ADAC Berlin-
Brandenburg e.V.

Presseauszüge

für Ortsclubs des
ADAC Berlin-Brandenburg e.V.

15. BIS 28. MÄRZ 2018

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

Lausitzer Rundschau, Cottbus vom 15.03.2018
ADAC-MX-Masters startet wieder in Fürstlich Drehna 1

Märkische Oderzeitung, Bad Freienwalde vom 15.03.2018
ADAC lädt zum Mobilitätstag in Wriezen ein 2

Märkische Oderzeitung, Bad Freienwalde vom 15.03.2018
Reges Interesse an Verkehrsseminar 3

Welt Bundesausgabe, Die vom 15.03.2018
VW riskiert lieber Fahrverbote, als alte Diesel nachzurüsten 4

Märkische Allgemeine, Potsdamer Tageszeitung vom 15.03.2018
Kampf den Schlaglöchern 6

Märkische Oderzeitung, Frankfurt vom 15.03.2018
"Lasst uns über die Alleen reden" 7

Welt Bundesausgabe, Die vom 16.03.2018
Lkw-Maut mal drei 8

Berliner Morgenpost vom 17.03.2018
Lieber ab und zu Knöllchen statt stetig ein Parkticket? 9

BLICKPUNKT, Jüterbog, Bad Belzig vom 17.03.2018
Motorsport hautnah erleben 10

Berliner Zeitung vom 17.03.2018
Senat will Unfallzahlen weiter senken 11

Berliner Morgenpost vom 19.03.2018
Ein neuer Landeplatz auf Stelzen 12

Tagesspiegel, Der vom 19.03.2018
Dieselfahrer wollen bei Verbot klagen Nachrüstung sollen Hersteller zahlen 13

Märkische Oderzeitung, Frankfurt vom 20.03.2018
Streit um Abholzung von Alleen 14

Berliner Morgenpost vom 21.03.2018
Abgas-Skandal - Razzia bei BMW 15

Berliner Zeitung vom 21.03.2018
"Wir werden vermutlich noch schwerere Unfälle sehen" 16

Oranienburger Generalanzeiger vom 21.03.2018
Zweitmarken gleichauf mit Premiumreifen 17

Berliner Abendblatt Online vom 21.03.2018
Reinickendorf: Und täglich droht der Verkehrsinfarkt 18

B.Z. vom 22.03.2018
ADAC-Legende Wolf Wegener feierte seinen 85. 19

FinanzNachrichten.de vom 22.03.2018
Gute Signale des neuen Bundesverkehrsministers, jetzt müssen Taten folgen 20

Berliner Morgenpost vom 23.03.2018
Nach Ostern wird entschleunigt 21

Motorsport Magazin.com vom 23.03.2018
BWT Mücke Motorsport mit drei Audi R8 LMS im ADAC GT Masters 22

Prignitzer, Der vom 26.03.2018
ADAC meldet einen Rekord 25

Ruppiner Anzeiger vom 26.03.2018
Neuruppiner wieder im ADAC-Vorstand 26

Berliner Kurier vom 27.03.2018
Stillgestanden, Berlin! 27

Märkische Allgemeine, Ruppiner Tageblatt vom 27.03.2018
Fernab von Touristenpfaden 28

Speed-Magazin.de vom 27.03.2018
ADAC Formel 4 ist startklar für die vierte Saison 29

Quelle: Lausitzer Rundschau, Cottbus vom 15.03.2018, S.19 (Tageszeitung / täglich ausser Sonntag, Cottbus)
Auflage: 18.519 Reichweite: 40.001 Autor: Sven Hering
LAUSITZER RUNDSCHAU

ADAC-MX-Masters startet wieder in Fürstlich Drehna

Fürstlich-Drehna (red/sh) Nach dem Auftakt der Motocross-WM Anfang März in Argentinien rollt auch die deutsche Top-Serie ADAC MX Masters allmählich an den Vorstart. Deren Saisonauftakt findet traditionell in Fürstlich Drehna statt, in diesem Jahr konkret am 21. und 22. April.

Der Boom der Serie ist ungebrochen, denn mit den mehr als 350 Fahrern aus 23 Nationen, die sich bis dato für die neue Saison eingeschrieben haben, bewegt man sich weiter auf Spitzenniveau. Diese verteilen sich ab diesem Jahr auf vier Klassen. Zu der Top-Klasse ADAC MX Masters, dem ADAC MX Youngster Cup für Fahrer der Geburts-Jahrgänge von 1997 bis 2004 und dem ADAC MX Junior Cup für Jugendliche der Jahrgänge 2003 bis 2008 ist die Klasse ADAC MX Junior Cup 125 in diesem Jahr neu hinzugekommen. Bisher wechselten die meisten Aufsteiger aus der 85er-Klasse in den ADAC MX Youngster Cup auf einen 125er-Zweitakter, wo sie jedoch gegen erfahrenere Piloten mit 250-ccm-Viertaktern wenig bestellen konnten. Der ADAC hat die Zeichen der Zeit erkannt und nun den ADAC MX Junior Cup 125 ins Leben gerufen.

Natürlich hat das Auswirkungen auf den Zeitplan, der nun noch voller gepackt ist. So gleich beim Saisonauftakt in Fürstlich Drehna, wo am Samstag zwischen 9 und 15.35 Uhr trainiert und um 15.50 Uhr der ADAC MX Junior Cup 85 das erste Rennen bestreiten wird. Auf dieses folgen noch zwei Last-Chance-Rennen des Youngster-Cups und der Masters-Klasse.

Am Rennsonntag erfolgt nach den Warm-ups aller Klassen ab 9.30 Uhr gegen 11 Uhr der erste Rennstart. Nach weiteren Rennen, die durch die Mittagspause inklusive Autogrammstunde unterbrochen werden, wird die Top-Klasse um 14.10 Uhr auf die Reise geschickt.

Quelle: Märkische Oderzeitung, Bad Freienwalde Nr. 63/29 vom 15.03.2018, S.15 (Tageszeitung / täglich ausser Sonntag, Bad Freienwalde)
Auflage: 3.917 Reichweite: 8.461 Ressort: Oderland Echo
Märkische Oderzeitung

ADAC lädt zum Mobilitätstag in Wriezen ein

Wriezen. Der ADAC Berlin-Brandenburg wird vom 4. bis 9. April erneut in Wriezen Station machen. Auf dem Schützenplatz wird er dann wieder seinen kostenlosen Pkw-Sicherheitscheck anbieten, informierte jetzt Jörg Prause vom Bereich Verkehr & Technik des ADAC Berlin- Brandenburg. Als Höhepunkt findet am 5. April ein ADAC-Mobilitätstag statt, zu dem alle Wriezener herzlich eingeladen sind, so Prause weiter. Dieser richte sich vor allem an ältere Verkehrsteilnehmer. In Kooperation mit der Verkehrswacht Oderland, einer Optiker- und einer Hörakustikerkette werde der Club zwischen 10 und 14 Uhr sein Schulungsangebot präsentieren und die Möglichkeit bieten, das Seh-, Hör- und Reaktionsvermögen überprüfen zu lassen.

Darüber hinaus können Besucher ihr Fahrzeug im Prüf- und Servicemobil des ADAC auf Herz und Nieren testen lassen. „Das Standardprogramm im Frühjahr enthält die Überprüfung von Bremsen und Stoßdämpfern sowie einen Fahrwerkstest“, erläuterte Jörg Prause. Der Mobilitätstag in Wriezen sei eine gute Gelegenheit, mit Experten ins Gespräch zu kommen. Diese informieren auch über den ADAC FahrFitnessCheck, der neben einem Vorgespräch eine 45-minütige Testfahrt im eigenen Pkw in Begleitung eines qualifizierten Fahrlehrers und eine individuelle Auswertung umfasst. Zu den weiteren Angeboten gehöre ein kostenfreier viertägiger Seminarzyklus „Sicher mobil“.

Quelle: Märkische Oderzeitung, Bad Freienwalde Nr. 63/29 vom 15.03.2018, S.13 (Tageszeitung / täglich ausser Sonntag, Bad Freienwalde)
Auflage: 3.917 Reichweite: 8.461 Ressort: Oderland Echo
Märkische Oderzeitung

Reges Interesse an Verkehrsseminar

20 Männer und Frauen über 50 Jahre diskutieren Vorfahrtsregeln und technische Neuerungen

Bad Freienwalde (hei) Auf großes Interesse ist am Mittwoch das kostenlose ADAC-Seminar „Sicher mobil“ für ältere Verkehrsteilnehmer gestoßen. 20 Männer und Frauen über 50 Jahre waren ins Autohaus Parnow gekommen, um sich von Gordon Wühler, Fahrschullehrer und ADAC-Moderator aus Seelow, über rechtliche Neuerungen im Straßenverkehr und technische Entwicklungen unterrichten zu lassen. Im Fokus standen Vorfahrtsregeln. Nicht ohne Grund. Denn gerade in der Altersgruppe ab 55 Jahre passieren die meisten Vorfahrtsfehler.

Zu den Teilnehmern gehörte Herbert Kühnel. Der 78-Jährige hat 1960 seinen Führerschein erhalten, wie er auf Nachfrage der MOZ erzählt. Sein Leben lang ist er Auto gefahren. In zwei Unfälle sei er verwickelt gewesen, unschuldig, wie der Altglietzener betont. Er fühle sich fit und möchte mit dem Auto mobil bleiben. Erst kürzlich sei er für eine Woche nach Harachov (Tschechien) gefahren – mit dem Auto und allein. Er habe sich für die Teilnahme entschieden, um Neues zu erfahren.

Zu den Teilnehmern gehören: Wolfgang und Sigrid Martin, Klaus Parnow (vorn, v. l.), Hartmut Heinze und Herbert Kühnel (hinten, v. l.) – mit ADAC-Moderator Gordon Wühler (r.). Foto: Heike Jänicke

Damit war Herbert Kühnel nicht allein. Ähnliche Beweggründe führten Hartmut Heinze (67) aus Wriezen sowie Sigrid (74) und Wolfgang Martin (77) aus Bad Freienwalde zur Schulung. Auch Klaus Parnow (80) gesellte sich dazu. Über den Unternehmer war der Kontakt zu Gordon Wühler zustande gekommen. Der ist mit seinen Schützlingen zufrieden. „Es ist ein sehr angenehmes Arbeiten“, bescheinigt er der Runde, allesamt Autofahrer. Die Männer und Frauen seien sehr gesprächsbereit. Über solche Fragen wie etwa, wer denn nun an der Kreuzung, die Gordon Wühler auf eine Leinwand projiziert, die Vorfahrt hat, entspinnt sich eine lebhafte Diskussion.

Der Bedarf an Seminaren dieser Art ist da. Das bestätigt allein die Tatsache, dass die nächste Veranstaltung am 21. März ausgebucht ist. Im April wird es einen dritten Termin geben, kündigt Gordon Wühler an. Dafür gebe es schon acht Interessenten.

Information: Tel. 0152 26048366, E-Mail: fahrschulewuehler@hotmail.de

Quelle: Welt Bundesausgabe, Die Nr. 63/2018 vom 15.03.2018, S.12 (Tageszeitung / täglich ausser Sonntag, Berlin)
Reichweite: 286.032
Autor: Nikolaus Doll
Ressort: Wirtschaft
Auflage: 66.830
Quellrubrik: Wirtschaft
Seitentitel: DWBE-HP

VW riskiert lieber Fahrverbote, als alte Diesel nachzurüsten

Bundesregierung will Motor-Umbauten prüfen lassen. Volkswagen sperrt sich, technische Lösungen gebe es erst in Jahren. Tatsächlich fürchtet der Konzern die Kosten

Von Nikolaus Doll

Den Zorn von VW-Haltern, Umweltschützern und den Vertretern der Kommunen hat sich Volkswagen angesichts drohender Fahrverbote bereits zugezogen - aber nun droht außerdem ein Konflikt mit der neuen Bundesregierung. Der weltgrößte Automobilhersteller lehnt eine Nachrüstung der Hardware älterer Diesel, also Umbauten an den Motoren, zur Verbesserung der Abgaswerte weiterhin strikt ab.

Union und SPD haben aber im Koalitionsvertrag vereinbart, eine Nachrüstung der Hardware in Betracht zu ziehen, wenn sich dadurch die Luftqualität verbessern lässt. Die Bundesregierung steht unter Druck, weil das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig jüngst geurteilt hatte, Fahrverbote seien eine zulässige Maßnahme, um die Stickoxid-Belastung in den Städten zu reduzieren. Diesel-Fahrzeuge sind eine der größten Stickoxid-Quellen in deutschen Städten. Eine ganze Reihe Kommunen überschreitet die zulässigen Grenzwerte seit vielen Jahren. Nun droht eine Klage der EU-Kommission gegen Deutschland vor dem Europäischen Gerichtshof (EuHG).

