 erstmals die Grenze von einer Million Passagiere und hat damit an Passagierzahlen gemessen einen Marktanteil von rund 50 Prozent. „Die Nachfrage ist viel höher als das Angebot. Der Großteil unserer Reisen ist ausgebucht“, sagte der Reederei-Chef. Gemessen an den insgesamt 70 Millionen Urlaubsreisen, die Deutsche im Jahr unternähmen, sei der Anteil an Kreuzfahrtsreisen eher noch gering. „Von daher könnte man die Kreuzfahrt fast immer noch als Nische ansehen.“

Das Auftragsbuch der Meyer-Werft in Papenburg ist gefüllt und reicht mit 14 Schiffen im Bestand bis ins Jahr 2023. Eine solch langfristige Perspektive erfordert stetig eine hohe Anpassungsfähigkeit und Weiterentwicklung der Werft. „Pro Jahr investiert das Unternehmen zwischen 50 bis 80 Millionen Euro, um wettbewerbsfähig zu bleiben“, teilte die Werft mit.

Wie Europa den Diesel von den Straßen verbannt

VON MIRJAM MOLL

Die Liste ist lang: Tschechien, Spanien, Frankreich, Italien, Ungarn, Rumänien, die Slowakei, Großbritannien und Deutschland gehören zu den Sündern, die die EU-Grenzwerte für Luftverschmutzung derzeit nicht einhalten. Bereits im Januar hat die EU-Kommission deshalb Vertragsverletzungsverfahren gegen diese Mitgliedstaaten eingeleitet, Polen steht deshalb bereits vor dem Europäischen Gerichtshof. Handeln tut not, denn jährlich sterben laut einer Statistik der EU-Behörde 400.000 Menschen vorzeitig an den Folgen der schadstoffbelasteten Luft. Die Botschaft aus Brüssel ist eindeutig: Die EU-Länder müssen die seit 2008 geltende Richtlinie zur Reinhaltung der Luft endlich einhalten – wie, ist allerdings ihre Sache. Auch deshalb hüllte sich die Kommission am Dienstag in Schweigen, als in Leipzig das Urteil zur Billigung von Fahrverboten in deutschen Ballungsräumen fiel. „Wir sind nicht zuständig für Verkehrsregulierungen in Städten“, antwortete eine Sprecherin auf Anfrage des WESER-KURIER. Dennoch dürfte die geplante Maßnahme bei Umweltkommissar Karmenu

Vella auf Wohlgefallen treffen. Zumal Deutschland längst nicht das erste Land ist, das über Fahrverbote diskutiert, um den Metropolen-Smog einzuschränken.

Im belgischen Antwerpen gilt in der Innenstadt bereits ein Fahrverbot für alte Diesel, die Hauptstadt Brüssel zog zum Jahresbeginn nach: Fahrzeuge, die älter als 26 Jahre sind, dürfen hier nicht mehr fahren. Bis November gilt allerdings noch eine

Schonfrist, in der lediglich Verwarnungen erteilt werden. Danach aber wird es teuer: 350 Euro will der Brüsseler Verkehrsminister Pascal Smet in diesem Fall kassieren. Ausnahmen sind dennoch möglich – wer ein altes Auto fährt und nach Brüssel muss, kann für 35 Euro einen Tagespass erwerben, bis zu achtmal pro Jahr. Die Preise sollen abschrecken und Halter animieren, ihre Rostlauben gegen neuere, saubere Fahrzeuge