

## Wirtschaft



SMI 8993 Punkte  
-0.4%

Die Besten Die Schlechtesten  
CS Group N +1.0% Swatch Group I -1.7%  
SGSN +0.9% Lonza N -1.3%  
Swiss Life N +0.8% Swiss Re N -1.0%

Dow Jones Ind. 25410 Punkte  
-1.2%

Euro Stoxx 3458 Punkte  
-0.1%

Euro in Franken	1.150	-0.37%
Dollar in Franken	0.939	0.18%
Euro in Dollar	1.224	-0.56%
GB-Pfund in Franken	1.305	-0.23%
Öl (Nordsee Brent) in Dollar	67.00	-0.3%
Gold (Unze) in Dollar	1318.60	-1.1%
Silber (Unze) in Dollar	16.30	-1.1%

### Nachrichten

#### Autoversicherungen Ausländer zahlen bis zu 95 Prozent mehr Prämie

Autoversicherer kassieren bei Ausländern tüchtig ab. Sie erheben Prämienaufschläge von bis zu 95 Prozent. Am meisten kommen Bürgerinnen und Bürger aus Albanien an die Kasse. Das zeigt ein Angebotsvergleich der elf führenden Autoversicherungen. Daneben kamen auch signifikante Preisunterschiede je nach Wohnort zum Vorschein, wie der Internet-Vergleichsdienst Comparis.ch gestern mitteilte. (SDA)

#### Automobilindustrie I Kalifornien lässt komplett selbstfahrende Autos zu

In Kalifornien dürfen ab April selbstfahrende Autos ohne Lenkrad und Pedale auf die Strasse. Die Verkehrsbehörde des Bundesstaates kippte gestern die bisherige Anforderung, dass für den Notfall stets ein Mensch als Sicherheitsfahrer am Steuer sitzen müsse. Unter anderem Unternehmen aus dem Silicon Valley hatten sich für die Änderung starkgemacht. Entwickler wie die Google-Schwesterfirma Waymo arbeiten an Technologien für komplett autonome Robotertaxis. Aber auch der Autoriese General Motors stellte dafür jüngst einen Prototyp ohne Lenkrad und Pedale vor. (SDA)

#### Automobilindustrie II Einstieg der Chinesen bei Daimler wirft Fragen auf

Der überraschende Aufstieg des chinesischen Autobauers Geely zum Grossaktionär von Daimler löst Skepsis ebenso wie Zuversicht aus. Deutschlands Wirtschaftsministerin Brigitte Zypries äusserte sich kritisch. «Wir müssen das besonders aufmerksam betrachten», sagte sie der «Stuttgarter Zeitung» gestern. Nach ihren Worten wäre es problematisch, wenn Daimler mit einem Vertreter von Geely einen Konkurrenten in den Verwaltungsrat liesse. (SDA)

#### Technologie Google muss Suchinhalte vorab nicht überprüfen

Suchmaschinen wie Google müssen Inhalte von Websites, die über sie gefunden werden, nicht vorab auf Verstösse gegen Recht und Gesetz überprüfen. Das entschied gestern der deutsche Bundesgerichtshof in Karlsruhe. Vielmehr müsste eine solche Suchmaschine erst reagieren, wenn sie sehr konkrete Hinweise auf eine auf der Hand liegende Rechtsverletzung erhält: etwa bei Kinderpornografie oder dem Aufruf zu Gewalttaten im Netz, erläuterte der Vorsitzende Richter. (SDA)

# Stoppssignal für schmutzige Diesel

Das deutsche Bundesverwaltungsgericht macht den Weg frei für Fahrverbote für ältere Dieselfahrzeuge in deutschen Städten. Politik und Industrie wollen noch verhindern, dass es so weit kommt.