Die will die Bundesregierung ebenso verhindern, wie auch den Erlass von Fahrverboten - denn dann wäre die Wut von mehr als 15 Millionen Diesel-Haltern groß. Deshalb haben Union und SPD im Koalitionsvertrag vereinbart, man werde in diesem Jahr "über weitere Schritte zur Stickoxid-Reduzierung, auch der technischen Nachrüstungen, entscheiden." Mit technischen Nachrüstungen sind jene Umbauten an den Motoren gemeint, die die Autoindustrie so fürchtet. Denn sie sind aufwendig, zeitintensiv und teuer.

Und allen Beteiligten ist klar, dass man die Kosten für Nachbesserungen an den Autos weder den Besitzern der Fahrzeuge noch dem Steuerzahler zumuten kann. Die Autobauer sollen nach dem Willen der Politiker die Kosten dafür tragen. Doch bei Volkswagen sieht man keinen Anlass, mehr bei den betroffenen Autos zu tun, als die Software zu justieren. "Eine Nachrüstung der Hardware ist kein geeignetes Mittel, das schnell zur einer Verbesserung der Luftqualität in den Städten führt", sagte Herbert Diess, Chef der Marke VW, bei der Bilanzpressekonferenz in Wolfsburg. Bis entsprechende Maßnahmen wirken könnten, hätte sich "das Problem mit den Stickoxiden von allein erledigt".

Das sieht man zum Beispiel im Bundesumweltministerium anders. Dort ist man überzeugt davon, dass es - wenn überhaupt - nur ein Mittel gibt, Fahrverbote zu verhindern: nämlich Umbauten an den Motoren. Das SPD-geführte Ministerium ist mit dieser Ansicht nicht allein. Der Bundesregierung ist das Thema so wichtig, dass Nachrüstungen von Dieselmotoren eine ganze Passage im Koalitionsvertrag gewidmet ist. Eine Arbeitsgruppe werde sich "mit allen Aspekten rechtlicher Fragen der Zulassung, Gewährleistung und Kostentragung" beschäftigen. Diess räumte ein, dass es technisch möglich ist, die Hardware der meisten Diesel so nachzurüsten, so dass sie weitgehend sauber sind. Die Frage ist nur, was das kostet und wie lange es dauern würde, bis diese Nachrüstung abgeschlossen ist - nach Diess' Worten nämlich zu lange. "Es hat zwei Jahre gedauert, bis wir entsprechende Softwarelösungen entwickelt hatten. Gehen wir an die Hardware würde das zwei bis drei Jahren dauern", so der VW-Markenchef.

Dann aber ist nach Meinung von Diess' das Stickoxid-Problem aber keines mehr. "Vor drei Jahren hatten 90 Städte hierzulande die Grenzwerte überschritten, vergangenes Jahr waren es noch 70 und 50 sind nah dran an den Grenzwerten", sagte er. Würden die alten Diesel weiter mit neuer Software ausgestattet, außerdem die Maßnahmen der Kommunen wirken und die Zahl schmutziger Diesel sinken, weil sie schlicht zu alt sind und ausgetauscht werden, wäre "das Stickoxid-Problem 2019 praktisch vom Tisch".

"Wenn die Städte ihre alten Busflotten nachrüsten und bei vierspurigen Straßen eigene Spuren für den ÖPNV und E-Autos ausweisen würden, würde es innerhalb von einigen Monaten kein Stickoxid-Problem mehr geben", sagte Diess. Tatsächlich vertraut Volkswagen wie der Rest der Branche offenbar darauf, um Fahrverbote und technische Nachrüstungen herumzukommen. Denn die Umbauten an den Motoren, die die Autobauer ziemlich sicher auf eigene Kosten durchführen müssten, sind teuer. Volkswagen-Konzernchef Matthias Müller hatte den Preis pro Fahrzeug jüngst zwischen 1500 und 7000 Euro geschätzt, und damit sehr hoch, um die Belastung des Unternehmens deutlich zu machen. Unabhängige Gutachter kommen zu unterschiedlichen Ergebnissen. Die einen gehen von 5000 Euro pro Auto aus, andere von 1300 Euro. Der ADAC kam bei eigenen Tests mit Nachrüstsätzen von Zulieferern auf eine Summe von 1400 bis 3300 Euro, je nach Auto und Anbieter.

Geht man davon aus, dass es allein knapp sechs Millionen Euro-5-Diesel in Deutschland gibt, die nachgerüstet werden müssten, wird die Kostenlawine deutlich, die da auf die Branche zurollt. "Wir können nicht auch noch 17 Milliarden Euro für Hardwareumrüstungen zahlen", hatte Volkswagen-Chef Müller jüngst mit Blick auf die Milliarden-Strafen und Entschädigungen in den USA gesagt.

Also setzt man bei Volkswagen auf den Faktor Zeit zur Luftverbesserung. Und dass sich die Kommunen etwas einfallen lassen. Natürlich könnte Volkswagen deutlich mehr Entwickler in die Spur schicken, um in weniger als zwei, drei Jahren Lösungen für Hardware-Nachrüstungen zu präsentieren. Aber daran hat man in Wolfsburg naturgemäß wenig Interesse. Denn damit würde sich der Autobauer Milliardenkosten für die Umbauten einfangen.

Quelle: Märkische Allgemeine, Potsdamer Tageszeitung vom 15.03.2018, S.9 (Tageszeitung / täglich ausser Sonntag, Potsdam)
Auflage: 23.733 Reichweite: 51.263 Autor: Igor Göldner Ressort: Brandenburg / Berlin
Märkische Allgemeine

Straßenbau in Brandenburg

Kampf den Schlaglöchern

Verkehrsministerin Kathrin Schneider kündigt 153 neue Straßenbau-Projekte an, knapp eine halbe Million Euro steht landesweit zur Verfügung - Im Fokus steht der "Betonkrebs"

Über viele Jahre fiel in Brandenburg der Straßenbau dem Rotstift im Landeshaushalt zum Opfer. Mit fatalen Folgen: An vielen Orten wurden Straßen, Wege, Ortsdurchfahrten und Radstrecken marode. Inzwischen steuerte die Landesregierung um. In diesem Jahr erwartet Infrastrukturministerin Kathrin Schneider (SPD) zwar noch keine vollständige Trendwende, wie sie sagte, aber zumindest den "Start" zu einer solchen Wende hin.

Insgesamt wird es 153 Straßenbau-Projekte im Land geben, die in diesem Jahr abgeschlossen werden sollen. Das reicht vom achtstreifigen Ausbau der Autobahn an den Drei-ecken Potsdam und Nuthetal bis zum Bau der Ortsumfahrung Bresse (Prignitz). Die Mittel dafür steigen von 450 Millionen Euro im vorigen Jahr auf 482 Millionen Euro für dieses Jahr - davon kommen 159 Millionen vom Land, der Rest vom Bund. Mit Erhöhungen des Landes und des Bundes im Laufe des Jahres wurden bis Dezember sogar 505 Millionen Euro ausgegeben. Schneider rechnet damit, dass sich der Etat auch in diesem Jahr weiter erhöht.

Im Fokus stehen auch in diesem Jahr die Beseitigung der Schäden durch "Betonkrebs" (Alkali-Kieselsäure-Reaktion, AKR). Verdachtsfälle gibt es im Land auf 252 Kilometern. Betroffen sind unter anderem die A 2 von Berlin nach Hannover, die A 9 nach Leipzig und die A 24 nach Hamburg. Mit einer Beseitigung der Schäden rechnet der Chef des Landesbetriebs Straßenwesen, Albrecht Klein, nicht vor dem Jahr 2030, wie er sagte.

Bei den Bundesstraßen soll in diesem Jahr unter anderem mit dem Ausbau an der B 101 von Elsterwerda nach Bad Liebenwerda und der B 102 zwischen der A 2 und Schmerzke, einem Ortsteil von Brandenburg an der Havel, begonnen werden. Neu gebaut werden sollen Radwege an 20 Abschnitten von Bundes- und Landesstraßen.

Große Hoffnung wird in das sogenannte 100-Millionen-Euro-Programm des Landes gelegt, das bis zum Ende der Wahlperiode 2019 aufgelegt wurde. Es soll für die Sanierung vor allem von Ortsdurchfahrten verwandt werden. Das Land stellt den Kommunen in diesem Jahr für den Straßenbau zusätzlich Geld aus dem Nachtragshaushalt zur Verfügung, sagte Schneider. Damit könnten Rad- und Gehwege gebaut oder Kreis- und Gemeindestraßen saniert werden. Der Bürgermeister von Senftenberg (Oberspreewald-Lausitz), Andreas Fredrich (SPD), begrüßte die Kooperationen. Wichtig sei es, bei den Projekten wie Ortsdurchfahrten an Landesstraßen die betroffenen Bürger mitzunehmen. Als Beispiel, wo dies gelungen sei, nannte er Hosena, einen Ortsteil von Senftenberg. Anlieger hätten sogar auf die Baustellen kommen und sich dort informieren können. Die Stadt beteiligte sich mit 800 Millionen Euro an dem Vorhaben, das rund vier Millionen Euro kostete.

Hin und wieder dauert ein solches Projekte auch länger, wie der Bau der Ortsdurchfahrt in Dahme/Mark (Teltow-Fläming). Die Bauarbeiten laufen bereits seit neun Jahren. Straßenbau-Chef Klein begründete die lange Bauzeit mit einem "in der Regel erhöhten Planungsaufwand" bei Ortsdurchfahrten im Vergleich zu einer einfachen Strecke. "Wir wollen die Anwohner von Dahme nicht quälen, aber der Aufwand ist während der Baumaßnahme groß." Wie ein Mitarbeiter des Landesbetriebs ergänzte, musste in Dahme erst die komplette Entwässerung durch Errichtung eines Regenrückhaltebeckens in der Ortslage vorgenommen werden. "Der ganze unterirdische Raum musste neu organisiert werden." Deshalb sei Schritt für Schritt gebaut worden, zudem musste darauf geachtet werden, dass die Geschäfte für Bürger weiter zugänglich waren.

Der Landesbetrieb Straßenwesen (LS) hat nach Angaben von Vorstandschef Klein derzeit rund 2000 Mitarbeiter. Darunter sind 400 Stellen des Bundes, vor allem bei den Autobahnmeistereien. Derzeit gebe es Gespräche mit dem Bund, sagte Ministerin Schneider. Der Bund plant derzeit die Gründung einer eigenen Autobahngesellschaft, die für Planung, Bau und Erhalt der Autobahnen zentral zuständig sein soll. Die Länder müssen Kompetenzen und Stellen abgeben. Man sei in den Gesprächen aber noch nicht so weit wie erhofft, sagte Schneider. Aus ihrer Sicht muss der Landesbetrieb langfristig zwischen 1500 und 1600 Mitarbeiter haben. Sie begrüßte das kürzlich vom Kabinett beschlossene Stellen-Moratorium. So könnten künftig leichter befristete in unbefristete Stellen umgewandelt und auch Nachwuchs gewonnen werden.

Quelle: Märkische Oderzeitung, Frankfurt Nr. 63/29 vom 15.03.2018, S.10 (Tageszeitung / täglich ausser Sonntag, Frankfurt (Oder))
Auflage: 8.161 Reichweite: 17.628 Ressort: Brandenburg
Märkische Oderzeitung

"Lasst uns über die Alleen reden"

Präsident der Landesverkehrswacht fordert neue Denkansätze im Kampf gegen die hohe Zahl von Unfalltoten

Während die Zahl der Unfalltoten 2017 bundesweit gesunken ist, war auf Brandenburgs Straßen ein Anstieg um 22 Prozent zu beklagen. Rainer Genilke, Präsident der Landesverkehrswacht und CDU-Infrastruktur-Experte im Landtag, fordert im Gespräch mit Mathias Hausding als Reaktion ein Umdenken im Land.

Herr Genilke, müssen wir uns damit abfinden, dass auf Brandenburgs Straßen an fast jedem zweiten Tag ein Mensch tödlich verunglückt?

Nein, wir dürfen das nicht als normal hinnehmen. Erklärtes Mindestziel in Brandenburg sind weniger als 100 Verkehrstote pro Jahr. Davon sind wir meilenweit entfernt.

Woran liegt das?

Wir müssen zur Kenntnis nehmen, dass wir an einem Punkt angekommen sind, an dem es mit allen bisher vollzogenen Maßnahmen nicht weitergeht. Wir brauchen neue Denkansätze. Es gab den Alleenerlass, aber das Unfallgeschehen zeigt, dass es nicht reicht, Tempo-70-Schilder aufzustellen.

Viele Maßnahmen wirken stark ritualisiert. Es wird seit Jahr und Tag viel geblitzt, es werden "Verkehrsengel" in Diskotheken geschickt. Trotzdem gab es 2017 über 1600 Baumunfälle mit fast 900 Verletzten und 51 Toten. Was ist zu tun?

