

Ruhezonen im eisigen Meer

Greenpeace stützt deutsche Idee für Meeresschutz um die Antarktis

Auf den antarktischen Landmassen haben Tiere ihre Ruhe. Der Kontinent ist über den Antarktisvertrag von 1961 und das Umweltschutzprotokoll von 1998 weitgehend vor menschlichen Aktivitäten geschützt. Anders sieht das in den umliegenden Meeren aus. Die Fischfangindustrie hat die südlichen Gewässer für sich entdeckt. Schiffe aus Norwegen, China und Chile holen in großen Mengen mit staubsaugerähnlichem Gerät Krebstiere aus dem Meer.

Die Umweltorganisation Greenpeace tauchte in den vergangenen Wochen ihrerseits per U-Boot durch die antarktischen Gewässer, um die durch Fischfang gefährdeten Ökosysteme zu dokumentieren. Am Dienstag zeigte die NGO ihre Expeditionsaufnahmen der vielfältigen Meeresbewohner. Die ForscherInnen sprechen von einer außergewöhnlich hohen Anzahl wirbelloser Tiere, deren Artenreichtum dem tropischer Korallenriffe gleicht.

Ziel der Aktion ist auch die Unterstützung eines von der Bundesregierung initiierten internationalen Vorschlags zur Ausweitung der antarktischen Meeresschutzgebiete. Konkret geht es um das Weddellmeer südöstlich von Südamerika. Der Vorschlag sieht eine Schutzfläche vor, die mit rund 1,8 Millionen Quadratkilometern etwa fünfmal so groß wie Deutschland wäre. „Die Bundesregierung muss ihrem eigenen Antrag zum Erfolg verhelfen, indem sie sich direkt bei den Blockierstaaten international für das Schutzgebiet einsetzt“, sagt Greenpeace-Meeresexpertin Sandra Schötter, die als Wissenschaftlerin mit an Bord des U-Bootes war.

Als Blockierer gelten unter anderem China, Norwegen und Russland. Sie sind Mitglieder der sogenannten Antarktis-Kommission, die derzeit in einem mehrjährigen Prozess die wissenschaftlichen Grundlagen für ein Netzwerk von Schutzgebieten im Südpolarmeer ausarbeitet. Neben der EU-Kommission gehören dem Bündnis 24 stimmberechtigende Staaten an. UmweltschützerInnen zufolge stellen sich die Fischfangstaaten dem Weddellmeer-Vorschlag bisher mit dem Verweis auf fehlende wissenschaftliche Begründungen entgegen.

An Forschungsvorhaben zum Weddellmeer mangelt es jedoch weniger. Neben Greenpeace untersuchen auch Experten am Alfred-Wegener-Institut seit vier Jahren die Tierwelt unter Wasser. Direktorin Karin Lochte erklärte zuletzt: „Unsere Untersuchungen zeigen, dass der Klimawandel bisher wenige Auswirkungen auf diese Meeresregion hat.“ Das bedeute, dass das Weddellmeer ein wichtiger Rückzugsort für kälteliebende Arten sei.

Im Herbst 2018 soll die Antarktis-Kommission über die deutsche Initiative abstimmen. Es bleibt also nicht mehr viel Zeit, die Skeptiker-Staaten mit diplomatischem Geschick von der Notwendigkeit der weltgrößten Schutzzone zu überzeugen. *Josephine Schulz*

Diesel: DUH will Haft für bayerische Ministerin

Weil das Land keine Fahrverbote vorbereitet, muss es 4.000 Euro Zwangsgeld bezahlen. Die Deutsche Umwelthilfe fordert „Zwangshaft“, weil Bayern Gerichtsentscheid ignoriert



Zur Fastnacht noch mit Haftverschöpfung: Ulrike Scharf
Foto: Karl-Josef Hildenbrand/dpa

Von Christian Rath

Der bayerischen CSU-Umweltministerin Ulrike Scharf soll „Zwangshaft“ angedroht werden. Das fordert die Deutsche Umwelthilfe (DUH) im Streit über den Luftreinhalteplan für München. Die Androhung und Verhängung von Zwangsgeld in Höhe von 4.000 Euro

seien nicht ausreichend. „Die Justiz darf sich nicht endlos an der Nase herumführen lassen“, schreibt DUH-Anwalt Remo Klinger in einem der taz vorliegenden Schriftsatz.