Dominique Eigenmann  
Berlin

Es ist ein Urteil, auf das Millionen deutscher Autofahrer und abgasgeplagter Bürger gewartet haben: Nach jahrelangem Streit hat das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig die Einwände Baden-Württembergs und Nordrhein-Westfalens abgewiesen und punktuelle Fahrverbote für schmutzige Dieselfahrzeuge erlaubt. Falls sich die Grenzwerte in Stuttgart und Düsseldorf nicht durch andere Massnahmen einhalten liessen, sei es zulässig, einzelne Strassen oder ganze Umweltzonen für ältere Fahrzeugklassen zu sperren. Die Richter mahnten die Städte bei der Umsetzung aber zu «Verhältnismässigkeit», definierten Ausnahmen und Übergangsfristen und eine nach Ausstoss gestaffelte Einführung. Auch regte das Gericht die Bundesregierung an, zur einfacheren Umsetzung landesweit eine «blaue Plakette» für saubere Dieselfahrzeuge einzuführen.

Grosse Signalwirkung kommt dem Urteil zu, weil es nicht nur um Stuttgart und Düsseldorf geht, sondern quasi um das ganze Land. In mehr als 60 deutschen Städten werden die Grenzwerte für Stickstoffoxide (NOx) seit Jahren nicht eingehalten. Besonders betroffen sind auch München, Köln, Berlin, Frankfurt oder Hamburg. Kein Land in der EU ist stärker mit NOx belastet als Deutschland, am Stuttgarter Neckarstor misst man die höchsten Werte des Kontinents.

#### Trend: Immer schwerere Autos

Von den 15 Millionen Dieselfahrzeugen in Deutschland erfüllt höchstens ein Drittel die neuste Euro-6-Norm; 10 Millionen Autobesitzer könnten also von Verboten betroffen sein. In Deutschland sterben jedes Jahr etwa 6000 Menschen vorzeitig an Krankheiten, die unter anderem durch Stickstoffdioxid bewirkt werden. Die Deutsche Umwelthilfe, die in Leipzig als Klägerin auftrat, hat seit 2015 in fast 20 Städten auf eine Verschärfung der Luftreinhaltepläne geklagt - stets mit Erfolg.

Die Bundesregierung hatte bis zuletzt mit aller Macht gegen Fahrverbote gekämpft. Im Dialog mit der Autoindustrie und den Städten veranlasste und subventionierte sie ein ganzes Bündel von Massnahmen, um die Belastung zu reduzieren: von der Erneuerung kommunaler Fahrzeugflotten bis zu Software-Updates an älteren Dieselfahrzeugen. Die Belastung aber blieb zu hoch. Das Urteil von Leipzig sei ein «Debakel für die Regierungspolitik der Grossen Koalition», kommentierte Jürgen Resch von der Umwelthilfe.

In Berlin und bei den Autokonzernen hatte man bis zuletzt gehofft, der technische Fortschritt werde das Problem bald von selbst lösen. Tatsächlich ist die NOx-Belastung etwa am Neckarstor seit 2006 um 40 Prozent gesunken. Der Durchschnittswert liegt dennoch fast doppelt so hoch wie erlaubt. Der Trend zu immer schwereren Autos habe die



Ältere Dieselfahrzeuge mit Katalysatoren nachzurüsten, kostet bis zu 3000 Euro. Foto: Martin Meissner (Keystone)

technischen Fortschritte weitgehend zunichtegemacht, sagen Experten. Die Autokonzerne wiederum trückten bei den Abgasnormen, die selbst die neuesten Dieselaautos nur im Labor einhielten, nicht auf der Strasse.

Es dürfte noch Monate, vielleicht sogar Jahre dauern, bis einzelne deutsche Städte tatsächlich ihre City für schmutzige Dieselfahrzeuge mit Katalysatoren nachzurüsten. Das ist aber technisch kompliziert und kostet bis zu 3000 Euro pro Fahrzeug. Bis anhin weigern sich die Produzenten, diese Kosten zu übernehmen.