Als erstes: Wir müssen immer wieder an die Pflicht der Verkehrsteilnehmer erinnern, rücksichtsvoll zu fahren, sich selbst und andere nicht zu gefährden. Aber wir müssen uns auch fragen, ob wir in Zukunft noch überall Alleen brauchen, wenn wir wissen, dass wir uns dort tot fahren. Wollen wir die Todeszahlen signifikant senken, müssen wir an allen Alleen Leitplanken anbringen oder einsehen, dass wir nicht jede Allee erhalten können.

Alleen sind ein Kulturgut. Überall Leitplanken anzubringen, dürfte unbezahlbar sein.

Hinter 148 Verkehrstoten stecken 148 Schicksale. Denken Sie an die Familien der Opfer! Wie lange wollen wir das noch hinnehmen? Wir sollten Alleen benennen, die wir erhalten wollen. Die Frage ist, ob wir die große Menge an Alleen brauchen, an denen nur einen halben Meter neben der Straße der Baum steht. Darüber sollten wir diskutieren.

Besondere Gruppen wie die Pendler werden bei der Prävention nicht gezielt angesprochen. In anderen Bundesländern gibt es Präventionskampagnen etwa gegen Sekundenschlaf.

Früher gab es im Fernsehen "Der 7. Sinn". Ich fordere seit Jahren auch über die Verkehrswacht, dass wieder Filme oder Radiospots produziert werden, die auf Gefahren aufmerksam machen. Die sich aus dem Rasen oder dem Fahren unter Drogeneinfluss ergebenden Risiken müssen ins Unterbewusstsein der Leute. Ja, auch das kostet Geld. Aber wenn nirgendwo die Gefahr eines tödlichen Unfalls größer ist als in Brandenburg, müssen wir handeln.

Wie steht es personell um die Präventionsarbeit im Land?

Im Stellenplan sind 120 Frauen und Männer vorgesehen, nicht nur für den Verkehr, sondern auch zur Kriminalitäts-Vorbeugung. Es sind aber nur 60 Stellen besetzt. Besserung ist nicht in Sicht. Und das bei diesen Unfallzahlen...

Im Jahr 2017 wurde laut Statistik mehr geblitzt als im Vorjahr, dennoch gab es 22 Prozent mehr Verkehrstote. Bringt das Blitzen etwas außer Einnahmen für die Landeskasse?

Wie läuft es denn bei uns nach einem Tempoverstoß? Ich werde geblitzt, dann bekomme ich nach vier bis sechs Wochen Post, bezahle meine Strafe – und fertig. Das dauert zu lange. Besser für die Verkehrserziehung wäre es, mich sofort herauszuwinken. Das gibt es leider in Brandenburg kaum. Denn dafür braucht die Polizei mehr Personal.

Was machen andere Bundesländer besser?

Nehmen wir das Beispiel Unfallauswertung. Anderswo werden Schwerpunkte ermittelt und dann öffentlich benannt. Explizite Warn-Hinweise an Alleen wären sicher hilfreich. Wir brauchen einen engeren Draht zu Verkehrspsychologen, die sich nach Unfällen genau ansehen, was der Verunglückte 40 Sekunden vor dem Zusammenstoß wahrgenommen hat. Das kann für den Unfall entscheidend gewesen sein. Vielleicht war die Verkehrsleitplanung unklar. Darauf kann dann reagiert werden.

Brandenburgs Innenminister hat auf die jüngste Unfallbilanz einzig mit der Forderung reagiert, Rettungsgassen-Muffel härter zu bestrafen. Gute Idee?

Diesen Vorstoß verstehe ich überhaupt nicht. Es muss doch vor allem darum gehen, Unfälle zu verhindern. Das ist zumindest mein Anliegen.

Stichwort Laster-Unfälle: Wir haben auch hier drastische Steigerungen. In drei von vier Fällen sind die Brummifahrer die Verursacher. Wie lange wollen wir das noch hinnehmen?

Verhindern können wir den Lkw-Verkehr nicht. Aber wir müssen auf die Einhaltung deutschen Rechts pochen. Es gibt bei den Speditionen einen Preiskampf. Es muss also mehr kontrolliert werden, und Rechtsverstöße sollten hart geahndet werden. Weitere Verbesserungen sind in Arbeit: Lkw-Fahrer sollen nicht mehr in der Lage sein, Sicherheitssysteme an Bord einfach auszuschalten. Warnsysteme für das Abbiegen wird es auch geben, dann natürlich unbedingt nicht nur für Neufahrzeuge, sondern mit einer Nachrüstpflicht für alle Lastwagen.

Quelle: Welt Bundesausgabe, Die Nr. 64/2018 vom 16.03.2018, S.9 (Tageszeitung / täglich ausser Sonntag, Berlin)
Auflage: 66.830
Reichweite: 286.032
Autor: Birger Nicolai
Ressort: Wirtschaft
Quellrubrik: Wirtschaft
Seitentitel: DWBE-HP

Lkw-Maut mal drei

Die Straßengebühr gilt ab Juli statt auf 15.000 nun auf 52.000 Kilometern. Das sorgt zwar für höhere Staatseinnahmen, mancher Landstraße droht aber durch sparsame Fahrer der Kollaps

Von Birger Nicolai

Viele Autofahrer werden die neuen Kamerasäulen an den Bundesstraßen für Geschwindigkeitskontrollen halten. Doch die gut vier Meter hohen Masten, die gerade an 622 Stellen bundesweit errichtet werden, sollen nicht Temposünder blitzen. Vielmehr haben sie ausschließlich mit dem Lkw-Verkehr zu tun: Die blauen Kontrollgeräte werden ab Juli dieses Jahres die Maut auf Bundesstraßen kontrollieren. So wollen die Behörden die sogenannten Mautpreller erwischen, die keine Gebühr für die Straßenbenutzung entrichtet haben. Ihnen droht ein Bußgeld zwischen 120 und 480 Euro.

In den Sommermonaten werden die Kontrolleure des zuständigen Bundesamtes für Güterverkehr es aber sicherlich bei Verwarnungen belassen, wie es in der Behörde heißt. Denn die Ausweitung des Lkw-Mautsystems bringt die größten Veränderungen seit der Einführung des Systems vor zwölf Jahren mit sich. Auf einen Schlag wird der Geltungsbereich der Maut verdreifacht. Bislang galt sie auf rund 15.000 Kilometern von Autobahnen und mehrspurigen Bundesfernstraßen. Ab dem 1. Juli kommen nun zusätzlich sämtliche Bundesstraßen dazu. Rund 52.000 Straßenkilometer sind dann in Deutschland für Lkw ab 7,5 Tonnen Gesamtgewicht gebührenpflichtig. Im Durchschnitt fallen dafür 14 Cent je Kilometer an. Gestaffelt ist dies nach verschiedenen Schadstoffklassen und nach der Zahl der Achsen des Lastwagens.

Für den Staat bedeutet dies einen Geldsegen: Nahm der Bund 2017 rund 4,6 Milliarden Euro aus der Lkw-Maut ein, sollen es durch die Ausweitung auf Bundesstraßen rund zwei Milliarden Euro mehr werden. Die Dimensionen sind gewaltig: Zuletzt wurden rund 34 Milliarden Mautkilometer abgerechnet, 57 Prozent davon stammten von inländischen Lkw-Betrieben. Die Mittel aus der Maut fließen per Gesetz dem Straßenbau zu. Betreiber Toll Collect rechnet damit, dass durch die Änderung rund 30.000 Firmen mit etwa 140.000 Fahrzeugen erstmals Gebühren für ihren Lkw-Verkehr bezahlen müssen.

Das Geld werden am Ende die Verbraucher zahlen, die die transportierten Güter kaufen. "Die Maut ist für unser Gewerbe wie eine Steuer. Wir werden sie eins zu eins an unsere Kunden weitergeben", sagt Mathias Krage, der Präsident des Deutschen Speditions- und Logistikverbandes. Von der Einbeziehung der Bundesstraßen besonders betroffen ist der sogenannte Stückgutverkehr, das sind kleinteilige und meist auf Paletten transportierte Gütersendungen. Ein Beispiel zeigt, dass die Mautgebühr eine erhebliche Verteuerung bedeutet: Branchenkenner rechnen damit, dass sich ein einzelner Palettentransport von derzeit etwa 35 Euro um zehn Prozent verteuern wird.

Sicherlich werden Lkw-Fahrer und Speditionen versuchen, auf andere Straßen auszuweichen. Und im Unterschied zur Maut auf Autobahnen dürfte die Auswahl der Straßen auf dem Land groß genug sein, um die gewünschte Strecke zurückzulegen. In Flächenländern wie Niedersachsen gibt es vielfältige Ausweichstrecken über Landstraßen. Oft bedeuten derartige Strecken keine wesentlichen Umwege und zusätzliche Zeit - zumindest bis sie nicht mit zu viel Lkw-Verkehr verstopft sind. Verbandslobbyist Krage, der selbst einen mittelständischen Speditionsbetrieb führt, rechnet deshalb für die Zukunft mit Einschränkungen. "Im Zweifel wird es Fahrverbote für Lkw geben, wenn Landstraßen überlastet sein sollten", sagt Unternehmer Krage.

Ähnlich groß wie das Ausweichen auf kleinere Straßen dürfte das Problem der Kontrolle der Mautgebühr werden. Durch die Verdreifachung der Strecken wird das Netz der Kontrollen deutlich kleinteiliger und auch löchriger. Für die derzeit 15.000 Mautkilometer sind rund 300 Kontrollbrücken auf den Autobahnen installiert. Zudem sind 280 Fahrzeuge mit doppelt so vielen Mitarbeitern des Bundesamtes für Güterverkehr täglich auf Kontrollfahrten unterwegs. Für das neue erweiterte Kontrollgebiet wird diese Flotte nun jedoch lediglich um 40 Behördenwagen erhöht. Auch verteilen sich die genannten 622 Kontrollsäulen auf eine Strecke von rund 40.000 Kilometern Bundesstraße. Rein rechnerisch steht nur etwa alle 60 Kilometer eine dieser Säulen.

Per Gesetz sind Toll Collect sowie das Bundesamt für Güterverkehr dazu verpflichtet, auf den Mautstrecken mindestens zehn Prozent der Lkw-Fahrten zu kontrollieren. Derzeit liegt die in der Behörde sogenannte Beanstandungsquote lediglich bei rund einem Prozent. Das bedeutet, dass bei den Kontrollen nur einer von 100 Lkw-Fahrern nicht mit einem gültigen Mautbeleg unterwegs ist. Dies aber hängt sicherlich damit zusammen, dass viele Lkw mit Technik ausgestattet sind, die die Maut automatisch abrechnet und bezahlt. Rund 96 Prozent der Mautgebühren fließen über diese Technik.

Ob sich die jetzt hinzukommenden Firmen mit ihren Fahrzeugen jedoch in einer derartig hohen Zahl zu dieser technischen Aufrüstung entscheiden werden, ist fraglich. Als Alternative hat der Betreiber Toll Collect Bezahlangebote über Smartphones und Tablets entwickelt, bei denen eine App vor Fahrtbeginn jede einzelne Lkw-Tour abrechnet. Auch gibt es zum Beispiel an Tankstellen Mautgeräte, an denen Tickets gelöst werden können. Die Ausweitung ist immens: Baufirmen, Gärtner oder Handwerksbetriebe, die im ländlichen Raum arbeiten und gelegentlich mit einem 7,5-Tonner unterwegs sind, werden ab Juli auf Bundesstraßen eine Maut zahlen müssen. Zudem wird die Abrechnung wesentlich kleinteiliger: Gibt es bislang rund 9000 Streckenabschnitte, so wird Toll Collect ab diesem Sommer etwa 140.000 einzelne Streckenteile abrechnen.

Quelle: Berliner Morgenpost Nr. 11/2018 vom 17.03.2018, S.2 (Tageszeitung, Berlin)
Auflage: 41.950 Reichweite: 90.612 Quellrubrik: Auto
Berliner Morgenpost

Lieber ab und zu Knöllchen statt stetig ein Parkticket?

Jemand parkt regelmäßig im absoluten Halteverbot und hofft darauf, dass die Knöllchen am Jahresende weniger teuer sind, als jeweils Parktickets gekostet hätten. Rechnet er sich das zu schön?

Das kommt auf die jeweiligen kommunal unterschiedlichen Parkgebühren, die Häufigkeit des Fehlparkens und die Höhe der Knöllchen an. Der Regelsatz sieht für die Zuwiderhandlungen zwischen 10 und 35 Euro vor. Außerdem: Je nachdem, wo man parkt, kann das recht teure Abschleppen drohen – zum Beispiel in Feuerwehrzufahrtszonen und auf Behindertenparkplätzen.

