



Presseauszüge

für Ortsclubs des ADAC Berlin-Brandenburg e.V.

14. BIS 26. FEBRUAR 2018

Bitte beachten Sie, dass eine Weiterverbreitung aus lizenzrechtlichen Gründen unzulässig ist.

- Berliner Zeitung vom 14.02.2018
Wegen Überfüllung geschlossen 1
-
- Tagesspiegel, Der vom 14.02.2018
Bund erwägt kostenlosen Nahverkehr 2
-
- Lausitzer Rundschau Online vom 14.02.2018
Visionäre Vorstellung Vorstoß für kostenlose Busse und Bahnen stößt auf Skepsis 3
-
- Tagesspiegel, Der vom 15.02.2018
Bald auch ohne 5
-
- Märkische Oderzeitung, Frankfurt vom 15.02.2018
Absage an kostenlosen Nahverkehr 7
-
- Märkische Allgemeine, Potsdamer Tageszeitung vom 16.02.2018
Gelbe Engel 330 000-mal im Einsatz 8
-
- Welt Bundesausgabe, Die vom 16.02.2018
Weltweit mehr E-Autos 9
-
- Tagesspiegel, Der vom 17.02.2018
Jeder rast für sich allein 10
-
- Tagesspiegel, Der vom 17.02.2018
Staat soll für saubere Diesel zahlen 11
-
- Märkische Oderzeitung, Frankfurt vom 19.02.2018
Polizei lehnt Diesel-Kontrolle ab 12
-
- Berliner Morgenpost vom 20.02.2018
Müssen schmutzige Diesel stehen bleiben? 13
-
- nachrichten heute vom 20.02.2018
Hardware-Nachrüstungen an Dieselfahrzeugen sind wirksam 15
-
- Handelsblatt vom 21.02.2018
Teure Nachrüstung 16

Märkische Allgemeine, Potsdamer Tageszeitung vom 22.02.2018

Kita-Kinder freuen sich über Sicherheitswesten 18

BlickPunkt Brandenburg vom 22.02.2018

Kita Buddelflink ist "Kita Cool 2018" 19

Berliner Zeitung vom 23.02.2018

Die letzten Tage des Diesels 20

Märkische Allgemeine, Potsdamer Tageszeitung vom 23.02.2018

Abgeordnete fordern mehr Sicherheit 21

Berliner Morgenpost vom 24.02.2018

Falschparker zahlen 24 Millionen Euro 22

Berliner Zeitung vom 24.02.2018

Berlin, ein gefährliches Pflaster 23

Süddeutsche Zeitung, (B) vom 26.02.2018

"Wir sind ganz klar gegen Fahrverbote" 24



Bitte nicht drängeln: Seit 39 Jahren gibt es den Tunnel unterm Flughafen Tegel, hier die Einfahrt zu der 878 Meter langen Röhre stadteinwärts. Wenn es zu voll wird, muss die Leitzentrale reagieren – und die Zufahrten schließen.

Wegen Überfüllung geschlossen

Weil zu viele Autos auf die Stadtautobahn drängen, müssen immer wieder Tunnel und Zufahrten gesperrt werden. Neue Zahlen vom Senat

VON PETER NEUMANN

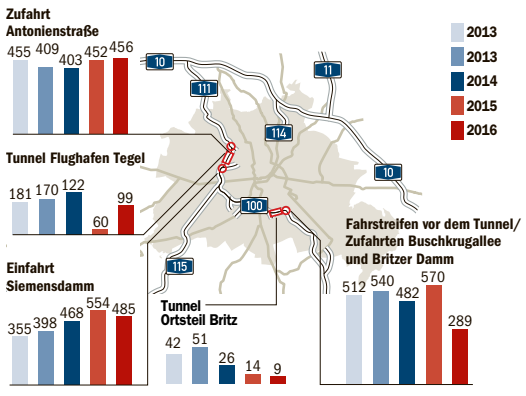
Am gestrigen Dienstag war es mal wieder so weit. Weil zu viele Autos und Lastwagen hinein drängten, musste der Autobahntunnel unter dem Flughafen Tegel stadteinwärts „mehrfach kurzfristig gesperrt“ werden, teilte die Verkehrsinformationszentrale (VIZ) mit. Pech für die Autofahrer: Sie mussten auf nicht minder volle Stadtstraßen ausweichen. Jetzt zeigen neue Zahlen des Senats, dass sich die Lage in Tegel verschärft hat und die Zahl der stau-bedingten Sperrungen dort im vergangenen Jahr wieder gestiegen ist. Wegen zu hoher Belastung war der Flughafentunnel stadteinwärts 95 Mal und stadtauswärts viermal geschlossen – insgesamt 99 Mal. Im Jahr zuvor gab es 60 solcher Sperrungen. Auch anderswo wurden Teile der Stadtautobahn gesperrt.

Kein Zweifel: Berlins Autobahnen sind die wichtigsten Straßen in dieser Stadt, ohne sie würde der Autoverkehr in der jetzigen Form zusammenbrechen. Jörg Becker vom Allgemeinen Deutschen Automobil-Club (ADFC) kennt die A 111, zu der das 1979 eröffnete Tunnelbauwerk unter dem Flughafen Tegel gehört: Er ist dort selbst oft unterwegs. „Diese Autobahn ist wichtig für Pendler, die nordwestlich von Berlin wohnen. Dort macht sich bemerkbar, dass die Zahl der Pendler steigt“, erklärt der ADAC-Mann.

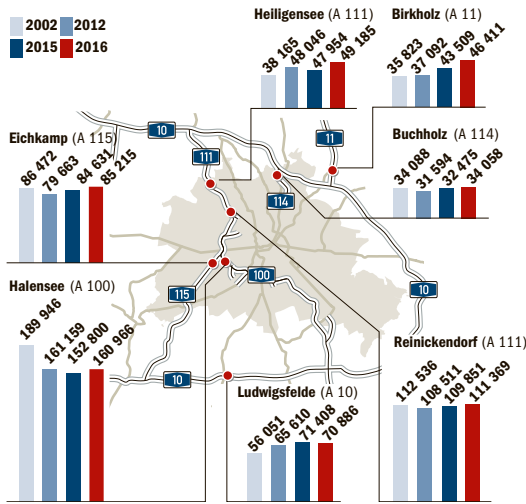
71 Prozent mehr Pendler

Ende Juni gab es 210 000 Einpendler nach Berlin, so Verkehrs-Staatssekretär Jens-Holger Kirchner (Grüne) in seiner Antwort auf eine CDU-Anfrage. Im Vergleich zu 1999 ist die Zahl um fast 71 Prozent gestiegen. Zwar wurde die 967 Meter lange stadtauswärts führende Tunnelröhre unter dem Flughafen seltener gesperrt – nur noch viermal statt 13 Mal im Vorjahr. Aber dafür blieb eine andere Zahl auf hohem Niveau: 142 Mal mussten in dieser Röhre einzelne Fahrstreifen gesperrt werden. 2016 war das 157 Mal der Fall. Am Dienstagmorgen wurde auch die Zufahrt Antonienstraße wieder

So oft werden Abschnitte der Stadtautobahn wegen zu hoher Verkehrsbelastung gesperrt



So viele Fahrzeuge wurden auf den Autobahnen gezählt



GANZ SCHÖN VOLL

Die wichtigsten Straßen Berlins sind die Autobahnen. Ihre Geschichte begann in dieser Stadt mit der Aus in Grunewald. Sie wurde am 24. September 1921 eröffnet. Nur Reiche konnten sich anfangs eine Fahrt auf der damaligen Privatstraße leisten, eine Nutzung kostete zehn Mark Maut. Im gesamten Monat Oktober 1921 waren nur 8000 Autos auf dieser Strecke unterwegs – heute 85 000 pro Tag.

Der Stadtring, die heutige A 100, feiert in diesem Jahr Jubiläum. Am 26. November 1958 wurden zwischen Halenseestraße und Hohenzollerndamm die ersten zwei Kilometer eröffnet. 1960 waren dort täglich im Schnitt 20 000 Fahrzeuge unterwegs. 2016, so die jüngste Zahl der Bundesanstalt für Straßenwesen, waren es 160 000. Damit ist dieses Teilstück der A100 eine der am stärksten belasteten Autobahnen in Deutschland.

22.2.2022: An diesem Tag soll der jüngste Berliner Autobahnabschnitt eröffnet werden. Der 1,6 Kilometer lange Bauabschnitt der A 100 (Neukölln-Treptow) wird 3,2 Kilometer lang und kostet 472,9 Millionen Euro – die teuerste Autobahn in Deutschland.

Der Tunnel Flughafen Tegel gehört zur A 111, einer stark genutzten Pendlerstrecke mit immer mehr Verkehr. 2017 wurde er wegen hohen Verkehrsaufkommens 99 Mal gesperrt. In 256 Fällen kam es zur Sperrung einzelner Fahrstreifen. Neunmal war der Tunnel dicht, weil sich ein Unfall ereignet hatte, 45 Mal aus anderen Gründen.

Der Tunnel Ortsteil Britz am Ring in Neukölln ist Berlins längster Autobahntunnel. Wegen hohen Verkehrsaufkommens wurde er 2017 neunmal gesperrt. In 228 Fällen kam es zur Sperrung einzelner Fahrstreifen – im Jahr davor 370 Mal. Vor dem Tunnel wurden Zufahrten oder ein Fahrstreifen 289 Mal gesperrt – im Jahr davor 560 Mal.

einmal gesperrt – dort mündet mit dem Eichborndamm eine wichtige Einfallstraße aus Reinickendorf in den Flughafentunnel. Im vergangenen Jahr war sie 456 Mal dicht – im Jahr davor 452 Mal. Einen Rückgang gab es dagegen ein paar Kilometer südlich, am Siemensdamm. Die dortige Einfahrt zur A 100 war 485 Mal geschlossen, weil zu viele Autos und Lkw auf den Ring drängten – im Jahr davor war sie 554 Mal gesperrt.

„Am Rande der Kapazität“

Der längste Autobahntunnel Berlins, der sich auf mehr als 1,7 Kilometern durch den Neuköllner Ortsteil Britz zieht, musste im vergangenen Jahr nur neunmal wegen zu hohen Verkehrsaufkommens gesperrt werden – 2016 hatte es noch 14 solcher Unterbrechungen gegeben.

Auch andere Einschränkungen wurden seltener festgelegt. „Unterm Strich ist die Zahl aber immer noch hoch“, sagte Becker. So wurden im vergangenen Jahr 228 Mal einzelne Fahrstreifen im Britzer Tunnel gesperrt. Vor dem Tunnel wurden die Zufahrten Buschkrugallee und Britzer Damm oder eine Fahrspur 289 Mal dichtgemacht – um zu verhindern, dass zu viele hineinströmen.

Dass es in Britz weniger Sperrungen gab, sei „erfreulich“, sagte Dorothee Winden, Sprecherin von Verkehrssenatorin Regine Günther (parteilos, für Grüne). „Weniger Unfälle, Umleitungen oder sonstige Ereignisse, also weniger Behinderungen im Umfeld, können den Zufluss positiv verändern.“

Vielleicht lag es auch an den Bauarbeiten, die vor dem Tunnel auf der A 113 stattfanden, so der Grünen-Verkehrspolitiker Harald Moritz. „Dadurch wurde der Verkehr bereits dosiert, und es bedurfte keiner Dosierung an den Tunnelzufahrten“, sagte er. „Insgesamt glaube ich aber nicht, dass weniger Verkehr auf den Autobahnen unterwegs ist.“

In der Tat: Die jüngsten Zählergebnisse der Bundesanstalt für Straßenwesen belegen, dass die Belastung der Autobahnen 2016 gestiegen ist. Jörg Becker: „Die Stadtautobahn ist am Rande ihrer Kapazität.“

Bund erwägt kostenlosen Nahverkehr

Von Hans Monath

Berlin - Die Bundesregierung will angesichts einer drohenden Klage der EU-Kommission die Maßnahmen für saubere Luft in deutschen Städten ausweiten. Dazu erwägt der Bund mit Ländern und Kommunen einen kostenlosen öffentlichen Nahverkehr, um die Zahl privater Fahrzeuge zu verringern. Das geht aus einem Brief von Umweltministerin Barbara Hendricks (SPD), Verkehrsminister Christian Schmidt (CSU) und Kanzleramtschef Peter Altmaier (CDU) an EU-Umweltkommissar Karmenu Vella hervor.

