Angst vor Fahrverboten

Diesel-Streit sorgt für dicke Luft

Bremer Unternehmer und Verbände befürchten im Falle eines Fahrverbots große Nachteile

SCHLECHTE LUFT ENTSTEHT VOR ALLEM IN STAUS UND BEI ZÄHFLÜSSIGEM VERKEHR, WIE HIER AM OSTERDEICH. ALS HAUPTQUELLE FÜR STICKOXIDE GELTEN DIESEL-FAHRZEUGE.

Bremen. Viel fehlt nicht, und Bremen muss alte Dieselfahrzeuge in der Innenstadt verbieten. Die Leidtragenden wären neben den Verbrauchern Firmen mit großen Maschinen, Handwerker und Dienstleister. Doch während die einen steigende Preise, Betriebsaufgaben und eine Verödung der Innenstadt voraussagen, winken andere ab. Die Luft werde sauberer, sagen sie. Es gebe keinen Anlass für ein Fahrverbot.

Stickoxide können Atemwege und Augen reizen, Herz-Kreislauf-Erkrankungen oder Lungenprobleme verursachen. Eine Studie des Bundesumweltamtes zeigt, dass eine länger anhaltende Stickstoffdioxid-Konzentration ab zehn Mikrogramm je Kubikmeter Luft zu Erkrankungen und vorzeitigen Todesfällen führen kann. Zum Schutz von Mensch und Umwelt fordert die Deutsche Umwelthilfe (DUH) Fahrverbote und klagt gegen besonders belastete Städte. Das Bundesverwaltungsgericht klärt voraussichtlich an diesem Donnerstag, ob diese Fahrverbote zulässig sind.

Die Bremer Luft war 2017 im Jahresmittel mit 39 Mikrogramm Stickoxiden je Kubikmeter Luft belastet – das ist ein Mikrogramm unter dem Grenzwert. Gemessen wurde Am Dobben, an der Nordstraße in Walle und in Bremerhaven an der Cherbourger Straße. Möglich, dass Bremen in Zukunft den Grenzwert überschreite und die DUH klagt, räumt der Sprecher der Bremer Umweltbehörde, Jens Tittmann, ein. „2018 muss es nur anderes Wetter geben, eines, bei dem die schmutzige Luft nicht abziehen kann, dann überschreiten wir den Grenzwert". So geschehen in den Jahren 2015 und 2016.

„Würde Bremen Dieselfahrzeuge in der Innenstadt verbieten, wäre das der Todesstoß für manche Innenstadtlage", glaubt der Präses der Handwerkskammer, Jan-Gerd Kröger. Er befürchtet, die Handwerker könnten Privataufträge in der Innenstadt nicht mehr bedienen. „Im Viertel zum Beispiel würde die Bautätigkeit zum Erliegen kommen." Viele Handwerker, so Kröger, hätten sich bereits zur Einführung der Umweltzone vor wenigen Jahren neue Dieselfahrzeuge gekauft. „Jetzt erfüllen die neuen Transporter, Pritschenwagen, Bullys die Abgas-Standards nicht mehr." Das, vermutet Kröger, könnte vor allem kleine Handwerksbetriebe finanziell schwer treffen – ebenso die Privatkunden: Die Investitionen in neue Fahrzeuge und die Ausgaben für Ausnahmegenehmigungen würden auf die Preise umgelegt oder Aufträge in der City nicht angenommen. „In der Innenstadt zu wohnen wird teurer werden, als es schon ist", so Kröger.

Als Bauunternehmer müsste Kröger im Falle eines Dieselverbots 30 von 40 seiner Lkw, Bagger, Radlader und Kräne ersetzen. Eine Millioneninvestition. Doch: „Selbst wenn wir in neue Fahrzeuge investieren wollten, die Hersteller liefern noch keine mit neuen Technologien." Kröger fragt sich auch, ob Binnenschiffe, die große Mengen Stickoxide in die Luft blasen, die Stadt künftig noch passieren dürften. „Die Politiker tun gut daran, ein Dieselverbot zu vermeiden."

Zumindest bedürfte es einer klugen Regelung, sagt Stefan Kaemena vom ADAC Weser-Ems, damit es kein Versorgungschaos gebe. Nach Ansicht des ADAC wird der Dieselstreit vor allem auf den Rücken der Verbraucher ausgetragen. Dieser Meinung ist auch Andreas Otto von der Handelskammer: „Ein altes Auto fährt ja, wer mit jedem Cent rechnen muss und darauf angewiesen ist", argumentiert er: Berufspendler, kleine Einzelhändler und Handwerker. Kaemena: „Vor drei Jahren mussten sie sich neue Autos kaufen, die jetzt die Vorgaben nicht erfüllen." Das sorge für Mobilitäts- und finanzielle Nachteile.

Von einem Verbot besonders betroffen wären auch die Taxiunternehmer. Ihre Angestellten fahren bis auf wenige Hybrid- und gasbetriebene Autos nur Dieselfahrzeuge und wären auf Ausnahmeregelungen angewiesen, sagt der Vizevorsitzende des Landesverbandes für das Personenverkehrsgewerbe, Philipp Seloff. Er kritisiert, dass es für die Alternativen Gas- und Elektroauto im Land zu wenige (Lade-)Stationen gibt. „Die Politik müsste genau planen, wie ein Dieselverbot umgesetzt werden kann."

Massive Auswirkungen hätte ein Fahrverbot auch auf den Einzelhandelsstandort, glaubt Jan König vom Handelsverband Nordwest. Betroffen wären Kunden, Arbeitnehmer, Dienstleister und Anlieferer. Tausende Pendler dürften nicht mehr in die Innenstadt fahren. „Wir gehen davon aus, dass ein Verbot 80 Prozent der Fahrzeuge betreffen würde." Das, sagt König, könnte die Innenstadt kaputtmachen. Um den Schaden in Grenzen zu halten, müsse rechtzeitig darüber nachgedacht werden, wie man die Stickoxid-Belastung senken kann. In Oldenburg werde unter anderem über den Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs diskutiert, die Umstellung der städtischen Flotte auf Elektrofahrzeuge und Zwischenlager für Waren, sogenannte Mikroports.

Optimistisch ist der Geschäftsführer der Handelskammer. Andreas Otto sieht keine Notwendigkeit, in Bremen ein Dieselverbot auszusprechen: „Die Luft wird mit jedem Jahr besser", sagt er. „Viele alte Fahrzeuge sind vom Markt, die Flottenstruktur wird kontinuierlich besser."

„Die Hersteller liefern

noch keine Fahrzeuge

mit neuen Technologien."

Bauunternehmer Jan-Gerd Kröger