Allerdings erhalten notorische Falschparker unter Umständen nicht nur ein Bußgeld, ihnen drohen auch andere Maßnahmen, erläutert der ADAC. So kann die Fahrerlaubnisbehörde sie zur medizinisch-psychologischen Untersuchung (MPU) schicken. Das ist eigentlich üblich bei erheblichem Fehlverhalten, wie betrunken Auto zu fahren. Geht der Fahrer nicht zur MPU, kann ihm sogar die Fahrerlaubnis entzogen werden.

So geschehen in einem Fall, den der Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg (Az. 10 S 1883/14) entscheiden musste: Ein Fahrer hatte in sechs Jahren 161 Verkehrsverstöße begangen, überwiegend Parkverstöße. Nachdem ihm wegen der Nichtteilnahme an der MPU die Fahrerlaubnis entzogen wurde, klagte der Betroffene. Unter anderem war er der Ansicht, ein beharrlicher Verstoß sei nur anzunehmen, wenn nahezu wöchentlich ein Verstoß dokumentiert werde. Das war bei ihm nicht der Fall.

Das Gericht sah das anders: Eine langjährige hartnäckige Begehung einer Vielzahl von Verstößen könne Fahreignungszweifel hervorrufen, wenn sich dadurch eine verfestigte gleichgültige Grundeinstellung gegenüber Verkehrsvorschriften offenbare. **dpa/tmn**

Quelle: BLICKPUNKT, Jüterbog, Bad Belzig vom 17.03.2018 (Anzeigenblatt / Samstag, Jüterbog)
Auflage: 53.330 Reichweite: 53.330 Seitentitel: Jüterbog/Bad Belzig
BLICKPUNKT

Motorsport hautnah erleben

ADAC-MX-Masters-Auftakt wieder in Fürstlich Drehna

Nach dem Auftakt der Motocross-WM Anfang März in Argentinien rollt auch die deutsche Top-Serie ADAC MX Masters sinnbildlich so allmählich an den Vorstart. Deren Saisonauftakt findet traditionell in Fürstlich Drehna im Süden Brandenburgs statt, in diesem Jahr konkret am 21. und 22. April.

Der Boom der Serie ist ungebrochen, denn mit den mehr als 350 Fahrern aus 23 Nationen, die sich bis dato für die neue Saison eingeschrieben haben, bewegt man sich weiter auf Spitzenniveau. Diese verteilen sich ab diesem Jahr auf vier Klassen, denn zu der namengebenden Top-Klasse ADAC MX Masters (Klasse 1 - Int. Deutsche Motocross Meisterschaft), in der Zwei- und Viertakt-Motorräder mit bis zu 650 ccm Hubraum eingesetzt werden können, dem ADAC MX Youngster Cup für Fahrer der Geburts-Jahrgänge von 1997 bis 2004 mit bis 250 ccm Zwei- oder Viertakt-Maschinen und dem ebenfalls altbewährten ADAC MX Junior Cup für Jugendliche der Jahrgänge 2003 bis 2008 und 85-ccm-Zweitaktern ist die Klasse ADAC MX Junior Cup 125 in diesem Jahr neu hinzugekommen.

Bisher wechselten die meisten Aufsteiger aus der 85er-Klasse in den ADAC MX Youngster Cup auf einen 125er-Zweitakter, wo sie jedoch gegen erfahrenere Piloten mit 250-ccm-Viertaktern wenig bestellen konnten. Der ADAC hat die Zeichen der Zeit erkannt und nun den ADAC MX Junior Cup 125 ins Leben gerufen, bei dem Nachwuchsfahrer der Jahrgänge 2000 bis 2005 mit Achtelliter-Zweitakt-Bikes unter sich sind. Demzufolge musste auch der herkömmliche Junior-Cup umbenannt werden und wurde mit dem Zusatz "85" versehen. Korrekt heißen die beiden Klassen nun ADAC MX Junior Cup 85 und ADAC MX Junior Cup 125.

In beiden treten insgesamt je 48 Fahrer an. Je Klasse wurden 40 Fahrer aufgrund ihrer bisherigen sportlichen Erfolge ausgewählt, die verbleibenden je acht Startplätze werden bei einem Sichtungslehrgang Ende März auf der WM-Strecke in Teutschenthal vergeben.

Natürlich hat die Zwei-Teilung der Junioren-Kategorie Auswirkungen auf den Zeitplan, der nun, zumindest bei den Veranstaltungen, bei denen alle vier Klassen am Start sind, noch voller gepackt ist. So gleich beim Saisonauftakt 2018 am 21. und 22. April in Fürstlich Drehna, wo am Samstag zwischen 9:00 und 15:35 Uhr trainiert und 15:50 Uhr der ADAC MX Junior Cup 85 das erste Rennen der Saison 2018 bestreiten wird. Auf dieses folgen noch zwei Last-Chance-Rennen des Youngster-Cups und der Masters-Klasse.

Am Rennsonntag erfolgt nach den Warm-ups aller Klassen ab 9:30 Uhr gegen 11:00 Uhr der erste Rennstart. Nach weiteren Rennen, die durch die Mittagspause inklusive Autogrammstunde unterbrochen werden, wird die Top-Klasse 14:10 Uhr auf die Reise geschickt, die mit ihrem zweiten Lauf ab 16:50 Uhr den Renntag auch beschließt.

Dabei kommt es bei den sieben Veranstaltungen in der Klasse 1 wieder zu einem Duell der zwei aktuell besten Motocrosser Deutschlands, dem WM-Piloten Max Nagl, seines Zeichens dreifacher ADAC-MX-Masters-Champion und in diesem Jahr neuer Werksfahrer bei TM, und dem vierfachen Titelträger Dennis Ulrich, der eine neue Herausforderung gesucht hat und nun im eigenen Team "2-Stroke Revolution Racing" auf einen 250er-Zweitakter von KTM setzt.

Mit dem Australier Hunter Lawrence, der für das KMP Honda Racing Team an den Start gehen wird, und der Neuverpflichtung des Monster Energy Kawasaki Elf Team Pfeil, Matiss Karro aus Lettland, sind dauerhaft mindestens zwei weitere WM-Piloten mit von der Partie. Außerachtlassen sollte man des Weiteren den letztjährigen Vize-Champion Jens Getteman aus der MX-Hochburg Belgien nicht, der erneut für das Monster Energy Kawasaki Elf Team Pfeil antritt.

Weitere Informationen gibt es unter www.msc-fuerstlich-drehna.de und www.adac-mx-masters.de. red

Quelle: Berliner Zeitung Nr. 65/2018 vom 17.03.2018, S.10 (Tageszeitung / täglich ausser Sonntag, Berlin)
Auflage: 99.591 Reichweite: 215.117 Quellrubrik: Berlin Seitentitel: V1#V2
Berliner Zeitung

Senat will Unfallzahlen weiter senken

Spiegel und holländischer Griff sollen helfen

Die Zahl der Verkehrstoten in Berlin ist auf einem Rekordtiefstand - und sie soll weiter sinken. Mit dem Umbau gefährlicher Kreuzungen, mit zusätzlichen Fußgängerüberwegen und perspektivisch auch mit Verbesserungen auf Bundesebene wolle man den Verkehr sicherer machen, sagte Verkehrssenatorin Regine Günther (parteilos, für Grüne) am Freitag bei der Vorstellung der Verkehrsstatistik 2017 der Berliner Polizei. Demnach sollen noch in diesem Jahr zehn Kreuzungen geändert werden.

Berlin weise zwar im bundesweiten Vergleich 2017 die wenigsten Verkehrstoten im Verhältnis zur Einwohnerzahl auf, sagte Günther, doch jeder Tote und jeder Schwerverletzte sei einer zu viel. Generell ist der Straßenverkehr in Großstädten eher sicher. Deutlich mehr Menschen sterben in anderen Bundesländern etwa auf gefährlichen Landstraßen, auch weil schneller gefahren wird als im Stadtverkehr.

Wie das Amt für Statistik Berlin-Brandenburg am Donnerstag mitgeteilt hatte, gab es in Berlin im Vorjahr 36 Verkehrstote - so wenige wie noch nie seit Beginn der Erhebungen 1991. Meist traf es Fußgänger und Radfahrer. Im Vergleich zu den Jahren vor 1996 hat sich die Lage damit deutlich gebessert - damals waren jedes Jahr mehr als 140 Menschen im Straßenverkehr verunglückt. Seit 2007 liegt die Zahl der Toten pro Jahr immer unter 60, aber mit Schwankungen.

Zunehmend rücksichtslos

Insgesamt kam es 2017 allerdings zu etwas mehr Unfällen (plus 1,6 Prozent auf 143 424) mit etwas mehr Verunglückten (plus 0,12 Prozent auf 17 415). Darunter sind auch mehr Schwerverletzte (2 317) und mehr verunglückte Kinder (742). Die häufigsten Unfallursachen sind Abbiegefehler, Nichtbeachten der Vorfahrt und zu hohes Tempo.

Die Gewerkschaft der Polizei (GdP) kritisierte eine zunehmende Rücksichtslosigkeit im Verkehr: "Immer mehr Leute schauen nur auf den eigenen Vorteil, riskieren mit ihrem Fahrverhalten für ein paar Sekunden Zeitersparnis schwere Verletzungen und auch einen tödlichen Ausgang." Diese Tendenz spiegele sich auch in 33 150 Unfallfluchten wider - "der höchste Stand seit mehr als eineinhalb Jahrzehnten".

Rechtsabbieger absichern

Um auch auf Bundesebene auf Verbesserungen hinzuwirken, will der Senat eine Bundesratsinitiative starten, die bis zum Sommer vorliegen soll. Ein Ziel ist es, die zuletzt nach tödlichen Kollisionen viel diskutierten Abbiegeassistenten für Lastwagenfahrer zur Pflicht zu machen. Diese sollen helfen, Fußgänger und Radfahrer beim Rechtsabbiegen schneller zu erkennen - und im Notfall automatisch bremsen.

Bei der Vorbeugung liegt künftig ein weiteres Augenmerk auf Unfällen, bei denen Radfahrer mit plötzlich geöffneten Autotüren kollidieren, weil sie in der Situation nicht mehr ausweichen oder bremsen können. Bei diesen Unfällen starben 2017 zwei Radfahrer in Berlin, in diesem Jahr gab es bereits einen Toten. Unter Autofahrern soll daher der sogenannte holländische Griff bekannter werden: Dabei wird die Tür mit der rechten statt mit der linken Hand geöffnet - so macht man automatisch den Schulterblick, weil sich der Oberkörper dreht. Eine entsprechende Kampagne soll in den kommenden Wochen beginnen.

Quelle: Berliner Morgenpost Nr. 77/2018 vom 19.03.2018, S.12 (Tageszeitung, Berlin)
Auflage: 41.950 Reichweite: 90.612 Autor: Katrin Lange Quellrubrik: Berlin
Berliner Morgenpost

Ein neuer Landeplatz auf Stelzen

Der Rettungshubschrauber bekommt ein Plateau. Während der Bauarbeiten zieht er nach Schönefeld um

KATRIN LANGE

Jeden Tag hebt er ab und rettet Leben: Der Rettungshubschrauber Christoph 31 verlässt etwa zehn Mal pro Tag seinen Landeplatz am Charité-Klinikum Benjamin Franklin in Steglitz, um zu Menschen in akuter Not – etwa bei schweren Unfällen – zu fliegen. Mitte Mai soll der Hubschrauber für eine Übergangszeit nach Schönefeld umziehen und von dort aus für mehr als ein Jahr zu seinen Einsätzen abheben. Der Grund sind Bauarbeiten am Steglitzer Klinikum. Der alte Landeplatz wird abgebaut, dafür entsteht ein neuer, größerer, direkt am Teltowkanal.

Der alte Landeplatz entspricht nicht mehr den veränderten EU-Verwaltungsvorschriften und muss verlagert werden. „Es geht dabei nicht um den Ausbau des Flugbetriebs oder die Stationierung eines zweiten Hubschraubers“, sagt Uwe Dolderer, Leiter der Unternehmenskommunikation. Die Vorschriften führten dazu, dass die An- und Abflugflächen verändert werden müssten.

Die ersten vorbereitenden Arbeiten haben bereits begonnen, im September 2019 soll der Bau fertig sein. Finanziert wird das 2,5 Millionen-Euro-Projekt mit Mitteln aus dem Sondervermögen Infrastruktur der wachsenden Stadt (Siwa). Bei den Bauarbeiten sind zunächst die Berliner Wasserbetriebe gefragt. Der neue Landeplatz ist ein Plateau, das auf etwa 2,5 Meter hohen Stelzen steht. Es wird sich über die Paul-Schwarz-Promenade – ein Uferweg am Teltowkanal – ziehen und zum Wasser hin offen sein. Unter dem Plateau verläuft ein ein Meter starkes Abwasserdruckrohr der Berliner Wasserbetriebe. Dieses muss gesichert werden.