Berlins Verkehrssenatorin Regine Günther (parteilos, für Grüne) begrüßte den Vorschlag: Es sei gut, "wenn die Bundesregierung sich endlich Gedanken macht, wie die Gesundheitsbelastung durch Stickoxide in den Städten verringert werden kann", sagte sie dem Tagesspiegel. Berlin sei prinzipiell bereit, sich an einem Pilotprojekt zu beteiligen. "Wir

gehen davon aus, dass der Bund die Finanzierung übernehmen würde", so die Senatorin weiter.

Der Grünen-Politiker Boris Palmer, seit 2007 Oberbürgermeister der Stadt Tübingen, schrieb auf dem sozialen Netzwerk Facebook: "Sensationell. Daran arbeiten wir jetzt schon fast zehn Jahre. Endlich Bewegung!" Antje Kapek, Grünen-Fraktionsvorsitzende im Abgeordnetenhaus, freut sich ebenfalls, dass diese Debatte Schwung aufnimmt. "Wir verfolgen die Debatte um kostenlosen ÖPNV mit großem Interesse. Wenn mehr Personen auf Busse und Bahnen umsteigen, ist das gut für alle Städte, weil die Luft sauberer wird und wir Platz auf den Straßen schaffen."

Die Sprecherin der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) Petra Reetz sagte: "Alles ist denkbar. Aber die Einführung eines kostenlosen öffentlichen Nahverkehrs geht nicht von heute auf morgen." In Berlin würden die Kosten für einen kostenlosen Nahver-

kehr mit BVG, Straßenbahn und Bussen geschätzt rund eine Milliarde Euro ausmachen. Derzeit nutzen rund 1,06 Milliarden Fahrgäste pro Jahr den öffentlichen Nahverkehr. Reetz rechnet aber mit deutlich mehr Passagieren, falls die Fahrten kostenlos werden. Das gelte dann auch für die Touristen, die nach Berlin kämen. Das jährliche Passagieraufkommen könne sich sogar verdoppeln.

Bislang gibt es in Deutschland nach Angaben des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) keinen kostenlosen Nahverkehr. "Wir sehen das auch sehr kritisch", sagte eine VDV-Sprecherin. Mit rund zwölf Milliarden Euro jährlich finanzierten sich die Verkehrsbetriebe etwa zur Hälfte aus dem Ticketverkauf. "Das müsste am Ende der Steuerzahler finanzieren." Weitere Milliarden wären nötig für neue Busse, Bahnen und Personal. Denn: "Wir hätten bei einem kostenlosen Angebot einen enormen Fahrgastzuwachs." sib/dpa

Quelle:	Lausitzer Rundschau Online vom 14.02.2018 (Internet-Publikation, Cottbus)		
Auch in:	Radio Oberhausen Online; Augsburg Allgemeine Online; Dorstener Zeitung Online; Kölnische Rundschau Online; Weinheimer Nachrichten / Odenwälder Zeitung Online; Heilbronner Stimme Online; Newratings; finanzen.net; Cannstatter Zeitung Online; Focus Online; Alsfelder-Allgemeine.de; WN Westfälische Nachrichten Online; wirtschaftsnews, die; boerse.de; Traunsteiner Tagblatt Online; pipeline; Yahoo! Deutschland; Postbank; Aero International Online; Radio Emscher Lippe Online; finanztreff.de; General-Anzeiger, Bonn Online; Badisches Tagblatt Online; Radio Sauerland Online; Radio Ennepe Ruhr Online; nordbayern.de; Berliner Zeitung Online; börsenNEWS.de; Prignitzer.de; Kölner Stadt-Anzeiger Online; Radio Duisburg Online; Schweriner Volkszeitung online; maxblue; financial.de; ariva.de; Glocke online, Die; boerse-online.de; EU-Info. Deutschland; Norddeutsche Neueste Nachrichten Online; Halterner Zeitung Online; .comdirect; Usinger Neue Presse Online; mittelhessen.de; Ruhr Nachrichten Online; Mitteldeutsche Zeitung Online; Walsroder Zeitung Online; Wetterauer-Zeitung.de; 107.7 Radio Hagen Online; sbroker; Radio Vest Online; Deutsche Bank; Münsterland Zeitung Online; Gießener-Allgemeine.de; Euro Fund Research; ad-hoc-news; wallstreetonline; OnVista; zertifikateanleger.de; Aktiencheck; FinanzNachrichten.de; Börse Frankfurt; Neu-Isenburger Neue Presse Online; Emder Zeitung Online; Autohaus online; DEWEZET Online; Radio Essen Online; Taunus Zeitung Online; Echo Online; Aachener Zeitung online; Usinger Anzeiger Online; Abendzeitung Online; Bad Vilbeler Neue Presse Online; fn web; ka-news.de; Lamprather Zeitung Online; Kreis-Anzeiger Zentralhessen Online; Ludwigsburger Kreiszeitung Online; Hildesheimer Allgemeine Zeitung Online; Radio Bochum Online; Lauterbacher Anzeiger Online; Gießener Anzeiger Online; Wilhelmshavener Zeitung Online; Radio Mülheim Online; Bürstädter Zeitung Online; Gelnhäuser Tageblatt Online; Saarbrücker Zeitung Online; Radio Herne Online; adblue; Freie Presse Online; NQ Online; Thüringer Allgemeine Online; Mindener Tageblatt Online; Morgenweb; Eßlinger Zeitung ez online; Zeit Online; idowa.de Mediendienste; Nassauische Neue Presse Online; Harke online, Die; Wiesbadener Kurier Online; SZ LZ Schaumburger Zeitung & Landes-Zeitung Online; greenpeace magazin. online; Goslarsche Zeitung Online; Radio K.W. Online; Elbe-Jeetzel-Zeitung Online; Wormser Zeitung Online		
Visits:	∑ 530.934.688	AÄW: ∑ 564.430 € Reichweite: ∑ 17.697.822	Autor: N.N.



Visionäre Vorstellung Vorstoß für kostenlose Busse und Bahnen stößt auf Skepsis

Berlin. Die Überlegungen der Bundesregierung für einen kostenlosen Nahverkehr in von Autoabgasen belasteten Städten stoßen auf viel Skepsis. Der Deutsche Städte- und Gemeindebund verwies vor allem auf die Kostenfrage. dpa

Der Vorstoß der Bundesregierung für kostenlose Busse und Bahnen im Kampf gegen zu schmutzige Luft in deutschen Städten stößt auf breite Skepsis. Verkehrsverbünde und Kommunen verwiesen auf eine ungeklärte Finanzierung und verlangten einen stärkeren Ausbau des Nahverkehrs-Angebots.

Regierungssprecher Steffen Seibert machte am Mittwoch deutlich, dass es um „zeitweilige“ Gratis-Angebote in Kommunen gehe, die unterstützt werden könnten. Angaben zu Zeitplänen, Kosten und der Umsetzung in bestimmten Städten wurden nicht gemacht.

Der Deutsche Städtetag nannte die Überlegungen angesichts andauernder Grenzwert-Überschreitungen „etwas hilflos“. Kostenloser Nahverkehr sei „wahrscheinlich nicht zu bezahlen“, sagte Hauptgeschäftsführer Helmut Dedy der Deutschen Presse-Agentur. „Und ich glaube auch nicht, dass die Bundesregierung das bezahlen will.“ Grünen-Fraktionschef Anton Hofreiter kritisierte, die Regierung habe einen Testballon gestartet, sei aber bereits wieder zurückgerudert. Es gehe darum, das Angebot auszubauen, das „Ticketchaos“ zu lichten und Busse und Bahnen für Schüler und Jugendliche in ganz Deutschland kostenfrei zu machen.

Seibert sagte, es solle alles dafür getan werden, die Luftqualität zu verbessern und Diesel-Fahrverbote zu vermeiden. In einem Schreiben an die EU-Kommission seien zusätzliche Maßnahmen für Kommunen dargelegt worden. Nun werde eine Bewertung aus Brüssel abgewartet. Hintergrund ist eine drohende Klage der Kommission beim Europäischen Gerichtshof (EuGH) gegen Deutschland wegen unzureichender bisheriger Bemühungen.

Ein Sprecher des Umweltministeriums sagte, der Vorschlag solle eine Diskussion anstoßen und ein Signal geben, dass die Regierung zu einer Erweiterung des „Gestaltungsspielraums“ der Kommunen bereit sei. So könnten Städte „ein vorübergehendes Gratis-Angebot“ etwa dann machen, wenn die Luftbelastung höher ist. Er verwies auf Tübingen, wo Busse seit kurzem samstags gratis sind. Das Angebot gilt nach Angaben des dortigen Verkehrsverbundes bis sonntags um 5.00 Uhr für alle Busse im Stadtgebiet. Das Projekt war auch entstanden, weil ein zentrales Parkhaus saniert werden soll und so Parkplätze wegfallen.

In einem am Dienstag bekannt gewordenen Brief an EU-Umweltkommissar Karmenu Vella hatte die Bundesregierung auch einen kostenlosen ÖPNV genannt, um die Zahl der Autos in Städten zu verringern - aber ohne die Einschränkung, dass es sich um temporäre Maßnahmen handeln solle.

Der Autofahrerclub ADAC betonte, leichter umsetzbar als kostenloser ÖPNV wären einfache, günstige Tarife und zuverlässige Takte, um Pendlern eine interessante Alternative zum Auto zu bieten. „Hier muss der Bund mitinvestieren, das hilft auch den Städten bei der Luftreinhaltung“, sagte Vizepräsident Ulrich Klaus Becker.

Der Geschäftsführer des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV), Knut Ringat, sagte der dpa, öffentlicher Nahverkehr könne nie wirklich kostenlos sein. Vielmehr gehe es darum, ob etwa die Steu-

erzahler Erlöse aus dem Fahrscheinverkauf übernehmen. „Diese Frage sollte mit dem Steuerzahler öffentlich diskutiert werden und nicht per Brief aus Brüssel den betreffenden Städten zur Kenntnis gegeben werden.“ Mit dem Status quo der Verkehrswege sei Gratis-ÖPNV nicht bewältigbar.

Der umweltpolitische Sprecher der SPD im Bundestag, Carsten Träger, begrüßte die Idee der Regierung. „Der Vorschlag „Nulltarif für Busse und Bahnen“ ist eine kraftvolle Idee.“ Folgen müssten nun aber detaillierte Konzepte in Abstimmung mit Ländern und Kommunen.

Die Bundesregierung hatte der EU-Kommission auch noch andere Maßnahmen vorgestellt, darunter einen bereits auf den Weg gebrachten Milliarden-Fonds für bessere Luft in Städten. Außerdem sollen „bei Bedarf“ Städte unterstützt werden, wirksame Verkehrsregeln auf den Weg zu bringen. Für Schwerlaster solle es „Niedrigemissionszonen“ geben. Seibert sagte, es sei Aufgabe der künftigen Regierung, die Vorschläge so schnell wie möglich umzusetzen.

Die Wirksamkeit der Maßnahmen soll in fünf „Modellstädten“ getestet werden - und zwar in Bonn, Essen, Herrenberg (Baden-Württemberg), Reutlingen und Mannheim. Hierfür seien Städte ausgewählt worden, in denen Schadstoff-Grenzwerte in geringem, mittleren sowie hohem Maße überschritten werden, erläuterte das Umweltministerium. Um das Thema Fahrverbote geht es am 22. Februar auch am Bundesverwaltungsgericht. Es könnte eine wegweisende Entscheidung fällen, ob Verbote rechtmäßig sind.

Teilen [Twittern](#) [Teilen](#)



Bald auch ohne

Die Bundesregierung überlegt, ob kostenloser Nahverkehr bei der Luftreinhaltung helfen kann. Ist das realistisch?

Von Stefan Jacobs, Klaus Kurpjuweit,
Jens Tartler und Carsten Werner

Wegen anhaltender Überschreitungen der EU-Luftqualitäts-grenzwerte in 70 deutschen Städten droht Deutschland eine Klage vor dem Europäischen Gerichtshof. Die Bundesregierung will jetzt verschiedene Maßnahmen erproben, um so für saubere Luft zu sorgen und die drohende Klage zu verhindern.

Was plant die Bundesregierung?

Genau genommen plant sie noch gar nichts, sondern "überlegt", zusammen mit den Ländern und den Kommunen kostenlosen Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) anzubieten, damit weniger private Autos auf den Straßen fahren. Das haben Umweltministerin Barbara Hendricks (SPD), Kanzleramtsminister Peter Altmaier (CDU) und Verkehrsminister Christian Schmidt (CSU) in einem Brief an EU-Umweltkommissar Karmenu Vella geschrieben. Bonn, Essen, Herrenberg, Reutlingen und Mannheim sollen als "Leitstädte" verschiedene Maßnahmen testen, die später auf andere Städte ausgedehnt werden könnten. In dem Brief werden auch schärfere Abgasgrenzwerte, Verkehrsbeschränkungen und Steueranreize als Maßnahmen genannt, die bei der Luftverbesserung helfen sollen.