Anlass des Streits ist eine Klage der DUH gegen den Freistaat Bayern. Der bisherige Luftreinhalteplan für München müsse verschärft werden, da

cherstellen, dass die bayerische Staatsregierung nicht die Hände in den Schoß legt. Deshalb verpflichtete er das Land, Vorbereitungen für Diesel-Fahrverbote zu treffen, betroffene Straßen aufzulisten und die Öffentlichkeitsbeteiligung vorzubereiten. Schließlich solle das Land ein „vollzugsfähiges Konzept“ für Diesel-Fahrverbote erarbeiten.

mit dort endlich die Grenzwerte für Stickoxid eingehalten werden. Die Klage hatte aber nur teilweise Erfolg. Im Februar 2017 entschied der Verwaltungsgerichtshof (VGH) München zwar, dass es „unausweichlich“ sei, den Dieselverkehr einzuschränken. Zu vorläufigen Auflagen solle es allerdings noch kommen, mit welchen Verkehrszeichen die Fahrverbote an-

Die bayerische Regierung blieb aber weitgehend untätig. Sie kritisierte, dass der VGH ein Konzept fordere, das „nicht der aktuell gültigen Rechtslage“ entspreche. Im Moment sei es „nicht zumutbar“, der Öffentlichkeit Fahrverbote zur Diskussion zu stellen und die Bürger somit zu verunsichern.

Ende Januar verhängte das Verwaltungsgericht München daher auf Antrag der DUH ein Zwangsgeld in Höhe von 4.000 Euro gegen die bayerische Staatsregierung. Weitere 4.000 Euro Zwangsgeld drohte das Gericht an, wenn nicht binnen vier Monaten mit der Öffentlichkeitsbeteiligung für die Fortschreibung des Luftreinhalteplans begonnen wurde. Ein Zwangsgeld ist keine Strafe, son-

Bayerns Standpunkt: Das Gericht fordere „ein Konzept ohne aktuell gültige Rechtsgrundlage“

gezeigt werden und für welche Fahrzeuge Ausnahmen gelten. Der VGH wollte auf das Bundesverwaltungsgericht warten, das an diesem Donnerstag über die Frage verhandelt, ob Fahrverbote auch ohne gesetzliche Regelung, ohne Verkehrszeichen und ohne Plakette angeordnet werden können. Der VGH München wollte aber zugleich sicherstellen, dass die bayerische Staatsregierung nicht die Hände in den Schoß legt. Deshalb verpflichtete er das Land, Vorbereitungen für Diesel-Fahrverbote zu treffen, betroffene Straßen aufzulisten und die Öffentlichkeitsbeteiligung vorzubereiten. Schließlich solle das Land ein „vollzugsfähiges Konzept“ für Diesel-Fahrverbote erarbeiten.

dern soll Druck ausüben, damit Pflichten erfüllt werden.

Die DUH hat gegen diese Entscheidung Rechtsmittel eingelegt. Die Androhung von Zwangsgeld gegen den Staat sei nicht ausreichend, weil der Freistaat dann nur Geld, von einer Kasse in eine andere seiner Kassen“ zahle. Gegen die „Reinheit“ und „rechtsstaatswidrige Ignoranz“ der bayerischen Regierung seien wirkungsvollere Zwangsmittel erforderlich, schreibt Anwalt Remo Klinger. Er beantragte daher, „Zwangshaft“ anzudrohen, wenn sich Bayern weiter weigert, seine Pflichten zu erfüllen. „Zu vollstrecken“ wäre die Zwangshaft dann an Umweltministerin Ulrike Scharf (CSU). Alternativ könne von Scharf auch die Zahlung von 25.000 Euro verlangt werden, so der DUH-Antrag.