„Wenn so ein großes Druckrohr platzt, dann fließt sehr viel Wasser “, sagt Stephan Natz, Sprecher der Wasserbetriebe. Das sei unter dem Plateau zu gefährlich. Da das Rohr ohnehin erneuert werden müsse, nutze man das Bauvorhaben der Charité, um das Rohr auf einer Länge von 270 Metern auszutauschen. Im Bereich des Landeplatzes werde auf einer Länge von 90 Metern zusätzlich ein Schutzrohr um die Leitung montiert. Die Wasserbetriebe können Ende Juli, Anfang August mit den Arbeiten beginnen, wenn Christoph 31 bis dahin seine vorübergehende Basis auf dem Flughafen Schönefeld bezogen hat. Die Arbeiten dauern etwa ein halbes Jahr.

Bäume wurden bereits auf der Promenade gefällt

Um Platz für die Arbeiten zu schaffen, mussten bereits etliche Bäume auf der Paul-Schwarz-Promenade gefällt werden. Anwohner hatten sich über die Fällarbeiten gewundert und auch beschwert, weil der Bereich der Promenade ein beliebter Weg für Spaziergänger und Radfahrer ist und fortan komplett gesperrt bleiben muss. Auch eine eingeschränkte Nutzung der Promenade wird im Bereich der Bauarbeiten nicht möglich sein. Die Anwohner wunderten sich vor allem darüber, warum nur an der öffentlichen Promenade Bäume gefällt wurden und nicht auf dem Gelände der Charité. „Die Baumfällarbeiten erfolgen etappenweise“, sagt Klinik-sprecher Uwe Dolderer. In einem ersten Arbeitsschritt seien zunächst die Bäume im Verlauf der Promenade auf dem Grundstück des Bezirks Steglitz-Zehlendorf gefällt worden. Die Auswahl der zu fällenden Bäume hätte sich dabei nach den anstehenden Arbeiten der Wasserbetriebe und den neuen An- und Abflugsektoren für den Neubau des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes gerichtet. Aber auch auf dem Charité-Campus seien Bäume gefällt worden, allerdings im Rahmen des Denkmalschutzes, der für den Gesamtcampus gilt.

Eine Umgehung der Paul-Schwarz-Promenade für die Zeit der Bauarbeiten ist geplant. Aktuell wird die genaue Führung noch mit dem zuständigen Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf abgestimmt. Geplant ist, dass der Weg, der dafür eingerichtet wird, am Campusgelände vorbeigeht und wieder auf die Promenade führt.

Pro Jahr hebt der Rettungshubschrauber bis zu 4500 Mal ab. Nachts ist er nie unterwegs, das soll so bleiben. Auf dem neuen Landeplatz sind noch zusätzliche Stellplätze vorgesehen. Hintergrund ist, dass das Klinikum von Hubschraubern anderer Städte angeflogen wird. Die können dann auch landen, wenn Christoph 31 auf seiner Parkposition steht.

Der Rettungshubschrauber der ADAC-Luftrettung, Christoph 31, auf dem alten Landeplatz am Charité-Campus Benjamin Franklin
PA/DPA/BRITTA PEDERSEN

Quelle: Tagesspiegel, Der vom 19.03.2018, S.15 (Tageszeitung, Berlin)
Auflage: 118.363 Reichweite: 255.664 Ressort: Verbraucher, Geld, Recht Quellrubrik: Verbraucher
DER TAGESSPIEGEL

Dieselfahrer wollen bei Verbot klagen Nachrüstung sollen Hersteller zahlen

Berlin - Mehr als drei Viertel der Diesel-Besitzer in Deutschland lehnen es ab, Nachrüstungen an der Abgas-Hardware ihrer Autos selbst zu bezahlen. Für den Fall von Fahrverboten droht mehr als die Hälfte von ihnen mit einer Klage gegen den Hersteller. In einer repräsentativen Umfrage des Meinungsforschungsinstituts YouGov sagten 76 Prozent der Dieselfahrer, sie wären nicht bereit, die Kosten für Umbauten an Motorsteuerung oder Katalysator aus eigener Tasche zu finanzieren. Wiederum 53 Prozent davon würden einen Gang vor Gericht erwägen, um den Autobauer auf Rücknahme des Dieselwagens gegen Rückerstattung des Kaufpreises zu verklagen - sollte ein Fahrverbot konkret verhängt werden und der Hersteller die Nachrüstkosten nicht übernehmen wollen.

Nur zwölf Prozent der Befragten wären damit einverstanden, eigenes Geld in eine Erneuerung der Abgasanlage zu investieren, falls dies technisch machbar ist und sich so ein Fahrverbot für den eigenen Diesel abwenden lässt. Die Autokonzerne beteiligen sich bisher an einem beim "Dieselgipfel" beschlossenen Fonds und bieten kostenlose Updates der AbgasSoftware an. Hardware-Umrüstungen schließen sie mit Verweis auf die hohen Kosten und die schwierige Umsetzung aus. Das stößt angesichts der Milliardengewinne auch auf Unverständnis.

Ende Februar hatte das Bundesverwaltungsgericht geurteilt, dass kommunale Behörden im Prinzip Diesel-Fahrverbote anordnen dürfen, wenn die Schadstoffbelastung der Stadtluft sich anders nicht wirksam senken lässt und die Verhältnismäßigkeit - etwa durch Ausnahmen für Dienstfahrzeuge oder Handwerker - gewährleistet ist. Angesichts der Dieseldebatte rechnet die Mehrheit der von YouGov befragten Besitzer eines Selbstzünders mit hohen oder gar drastischen Wertverlusten ihres Autos. Insgesamt 64 Prozent nehmen dies an, 27 Prozent sehen demgegenüber nur geringe oder keine Verluste des Wiederverkaufswerts. dpa

Quelle: Märkische Oderzeitung, Frankfurt Nr. 67/29 vom 20.03.2018, S.1 (Tageszeitung / täglich ausser Sonntag, Frankfurt (Oder))
Auflage: 8.161 Reichweite: 17.628 Autor: Dietrich Schröder Ressort: Großer Titelkopf
Märkische Oderzeitung

Streit um Abholzung von Alleen

Linke weist Vorstoß des Präsidenten der Landesverkehrswacht zurück / 2017 gab es 51 Tote bei Baumunfällen

Von Dietrich Schröder

Potsdam. 51 Menschen starben im vergangenen Jahr bei sogenannten "Baumunfällen" in Brandenburg, 882 wurden verletzt. Aufgrund dieser Zahlen ist jetzt ein Streit über die Abholzung der traditionellen Allen an den Straßen entbrannt.

"Wir sollten diskutieren, ob wir die große Menge an Alleen brauchen, an denen nur einen halben Meter neben der Straße der Baum steht. Wollen wir die Todeszahlen signifikant senken, müssen wir an allen Alleen Leitplanken anbringen oder einsehen, dass wir nicht jede Allee erhalten können." Es waren deutliche Worte, mit denen der Präsident der Landesverkehrswacht, Rainer Genilke, in einem Interview mit dieser Zeitung auf die vor einer Woche veröffentlichte Unfallstatistik reagiert hat. Genilke ist auch CDU-Abgeordneter des Landtags.

Die Entwicklung der Unfälle ist signifikant: Jeder dritte Unfalltote im Land ging 2017 auf das Konto von Baumunfällen. Gegenüber 2016 war die Zahl der Verletzten um fünf und die der Toten gar um 70 Prozent gestiegen. Und vor dem Hintergrund, dass die Zahl der Verkehrstoten bundesweit sank, während sie in Brandenburg deutlich anstieg, erhält die Frage nach den Alleen eine besondere Bedeutung. Denn Fakt ist auch: Von den rund 6300 Kilometern Bundes- und Landesstraßen in Brandenburg sind etwas mehr als zwei Drittel von Gehölzen gesäumt.

"Die Alleen sind eine Besonderheit Brandenburgs, für die wir auch touristisch werben. Dann können wir aber nicht gleichzeitig eine Debatte über ihre Abholzung führen." Mit diesen Worten reagierte am Montag die verkehrspolitische Sprecherin der Linken, Anita Tack. Sie ist ebenfalls Landtagsabgeordnete und war bis 2009 auch Präsidentin der Landesverkehrswacht. Richtig sei zwar, "dass wir alles dafür tun müssen, dass es überhaupt keine Getöteten im Straßenverkehr mehr gibt", meint Tack. Doch die Vernichtung der Alleen, für deren Erhalt und Erneuerung in den vergangenen Jahren Millionenbeiträge ausgegeben wurden, sei "der falsche Weg".

Das Hauptproblem besteht laut der Linken-Politikerin darin, "dass das Fahren mit überhöhter Geschwindigkeit von vielen noch immer als Kavaliersdelikt betrachtet wird" und dass man sich insbesondere nicht an das für viele Alleen-Abschnitte vorgeschriebene Tempo-70-Konzept halte. "Dass man daran aber mit dem Abholzen der Alleen etwas ändern könnte, ist ein Trugschluss", meint Tack. "Im Gegenteil: Damit würden wir den Rasern nur suggerieren, dass sie Recht haben, und sie auffordern, noch schneller zu fahren." Stattdessen plädiert die Linken-Politikerin für eine noch strengere Einhaltung der Regeln, sprich mehr Verkehrskontrollen.

Dass man den Verkehrsteilnehmern noch deutlicher bewusst machen müsse, dass "Alleen keine Fehler verzeihen, wo man sonst vielleicht in den Graben oder auf ein Feld neben der Straße fahren würde", meint der Sprecher des Innenministeriums, Ingo Decker. Das Abholzen der Alleebäume hält auch er für den falschen Weg.

Quelle: Berliner Morgenpost Nr. 79/2018 vom 21.03.2018, S.6 (Tageszeitung, Berlin)
Auflage: 41.950 Reichweite: 90.612 Quellrubrik: Wirtschaft
Berliner Morgenpost

Abgas-Skandal - Razzia bei BMW

Verdacht auf illegale Abschalteinrichtung in Dieselmotoren des Autoherstellers. Strafverfolger durchsuchen Konzernzentrale in München

MÜNCHEN - Zweieinhalb Jahre lang hat der Autobauer BMW betont, mit der Abgasaffäre nichts zu tun zu haben. Seit Dienstag sieht die Lage etwas anders aus. Der Dieselskandal hat München erreicht. Am Dienstag durchsuchten insgesamt 100 Beamte Räume in der BMW-Konzernzentrale, im Forschungs- und Innovationszentrum in München und im Dieselmotorenwerk im österreichischen Steyr. "Es besteht der Anfangsverdacht, dass die BMW AG eine prüfstandsbezogene Abschalteinrichtung verwendet (hat)", erklärten die Münchener Strafverfolger. Sie hätten am 27. Februar ein Ermittlungsverfahren gegen unbekannt wegen Betrugsverdacht eingeleitet. Die Ermittlungen "stehen erst ganz am Anfang".

Schon länger ermittelt die Staatsanwaltschaft wegen Betrugsverdacht etwa gegen Volkswagen und die Volkswagen-Tochter Audi. VW-hatte den Dieselskandal ausgelöst. Das Unternehmen baute jahrelang eine Software in Dieselmotoren ein, die eine Testsituation erkannte und den Motor so regelte, dass er die Grenzwerte einhielt. Auf der Straße lagen die Abgaswerte für Stickoxide dann um ein Vielfaches höher. Öffentlich gemacht hatten das zwei US-Umweltbehörden. VW hat die Manipulationen zugegeben.

BMW hatte stets erklärt, keine illegale Abschalteinrichtung in Diesel-Wagen eingebaut zu haben. Noch beim Dieselgipfel im vergangenen August betonte Konzernchef Harald Krüger: "Die Fahrzeuge der BMW-Group werden nicht manipuliert." Und auch bei unabhängigen Tests, etwa des ADAC, fielen die Diesel-Autos von BMW bislang meistens positiv auf. Lediglich die Deutsche Umwelthilfe hatte BMW Anfang des Jahres vorgeworfen, bei einem Diesel-BMW 320d die Abgassoftware womöglich durch illegale Abschalteinrichtungen manipuliert zu haben. Das Kraftfahrtbundesamt (KBA) entlastete den Autohersteller jedoch vom Vorwurf der Abgasmanipulation.

Nach Aussagen der Staatsanwaltschaft München geht es nun um einen Betrug in etwa 11.400 Fällen. Das dürften genau die Fahrzeuge sein, die der Münchener Autobauer beim KBA im vergangenen Februar angezeigt hatte. BMW gab damals zu, in 11.700 Autos der Baureihen 5 und 7 aus den Baujahren 2012 bis 2017 eine falsche Software zur Abgasreinigung eingebaut zu haben. Der Autobauer meldete dies dem KBA, um einen Rückruf der Modelle zu veranlassen. Für die Staatsanwaltschaft München ist dies nun offenbar der Anlass, zu ermitteln. "Nach Einholung weiterer Informationen seitens des KBA ging ein vorausgegangenes sog. Vorprüfungsverfahren der Staatsanwaltschaft München I daher am 27.02.18 in ein Ermittlungsverfahren gegen bislang nicht näher bekannte Mitarbeiter bzw. Verantwortliche der BMW AG bzw. deren Tochtergesellschaften über", hieß es bei der Staatsanwaltschaft.