Welche Erfahrungen gibt es mit kostenlosem Nahverkehr?

Bislang gibt es in Deutschland nach Angaben des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) keinen dauerhaft kostenlosen Nahverkehr. In der estnischen Hauptstadt Tallinn (420 000 Einwohner) wurde er 2013 nach einer Volksabstimmung mit 75-Prozent-Mehrheit eingeführt und inzwischen auf Regionalzüge erweitert. Seitdem hat der Busverkehr in der Stadt Vorfahrt. Ein Jahr nach Einführung fuhren 14 Prozent mehr Menschen mit Bus und Bahn - vor allem Einwohner mit niedrigem Einkommen.

Die belgische Stadt Hasselt hat die Kostenfreiheit nach 16 Jahren wegen

des großen Erfolges aufgegeben, nachdem sich die Fahrgastzahlen dreizehnfach hatten. Im brandenburgischen Templin explodierten die Nutzerzahlen 1999 innerhalb eines Jahres von 41 000 auf 350 000. Mit mehr als einer halben Million Fahrgästen waren die Kosten 2003 schließlich zu hoch. In Portland in den USA war das System überlastet, weil viele Kunden auch kürzeste Strecken fuhren. Als eher ungesunden Nebeneffekt hat eine Studie auch in Tallinn gezeigt, dass sich weniger Menschen zu Fuß oder per Fahrrad bewegen.

Passt die Idee zur Berliner Verkehrspolitik?

Im Prinzip ja. Der Senat will das Nahverkehrsangebot ausbauen und mehr Platz für den Radverkehr schaffen. Doch das dauert. Für zwei Projekte bei der Straßenbahn läuft das Genehmigungsverfahren, ein drittes steht kurz davor, weitere Ausbauten sind vorgesehen. Bei der U-Bahn gibt es keine Ausbaupläne, und die massenhafte Beschaffung zusätzlicher Züge und Busse würde wohl ein Jahrzehnt dauern. Verkehrssenatorin Regine Günther (parteilos, für Grüne) unterstützt den Ansatz, verweist aber darauf, dass kostenfreier Nahverkehr die Berliner Stickoxidprobleme nicht lösen würde. Die Gerichte verlangten dafür schnelle Schritte. Dazu sollten die Hersteller Diesel-Autos nachrüsten und der Bund eine blaue Plakette einführen, um saubere Autos von solchen mit höherem Ausstoß zu unterscheiden.

Was sagen Verkehrsexperten?

Der Verkehrsclub Deutschland (VCD) lobt den "Mut zu ambitionierten Ideen". Philipp Kosok, Referent für Bahn und ÖPNV, ist der Auffassung, dass kostenlosen ÖPNV nicht die Steuerzahler finanzieren sollten, "sondern die Verantwortlichen für die hohen Stickoxidwerte: die betrügerische Autoindustrie". Und die Steuerermäßigung für Diesel lasse sich der Staat jährlich 7,4 Milliarden Euro kosten: "Damit ließen sich bereits die Ticketpreise für den gesamten deutschen

Nahverkehr mehr als halbieren." Gegen die Luftverschmutzung sei "ein Testlauf eigentlich überflüssig" - eine "massive Ausweitung des ÖPNV-Angebots zu günstigeren Ticketpreisen" sei dazu unstrittig nötig. Greenpeace-Sprecher Niklas Schinerl sagt, Gratis-Tickets dürften "nicht auf wenige Kleinstädte und bestimmte Tage beschränkt bleiben - wir brauchen sie in ganz Deutschland, durchgehend". Je mehr Menschen das Angebot nutzten, "desto sauberer, sicherer und letztlich lebenswerter werden unsere Innenstädte".

Die Verkehrsunternehmen sind skeptisch. Sie rechnen für ein kostenloses Angebot mit einem enormen Fahrgastzuwachs. Es ist aber strittig und unklar, wie schnell wie viele Menschen es nutzen würden - für Nicht-Kunden spricht ja oft nicht nur der Preis gegen eine Nutzung von Bus oder Bahn. Der Vorsitzende der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG), Alexander Kirchner, fordert "ein Nahverkehrsangebot, das Lust darauf macht, morgens mit Bus und Bahn ins Büro zu fahren", ohne Zugausfälle, Verspätungen und Überfüllung, mit Platzreservierung und Service - dafür würden Fahrgäste auch bezahlen. Auch der Berliner Fahrgastverband Igeb sieht kostenlosen ÖPNV nur als langfristig machbares Projekt - zumal der öffentliche Verkehr in vielen Ballungsräumen bereits "auf dem Zahnfleisch" rolle. Hilfreicher sei eine Vereinfachung des Tarifsystems.

Fahrscheinautomaten und -kontrollen könnten wegen der Regionalzüge nicht komplett wegfallen. Auch der Deutsche Landkreistag weist darauf hin, dass in Verkehrsverbänden zwischen Städten und Landkreisen einheitliche Tarife gelten - wie die mit kostenloser Nutzung kombiniert werden könnten, sei völlig unklar.

Was würde eine Umstellung kosten?

Alle deutschen Verkehrsbetriebe zusammen haben einen Etat von etwa zwölf Milliarden Euro im Jahr, der etwa zur Hälfte aus dem Ticketverkauf

abgedeckt wird. In Berlin lagen die Einnahmen der BVG zuletzt bei knapp einer Milliarde Euro; die S-Bahn erlöste rund 422 Millionen Euro. Zum Wegfall der Ticketeinnahmen kämen, wenn mehr Menschen den ÖPNV nutzen, weitere Milliarden für neue Busse, Bahnen und Personal - und für den entsprechenden Ausbau der Infrastruktur. Baden-Württembergs Verkehrsminister Winfried Hermann (Grüne) sagte: "ÖPNV zum Nulltarif würden die Kommunen nur mit tatkräftiger finanzieller Unterstützung durch den Bund anbieten können." Sein Bundesland sei offen "auch für unkonventionelle Leuchtturmprojekte".

Die Folgekosten sind noch nicht einmal geschätzt worden. Bei Bussen ist ein Kauf am einfachsten; für eine große Nachfrage reicht die Kapazität der Hersteller jedoch nicht. Für Bahnen ist die Vorlaufzeit groß. Schon jetzt fehlen der U-Bahn und der S-Bahn in Berlin Züge für den normalen Betrieb. Wären sie da, müssten wahrscheinlich weitere Werkstätten gebaut werden. Auch zusätzliche Fahrer müssten gesucht und bezahlt werden. Und würden Bahnen häufiger fahren,

steige auch der Reparaturaufwand für die Gleise, sagte BVG-Sprecherin Petra Reetz. Das Angebot müsse aber attraktiv sein, um Autofahrer auf Dauer zum Umsteigen zu bewegen. Nicht auszuschließen sei auch, dass bei einem kostenfreien Angebot die Wertschätzung für den Nahverkehr sinke und der Vandalismus zunehme. Deshalb habe die US-Stadt Seattle den Versuch aufgegeben.

Gibt es alternative Konzepte?

Für die Wahl der Verkehrsmittel spiele auch die sogenannte letzte Meile zwischen Haltestelle und Wohnung oder Arbeitsplatz und damit die Qualität des sonstigen Mobilitätsangebotes eine wichtige Rolle: ein gutes Fahrradnetz mit Abstellplätzen und Leihrädern zum Beispiel, günstige Taxen oder Miet- und Sharing-Autos für notwendige Transporte oder Ausflüge - und der einfache Wechsel zwischen Verkehrsmitteln, den auch der fahrscheinlose ÖPNV erleichtern würde.

Die Grünen wollen mit einem sogenannten Mobilpass mehr Menschen in Busse und Bahnen holen. Statt mehr als 130 Verkehrsverbänden mit eigenen Tarifen, Nutzungsbedingun-

gen und Apps fordern sie deutschlandweit einen einheitlichen Standard für Buchung und Bezahlung - mit einer einzigen Smartcard oder App für Busse, Bahnen, Fähren, Taxis, Car-sharing, Leihräder, Elektro-Ladesäulen, Parkplätze und Service zu fairen und gleichen Bedingungen für alle Fahrgäste.

Studien zeigen, dass Menschen am ehesten auf das eigene Auto verzichten, wenn dessen Nutzung teurer oder komplizierter wird - zum Beispiel durch höhere Steuern, Park- und Mautgebühren oder weniger Parkmöglichkeiten. Würde kostenloser Nahverkehr tatsächlich die Luft verbessern?

Wenn er statt Autos genutzt würde: ja. Laut Umweltbundesamt verursacht der Verkehr rund 60 Prozent der Stickstoffdioxidbelastung. Daran sind Diesel-Pkw mit 72,5 Prozent beteiligt, Busse machen nur vier Prozent der Emissionen im städtischen Verkehr aus, Lkw- und Lieferverkehr rund 19 Prozent. mit afk/HB
Foto: Lukas Schulze/dpa; Montage: Buder

Absage an kostenlosen Nahverkehr

Brandenburger Verkehrsministerium äußert Zweifel an Finanzierung / Ver.di bemängelt Sparmaßnahmen

Von Beate Bias

und Harriet Stürmer

Potsdam. Das Verkehrsministerium in Potsdam hat einer kostenlosen Nutzung von Bussen und Bahnen vorerst eine Absage erteilt. Die Gewerkschaft Ver.di äußerte sich zwar positiv gegenüber den Plänen der Bundesregierung. Doch auch sie hält das Vorhaben derzeit nicht für umsetzbar.

Hintergrund für die Pläne der Bundesregierung ist eine Verbesserung der Luftqualität. Die ist vor allem in vielen deutschen Großstädten schlecht. In Brandenburg werden die Feinstaubwerte beispielsweise in Potsdam und in Frankfurt (Oder) überschritten. Inzwischen hat die EU-Kommission mit Strafen gedroht, sollte sich daran nichts ändern.

Im Potsdamer Verkehrsministerium hieß es am Mittwoch, dass ein kostenloser Nahverkehr nicht ohne Weiteres umsetzbar ist. An erster Stelle stehe die Frage, ob die Infrastruktur dem Ansturm an Fahrgästen

standhalten könnte, sagte Ministeriumssprecher Steffen Streu.

Ein Beispiel für die Auswirkungen ist die Stadt Templin (Uckermark). Dort war die Zahl der Fahrgäste auf das 15-Fache gestiegen, nachdem die Fahrten vor mehr als 20 Jahren vorübergehend gratis angeboten wurden.

Natürlich macht sich Brandenburg auch Sorgen um fehlende Einnahmen. "Das Land ist auf das Geld aus den Fahrpreisen angewiesen", erklärte Streu weiter. Zudem sei bislang nicht geklärt, wer die Kosten für die Anschaffung von Bussen und Bahnen zahlen wird. Der Appell der Landesregierung an den Bund lautet deshalb: Berlin muss den Ländern und Kommunen Vorschläge unterbreiten.

Am Dienstag war bekannt geworden, dass sich verschiedene Bundesministerien mit einem Brief an die EU-Kommission gewandt hatten. Darin schlugen unter anderem Umweltministerin Barbara Hendricks (SPD) und Verkehrsminister Christian Schmidt (CDU) vor, das kostenlose

Fahren zunächst in fünf Städten zu testen. Los geht es in Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen.

Die Gewerkschaft Ver.di steht der Idee positiv gegenüber. Landesbezirksleiterin Susanne Stumpfenhusen äußerte aber ähnliche Zweifel wie sie aus dem Verkehrsministerium zu hören sind. "Aus eigener Kraft sind die Kommunen nicht in der Lage", erklärte Stumpfenhusen. Sie erinnerte zudem an die "chronische Unterfinanzierung" des öffentlichen Nahverkehrs. Die Sparmaßnahmen hätten in der Vergangenheit bereits dazu geführt, dass der S-Bahn-Verkehr zusammengebrochen ist.

Für die Allianz pro Schiene kann ein kostenloser Nahverkehr eine "Schlüsselrolle" bei den Forderungen der EU-Kommission spielen. "Wenn es der Politik ernst ist, dann reichen fünf Teststädte nicht aus", so Geschäftsführer Dirk Flege. Laut dem Koalitionsvertrag will die neue Regierung die Fahrgastzahlen bis 2030 verdoppeln.

Gelbe Engel 330 000-mal im Einsatz

Potsdam. Die Pannenhelfer des ADAC und ihre Straßendienstpartner rückten im Vorjahr 329 849-mal in Berlin und Brandenburg aus. Dabei fielen auf das Land Brandenburg 183 642 Einsätze und auf die Bundeshauptstadt 146 207 Einsätze, wie es in einer gestern veröffentlichten Statistik heißt. Für die Straßenwachtfahrer war der einsatzreichste Tag der 9. Januar 2017, an dem 1 718 Pannen gemeldet wurden. Insgesamt legten die 159 Straßenwachtfahrer rund 7,1 Millionen Kilometer in der Region zurück, um liegengebliebenen Autofahrern zu helfen.