Es gibt kaum Beispiele, dass Zwangsgeld und Zwangshaft dem Behördenleiter persönlich angedroht werden. Bisher gingen die Gerichte davon aus, dass sich staatliche Behörden auch ohne drakonische Drohungen an Gerichtsurteile halten.

dieselfahrverbot

Städte in Angst vor Stinker-Urteil

Bundesverwaltungsgericht könnte Fahrverboten den Weg ebnen. Kommunen wollen diese vermeiden

Von Moritz Eliessen und Malte Kanefendt

Dürfen Fahrverbote für Diesel-Fahrzeuge in deutschen Städten verhängt werden? Darüber soll morgen das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig entscheiden. Zwar geht es zunächst nur um die Luftreinhaltepläne von Düsseldorf und Stuttgart, aber das Urteil könnte auch für andere Städte den Weg zu Fahrverboten für ältere Dieselfahrzeuge ebnen. Die Stickoxid-Grenzwerte werden nämlich derzeit in 70 Kommunen überschritten. Diesel ausperren will jedoch eigentlich keine Stadt. Die Pläne der Kommunen:

Der **Düsseldorf** Oberbürgermeister Thomas Geisel (SPD) schätzt die Folgen eines Dieselfahrverbots als „gravierend“ ein. Auf seine Stadt sieht

er eine „nahezu unlösbare Aufgabe“ zukommen. Pläne, wie das drohende Fahrverbot umgesetzt werden könnte, gibt es nicht. „Man mag sich nur den Schilderwald vorstellen, den ein Dieselfahrverbot nach sich ziehen würde“, teilte das Stadtoberhaupt mit. Für die am stärksten belasteten Strecken müssten Umleitungen ausgeschildert werden – „mit allerhand Ausnahmen für Feuerwehr, Polizei, Pflegedienste und vielleicht auch den einen oder anderen Handwerker“.

Die Sorge ist nicht unberechtigt: In **München** prognostizieren die Pläne, dass es für über 20 Prozent der Fahrzeuge Ausnahmeregelungen geben muss. Der Stadt droht laut Verwaltung im Falle eines Fahrverbots die Montage von 130.000 Schildern. Kosten: 18 Millionen Euro.

„Es ist völlig unklar, wie ein Dieselfahrverbot durchgesetzt werden könnte“, sagt der **Wiesbadener** Verkehrsdezernent Andreas Kowol (Grüne) zur taz. Die Papiere aller Fahrzeuge in der Innenstadt zu kontrollieren sei extrem aufwendig und kaum umsetzbar. Die Bundesregierung müsse endlich die „Blaue Plakette“ einführen, mit der Wagen mit der Abgasnorm Euro 6 gekennzeichnet werden. Das werde die Durchsetzung von Fahrverboten erleichtern. Auch wenn Kowol „durchaus Verständnis“ dafür hat, versucht die hessische Landeshauptstadt ein Fahrverbot abzuwenden. Unter anderem sollen dafür in den nächsten vier Jahren die 250 Dieselmotoren im öffentlichen Nahverkehr durch E-Modelle ersetzt werden. **Köln** plant ein Transitverbot

für Lastwagen für die Innenstadt, um Fahrverbote zu umgehen. Auch ein Tempolimit wird den Rhein-Schiffsverkehr für geprüft.

Hamburg will besonders belastete Straßen für ältere Dieselfahrzeuge sperren. In den betroffenen Abschnitten werde es „gerade zum Beginn der Regelung vermehrt Schwerpunkt- und Stichprobenkontrollen geben“, sagt Jan Dube, Sprecher der Umweltbehörde.

Essen will zu drastischen Mitteln greifen. Dort denkt man über den Abriss von Häusern entlang der viel befahrenen Gladbecker Straße nach. Bei einer möglichen Neubaubauung mit mehr Abstand zur Straße könne eine bessere Entlüftung sichergestellt werden, sagt Stadtsprecherin Jasmin Trilling. (mit dpa)

taz genossenschaft



Kopf hoch!

Demokratische Gesellschaften brauchen eine unabhängige Presse.

Werden Sie Mitglied der taz Genossenschaft. Mit einer Einlage ab 500 Euro (wahlweise auch in 20 Raten zahlbar) können Sie MiteigentümerIn werden.

geno@taz.de | T (030)25 90 22 13
www.taz.de/genossenschaft