BMW sieht einen Irrtum. "Unverändert geht die BMW Group davon aus, dass es sich bei dem Vorfall um eine fehlerhafte Software-Zuordnung handelt und nicht um eine gezielte Manipulation der Abgasreinigung", meldete der Konzern. Das Programm sei für die beiden SUV-Modelle X5 und X6 entwickelt, aber irrtümlich auch auf zwei 5er- und 7er-Modelle aufgespielt worden. Dort funktioniere die Abgasreinigung dann nicht mehr korrekt. Angeblich waren die Stickoxidwerte in der Folge um 15 bis 20 Prozent schlechter als mit der richtigen Software.

Wie es zu diesen Ungereimtheiten kommen konnte, muss die Konzernspitze bereits an diesem Mittwoch erklären. Vorstandschef Harald Krüger will in München eigentlich nur die Zahlen für 2017 vorstellen und einen Ausblick für das laufende Jahr geben - unangenehme Fragen zur Razzia dürften jetzt jedoch sicher sein.

Weitere Razzia auch bei Volkswagen in Wolfsburg

Derweil gab es beim Volkswagen-Konzern erneut eine Razzia im Zusammenhang mit dem Diesel-Skandal. Wegen des Verdachts auf Marktmanipulation hat die Staatsanwaltschaft Braunschweig Büros in der Wolfsburger Konzernzentrale durchsucht. Anfang März seien Papiere und mehrere Terabyte Daten in den VW-Räumen sichergestellt worden, sagte Oberstaatsanwalt Klaus Ziehe jetzt. Den Ermittlern geht es um möglicherweise falsche Verbrauchsan-gaben und den Ausstoß des Klimagases Kohlendioxid (CO_2).

Im Mittelpunkt steht eine Ad-hoc-Mitteilung von VW-vom Dezember 2015. Gut einen Monat vorher, kurz nach Bekanntwerden des Dieselskandals, hatte VW zunächst mitgeteilt, es gebe "Anhaltspunkte für weitere Unregelmäßigkeiten". Bei 800.000 Autos sei es zu "nicht erklärbaren Werten" bei CO_2-Messungen gekommen. Das legte nahe, dass für diese Autos die Verbrauchsangaben falsch sein könnten. Am 9. Dezember 2015 widerrief VW die Angaben und verschickte eine weitere Ad-hoc-Mitteilung, wonach nur rund 36.000 Autos betroffen seien. VW geht davon aus, der Publizitätspflicht ordnungsgemäß nachgekommen zu sein.

Die Ermittler haben nun Anhaltspunkte dafür, dass die zweite Mitteilung "objektiv inhaltlich falsch" gewesen sei und "mehr Fahrzeuge betroffen sind", sagte Ziehe. Es werde geprüft, "ob Mitarbeiter von Volkswagen grob fahrlässig oder vorsätzlich gehandelt haben." Kurz nach der zweiten Nachricht hatten VW-Aktien kräftig zugelegt. dpa/rtr

Quelle: Berliner Zeitung Nr. 68/2018 vom 21.03.2018, S.2 (Tageszeitung / täglich ausser Sonntag, Berlin)
Auflage: 99.591 Reichweite: 215.117 Autor: Frank-Thomas Wenzel Quellrubrik: Thema Seitentitel: V1#V2
Berliner Zeitung

WISSENSCHAFTLER

"Wir werden vermutlich noch schwerere Unfälle sehen"

Professor Bratzel, mit dem autonomen Fahren verbindet sich der Traum vom unfallfreien Fahren. Ist dieser Traum nach dem tödlichen Unfallnun ausgeträumt?

Die Vision des autonomen Fahrens bleibt ein großes gesellschaftliches Thema. Vielleicht ist es aber besser anstelle vom unfallfreien lieber vom unfallreduzierten Fahren zu sprechen. Autonome Fahrzeuge werden in Zukunft nicht alle Unfälle vermeiden. Aber: 90 Prozent der Unfälle kommen durch menschliches Versagen zustande. Und die Zahl dieser Unfälle lässt sich deutlich verringern.

Wo liegen die Grenzen der Roboterautos?

Es gibt Unfallsituationen, die lassen sich nicht verhindern. So war es offensichtlich auch bei dem Unfall mit dem Uber-Auto in Arizona. Ein Problem des autonomen Fahrens wird bei dem tragischen Unfall deutlich: die Mischung von Verkehren. Wenn es nur autonome Fahrzeuge im Straßenverkehr gäbe, dann könnten diese miteinander kommunizieren und Unfälle vermeiden. Die Mischung mit manuellen Fahrzeugen, mit Radfahrern und Fußgängern ist eine der komplexesten Situationen für autonome Fahrzeuge.

Würden heute autonome Fahrzeuge in Städten in großem Stil eingesetzt, müssten sie dann in Schrittgeschwindigkeit unterwegs sein?

Das zweite Problem ist in der Tat die Geschwindigkeit. Dies wird umso relevanter, je komplexer die Verkehrssituation ist. Auf Autobahnen aber ist die Situation erheblich weniger komplex. Deshalb können sie schon heute mit Assistenzsystemen viele kritische Situationen vermeiden. Nehmen Sie den aktiven Spurhalteassistenten, den Notbremsassistenten oder den Abstandstempomat.

Wann können Autos so selbstständig fahren, dass sie kein Lenkrad und keine manuellen Bremsen mehr brauchen?

Das kann man nur über Szenarien beschreiben. Wir werden noch viele Jahre parallel manuelle und autonome Autos haben. Eine breite Durchsetzung autonomer Fahrzeuge werden wir erst Ende der 2020er-Jahre sehen. Nach 2030 können vollautonome Autos ohne Lenkrad auf allen Straßen, bei allen Wetterbedingungen, zu jeder Tageszeit fahren und auch in ländlichen Gebieten unterwegs sein - das ist das positivste Szenario. Es wird Zwischenschritte geben, etwa mit Fahrzeugen, die in Städten auf speziellen Fahrspuren unterwegs sind, um eine Trennung des Verkehrs zu erreichen.

Wird der tödliche Unfallin Arizona nicht das Vertrauen der Menschen in Roboterautos massiv erschüttern?

Dieser Unfall wird nicht zu einem schweren Rückschlag führen, weil wohl auch ein normaler Fahrer den Unfall nicht hätte vermeiden können. Das Grundproblem aber bleibt: Der Kontrollverlust der Insassen ist kritisch. Leider werden wir vermutlich noch schwerere Unfälle sehen, wo das autonome System versagt und womöglich mehrere Menschen Opfer werden. Autonome Systeme werden vielleicht zu 98 Prozent fehlerfrei funktionieren, aber die zwei Prozent muss man auch beachten. Wir müssen diese Systeme weiter trainieren, Daten sammeln und schwierige Fahrsituationen auswerten.

Welche wichtigen rechtlichen Fragen sind noch nicht gelöst?

Es fehlt vor allem an Festlegungen, welche technischen Standards verbindlich sind. Wir haben mit dem neuen Audi A8 ein Auto, das auf der Autobahn in der Lage ist autonom zu fahren. Der Fahrer muss zwar jederzeit die Kontrolle übernehmen können, aber es ist nicht mehr nötig, permanent den Verkehr im Auge zu haben. Dieses System darf hierzulande und auch in den USA aber noch nicht eingesetzt werden - auch weil die Schuldfrage bei einem Unfall noch nicht klar geklärt ist.

Das Gespräch führte
Frank-Thomas Wenzel.

Quelle: Oranienburger Generalanzeiger Nr. 68/29 vom 21.03.2018, S.6 (Tageszeitung / täglich ausser Sonntag, Oranienburg)
Auflage: 4.686 Reichweite: 10.122 Ressort: S-Bahn-Gemeinden Quellrubrik: Sommerreifen-Test * Auto-Zukunft
ORANIENBURGER GENERALANZEIGER

Zweitmarken gleichauf mit Premiumreifen

Verschleiß und Bremsverhalten bei Nässe wichtige Kaufkriterien

Sommerreifen-Test

Was beim ADAC Winterreifentest erstmals auffiel, setzt sich im aktuellen Sommerreifentest fort: Preisgünstige Zweitmarken erzielen gleich oder ähnlich gute Ergebnisse wie die Konzernmütter. In der Golf-Dimension 205/55 R 16 erreicht der Bridgestone-Ableger Firestone mit dem Roadhawk die identische Gesamtnote 2,3, die Conti-Tochter Semperit mit dem Speed-Life nur ein um ein Zehntel schlechteres Ergebnis (2,4). In der Fiesta-Größe 175/65 R 14 wird der Falken, ein Ableger des Japaners Sumitomo, sogar Testsieger (Note 2,3), zusammen mit der erneut „guten“ Conti-Zweitmarke Semperit (2,4). Sparen kann auch, wer auf die Verschleißwerte eines Reifens achtet. Für den Test wurde die Laufleistung jedes Reifens auf rund 15 000 Kilometern, davon ca. 60 Prozent Landstraße und ca. 40 Prozent Autobahn, ermittelt. Als Testfahrzeug diente dem ADAC ein VW Golf VII 2.0 TDI mit halber Zuladung. So fährt der Testsieger Michelin Primacy 3 mit mehr als 45 000 Kilometern fast 20 000 Kilometer weiter als der mit „ausreichend“ bewertete Infinity Ecosis.

Auffällig beim diesjährigen Sommerreifentest sind auch die Unterschiede im Nassbremsen: So hat in der 175er-Größe der Continental PremiumContact 5 einen um nahezu zehn Meter kürzeren Bremsweg (42,7 Meter aus 80 km/h auf nasser Fahrbahn) als der Letztplatzierte, der Sava Perfecta, mit 52,2 Metern.

„Wir empfehlen den Autofahrern schon immer, Preise für den gewählten Reifen bei mehreren Händlern zu vergleichen. Vor allem ein Blick auf Zweitmarken kann sich lohnen, aber auch auf Einzelkategorien. Denn für Vielfahrer rechnet sich ein etwas höherer Anschaffungspreis durch niedrige Verschleißkosten“, erklärt Dr. Reinhard Kolke, Leiter des ADAC Technikzentrums. (pr)

Das Nässeverhalten ist ein wichtiges Kriterium beim ADAC Sommerreifentest. Foto: adac

Quelle: Berliner Abendblatt Online vom 21.03.2018 (Internet-Publikation, Berlin)
Visits: 75.000 AÄW: 62 € Reichweite: 2.500 Autor: Nils Michaelis, Jürgen Ritter
Weblink

Reinickendorf: Und täglich droht der Verkehrsinfarkt

Zunehmende Belastungen durch Pendler /ADAC fordert länderübergreifenden Plan

Immer wieder Stau auf der Autobahn 111, zugeparkte Straßen an den Bahnhöfen in Hermsdorf und Frohnau und chronisch überfüllte Züge: Der zunehmende Pendlerverkehr bringt für die Reinickendorfer spürbare Belastungen mit sich. Ein Konzept zur Entspannung der Situation ist aufseiten der Politik nicht in Sicht. Immerhin verständigten sich die Landesregierungen von Berlin und Brandenburg jetzt darauf, ab April die Kapazitäten im Bahnverkehr zu erhöhen. So soll auf den Strecken Oranienburg-Ostkreuz die Zahl der Sitzplätze zu den Stoßzeiten von 150 auf 200 erhöht werden.

„Im Nordwesten haben wir eine ganz besondere Situation“, sagt Jörg Becker, Verkehrsexperte beim ADAC. „Die kommende Teilsanierung der Autobahn 111 und der Neubau der Rudolf-Wissell-Brücke wird viele Belastungen mit sich bringen.“ Die Ankündigung der beiden Landesregierungen in Sachen Zugverkehr hält er für unzureichend: „Die Landkreise Havelland und Oberhavel boomen. Um die zunehmenden Pendlerströme zu bewältigen müssen sich Senat und Bezirke mit den beiden Kreisen abstimmen und auch den Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) einbinden.“

Neue Buslinie

Die Reinickendorfer FDP-Fraktion fordert unter anderem, in Hohen Neuendorf sowie auf dem Obi-Parkplatz und entlang der S-Bahn-Trasse in Waidmannslust Park-and-Ride-Parkplätze einzurichten. Der Zeltinger Platz und der Ludolfinger Platz sollen zur einer Ein-Stunden-Parkzone erklärt werden. Zudem sollen eine Buslinie von Glienicke nach Frohnau sowie mehr Fahrradstellplätze an den S-Bahnhöfen eingerichtet werden.