Bundesweit zählte die Pannenstatistik rund vier Millionen Einsätze der ADAC-Straßenwachtfahrer und ihrer Mobilitätspartner. In knapp 40 Prozent der Fälle mussten Defekte an Batterien behoben werden. Damit bleibt die Batterie mit Abstand Sorgenkind Nummer eins.

Mobilität

Weltweit mehr E-Autos

Trotz knapper Rohstoffe und fehlender Ladeinfrastruktur steigt die Zahl der Elektroautos einer neuen Studie zufolge weltweit sprunghaft. Bis Anfang 2018 sei der Bestand auf 3,2 Millionen Stromer gestiegen - ein Plus von 55 Prozent im Vergleich zum Vorjahr, teilte das Zentrum für Sonnenenergie- und Wasserstoff-Forschung Baden-Württemberg (ZSW) in Stuttgart mit. Getrieben wurde der Markt vor allem von China, erfolgreichste Hersteller waren die chinesischen Konzerne BYD ("Build Your Dreams") und BAIC.

Auch deutsche Autobauer konnten sich der Studie nach gut positionieren. In China rollen mehr als 1,2 Millionen Stromer über die Straßen. 2017 kamen 579.000 dazu. In den USA stieg die Zahl der E-Mobile um 195.000 auf über 750.000 Stück. Deutschland verzeichnet einen Anstieg um 54.490 auf 92.740 Autos. Der Anteil der Neuzulassungen habe aber nur bei 1,6 Prozent gelegen. Gezählt wurden alle Fahrzeuge, die mit Strom betankt werden, also auch Plug-In-Hybride.



Jeder rast für sich allein

Die Zahl der geblitzten Rot- und Schnellfahrer steigt stark - aber die Polizei kontrolliert immer weniger

Von Stefan Jacobs

Noch nie wurde in Berlin so hemmungslos bei Rot gefahren wie im vergangenen Jahr. Auch die Zahl der von fest installierten Blitzern erfassten Raser nahm drastisch zu. Zugleich ist die schon seit Jahren rückläufige Zahl der mobilen Tempokontrollen noch einmal stark gesunken. Das ergibt sich aus einer Bilanz, die das Polizeipräsidium dem Tagesspiegel auf Anfrage vorgelegt hat.

Demnach verfügte die Polizei 2017 über 21 Radarwagen (einer weniger als im Vorjahr) und 56 Handlasergehäte (fünf weniger). Die Radarwagen kamen auf 18 703 Einsatzstunden - 20 Prozent weniger als im Jahr davor. Mit den Laserpistolen absolvierten die Beamten 6239 Einsatzstunden, was einem Rückgang um 14 Prozent entspricht. Rechnerisch war jeder der teuren Radarwagen täglich nicht einmal zweieinhalb Stunden im Einsatz. Die Handlaser wurden im Mittel 18 Minuten am Tag benutzt. Das mit den 56 Messpistolen absolvierte Pensum wäre theoretisch auch mit einer einzigen mühelos zu schaffen gewesen.

Damit verschärft sich ein Trend, der von Politikern seit Jahren beklagt und von der Innenverwaltung schon ebenso lange mit Verweis auf die dünne Personaldecke abgetan wird. Dabei hatte Innenstaatssekretär Torsten Akmann im März 2017 auf eine parlamentarische Anfrage hin noch erklärt, dass zumindest die Radarwagen dank 20 neuer Dienstkräfte und veränderter Einsatzpläne stärker ausgelastet werden könnten. Fast zeitgleich kündigte Akmanns Amtskollege Christian Gaebler die Installation neuer stationärer Blitzer an.

In der rot-rot-grünen Koalitionsvereinbarung steht, dass "an Unfallschwerpunkten und in sensiblen Bereichen" Tempo- und Rotlichtverstöße "mit mobilen und fest installierten Anlagen stärker überwacht werden". Tatsächlich existierten im vergangenen Jahr je 16 funktionierende stationäre Blitzer; die Zahl ist seit vielen Jahren fast unverändert. Manche erfassen nur Temposünder oder Rotfahrer, andere können beides. Laut dem bundesweiten Großstädtevergleich eines Automobilclubs ist die Blitzerdichte nirgends so gering wie in Berlin.

Das soll sich ändern: Im Doppelhaushalt ist Geld für jährlich zehn neue Anlagen eingeplant. Die Standorte seien noch nicht entschieden, heißt es bei der Polizei. Eines der wenigen neuen Geräte steht am Großen Stern in Höhe Altonaer Straße. Der Kreisel um die Siegestsäule gehört seit vielen Jahren zu den schlimmsten Unfallschwerpunkten der Stadt - und der Blitzer war mit mehr als 13 000 eingeleiteten Bußgeldverfahren der bei weitem "erfolgreichste" im vergangenen Jahr, was Rotlichtverstöße von Autofahrern betraf (siehe Tabelle). Die Zahl der geblitzten Temposünder (1211 Ahndungsverfahren) war dagegen relativ gering.

Umso reicher war einmal mehr die Ausbeute der Blitzgeräte im Britzer Autobahntunnel. Obwohl die seit 2010 funktionieren und sogar mit Schildern vor den Tunneleinfahrten angekündigt werden, erfassten sie 2017 mehr als 102 000 Schnellfahrer. Zum Vergleich: Im ersten kompletten Betriebsjahr waren es fast 150 000. Weit abgeschlagen folgen die Blitzer

in der Schildhornstraße und am Siemensdamm, Ecke Nikolaus-Großweg. Letzterer liegt auch bei den Rotlichtverstößen auf dem dritten Patz - hinter dem Tempelhofer Damm auf Höhe der Zufahrt zur A 100.

Die Zahlen sind auch deshalb bemerkenswert, weil die stationären Geräte den Einheimischen meist bekannt sind. Außerdem warnen Navigationsgeräte und Blitzer-Apps davor, was zwar verboten, aber nur schwer zu unterbinden ist.

Wie sich die Verhältnisse auf den Straßen entwickeln, zeigt der Jahresvergleich: 51 450 von Blitzern erwischte Rotlichtfahrer bedeuten ein Plus von 56 Prozent gegenüber 2016. Hochgerechnet auf die rund 2000 Ampeln der Stadt ergibt das sechseinhalb Millionen Rotlichtverstöße von Auto-, Lkw- und Motorradfahrern. Die Zahl der "qualifizierten Verstöße", bei denen schon länger als eine Sekunde rot war, hatte sich schon in den zehn Jahren davor fast verdreifacht.

Die Polizei erklärte den drastischen Anstieg der Fälle auch damit, dass mehrere Anlagen erst im Laufe der vergangenen beiden Jahre dauerhaft in Betrieb gingen.

Die Zahl der von festen Anlagen geblitzten Schnellfahrer stieg im Vergleich zum Vorjahr um 24 Prozent auf 228 888. Dabei wird durchaus Toleranz gewährt: Nach Tagesspiegel-Informationen liegt die Auslöseschwelle in Berlin bei 9 km/h über dem Limit. Wer also mit Tempo 58 durch die Stadt braust, kommt unbehelligt davon - falls nichts passiert.

Staat soll für saubere Diesel zahlen

Gutachter: Steuerzahler sollen technische Nachrüstung finanzieren. Die Empörung ist groß

Von Alfons Frese

Berlin - Kurz vor Leipzig steigt die Nervosität. Am kommenden Donnerstag wird das dort ansässige Bundesverwaltungsgericht entscheiden, ob Kommunen Fahrverbote für Dieselaautos verhängen dürfen. Dann kommt neuer Schwung in die Debatte über die Zukunft des Diesels, der in den Städten maßgeblich zur Stickoxidbelastung beiträgt. Umweltschützer argumentieren, dass die Luft nur dann deutlich sauberer wird, wenn Dieselfahrzeuge nachgerüstet werden. Und zwar keineswegs mit Software-Updates, wie die Autohersteller meinen, sondern mit dem Einbau von Abgasreinigungstechnik. Das ist teuer - nach Angaben des Autoverbandes bis zu 4500 Euro je Fahrzeug. Nach Meinung einer von der Bundesregierung eingesetzten Expertenkommission sollte der Steuerzahler diese Kosten tragen. Die Nachrüstung sei "ganz oder zu einem höchstmöglichen Anteil" zu fördern, zitierten "Süddeutsche Zeitung" und Bayerischer Rundfunk aus einem Berichtsentwurf.

"Ich halte das für Quatsch", sagte der SPD-Politiker Thorsten Schäfer-Gümbel in Berlin bei der Vorstellung einer Studie über "Die deutsche Automobilindustrie im Umbruch". Annalena Baerbock, Vorsitzende der Grünen, findet den Vorschlag "hanebüchen: Erst werden die Autofahrer betrogen, dann sollen sie und andere Bürger für den Schaden aufkommen." Differenzierter äußerten sich die Vorsitzenden der Industriegewerkschaften Metall und Chemie, Jörg Hofmann und Michael Vassiliadis. Wenn die Industrie verantwortlich sei, müsse sie auch die Kosten tragen; das sei der Fall bei den manipulierten Dieselfahrzeugen des VW-Konzerns. Der überwiegende Teil der Autos erfülle aber die von der Po-

litik gesetzten Abgasgrenzwerte. Hofmann plädierte für einen "gesunden Mix" bei der Übernahme der Kosten durch Hersteller, Politik und Verbraucher.

Im Koalitionsvertrag von Union und SPD ist auch von "technischen Nachrüstungen" die Rede, "soweit technisch möglich und wirtschaftlich vertretbar". 2018 werde die Regierung über weitere Schritte zur Reduzierung von Stickoxiden entscheiden. Dazu seien "alle rechtlichen Fragen der Zulassung, Gewährleistung und Kostentragung" sowie Gerichtsentscheidungen zu berücksichtigen. "Wir setzen uns dabei für ein gemeinsames und koordiniertes Vorgehen von Bund, Ländern, Kommunen, Unternehmen und Gewerkschaften ein", heißt es weiter im Koalitionsvertrag.

Gewerkschafter kritisieren ebenso wie Umweltschützer, dass die Gerichte die Treiber der Entwicklung seien. "Die Politik muss proaktiv handeln und darf nicht auf Leipzig warten", meinte IG-Metall-Chef Hofmann. Seine Gewerkschaft plädiere seit Langem für die Einführung einer Blauen Plakette mit Übergangsfristen; nur relativ saubere Autos bekämen eine solche Plakette und dürften in den Städten fahren. Hofmann befürchtet ein Regulierungschaos, wenn nach dem Urteil von Leipzig jede Kommune über Fahrverbote entscheiden dürfte. Dieselaautos würden erheblich an Wert verlieren, Hofmann sprach von "kalter Enteignung der Autobesitzer". Vassiliadis warnte vor einem "monatelangen Streit" zwischen Industrie und Politik. Das Problem müsse gemeinsam und schnell gelöst werden, weil sich schon jetzt viele Dieselfahrer "in die Enge getrieben fühlen".

Dass die Nachrüstung von Dieselfahrzeugen allein nicht ausreichen wird, war Konsens am Freitag unter

Politikern, Gewerkschaftern und der Wissenschaft. Vassiliadis, Schäfer-Gümbel, Hofmann und der Grünen-Geschäftsführer Michael Kellner diskutierten eine Studie des Instituts für ökologische Wirtschaftsforschung (IöW) über die Mobilitätswende. Kellner betonte den "riesigen Investitionsbedarf" im öffentlichen Nahverkehr, Schäfer-Gümbel sieht die Gesellschaft "am Anfang einer Debatte über nachhaltige und bezahlbare Mobilität". Im Vergleich zur Mobilitätswende sei die Energiewende geradezu unterkomplex, meinte der SPD-Politiker.

Die Transformation der Autoindustrie wird ein Teil der Mobilitätswende sein, darum geht es in der IöW-Studie. Das Auto verliert perspektivisch an Bedeutung, Mobilität als Dienstleistung wird wichtiger. "Die starke Fokussierung des deutschen Innovationssystems auf die Technologien der zweiten industriellen Revolution (Chemie, Maschinenbau, Automobil) erweist sich vor dem Hintergrund der Digitalisierung als problematisch", heißt es in der Studie. Es komme nun darauf an, ingenieurtechnische Kompetenzen, die es hierzulande reichlich gibt, mit informationstechnischen Kompetenzen zu verbinden, bei denen die Deutschen Nachholbedarf haben.