#### Reaktionen

### Nun könnte die Luft in der Schweiz sauberer werden

#### Umweltkreise hoffen, dass das Diesel-Urteil auch für die Schweiz Folgen zeitigen wird.

Stefan Häne

Für die Umweltverbände ist der gestrige Dienstag ein Freudentag gewesen - auch in der Schweiz. «Auf die Autoindustrie in Deutschland wird nun der Druck steigen, durch technische Nachrüstungen für bessere Luft zu sorgen», sagt Kurt Egli vom Verkehrs-Club der Schweiz (VCS). Dieser Druck werde umso grösser sein, je mehr er auch von anderen EU-Staaten ausgehen werde. «Möglicherweise werden sich deutsche Autohersteller gezwungen sehen, auch jene ihrer Autos, die im

Bundesländer sind konsterniert darüber, dass mit dem Urteil aus Leipzig der Schwarze Peter nun bei ihnen gelandet ist. Ohne bundesweite Lösung drohe ein «Flickenteppich» von Massnahmen, den kein Autofahrer durchschauen und kein Polizist kontrollieren könne. Auch die Autoindustrie dürfte nun noch einmal gewaltig unter Druck kommen, ältere Fahrzeuge mit Katalysatoren nachzurüsten. Das ist aber technisch kompliziert und kostet bis zu 3000 Euro pro Fahrzeug. Bis anhin weigern sich die Produzenten, diese Kosten zu übernehmen.

Ausland fahren, nachzurüsten.» Davon könnten auch Schweizer Besitzer von deutschen Autos profitieren, so Egli. Ob sich die Hoffnung des VCS erfüllt, ist freilich ungewiss.

Eine weitere Chance für Verbesserungen sieht das ökologische Lager auf dem politischen Parkett gegeben. Gemäss einem Vorschlag von Nationalrätin Evi Allemann (SP) sollen Kantone die Möglichkeit erhalten, für interessierte Gemeinden eine Umweltvignette einzuführen mit dem Ziel, Schadstoffschleudern «insbesondere von dicht bebauten Agglomerationsgebieten» fernzuhalten. Zur Einordnung: In der Schweiz werden beim Stickstoffdioxid die Grenzwerte nach wie vor überschritten, namentlich in grossen Städten und entlang stark be-

men. Lieber würden sie mithilfe von Subventionen des Bundes die Kunden animieren, neue, sauberere Autos zu kaufen.

Von «kalter Enteignung von Millionen von Dieselbesitzern», sprachen konservative Politiker und Automobilclubs. Bereits jetzt sässen Gebrauchtwagenhändler auf Tausenden von unverkäuflichen älteren Modellen. Nun dürfte sich der Wertverlust auch neuerer Autos beschleunigen. Für ein dreijähriges Modell erhielt ein Besitzer zuletzt nur noch knapp die Hälfte des Neupreises.

fahrener Strassen. Allemanns Motion ist hängig, dürfte im bürgerlich dominierten Parlament jedoch chancenlos sein. Bereits 2010 hatte der damalige Umweltminister Moritz Leuenberger (SP) die Schaffung von Umweltzonen geprüft, den Plan aber fallen gelassen, weil der politische Widerstand zu gross war.

Als vielversprechender in linken Kreisen gilt deshalb der juristische Weg. Die laufenden Bemühungen fokussieren allerdings nicht auf die Ökologie, sondern auf den Konsumenten. Als Reaktion auf den Abgasskandal hat die Stiftung für Konsumentenschutz Ende 2017 am Handelsgericht Zürich gegen Volkswagen und die Amag eine Schadenersatzklage eingereicht, dies für rund 6000 Geschädigte. Der Fall ist hängig.