Laut Bezirksbürgermeister Frank Balzer hat Obi den Park-and-Ride-Vorstoß bereits im letzten Jahr abgelehnt.. „Der Bezirk fordert stattdessen die Ausweitung der Tarifzone A und B auf das Umland“, so der CDU-Politiker. „Leider lehnen das alle Parteien im Abgeordnetenhaus, mit Ausnahme der CDU, sowie der VBB ab.“ Einhergehend mit diesem Schritt wäre eine Schaffung von Pendler-Parkplätzen im Umland sinnvoll.

Attraktive Tarife

Letzteres fordert auch Becker. Die Nutzung der Parkhäuser müsse aber auch attraktiv sein. Becker: „In Hennigsdorf gibt es ein großes Parkhaus, doch es ist viel zu teuer. Ein günstigerer Tarif, etwa in Kombination mit der VBB-Jahreskarte, würde sicherlich mehr Menschen dazu bringen, ihr Auto abzustellen.“ Außerdem müsse der Ausbau von S-Bahn- und Regionalbahntrassen, etwa auf der Strecke Hennigsdorf-Velten-Kremmen, forciert werden. Die S2 sollte in Spitzenzeiten, zumindest bis zum Halt in Birkenwerder, alle fünf Minuten verkehren. Auch die U6 müsse verstärkt werden.

Quelle: B.Z. vom 22.03.2018, S.10 (Tageszeitung / täglich ausser Sonntag, Berlin)

Auflage: 93.607 Reichweite: 146.963

ADAC-Legende Wolf Wegener feierte seinen 85.

Er war das Gesicht des ADAC in Berlin: Wolf Wegener feierte am Dienstag seinen 85. Geburtstag im Machiavelli (Grunewald). Unter den Gästen: Eberhard und Monika Diepgen, Jörg und Eveline Schönbohm, Elmar Pieroth, Lore-Maria Peschel-Gutzeit, Klaus Böger, Ex-Minister Christian Schmidt (CSU), Udo Marin (VBKI), Markus Gruhn, Zoo-Direktor Andreas Knieriem, Bischof Markus Dröge. Es gab Königsberger Klopse und jede Menge Glückwünsche. Eberhard Diepgen: „Auf Wolf Wegener konnte man sich immer verlassen. Er ließ sich durch den Zeitgeist nicht aus der Bahn werfen.“ Udo Marin: „Wegener ist ein echtes Berliner Urgestein.“ Wolf Wegener war von 1978 bis 2008 Vorstandsvorsitzender des ADAC Berlin und nach der Wiedervereinigung des ADAC Berlin-Brandenburg. Von 1987 bis 2004 war er Generalsyndikus des ADAC. Wegener ist das einzige Ehrenmitglied des ADAC Deutschland.

FOTO: RALF LUTTER

Gastgeber am Dienstag im Machiavelli: Ilse und Wolf Wegener, der seinen 85. feierte

Quelle: FinanzNachrichten.de vom 22.03.2018 (Internet-Publikation, Zürich)
Visits: 4.188.655 AÄW: 2.094 € Reichweite: 139.622 Autor: N.N.
Weblink

Gute Signale des neuen Bundesverkehrsministers, jetzt müssen Taten folgen

/Hersteller sollen Kosten für Hardware-Nachrüstungen tragen / intelligente Lösungen für Verkehrsprobleme gefordert

München (ots) - Von der Regierungserklärung des neuen Bundesverkehrsministers erwartet der ADAC klare Signale für die mobilen Menschen in Deutschland und ihre persönliche Mobilität. "Andreas Scheuer hat in den letzten Tagen bereits wichtige Signale an die Autofahrer in Deutschland gesendet", stellt Ulrich Klaus Becker, ADAC Vizepräsident für Verkehr, vor der Regierungserklärung fest. Scheuer hatte in den vergangenen Tagen angekündigt, Fahrverbote in Städten unter allen Umständen verhindern zu wollen. Auch die Einführung einer blauen Plakette lehnte er als falsches, unverhältnismäßiges Mittel ab.
"Dem ADAC ist es wichtig, dass individuelle Mobilität auch weiterhin ohne Einschränkungen möglich ist und bezahlbar bleibt. Gleichzeitig müssen saubere Luft und damit die Gesundheit der Menschen höchste Priorität für die neue Bundesregierung haben. Hier sind in den kommenden Monaten wichtige politische Entscheidungen zu treffen, um die Grenzwerte in Städten einzuhalten und Fahrverbote zu vermeiden", so Becker weiter.
Der ADAC ist - ebenso wie der Minister - davon überzeugt, dass die Autoindustrie die Kosten für die Hardware-Nachrüstungen von Euro-5-Diesel-Fahrzeugen tragen sollte, um bestehende NOx-Grenzwerte einzuhalten. Ulrich Klaus Becker: "Die Bereitschaft, dies im Zweifel durch gesetzliche Regelungen durchzusetzen, ist ein starkes Signal an die Verbraucher. Für die klare Aussage, dass die Kosten einer Umrüstung nicht beim Verbraucher hängen bleiben dürfen, gilt dies ebenso. Umso mehr besteht jetzt die Notwendigkeit, dies mittels eines entsprechenden Rechtsrahmens für die Nachrüstung abzusichern."
Neben aktuellen Themen wie "Diesel" und "Fahrverbote" betreffen nach Ansicht des ADAC auch andere Entwicklungen in den kommenden Jahren die Mobilität der Bürger massiv in ihrer Lebenswirklichkeit, die deshalb der Aufmerksamkeit des neuen Bundesverkehrsministers bedürfen. Dazu gehören intelligente Antworten auf die Frage, wie den zunehmenden Verkehrsproblemen in Städten begegnet werden kann und welche Maßnahmen zur Sicherung der Mobilität der Menschen im ländlichen Raum ergriffen werden. Ebenso gilt es, das Versprechen aus dem Koalitionsvertrag einzulösen und den Zustand der Verkehrsinfrastruktur deutlich zu verbessern.
OTS: ADAC newsroom: http://www.presseportal.de/nr/7849 newsroom via RSS: http://www.presseportal.de/rss/pm_7849.rss2
Pressekontakt: ADAC Newsroom Tel. 089 76 76 54 95 aktuell@adac.de

Quelle: Berliner Morgenpost Nr. 81/2018 vom 23.03.2018, S.9 (Tageszeitung, Berlin)
Auflage: 41.950 Reichweite: 90.612 Autor: Lorenz Vossen Quellrubrik: Berlin
Berliner Morgenpost

Nach Ostern wird entschleunigt

Mit dem Versuch, die Luft zu verbessern, gilt ab Mitte April auf einem Abschnitt der Leipziger Straße Tempo 30. Und das ist nur der Anfang

LORENZ VOSSEN

Berlins Autofahrer müssen bald auf mehreren Straßen den Fuß vom Gas nehmen. Denn der Senat macht mit der Einführung von mehr Tempo-30-Zonen ernst. Wie die Verkehrsverwaltung mitteilte, wird der erste Abschnitt ab Mitte April auf der Leipziger Straße zwischen Potsdamer Platz und Markgrafenstraße eingerichtet. Dort soll getestet werden, ob sich die Luftqualität durch das von Dieselfahrzeugen ausgestoßene Abgas Stickstoffdioxid (NO_2) verringern lässt, wenn der Verkehr bei geringerer Geschwindigkeit gleichmäßig fließt.

Dafür wird auf dem Abschnitt die Ampelschaltung optimiert. Ein mobiler Messwagen soll während des Testzeitraums die Luftqualität messen, auch Daten zum Verkehrsfluss werden gesammelt. Die Hoffnung ist, dass die Fahrzeuge bei einer besseren Ampelschaltung seltener abbremsen und beschleunigen, was wiederum zu weniger Ausstoß von Abgasen führt. Bei Tempo 30 können sie zudem dichter hintereinander fahren, was wiederum zu mehr Verkehrsfluss führt.

Tempo 30 auch in Schöneberg, Charlottenburg, Tempelhof

Weitere Abschnitte sollen in den kommenden Wochen und Monaten folgen. Dazu gehört der Bereich vom Potsdamer Platz über Potsdamer Straße und Hauptstraße bis zum Innsbrucker Platz in Schöneberg, die Kantstraße zwischen Amtsgerichts- und Savignyplatz sowie auf dem Tempelhofer Damm zwischen Alt-Tempelhof und Ordensmeisterstraße. Alle Abschnitte kommen zusammen auf rund acht Kilometer Länge.

Seit November hatte die Verkehrsverwaltung an den ausgewählten Stellen zu Vergleichszwecken die Luftqualität bei Tempo 50 gemessen. Schon in der Vergangenheit hatte die Geschwindigkeitsreduzierung auf anderen Straßen – Beusselstraße, Schildhornstraße und Silbersteinstraße – teils zu erheblichen Verbesserungen der Luftqualität geführt. Die Tempodrosselung soll nur dann bleiben, wenn sie messbar zu besserer Luft führen, so die Ankündigung.

Ob Tempo 30 auf noch mehr Straßen folgt, liegt an den Versuchsergebnissen. Tatsächlich kämen wohl etliche infrage. An den 29 an Straßen gelegenen Messstellen liegt der NO_2-Wert laut den aktuellsten Auswertungen von 2016 bis auf eine Ausnahme überall über dem von der EU erlaubten Grenzwert von durchschnittlich 40 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft im Jahresmittel.

Werden bald häufiger in der Innenstadt zu sehen sein: Tempo-30-Schilder ISTOCKPHOTO/ALTMODERN

Am schlechtesten ist die Luft demnach an der Leipziger Straße in Mitte (66 Mikrogramm). Laut Messungen der Technischen Universität und des RBB sind die Werte am Görlitzer Bahnhof in Kreuzberg oder am Kurt-Schumacher-Damm in Reinickendorf sogar noch schlechter. Wegen dieser permanenten Überschreitung droht der Hauptstadt sogar ein Dieselfahrverbot. Denn die Deutsche Umwelthilfe hat den Senat deshalb angezeigt. Vor Gericht soll noch dieses Jahr geklärt werden, ob Berlin Fahrverbote als Maßnahme in seinen Luftreinhalteplan aufnehmen muss. Zuletzt hatte das Bundesverwaltungsgericht entschieden, dass Fahrverbote grundsätzlich rechtens sind. Die Umwelthilfe geht deshalb auch davon aus, dass diese kommen, da Maßnahmen wie Tempo 30 die Luftqualität nicht, wie gefordert, kurzfristig verbessern können.

Der ADAC hingegen hält den Test zwar für vernünftig, um zu sehen, „ob es etwas bringt oder nicht“, wie Experte Jörg Becker sagt. Kritisch sei aber, dass der Senat zuvor nicht den NO_2-Ausstoß bei verbesserter Ampelschaltung bei Tempo 50 gemessen habe. Messungen in Wedding hätten gezeigt, dass flüssiger Verkehr bei dieser Geschwindigkeit auch zu besserer Luft führen könne.

Quelle: Motorsport Magazin.com vom 23.03.2018 (Internet-Publikation, München)
Visits: 143.693 AÄW: 192 € Reichweite: 4.790 Autor: Markus Winkelhock, Mike David Ortmann
MOTORSPORT MAGAZIN.COM Weblink

BWT Mücke Motorsport mit drei Audi R8 LMS im ADAC GT Masters

BWT Mücke Motorsport fährt mit drei Audi R8 LMS in der 'Liga der Supersportwagen' und setzt sich hohe Ziele für die zweite ADAC GT Masters-Saison.

2018 stehen drei Audis in der Garage von BWT Mücke Motorsport
© BWT Mücke Motorsport/Berzerkdesign

Motorsport-Magazin.com - Gong zur zweiten Runde! BWT Mücke Motorsport startet 2018 in seine zweite Saison im ADAC GT Masters. Im Debütjahr feierte der Traditionsrennstall aus Berlin mit Rang drei in der Teamwertung bereits einen großen Erfolg, holte zwei Siege und kämpfte bis zum Finale in Hockenheim um beide Meisterschaften. Entsprechend klar sind die Ziele für 2018: Der Titelkampf ist fest im Visier!

Beim Blick in die Garage von BWT Mücke Motorsport fällt auf: dort stehen jetzt drei Audi R8 LMS. Die Traditionsmannschaft aus Berlin hat sich entschieden, alle vorhandenen Kräfte künftig auf die vier Ringe aus Ingolstadt zu vereinen, um so noch effektiver und schlagkräftiger agieren zu können.

Um den Titelambitionen Leben einzuhauchen, sitzen Hochkaräter hinter dem Steuer der drei Supersportwagen. Mit 20 Jahren Erfahrung im Motorsport ist es BWT Mücke Motorsport gelungen, starke und siegfähige Duos zusammenzusetzen.