Die Industrie habe spät reagiert, weil "mit den alten Geschäftsmodellen extrem hohe Gewinne gemacht wurden", wie Ulrich Petschow vom IöW sagte. Hofmann erwähnte dagegen die 40 Milliarden Euro, die allein die deutschen Autohersteller und Zulieferer bis 2020 in die Entwicklung alternativer Antriebe und neuer Mobilitätskonzepte investieren würden. Am Ende müsse aber der Wurm auch dem Fisch schmecken: Wenn die Leute keine Elektroautos kauften, sei das schwierig mit alternativen Antrieben.

Polizei lehnt Diesel-Kontrolle ab

Gewerkschaften wehren sich gegen Überwachung möglicher Fahrverbote / Zu wenig Personal

Von Dorothee Torebko

und Stefan Kegel

Berlin. Wenige Tage vor der gerichtlichen Entscheidung über mögliche Dieselfahrverbote laufen die Polizeigewerkschaften Sturm gegen das Vorhaben, solche Einschränkungen von der Polizei kontrollieren zu lassen.

"Die Kontrollen sind jenseits der Realität. Wir haben doch keine Hundertschaften, die wir aus dem Keller holen können", kritisiert der Vorsitzende der Deutschen Polizeigewerkschaft Rainer Wendt. Seiner Erfahrung nach bräuchte es mehrere Tausend zusätzliche Polizisten, um Kontrollen in Städten durchzuführen. "Jahrzehntelang hat die Politik nichts gemacht und die Autoindustrie abgefeiert. Und nun rufen sie die Polizei, damit wir sie retten. Das darf doch nicht wahr sein."

Auch der Vizechef der Gewerkschaft der Polizei, Arnold Plickert, lehnt solche Ideen ab. "Wir haben in den vergangenen Jahren schon so vie-

le neue Aufgaben mit dem vorhandenen Personal schultern müssen", erklärt er. "Dass wir die Überwachung von Umweltzonen flächendeckend dauerhaft übernehmen können, schließe ich aus." Einen Einsatz von Kameras als Alternative, wie etwa in der Londoner Innenstadtzone oder bei der Lkw-Maut, hält er für undurchführbar. "Dagegen gibt es zu viele Widerstände von Datenschützern."

Er schlägt stattdessen vor, Mitarbeiter der Ordnungsämter für die Überwachung einzusetzen. Dafür wären jedoch Gesetzesänderungen notwendig, da sie keine Autos anhalten, sondern nur den sogenannten ruhenden Verkehr überwachen dürfen. Dass dies geschieht, bezweifelt Plickerts Kollege Rainer Wendt. "Die Ordnungsämter sind doch jetzt schon an der Belastungsgrenze und haben keine Kapazitäten", erläutert er. "Außerdem braucht man, um den fließenden Verkehr zu kontrollieren, eine solide Polizeiausbildung."

Der Hauptgeschäftsführer des Deutschen Städtetags sieht ebenfalls Hürden für die Ermittlung von Schadstoff-Sündern. "Nach jetzigem Stand lassen sich Fahrverbote für ältere Dieselfahrzeuge überhaupt nicht wirksam kontrollieren", sagte Dedy der Deutschen Presseagentur. Dafür bedürfe es zunächst einmal einer deutlichen Kennzeichnung von Dieselaautos. "Ich sehe dann keine Alternative zur blauen Plakette", erklärte Dedy. Damit seien moderne Diesel mit der neuesten Abgas-Norm Euro 6 erkennbar, die von Fahrverboten ausgenommen seien.

In Deutschland gibt es bislang 58 Umweltzonen, in denen bestimmte Abgas-Standards eingehalten werden müssen. Dieselaautos stehen wegen ihrer Produktion giftiger Stickoxide und Feinstaub-Partikel besonders im Fokus. Befährt man eine Umweltzone ohne entsprechende Plakette – mit Ausnahme von Neu-Ulm ist das überall nur mit grüner Plakette gestattet – wird ein Bußgeld von 80 Euro fällig. (Kommentar Seite 2)

Müssen schmutzige Diesel stehen bleiben?

Am Donnerstag entscheidet das Bundesverwaltungsgericht über Fahrverbote in Innenstädten - möglicherweise mit schwerwiegenden Folgen

BERLIN - Ob Nachrüstung von Dieselaautos, Fahrverbote in Innenstädten oder ein kostenloser öffentlicher Nahverkehr - es gibt gerade viele Ideen, wie die Luft sauberer werden und weniger Stickoxide enthalten kann. Ein Grund für diese mehr oder weniger realistischen Vorschläge ist ein wichtiger Termin vor dem Bundesverwaltungsgericht in Leipzig an diesem Donnerstag. Dabei könnten die Richter Fahrverbote für Dieselaautos in Düsseldorf und Stuttgart erlauben. Ein solches Urteil hätte gravierende Folgen auch für andere Städte. Landesregierungen und die Bundesregierung kämen massiv unter Druck, solche Verbote endlich zu erlauben. Was kommt da auf Bürger und Dieselfahrer zu? Wären auch Lkw betroffen? Antworten auf die wichtigsten Fragen.

Wo liegt das Problem?

Es geht um die Qualität der Luft in Städten und ganz konkret um die Belastung mit Stickoxiden. Diese Gase mit dem chemischen Kürzel NO_x entstehen vor allem durch Dieselmotoren und Heizanlagen. Sie können in höherer Konzentration giftig sein und Atemwege und Augen reizen. Auch Herz-Kreislauf-Erkrankungen und Lungenprobleme werden mit den Gasen in Verbindung gebracht. Forscher der Uni Jena haben gerade herausgefunden, dass das Risiko für einen Herzinfarkt steigt, wenn die Konzentration von Stickoxiden binnen eines Tages stark ansteigt. Aus allen diesen Gründen gibt es einen Grenzwert für das Gas Stickstoffdioxid. Dieser Wert wird in vielen Städten seit Jahren nicht eingehalten.

Wie schlecht ist die Luft wirklich?

Insgesamt ist die Luft in deutschen Städten in den vergangenen Jahren spürbar besser geworden. Das zeigen die Messungen des Umweltbundesamts (siehe Grafik). Noch immer aber werden die Grenzwerte in 66 Städten überschritten. Am stärksten ist dies in München, Stuttgart und Köln der Fall. In München waren in einem Kubikmeter Luft im Durchschnitt des Jah-

res 2017 genau 78 Mikrogramm Stickoxid enthalten. Ein Jahr zuvor waren es 80 Mikrogramm. Erlaubt sind 40 Mikrogramm. Ähnlich war es in Stuttgart (73 gegenüber 82 Mikrogramm), Köln (62/63). Etwas besser ist die Luft in Hamburg (58/62) und Berlin (49/52). In den meisten Städten liegt der tatsächliche Stickoxid-Wert etwa auf Höhe des Grenzwertes oder darunter.

Was bedeuten die Messwerte?

Das Umweltbundesamt sammelt die Ergebnisse aus 500 Messstationen, die nach einem ausgeklügelten System auf ganz Deutschland verteilt sind. Einige Stationen liefern stündlich automatisch aktuelle Werte, andere müssen monatlich per Hand ausgewertet werden. Stehen in einigen Städten mehrere Messstationen, gilt immer nur der höchste Wert für die gesamte Stadt. Die Luft ist also nicht überall so schmutzig wie der Stickoxid-Wert es auf den ersten Blick vermuten ließe. In Stuttgart etwa gibt es beispielsweise außer der berühmten Station am Neckartor, an der stets Höchstwerte gemessen werden, vier weitere Stationen, von denen immerhin eine unter dem Grenzwert liegt.

Wer produziert Stickoxide?

Nach Angaben des Umweltbundesamts verursacht der Straßenverkehr rund 60 Prozent der Stickoxide. Daran wiederum sind Diesel-Pkw zu 50 Prozent beteiligt. Ihr Anteil hat sich in den vergangenen Jahren stetig gesteigert und ist nun fünfmal so groß wie im Jahr 2000. Der Beitrag von Diesel-Lkw an der Belastung durch Stickoxide ist hingegen gesunken. Heute sind es 28 Prozent. Im Jahr 2000 war es noch doppelt so viel. Autos, die Benzin tanken, verursachen weniger Stickoxide. Zu einem geringen Teil tragen auch Industrie und Landwirtschaft zur Produktion des Gases bei.

Warum entscheidet ein Gericht?

Das Problem zu hoher Stickoxid-Werte ist seit vielen Jahren bekannt. Die Autoindustrie brachte seither zwar neue Dieselmotoren auf den Markt,

aber seit dem VW-Skandal ist bekannt, dass diese Motoren oft nur auf dem Papier und im Labor sauberer wurden. Die Menge der ausgestoßenen Stickoxide blieb auf der Straße unverändert hoch oder stieg sogar an. Weder die Bundesregierung noch die Landesregierungen haben das Problem bisher in den Griff bekommen.

Die Deutsche Umwelthilfe (DUH) hat deshalb begonnen, auf die Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte zu klagen. Das ist ein mühsamer Weg, weil es immer um die sogenannten Luftreinhaltepläne in einzelnen Städten geht. In dem Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht geht es konkret um die Pläne in Düsseldorf und Stuttgart.

Wie wird das Gericht entscheiden?

Die Verwaltungsgerichte in Düsseldorf und Stuttgart hatten die zuständigen Behörden bereits verpflichtet, die Luftreinhaltepläne so zu verschärfen, dass die Grenzwerte für Stickoxide schnell eingehalten werden. Die Stuttgarter Richter bezeichneten Fahrverbote dabei die als die "wirksamste" Maßnahme. Die Richter in Düsseldorf ließen wissen, Fahrverbote für Diesel müssten "ernstlich geprüft" werden. Das Bundesverwaltungsgericht wird am Donnerstag nicht selbst Fahrverbote anordnen. Es wird aber entscheiden, ob Fahrverbote für Dieselfahrzeuge in Städten mit sehr schlechter Luft rechtlich zulässig sind und in den Katalog von Maßnahmen für bessere Luft aufgenommen werden können. Experten glauben, dass es dazu kommen wird.

Wo und für wen würden Fahrverbote gelten?

Fahrverbote würden in besonders betroffenen Städten gelten. Sie könnten zeitlich begrenzt und nur für bestimmte Strecken oder Zonen verhängt werden. Die Regelung wäre von Stadt zu Stadt verschieden. Ein Fahrverbot würde für Diesel-Pkw oder kleinere Diesellieferwagen gelten, die die neueste Abgasnorm Euro 6 nicht einhalten. Schwere Nutzfahrzeuge wie

Lkw oder Busse fahren zwar auch mit Dieselmotoren. Für sie gelten aber andere Grenzwerte, die - und das ist der seit dem VW-Skandal bekannte Unterschied zu Pkw - nachweisbar eingehalten werden. Das liegt daran, dass der Stickoxidausstoß von Lkw schon lange auf der Straße und nicht nur im Labor getestet wird. Völlig offen ist, wie Fahrverbote wirksam kontrolliert werden können. Unklar ist auch, wie die blaue Plakette, mit der saubere Diesel freie Fahrt hätten, vergeben

werden soll: nach der Schadstoffklasse im Fahrzeugschein oder nach dem tatsächlichen Stickoxidausstoß?

Welche Folgen hätten Fahrverbote?

Die Folgen des Gerichtsentscheids und von Fahrverboten sind nicht absehbar. Die Politik will sie deshalb vermeiden. Das städtische Leben könnte lahmgelegt werden, weil Läden nicht beliefert und Handwerker nicht zum Kunden kommen könnten.

Die Zahl der verkauften Dieselneuwagen könnte noch weiter einbrechen, Gebrauchtwagen könnten weiter an Wert verlieren. Die Umrüstung vorhandener Dieselmotoren ist teuer. Die Politik versucht zwar, Radwege zu bauen und den öffentlichen Nahverkehr zu fördern, aber das braucht Zeit. Und: Wenn wieder mehr Benzinautos unterwegs sind, steigt der Ausstoß des Treibhausgases Kohlendioxid.