## Missbraucht SBB Cargo ihre Marktmacht?

#### Der Container-Umschlag in Basel wird umgebaut. Das gibt im Nationalrat zu reden.

Bernhard Kislig

Die Logistikfirmen SBB Cargo, Hupac und Contargo wollen den Verlad von Containern in Basel massiv ausbauen. Bis 2022 sollen im Gebiet von Kleinhüningen ein drittes Hafenbecken und ein Terminal entstehen, an dem Container sowohl auf Schiff, Eisenbahn und Lastwagen verladen werden können. Kostenschätzungen belaufen sich auf bis zu 250 Millionen Franken.

Jetzt wird das Gateway Basel Nord in der Bundespolitik zum Thema. SVP-Nationalrätin Sandra Sollberger (BL) hat gestern im Parlament eine Interpellation eingereicht. Zudem wird der Bundesrat am kommenden Montag eine Anfrage zu diesem Thema mündlich beantworten.

Sandra Sollberger hat wettbewerbsrechtliche Bedenken. SBB Cargo schaffe gemeinsam mit wenigen Anbietern «massive Überkapazitäten im Containerverlad». Damit verdränge der Konzern erfolgreiche private Unternehmen aus dem Basler Rheinhafen. Sollberger spricht auch von einem «De-facto-Monopol von SBB Cargo».

In Basel rumort es schon länger. Nicht zuletzt, weil der Bund bis zu 80 Prozent der Investitionen übernimmt. Die Wirtschaftskammer Basel vertritt ebenfalls eine kritische Position und wandte sich Mitte Februar in einem Schreiben, das dieser Zeitung vorliegt, an die Wettbewerbskommission (Weko). Die Wirtschaftskammer Baselland schreibt in ihrem Brief, dass SBB Cargo im Gütertransport auf der Schiene schon heute eine marktbeherrschende Stellung habe. Diese soll nun in unzulässiger Weise auf den Containerumschlag ausgedehnt werden.

Die Weko untersucht derzeit, ob sie den Zusammenschluss der Logistikunternehmen in der Gateway Basel Nord AG vertieft prüfen soll. Der Entscheid dürfte in den kommenden Wochen fallen. Verzichtet die Weko auf die vertiefte Prüfung, lässt sich das Projekt aus wettbewerbsrechtlicher Sicht kaum stoppen. Dass Sollberger das Thema im Parlament jetzt aufgreift, dürfte den Kritikern gelegen kommen.

Gateway Basel Nord weist die Kritik zurück. Alle Konkurrenten hätten die Möglichkeit erhalten, sich zu beteiligen, heisst es bei der Kommunikationsstelle. Zudem werde dereinst allen interessierten Firmen ein diskriminierungsfreier Zugang zur neuen Infrastruktur gewährt. In Basel-Kleinhüningen befindet sich das einzige verfügbare Areal, das ein solches Bauvorhaben mit Zugang zu Wasser erlaube. Mit diesem Projekt könnten nicht nur Kapazitätsengpässe im Containerverkehr behoben, sondern

auch Transportkosten gesenkt und der Standort Basel gestärkt werden.

Einer der betroffenen Unternehmer, der durch Gateway Basel Nord aus dem Markt gedrängt werden könnte, ist Roman Mayer, Präsident und Geschäftsführer von Swissterminal. Er bestätigt zwar, dass er das Angebot erhalten habe, sich am Projekt zu beteiligen. «Aber man verlangte von uns, dass wir die eigenen Verladeterminale und somit unseren Betrieb schliessen», sagt er. Das war für ihn nicht akzeptabel. Mayer bestreitet entschieden, dass es heute in Basel Kapazitätsengpässe gebe. So habe während des Gleisunterbruchs in Rastatt vergangenes Jahr die Kapazität auf dem Rhein problemlos um 50 Prozent erhöht werden können. Es sei unklug, mit Subventionen zusätzliche Überkapazitäten zu schaffen, meint Mayer. Und schliesslich traue er der Zusage nicht, dass andere Unternehmen einen diskriminierungsfreien Zugang erhalten werden.