Hardware-Nachrüstungen an Dieselfahrzeugen sind wirksam

München (ots) – Der ADAC Württemberg e.V. hat mit Unterstützung des baden-württembergischen Verkehrsministeriums nachgewiesen, dass Hardware-Nachrüstungen an Euro-5-Dieselfahrzeugen nicht nur möglich, sondern auch hochwirksam sind. Bis zu 70 Prozent (innerorts) beziehungsweise 90 Prozent (außerorts) weniger Schadstoffausstoß lassen sich laut neuesten Messungen durch Nachrüstungen an solchen Fahrzeugen erreichen. Für besonders belastete Gebiete wie das Stuttgarter Neckartal könnte dies eine Verbesserung der Luftqualität um bis zu 25 Prozent mit sich bringen. (Ausführliche Infos ab 15 Uhr unter www.adac.de/scr und <http://ots.de/yJ6qQx>)

Vor dem Hintergrund der neuen Ergebnisse und einer klaren Priorisierung des Gesundheitsschutzes hält der ADAC Hardware-Nachrüstungen an Diesel-Fahrzeugen der Schadstoffklasse Euro 5 für unverzichtbar. Politik und Hersteller sind nach Ansicht des Clubs gefragt, zeitnah substanzielle Stickoxid-Reduktionen auch über bauliche Umrüstungen zu erreichen und generelle Fahrverbote zu vermeiden. Die Kosten der Nachrüstung in Höhe von 1.400 bis 3.300 Euro pro Fahrzeug dürfen dabei in keinem Fall beim Verbraucher hängen bleiben. Auch deswegen ist mit Blick auf die Finanzierungsfrage eine staatliche Förderung in der Abwägung eine Option. In jedem Fall ließe sich das Vertrauen der Verbraucher stärken, wenn die Hersteller sich mit einem wesentlichen Beitrag an den Kosten der Nachrüstungen beteiligen würden.

Ulrich Klaus Becker, ADAC Vizepräsident für Verkehr: „Mobilität für alle muss im Einklang mit Gesundheits- und Umweltschutz stehen. Unsere Tests zeigen deutlich, dass saubere Luft durch ein sinnvolles Maßnahmenpaket erreichbar ist. Zu diesem Paket gehören Software-Updates und Hardware-Nachrüstungen ebenso wie die beschleunigte Einführung von Euro-6d-TEMP-Fahrzeugen, ein deutlich attraktiverer ÖPNV, sinnvolle Verkehrsverflüssigungen oder die Umrüstung großer Flotten, die vor allem innerstädtisch unterwegs sind. Hierfür ließen sich beispielsweise auch Fördermittel wie der Fonds für ‚Nachhaltige Mobilität in Städten‘ nutzen.“

Quellenangaben

DIESELFahrverbote

Teure Nachrüstung

Die Automobilindustrie sträubt sich gegen ein Hardware-Update älterer Dieselfahrzeuge. Der Einbau neuer Komponenten zur Abgasreinigung wird kompliziert, könnte aber unvermeidlich werden.

Markus Fasse, Martin Murphy, Daniel Delhaes, Martin Buchenau München, Frankfurt, Berlin, Stuttgart

Selbst auf den ADAC kann sich die Autoindustrie nicht mehr verlassen. Die Lobby der deutschen Autofahrer hat untersucht, ob mit einer Aufrüstung der Abgasanlagen ältere Dieselfahrzeuge sauberer werden können. Das Fazit: Es sei nicht nur möglich, sondern eine solche Maßnahme sei "höchst wirksam", erklärten die Experten des ADAC am Dienstag in Stuttgart. In den Städten lasse sich mit Nachrüstungen der Schadstoffausstoß um 70 Prozent senken, außerhalb sogar um 90 Prozent. "Der Test des ADAC hat die Fake News der Industrie endgültig widerlegt", sagt Dieter Roßkopf, Vorsitzender des Autoclubs in Württemberg.

Die Erkenntnisse stehen im krassen Gegensatz zu den Aussagen der Autohersteller. Nach Darstellung von Audi-Chef Rupert Stadler ist eine Nachrüstung mit Komponenten zur Abgasreinigung kaum effizienter als ein Update der Software. Dieses brächte bis zu 30 Prozent, sagt Stadler, der auch im Vorstand von Volkswagen sitzt, im Gespräch mit dem Handelsblatt.

Auch die Wettbewerber Daimler und BMW lehnen eine Hardware-Aufrüstung kategorisch ab. Die Haltung ist nachvollziehbar, denn eine solche Maßnahme würde viel Aufwand und Geld kosten: Nach Schätzungen des ADAC 1 500 bis 3 300 Euro pro Auto. Auf deutschen Straßen sind laut dem Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) 5,9 Millionen Diesel mit dem älteren Umweltstandard Euro 5 unterwegs und für diese Altdiesel tickt die Uhr. An diesem Donnerstag entscheiden die Richter am Bundesverwaltungsgericht in Leipzig, ob Kommunen faktisch Fahrverbote für diese Autos aussprechen können oder letztlich sogar müssen. In Großstädten wie Stuttgart, München oder Köln werden die zulässigen Emissionswerte regelmäßig überschritten.

Abgasskandal heizt Diskussion an. Entscheidend sind dabei vor allem die Stickoxide (NOx). Anders als Kohlendioxid wirkt dieses Reizgas lokal; es wird von Medizinern für jährlich viele Tausend Herzinfarkte verantwortlich gemacht. Lange Jahre störten sich Politik und Öffentlichkeit kaum daran. Dabei hat die EU verbindliche Grenzwerte vorgelegt, die in rund 60 deutschen Städten immer wieder überschritten werden. Das liegt auch daran, dass viele ältere Dieselfahrzeuge die Schadstoffanforderungen im Labor erreichen, aber nicht auf der Straße. Daimler, BMW und Volkswagen haben im vergangenen Jahr im Zuge des Dieselpipfels "freiwilligen Serviceaktionen" zugestimmt, bei denen mit Hilfe einer Veränderung der Motorsteuerung die Emissionen sinken sollen. Zudem setzen sie auf Kaufanreize für neue Dieselfahrzeuge: Die neuesten Motoren der Abgasstufe Euro 6d sind in den Augen aller Experten über jeden Zweifel erhaben. Doch bis davon genügend auf der Straße sind, dürften noch Jahre vergehen.

So viel Zeit hat aber niemand mehr, wenn das Bundesverwaltungsgericht den Weg für Fahrverbote freimachen sollte. "Nackte Panik" herrscht inzwischen innerhalb der geschäftsführenden Bundesregierung, wie es in Berlin heißt. Offen ist aber weiterhin, wie die Regierung den Dieselfahrern helfen wird, die in gutem Treu und Glauben zugelassene Autos gekauft haben. Die Regierung hat das Problem im Rahmen des "Dieselpipfels" an Arbeitsgruppen delegiert. Dort sitzen die Verbände der Autoindustrie, Zulieferer wie Bosch und Continental, der Tüv, die Dekra, Kommunen und Umweltverbände. Die Gruppen zur "Verkehrslenkung", zu "emissionsarmem öffentlichem Verkehr" und zur "Optimierung von Antriebstechnologien" haben längst Ergebnisse vorgelegt - nicht aber die kurzfristig entscheidende Gruppe "Emissionsreduzierungen in den im Verkehr befindlichen Fahrzeugflotten". Dort wehren sich die Autobauer

vehement gegen die Nachrüstung. Dabei drängt selbst das Bundesverkehrsministerium die Industrie, ihren Widerstand gegen die Filteraufzubeugen, berichten Teilnehmer. "Wir brauchen die Umrüstungen, damit die sechs Millionen Halter von Euro-5-Fahrzeugen nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts eine Chance haben, ihre Fahrzeuge weiter zu nutzen", heißt es zur Begründung. Sie stünden sonst ohne Perspektive da. Für die Halter älterer Fahrzeuge sei ebenfalls ein Angebot nötig, etwa eine Art "Abwrackprämie", wie es weiter hieß.

"Die Experten sind sich alle einig: Die Umrüstung klappt", heißt es in der Gruppe. So hatte Georg Wachtmeister, Professor für Motorentechnik an der TU München, in einem theoretischen Gutachten festgestellt, dass die zusätzliche Ausstattung mit Reinigungstechnik (SCR) eine "sehr effiziente Maßnahme" sei. Wachtmeister gilt als Koryphäe auf dem Gebiet der Motorentechnik. Doch die Hersteller verweisen auf womöglich anderslautende Gutachten aus der Arbeitsgruppe, die noch nicht veröffentlicht worden seien, und wünschen sich am liebsten noch weitere, um zu überprüfen, ob massenhafte Umrüstungen realisierbar sind. Sie selbst wollen nicht einräumen, bei welchen Fahrzeugen sich der Aufwand lohnt und wo nicht.

Am 28. Februar wird die Arbeitsgruppe erneut tagen, eine Woche nach dem Urteil. Offen ist, ob es Empfehlungen geben wird, wie die Umrüstungen unterstützt werden können. Zwar gibt es das Kapitel "Anreizmöglichkeiten", aber derzeit auch etliche Sondervoten. Entweder, so hieß es, werde die Arbeitsgruppe Vorschläge unterbreiten - oder aber die Einigung darauf dem nächsten Dieselpipfel der Kanzlerin mit den Autobossen überlassen. Wann es einen weiteren Dieselpipfel mit der Kanzlerin und den Herstellern geben wird, steht noch nicht fest. Eigentlich sollte es ein Treffen im Februar geben. Da aber die Regierung noch nicht steht und damit nicht beschlussfähig ist, dürfte es frühestens

in der zweiten Märzhälfte ein Treffen geben.

So schleppen sich Politik und Industrie über die Runden - in der Hoffnung, sowohl Fahrverbote als auch die Nachrüstung herauszögern zu können. Das Bundesverwaltungsgericht könnte an diesem Donnerstag mit seinem Urteil den Handlungsdruck erhö-

hen und die Nachrüstung mit Filtern nötig machen. Bei der letzten großen Nachrüstung - dem Einbau von Katalysatoren in 80er-Jahren - mussten noch die Kunden den Großteil tragen. Doch nach dem von der Industrie verursachten Abgasskandal dürfte das den Autobesitzern nicht mehr zu vermitteln sein.

ZITATE FAKTEN MEINUNGEN

Der Test des ADAC hat die Fake News der Industrie endgültig widerlegt.

Dieter Roßkopf ADAC-Vorsitzender
Württemberg



Kita-Kinder freuen sich über Sicherheitswesten

Über 500 Euro. Sicherheitswesten für die Kita-Kinder, kleine Geschenke, eine ADAC-Verkehrssicherheitsstunde und Besuch von Manfred Voit, Vorstandsvorsitzendem des ADAC Berlin-Brandenburg, eines Radio-Teams und des Ortsvorstehers Dietrich Huckshold durften sich die Kinder und Erzieherinnen der Kita Buddelflink in Güterfelde gestern freuen. Fördervereinsvorsitzende und Mutter Sandra Bicher hatte die Kita bei der Aktion „Kita Cool“ von Radio Teddy ange-

meldet. Gleich am 19. Februar, dem ersten Tag der Aktion, war die Kita Buddelflink in der Morgenshow ausgelost worden und da Erzieherin Kerstin Tarnowski innerhalb des vorgegebenen 15-Minuten-Fensters im Sender anrief, ging die Kita als Gewinner und damit als „Kita Cool“ aus dem Rennen. Für das Geld wird jetzt ein neuer Balancierbalken für den Außenbereich gekauft – der alte war abgerissen worden, nachdem er zu morsch geworden war.

FOTO: KKH

Kita Buddelflink ist "Kita Cool 2018"



Das Radio Teddy-Team kam persönlich vorbei, um den Preis zu überbringen. Foto: Radio Teddy

500 Euro für die Kita-Kasse und ein Verkehrssicherheitstraining gewonnen

Güterfelde. Ausnahmezustand bei den „Buddelflinken“ in Güterfelde am Mittwochvormittag: Überraschender Besuch hatte sich angesagt. Gemeinsam mit dem Vorstandsvorsitzenden des ADAC Berlin-Brandenburg, Manfred Voit, übergaben die Radio Teddy-Morgenmoderatoren Bettina und Tobi den Kindern einen besonderen Gewinn. Sie hatten bei der beliebtesten Radio Teddy-Hörer-Aktion „Kita Cool 2018“ als Erste in diesem Jahr neben einem 500 €-Scheck noch eine spielerische Verkehrssicherheitsstunde sowie einen kompletten Satz cooler Sicherheitswesten gewonnen.

Zum fünften Mal in Folge startete der Radiosender – gemeinsam mit dem ADAC Berlin-Brandenburg – diese Aktion. Fast 800 Bewerbungen sind seit Anfang Februar bei dem Radiosender eingegangen.

Per Zufallsprinzip wurde die Kita „Buddelflink“ zum Start der Aktion am Montag ausgewählt und bei der „Radio Teddy-Morgenshow“ um 8.20 Uhr genannt. Aufmerksame Hörer hatten nur 15 Minuten Zeit, um beim Kinderradio für ihre Kita anzurufen und den Kids sowie ihren Erziehern den Gewinn von 500 Euro zu sichern. Die Güterfelder Kita brauchte nur Sekunden, um anzurufen.

Die Vorsitzende des Fördervereins der „Buddelflinke“, Sandra Bicher, hatte sie bei Radio Teddy angemeldet und Erzieherin Kerstin Tarnowski war am Montagmorgen so fix und sicherte mit ihrem Rückruf den dicken Scheck. Nun können demnächst Balancierbalken für draußen und „Instrumente“ für die geplante Musikstrecke im Garten gekauft werden. red/rue

Die letzten Tage des Diesels

Das Bundesverwaltungsgericht hat seine Entscheidung über mögliche Fahrverbote um eine Woche vertagt. Grüner Verkehrsminister: Autobauer müssen Verantwortung übernehmen

VON FRANK-THOMAS WENZEL

Das Bundesverwaltungsgericht hat seine Entscheidung über Diesel-Fahrverbote für bessere Luft in Städten vertagt. Der 7. Senat will nach den Worten des Vorsitzenden Richters Andreas Korbmacher am 27. Februar sein Urteil verkünden. Das sogenannte Rechtsgespräch am Vormittag habe deutlich länger gedauert als vorgesehen. Es ging dabei um Fragen des Europarechts, des Bundesimmissionschutzgesetzes sowie der Straßenverkehrsordnung. Zudem wurden die Verhältnismäßigkeit und die Kontrollierbarkeit von Beschränkungen erörtert.

Letzteres wurde nach ersten Einschätzungen von Beobachtern als Hinweis darauf gewertet, dass Fragen der Umsetzbarkeit gegen eine zügige Ausweisung von Fahrverboten sprechen könnten. Zuvor sahen viele Experten eine große Wahrscheinlichkeit, dass die Richtersprüche aus Vorinstanzen bestätigt werden. Dies würde bedeuten, dass zunächst Stuttgart und Düsseldorf schnellstmöglich ihre Luftreinhaltepläne so umschreiben müssten, dass auch Verkehrsbeschränkungen für Diesel-Autos möglich werden.

Korbmacher betonte indes, es gehe lediglich darum, ob die Fahrverbote nach geltendem Bundesrecht zulässig sind. Es gehe nicht darum, die vielfältige Problematik des Diesels zu betrachten.

Verhandelt wird über eine sogenannte Sprungrevision der Länder Baden-Württemberg und Nordrhein-

Westfalen gegen die Urteile örtlicher Verwaltungsgerichte. Diese hatten nach Klagen der Deutschen Umwelthilfe (DUH) die Behörden verpflichtet, ihre Luftreinhaltepläne so zu verschärfen, dass Schadstoff-Grenzwerte für das Reizgas Stickstoffdioxid (NOX) möglichst schnell eingehalten werden.

Die Landesregierungen sind aber der Auffassung, das Bundesimmissionschutzgesetz gebe Ländern und Städten keine ausreichende Möglichkeit, Verkehrsbeschränkungen eigenständig anzuordnen. Der Anwalt der Umwelthilfe hingegen vertrat im Prozess die Auffassung, dass diese nach geltendem Recht möglich sind.

Wenn ein Diesel-Fahrverbot komme, hätten die Autobesitzer ein Recht darauf, bei den Herstellern Nachbesserung oder eine Rückgabe zu fordern, erklärte DUH-Geschäftsführer Jürgen Resch im ARD-Morgenmagazin.

Nach einer EU-Richtlinie, die schon 2010 in Kraft gesetzt wurde, sind maximal 40 Mikrogramm NOX pro Kubikmeter Luft im Jahresdurchschnitt erlaubt. An Messstellen in Stuttgart und Düsseldorf werden diese Werte massiv überschritten. Das gilt nach Informationen des Umweltbundesamtes aber auch für 35 weitere Städte - darunter befinden sich Berlin, Frankfurt, Köln, München aber auch kleinere Kommunen wie Mainz, Wiesbaden oder Darmstadt.

Politiker und Umweltschützer gehen davon aus, dass die DUH bei ei-

nem entsprechenden Urteil des Gerichts auch für diese Kommunen Vorbereitungen für Fahrverbote per Gericht durchsetzen wird. Sie könnten frühestens im Sommer erlassen werden, um dann einzelne Straßen oder ganze Umweltzonen für Dieselfahrzeuge zeitweise zu sperren.

Es wird aber auch für möglich gehalten, dass das Gericht eine bundesweite Regelung anordnet. Dann müsste über eine Blaue Plakette entschieden und ein Paket weiterer Maßnahmen geschnürt werden - etwa die Förderung öffentlicher Verkehrsmittel oder eine aufwendigere Nachrüstung älterer Diesel-Autos. Mit der Blauen Plakette könnte die Zufahrt in Innenstädte auf diejenigen Dieselfahrzeuge beschränkt werden, die der strengen und aktuellen Euro-6-Abgasnorm entsprechen. Autos, die diesen Standard nicht erfüllen, müssten draußen bleiben.

Der baden-württembergische Landesverkehrsminister Winfried Hermann (Grüne) sagte im Deutschlandfunk, er hoffe auf eine bundesrechtliche Regelung zur Blauen Plakette. Verursacher des Problems seien die Autobauer. "Die müssen jetzt die Verantwortung übernehmen auch für das, was sie angerichtet haben", sagte Hermann. Bei allen Herstellern liegen die realen NOX-Emissionen aufgrund von technischen Tricksereien im realen Einsatz auf der Straße weit über den zulässigen Grenzwerten, die auf Prüfständen ermittelt werden. (mit dpa)

Leitartikel Seite 8

Abgeordnete fordern mehr Sicherheit

Bundesratsinitiative des Senats soll die Gefahr abbiegender Lkws für Fußgänger und Radler verringern

Nach mehreren schlimmen Unfällen mit abbiegenden Lastwagen sieht das Abgeordnetenhaus politischen Handlungsbedarf. Das Parlament forderte den Senat gestern einstimmig zu einer Bundesratsinitiative auf, um die Gefährdung von Fußgängern und Radfahrern durch abbiegende Lkws zu verringern. Ziel der Initiative soll vor allem sein, die Lkw-Hersteller bei Neufahrzeugen zum Einbau von Abbiege-Assistenten zu verpflichten. Zudem soll es eine Prüfung von Umrüstmöglichkeiten für Bestandslaster und Vorschriften zur Optimierung von Fahrerhäusern geben.

Hintergrund des Vorstoßes sind zahlreiche Unfälle mit abbiegenden Lastwagen in der letzten Zeit, bei denen in der Stadt mehrere Radfahrer und Fußgänger ums Leben kamen oder schwer verletzt wurden. Sieben Menschen starben seit Jahresbeginn bereits im Straßenverkehr. 2017 wur-

den 35 Verkehrstote gezählt. Unter den Opfern waren 13 Fußgänger und 9 Radfahrer.

"Wir können das nicht mehr hinnehmen", sagte der Grünen-Abgeordnete Stefan Taschner. "Die Politik muss handeln." Technische Lösungen könnten dabei nur ein Punkt sein. Dringend nötig sei auch, gefährliche Kreuzungen durch bauliche Maßnahmen zu entschärfen. An der Kolonnenstraße in Schöneberg beispielsweise sei das nach einem tödlichen Unfall bereits in der Umsetzung.

Im Beschluss wird der Senat auch aufgefordert, mit gutem Beispiel voranzugehen und für die Verwaltung und Eigenbetriebe fortan nur Lastwagen anzuschaffen, die über Abbiege-Assistenten verfügen. Der von den Koalitionsfraktionen SPD, Linke und Grüne initiierte Vorstoß reiht sich ein in eine Strategie, den Verkehr in der Stadt sicherer zu machen und die Zahl

der Verkehrstoten und Schwerverletzten perspektivisch auf null zu senken. Erreicht werden soll diese eher mittelfristige Zielstellung durch Deutschlands erstes Mobilitätsgesetz, das der Senat am Dienstag auf den Weg brachte. Dort sollen beispielsweise der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs und der Infrastruktur für Radfahrer festgeschrieben werden.

Daneben will Rot-Rot-Grün mit einer weiteren Bundesratsinitiative auf eine schärfere Bestrafung von Auto wie auch Radfahrern drängen, die gegen die Regeln verstoßen. Zur Debatte steht auch eine Helmpflicht für junge Radfahrer. Beschlossen ist diese Initiative noch nicht, bis Juni soll Klarheit darüber bestehen, welche Punkte dort einfließen sollen.

(Abbildung)
Polizisten ziehen ein zertrümmertes Fahrrad unter einem Lkw hervor. Foto: dpa

Falschparker zahlen 24 Millionen Euro

Ordnungswidrigkeit bringt den Bezirken ein Drittel ihrer Bußgeldeinnahmen. Rot-Rot-Grün will höhere Strafen

LORENZ VOSSEN

BERLIN – Falschparker auf Busspuren oder Radwegen sind für die anderen Verkehrsteilnehmer zwar ärgerlich, für die Berliner Bezirke aber ein einträgliches Geschäft. Durch das Eintreiben von Bußgeldern allein für diese Ordnungswidrigkeit wurden im vergangenen Jahr rund 24 Millionen Euro in die Kassen der Bezirke gespült. Das ist etwa ein Drittel aller Bußgelder. Die Zahlen hatte der Grünen-Abgeordnete Georg Kössler bei der Senatsinnenverwaltung erfragt. Ob die Personalkosten damit gedeckt wurden, geht aus der Antwort nicht hervor.

Mit fast neun Millionen Euro gab es die höchsten Einnahmen in Mitte, gefolgt von Pankow mit knapp fünf Millio-

nen Euro. Weniger Falschparker wurden in Spandau zur Kasse gebeten, hier wurden nur Bußgelder in Gesamthöhe von rund 500.000 Euro ausgesprochen.

Knapp 50.000 Fahrzeuge wurden insgesamt abgeschleppt, mehr als 8000 davon wegen Parkens auf Busspuren. Es werde zwar nicht unbedingt mehr, dafür aber zielgerichteter kontrolliert, lobt der ADAC. Allerdings könne sich die Situation wegen des zunehmenden Wegfalls von Parkplätzen weiter verschärfen.

Insgesamt müssen die Bußgeldeinnahmen noch höher als 24 Millionen Euro gewesen sein, doch drei Bezirke, darunter Reinickendorf, machten keine Angaben. Bußgelder für Falschparker würden nicht gesondert erfasst, sagte der Reinickendorfer Ordnungsstadtrat

Sebastian Maack (AfD). Sehr unterschiedlich ist auch die Zahl der Ordnungsamtsmitarbeiter, die in den Bezirken Knöllchen verteilen. Hat Mitte mehr als 100 Beschäftigte extra für diese Aufgabe abgestellt, sind es in Neukölln nur fünf. Sie werden unterstützt von der Polizei und den Berliner Verkehrsbetrieben (BVG). Letztere beschäftigen 18 Kollegen, die zugeparkte Busspuren an die Polizei melden. Auch die Busfahrer melden Falschparker.

„Die Bezirke müssen aber insgesamt mehr Mitarbeiter einstellen“, fordert Grünen-Politiker Kössler. Tatsächlich sind im Haushalt fünf Millionen Euro für mehr Personal vorgesehen. Durchschnittlich 8,5 Vollzeitstellen sollen pro Bezirk damit geschaffen werden. Doch

die Ordnungsämter sind nicht verpflichtet, ihre Mitarbeiter für das Ahnden von falschem Parken einzusetzen. Und Schwerpunktkontrollen, wie von der Polizei ab und an durchgeführt, seien zwar begrüßenswert, aber nicht genug, so Kössler.

Er setze mehr Hoffnung auf die geplante Bundesratsinitiative des Senats. Auf Bundesebene will Rot-Rot-Grün unter anderem höhere Bußgelder für Verkehrssünder erreichen. Die Details werden derzeit abgestimmt, die Grünen fordern eine Verdopplung des Bußgelds für Zweite-Reihe-Parker. Parallel hat die SPD den Senat aufgefordert, im Rahmen eines „Schwerpunktmonats“ gegen Zweite-Reihe- und Radweg-Parker vorzugehen.

Berlin, ein gefährliches Pflaster

Internes Papier der Polizei zeigt: Die Zahl der Verkehrsunfälle steigt weiter. Senioren besonders gefährdet

**VON ANDREAS KOPIETZ UND
PETER NEUMANN**

Der Straßenverkehr in Berlin wird immer gefährlicher. Die Zahl der Unfälle ist im Vorjahr erneut gestiegen. Es gab immer mehr Unfälle mit Senioren, und immer öfter waren Drogen im Spiel. Gleichzeitig mussten Raser und Betrunkene seltener befürchten, von der Polizei erwischt zu werden. Die Zahl der Geschwindigkeitskontrollen sank um 17 Prozent. Das geht aus dem internen Lagebild der Polizei für 2017 hervor. Die mehr als 80-seitige "Führungsinformation Verkehr" liegt der Berliner Zeitung vor. Ein Teil der Zahlen wird in den nächsten Wochen offiziell präsentiert.

Der Straßenverkehr soll sicherer werden: Diese Devise haben sich Berlins Verkehrspolitiker seit vielen Jahren auf die Fahnen geschrieben. Doch die Polizeistatistik zeigt, dass die Stadt von diesem Ziel weit entfernt ist. Die Zahl der Verkehrsunfälle nimmt in Berlin seit mehr als zehn Jahren kontinuierlich zu - auch 2017 war dies so.

Auf den Straßen von Berlin krachte es jeden Tag im Durchschnitt fast 400 Mal. Insgesamt registrierte die Polizei 143 424 Unfälle - das sind 1,88 Prozent mehr als im Jahr davor. In einigen Gegenden war der Anstieg sogar noch größer, Unfallschwerpunkte sind noch gefährlicher geworden.

So nahm die Zahl der Unfälle auf dem Ernst-Reuter-Platz um nicht weniger als 29 Prozent zu - auf 431. Damit ist er der Berliner Spitzenreiter. Die Zahl der Verletzten hat sich dort mehr als verdoppelt - von 17 auf 38. Auch ein anderer Kreisverkehr in Charlottenburg fällt auf: Auf dem Jakob-Kaiser-Platz stieg die Zahl der Unfälle um fast ein Viertel auf 306 - die Zahl der Verletzten stieg von 8 auf 18.

Weniger Tempokontrollen

Immerhin: Berlinweit sank die Zahl der Menschen, die bei Unfällen starben oder Verletzungen erlitten, um 0,79 Prozent. Allerdings verunglückten im Durchschnitt fast 50 Menschen pro Tag - insgesamt 17 415. Betrachtet man nur die Zahl der Verkehrstoten, ist das Fazit erfreulich: Statt 56 im Vorjahr waren es 36 - ein historischer Tiefstand in Berlin. Als aussagekräftiger für das Klima auf den Straßen schätzen Experten jedoch die Zahl der schwer Verletzten ein. Denn es ist meist nur Zufall oder Glück, ob jemand nach einem Unfall stirbt oder doch noch gerettet werden kann. Die Zahl der schwer Verletzten stieg um elf Prozent auf 2 317.

Die Zahl der im Straßenverkehr getöteten Kinder ist deutlich gefallen. Starben 1993 noch 21 Kinder, war es 2017 eines. Das hängt damit zusammen, dass viele Eltern den Nachwuchs nicht mehr unbegleitet nach draußen lassen.

Dagegen hat die Zahl der Unfälle, an denen Senioren beteiligt waren, einen erneuten Rekordwert erreicht. An 16 891 Unfällen waren Menschen beteiligt, die älter als 64 waren - das sind fast 130 Prozent mehr als 2001. Zwei Drittel dieser Unfälle wurden von den Senioren verursacht, die fast immer im Auto unterwegs waren. 16 Senioren kamen ums Leben. Die Polizei hat ermittelt, wo Ältere besonders oft Unfälle verursachen. Dazu zählen die Bahnhofstraße in Köpenick und der Wilhelmsruher Damm im Märkischen Viertel.

Im Vorjahr starben sechs Menschen, weil Fahrzeuge zu schnell fuhren. Trotzdem ging die Zahl der Geschwindigkeitskontrollen zurück - von 11 445 auf 9 538. Die Zahl der mobilen Verkehrskontrollen sank von 4 374 auf 4 096. Dabei gab es mehr als 1 400 Unfälle unter Alkohol, bei

denen 122 Menschen schwer verletzt wurden und drei getötet. Der volkswirtschaftliche Schaden durch Trunkenheit am Steuer belief sich auf mehr als 31 Millionen Euro. Bei 260 Unfällen stand der Fahrer unter Drogen - ein Anstieg um ein Drittel.

64 Stellen sind unbesetzt

Für die Verkehrskontrolleure der Polizei wird es immer schwieriger, Recht und Ordnung durchzusetzen. Vor knapp zwei Jahren wurden die Verkehrsdienste der sechs örtlichen Direktionen im Referat Begleitschutz und Verkehrsdienst zusammengefasst. Von 787 Stellen sind 64 unbesetzt, wie aus einer Antwort von Innenstaatssekretär Christian Gaebler auf eine SPD-Anfrage hervorgeht. Ende Januar waren 35 Polizisten dienstunfähig, weitere 27 gesundheitlich eingeschränkt. Den Investitionsbedarf für den 379 Fahrzeuge umfassenden Fuhrpark des Verkehrsdienstes beziffert die Verwaltung auf mehr als 2,8 Millionen Euro.

Steve Feldmann, Personalratsvorsitzender der Polizeidirektion 4, nennt die Entwicklung auf Berlins Straßen besorgniserregend. "Leider ist aufgrund der Personalnot immer weniger Zeit für Verkehrskontrollen. Der mangelnde Kontrolldruck macht sich natürlich auch im Fahrverhalten der Menschen bemerkbar", sagt er. "Wir müssen aufpassen, dass im Straßenverkehr nicht bald das Gesetz des Stärkeren regiert."

"Wir müssen aufpassen, dass im Straßenverkehr nicht bald das Gesetz des Stärkeren regiert."

Steve Feldmann, Personalratsvorsitzender der Polizeidirektion 4

"Wir sind ganz klar gegen Fahrverbote"

ADAC-Präsident August Markl wendet sich mit Vehemenz gegen ein Aussperren von Diesel-Autos: Dies träfe vor allem die Schwachen. Aber die Luft müsse dringend besser werden – und die Industrie endlich reagieren

VON MAX HÄGLER UND UWE RITZER

München – In der Debatte um Fahrverbote für Dieselaautos mahnt der Automobilclub ADAC Industrie und Politik eindringlich zu einer Lösung, die sowohl die Gesundheit, aber zugleich auch die sozialen Aspekte im Blick behält. "Wir sind ganz klar gegen Fahrverbote", sagte Vereinspräsident August Markl im Gespräch mit der *Süddeutschen Zeitung*. Jedoch müssten zugleich schnellstmöglich die Stickoxid-Werte in den Städten gesenkt werden. "Für den ADAC steht die Gesundheit der Menschen an erster Stelle – noch vor den individuellen Mobilitätsbedürfnissen. Entsprechend hoch ist unser Interesse an sauberer Luft in allen Städten."

Immer wieder stellt die Autoindustrie infrage, ob der Grenzwert nicht vielleicht zu hoch sei, die Diskussion also übertrieben sei. "Die 40 Mikrogramm sind ja nicht zum Spaß gewählt. Als Mediziner weiß ich, dass das durchaus seine Berechtigung hat", sagt Markl, der viele Jahre als Radiologe gearbeitet hat. "Wir müssen doch auch an Babys und Kleinkinder, an Senioren oder kranke Menschen denken." So weitergehen könne es jedenfalls nicht, mahnt der Präsident im Vorfeld des für Dienstag erwarteten Grundsatzurteils des Bundesverwaltungsgerichts: Die Richter in Leipzig entscheiden über Diesel-Fahrverbote in Düsseldorf und Stuttgart.

Die technischen Experten des mit 20 Millionen Mitgliedern größten Automobilclubs der Welt wüssten seit langem um die Stickoxid-Emissionen bei Autos und die damit verbundenen Gefahren, sagt Markl. Stickoxide, kurz NOx genannt, entstehen vor allem in Dieselmotoren, sind Vorprodukte von Feinstaub und können etwa Asthma verstärken, zudem gibt es deutliche Hinweise, dass das Immunsystem geschwächt wird. Der ADAC hat in den vergangenen Jahren, noch vor dem Auffliegen des Dieselskandals bei Volkswagen, in seinem sogenannten "Ecotest" regelmäßig auf sehr hohe

NOx-Emissionen bei vielen Dieselaautos hingewiesen.

In den vergangenen zweieinhalb Jahren wurde deutlich, auf welchen Wegen viele deutsche und ausländische Hersteller an der Abgasreinigung sparen – aus Kostengründen. Nicht immer war dies illegal, sondern wurde ermöglicht durch laxe und ungenaue Gesetze. Dies ermöglichte Herstellern die Zulassung von Fahrzeugen, die im echten Straßenverkehr weit dreckiger fahren als auf den Prüfständen.

Allerdings sei das radikale Aussperren auch kein angemessener Ausweg, warnt Markl. "Wie immer die Lösung aussieht, sie darf nicht zu Lasten der Autofahrer gehen, nicht zu Lasten der alleinerziehenden Mutter, die ihr Kind zum Sportunterricht bringt, nicht zu Lasten des Handwerkers, der aus den Städten ausgesperrt wird." Ein Fahrverbot betreffe vor allem die Schwächsten. "Es ist falsch, anstatt beim Hersteller beim Autofahrer anzusetzen, der nichts dafür kann", sagt der ADAC-Präsident. "Deshalb wünsche ich mir ein klares Signal der Politik, dass die Hersteller alle bereits heute zur Verfügung stehenden Technologien zur Reduzierung von Schadstoff-Emissionen auch nutzen. Es ist alles an Technik vorhanden, man muss sie nur in die Autos einbauen."

Zuletzt hat der Verein, der im bayerischen Landsberg ein großes Technik- und Forschungszentrum betreibt, darauf hingewiesen, dass viele gebrauchte Dieselaautos mit neuen Katalysatoren nachgerüstet werden könnten. Gerade Fahrzeuge, die auf Wunsch auch mit wirksamen Katalysatoren erhältlich waren, könnten recht schnell erneuert werden, heißt es beim ADAC. Die Teile lägen quasi im Ersatzteil-Regal. Auch bei anderen Autos ließen sich die Werte senken durch sogenannte SCR-Anlagen, die Stickoxide mittels Harnstoff filtern. "Die Kosten liegen zwischen 1500 und 3300 Euro pro Fahrzeug", sagt Markl. Diese Kosten dürften definitiv nicht beim Autofahrer hängen bleiben. "Der kann schließlich überhaupt nichts für die Misere. Er muss sich beim Autokauf darauf verlassen können, dass al-

les stimmt. Also darf er auch nicht belastet werden."

Der ADAC sieht dabei die Konzerne und den Staat in der Pflicht. "Für die Finanzierung von Hardware-Nachrüstungen sind in erster Linie die Hersteller gefragt, aber auch die Politik trägt Verantwortung." Deshalb könnte eine gemeinsame Förderung von Staat und Industrie eine Option sein.

Allerdings läuft der ADAC mit der Nachrüstforderung bislang ins Leere. Zwar will auch kein Hersteller Fahrverbote, das schadet den Kunden und damit dem Image des spritsparenden Diesel, den die Industrie eigentlich braucht, um die Klimaziele einzuhalten. Aber die ausländischen Hersteller ducken sich bei der Frage völlig weg. Und die deutschen Autobauer wehren sich mit Vehemenz gegen Nachrüstungen: Sie wollen es überhaupt nicht zulassen, vom Zahlen ganz zu schweigen. Die Wagen müssten getestet und vom Kraftfahrtbundesamt überprüft werden. Das dauere zwei, wenn nicht sogar drei Jahre, heißt es. Ungeklärt sei auch die Haftung: Wer zahle, wenn bei den nachgerüsteten Autos etwas kaputt gehe? Mithin sei die sogenannte Hardware-Nachrüstung eine viel zu große Operation. Manch deutscher Hersteller sagt hinter vorgehaltener Hand: Möglich wäre es schon, aber wahnsinnig teuer.

Andere behaupten konsequent, diese Operation sei unmöglich. Der Plan der Hersteller, den alle – Audi, BMW, Daimler, Volkswagen – vortragen, tut so, als ob da kein Bundesverwaltungsgericht wäre, das schnelle Abhilfe fordert. Man könne das Problem bald mittels einer besseren Steuerung des Großstadtverkehrs in den Griff bekommen; zudem würde bei mehreren Millionen Autos die Software optimiert. Vor allem sieht die Industrie die Lösung in "der Erneuerung der Dieselflotte", wie alle Manager betonen: Neue Automodelle würden viel weniger Stickoxide ausstoßen.

Für Markl ist das keine ausreichende Lösung, zumal sie außer Acht lasse, dass sich viele nicht einfach ein neues Auto leisten könnten, selbst wenn es mit Umweltprämien ein bisschen ra-

battiert werde. "Automanager sollten sich meines Erachtens viel mehr daran orientieren, was wir für eine saubere Mobilität in Zukunft brauchen", sagt er. "Und zwar die breite Masse

der Menschen und nicht nur wenige, die sich alles leisten können. Das hat etwas mit Verantwortung zu tun."