Routinier, Durchstarter und DTM-Star

Mit Stefan Mücke sitzt im BWT Audi R8 LMS #26 des Teams nicht nur der Sohn von Teamchef Peter Mücke, sondern ein wahrer Tausendsassa. Mücke startet als Ford-Werkspilot in der WEC (World Endurance Championship) und ist mit elf Teilnahmen an den legendären 24 Stunden von Le Mans ein wahrer Langstrecken-Experte. Dass er auch in den Sprintrennen des ADAC GT Masters für Top-Ergebnisse sorgen kann, hat der 36-Jährige 2017 bereits bewiesen.

An seiner Seite gibt Jeffrey Schmidt Gas. Der Schweizer bestritt 2017 seine Debütsaison in der 'Liga der Supersportwagen' und wurde auf Anhieb Vizemeister der Junior-Wertung. Mit viel Biss und Ehrgeiz kämpft der 24-Jährige um seinen ersten Sieg im ADAC GT Masters, den er im vergangenen Jahr nur knapp verpasste. Insgesamt erreichte er vier Podiumsplatzierungen im hart umkämpften Feld.

Als dritter Einsatzfahrer mit der Startnummer 26 kommt DTM-Star Jamie Green zum Einsatz. Der Brite wird Stammpilot Mücke vertreten, wenn dieser seinen Verpflichtungen in der WEC nachgeht. Green war bereits 2017 auf dem Sachsenring im Cockpit von BWT Mücke Motorsport und erzielte auf Anhieb ein Top-5-Ergebnis.

Erster Meister und jüngster Starter
Die Speerspitze des strahlend pinken BWT Audi R8 LMS #25 bildet kein Geringerer als Audi Sport Fahrer Christopher Haase. 2007 kürte er sich zum ersten Meister des ADAC GT Masters. Ein Blick auf die Statistiken untermauert seine Qualitäten: Mit elf Siegen und sechs Pole Positions liegt der Kulmbacher auf Rang drei der ewigen Bestenliste in der 'Liga der Supersportwagen'. Auch bei Langstrecken-Rennen ist Haase ein wahrer Ausnahmekönner. Nach zwei Siegen bei den legendären 24h Nürburgring (2012/2014) gewann er in der vergangenen Saison gemeinsam mit Winkelhock auch den 24-Stunden-Klassiker in Spa-Francorchamps. Dieser Erfolgsbilanz will er 2018 gemeinsam mit BWT Mücke Motorsport noch zahlreiche Einträge hinzufügen.

Klappen soll dies mit Ricardo Feller an seiner Seite. Der Schweizer bestreitet 2018 seine zweite Saison im ADAC GT Masters und könnte mit Altmeister Haase keinen besseren Lehrer haben. Der aktuell jüngste Pilot der Serie sammelte bereits eine Menge Rennkilometer mit seinem neuen Team BWT Mücke Motorsport bei den 24h Dubai. Mit schnellen und konstanten Rundenzeiten sorgte er für Begeisterung innerhalb des Teams und trug durch seine Leistung maßgeblich zum sensationellen fünften Rang der Mannschaft bei.

Erfahrung trifft auf Rohdiamant
Im kfzteile24 Audi R8 LMS #24 greift BWT Mücke Motorsport auf bewährte Kräfte zurück. Erneut wird Audi Sport Fahrer Markus Winkelhock um Siege und Pole Positions kämpfen. Der ehemalige Formel-1- und DTM-Pilot war 2017 bei den 24h Nürburgring und 24h Spa-Francorchamps in den größten Rennen des GT-Sports siegreich und baute seine ohnehin beeindruckende Erfolgsbilanz noch weiter aus. Auch im ADAC GT Masters überzeugte Winkelhock und fuhr den Audi R8 LMS - #24 in der abgelaufenen Saison mehrfach in die Top-10.

An seiner Seite greift Mike David Ortmann ins Lenkrad. Der 18-Jährige setzte in seinem Debütjahr im ADAC GT Masters einige Ausrufezeichen. Die Saison schloss der Berliner mit einem Junior-Podium beim Finale ab und nahm diesen Schwung direkt mit in seinen ersten Einsatz bei einem 24-Stunden-Rennen. Gemeinsam mit BWT Mücke Motorsport trat er im Januar 2018 bei den legendären 24h Dubai an und erzielte sensationell Rang fünf. Für Ortmann ist das Ziel in seiner zweiten Saison in der Liga der Supersportwagen klar: Mit regelmäßigen Top-Ergebnissen will er sich zum Meister der Junior-Wertung für Fahrer unter 25 Jahren krönen.

Die Stimmen zum Fahrerkader
Peter Mücke (Teamchef): "Wir haben auf die bewährte Mischung aus erfahrenen Piloten und jungen Nachwuchstalenten gesetzt. Markus Winkelhock war bereits 2017 einer der Stützpfeiler unseres Teams. Mit Christopher Haase haben wir einen weiteren Top-Piloten verpflichtet, der uns in unserer zweiten Saison im ADAC GT Masters auf jeden Fall unterstützen kann. Die Kombination aus meinem Sohn Stefan und Jeffrey Schmidt hat ebenfalls großes Potenzial auf Siege und Podiumsplatzierungen. Besonders freue ich mich, dass wir mit Mike David Ortmann und Ricardo Feller wieder zwei junge Talente an Bord haben. Für BWT Mücke Motorsport hatte die Förderung des Motorsport-Nachwuchses schon immer hohe Priorität. Sie sind schnell und konstant und können von ihren erfahrenen Teamkollegen sicher viel lernen und sich weiterentwickeln."

Stefan Mücke (Team-Management): "Wir sind 2017 als Rookies im ADAC GT Masters an den Start gegangen und haben mit zwei Siegen und Rang drei in der Teamwertung unsere eigenen Erwartungen übertroffen. Entsprechend hoch sind die Ambitionen für dieses Jahr. Unsere gesamte Mannschaft - egal ob Fahrer, Ingenieure, Mechaniker oder Organisation - kann von den Erfahrungen profitieren und 2018 richtig durchstarten. Persönlich freue ich mich auf die neue Herausforderung, im Audi R8 LMS um den ersten Audi-Sieg von BWT Mücke Motorsport im ADAC GT Masters zu kämpfen."

Matthias Kieper (PR & Team-Management): "Wir freuen uns sehr, in dieser Saison mit drei Audi R8 LMS an den Start zu gehen. Für unsere zweite Saison im ADAC GT Masters wollten wir die Ressourcen optimal bündeln. Daher haben wir entschieden, 2018 nur mit einer Automarke an den Start zu gehen. Wir sind überzeugt, damit noch effektiver und professioneller arbeiten zu können und das soll sich natürlich auch in den Ergebnissen widerspiegeln. Unsere sechs Fahrer haben alle das Potenzial für Top-Ergebnisse und ich bin mir sicher, dass wir wie 2017 vorne mit dabei sein werden."

Michael Weiss (Technische Leitung): "Wie es so schön heißt: Nach der Saison ist vor der Saison. Wir haben den Winter damit verbracht, unsere gesammelten Erfahrungen aus dem Debütjahr

im ADAC GT Masters zu analysieren und uns intensiv auf die zweite Saison vorzubereiten. Mit dem Audi R8 LMS haben wir ein sehr zuverlässiges Auto, das auf fast allen Strecken des Kalenders zu den Siegkandidaten zählt. Natürlich spielt auch die Balance of Performance eine wichtige Rolle. Hier müssen wir uns darauf verlassen, dass die Verantwortlichen die richtigen Entscheidungen treffen und für alle Marken Chancengleichheit besteht. Bei den anstehenden Testfahrten in Oschersleben werden wir innerhalb des Teams nochmals alle Abläufe durchspielen und die letzten Feinheiten erledigen, um optimal für den Saisonstart aufgestellt zu sein."

Das Fahreraufgebot von BWT Mücke Motorsport im ADAC GT Masters
BWT Mücke Motorsport Audi R8 LMS #26
Stefan Mücke
Jeffrey Schmidt
Jamie Green

BWT Mücke Motorsport Audi R8 LMS #25
Christopher Haase
Ricardo Feller

kfzteile24 Audi R8 LMS #24
Markus Winkelhock
Mike David Ortmann

Quelle: Prignitzer, Der vom 26.03.2018, S.4 (Tageszeitung / täglich ausser Sonntag, Wittenberge)
Auflage: 8.528 Reichweite: 18.420 Ressort: Brandenburg
Der Prignitzer

ADAC meldet einen Rekord

POTSDAM Manfred Voit bleibt Vorsitzender des ADAC Berlin-Brandenburg. Mit großer Mehrheit wurde er am Samstag durch die Mitgliederversammlung in seinem Amt bestätigt. Im vergangenen Jahr sind die Mitgliederzahlen wieder deutlich gestiegen. Inzwischen bauen mehr als 1,3 Millionen Mitglieder aus Berlin und Brandenburg auf die Mobilitätsleistungen des Vereins. Das ist historischer Höchststand, teilt der ADAC in seiner Presseerklärung mit.

Quelle: Ruppiner Anzeiger Nr. 72/29 vom 26.03.2018, S.1 (Tageszeitung / täglich ausser Sonntag, Neuruppin)
Auflage: 5.226 Reichweite: 11.288 Ressort: Titelseite
MÄRKISCHE ZEITUNG RUPPINER ANZEIGER

Neuruppiner wieder im ADAC-Vorstand

Neuruppin. Der Neuruppiner Jurist Volker Krane gehört weiter dem Vorstand des ADAC Berlin-Brandenburg an. Bei der Versammlung der rund 350 Mitglieder und Ortsclub-Delegierten am Sonnabend in Berlin wurde er in seinem Amt als Verkehrsvorstand des Regionalablegers des Allgemeinen Deutschen Automobil-Clubs bestätigt. Als Vorsitzender wurde erneut Manfred Voit gewählt. Für die Zukunft nimmt sich der Regionalclub vor, die digitale Transformation weiter voranzutreiben, um damit auch den Service für die Mitglieder auszubauen. In Berlin und Brandenburg zählt der ADAC aktuell 1,33 Millionen Mitglieder – sie viele wie nie zuvor. (kus)

Quelle: Berliner Kurier Nr. 85/2018 vom 27.03.2018, S.5 (Tageszeitung / täglich ausser Sonntag, Berlin)

Auflage: 71.795 Reichweite: 112.718 Autor: Ulrich Paul Quellrubrik: HGR

5400 Kilometer Straßennetz

Das Berliner Straßennetz hat eine Länge von 5400 Kilometern. Außerdem gibt es 1065 Brücken. Über Jahre hat der Senat kaum Geld in die Instandhaltung investiert. Das rächt sich nun. Manche Asphaltpisten sind von Schlaglöchern übersät, Brücken baufällig. Jetzt läuft zwar die große Sanierung an. Doch leider geht es an vielen Stellen los. Chaos ist programmiert.

Alle Räder stehen still, wenn es mal wieder eine Baustelle gibt. Viele Straßen in Berlin sind marode.

Wo es sich 2018 und 2019 überall staut

Stillgestanden, Berlin!

Der Senat steckt Millionen in die Sanierung von Straßen und Brücken

Von ULRICH PAUL

Berlin – **Jahrelang hat der Senat kaum Geld in die Reparatur von Straßen, Wegen und Brücken investiert – doch damit ist jetzt Schluss. Verkehrssenatorin Regine Günther (parteilos, für die Grünen) stellte am Montag ein Programm zur Instandsetzung der Verkehrsbauten in der Hauptstadt vor.**

Im Doppelhaushalt für die Jahre 2018/2019 seien die bisherigen Mittel für die Unterhaltung der Infrastruktur um rund 25 Prozent erhöht worden, sagte Günther. Damit stünden für die Jahre 2018 und 2019 jeweils 52 Millionen, also insgesamt 104 Millionen Euro **bereit**.

Zu den teuersten Vorhaben gehört mit 37 Millionen Euro der Abriss und Neubau der Salvador-Allende-Brücke in Treptow-Köpenick. Das 1981 errichtete Bauwerk, das über die Müggelspree führt, ist vom sogenannten Betonkrebs befallen und lässt sich nicht mehr erhalten. Bis Mitte 2021 sollen die Arbeiten für die neue Brücke abgeschlossen sein, sagte die Leiterin für das Projektmanagement in der Senatsverwaltung für Verkehr, Katrin Vietzke. Die südliche Rhinstraßenbrücke am S-Bahnhof Friedrichsfelde Ost soll bis zum dritten Quartal 2020 für 18 Millionen Euro erneuert werden. Außerdem ist geplant, die denkmalgeschützte Roßstraßenbrücke in Mitte, die über den Spreekanal zur Fischerinsel führt, instand zu setzen. Sie ist die einzige Brücke, die während der Arbeiten vom August dieses Jahres bis zum Juni nächsten Jahres komplett gesperrt werden muss.

Brücke zur Fischerinsel wird zeitweise komplett gesperrt

Zu den wichtigsten Straßenarbeiten gehört die bereits gestartete Erneuerung der Holzmarktstraße in Mitte zwischen Alexander- und Lichtenberger Straße. Die Asphaltpiste behält dabei zwar eine Breite von 44 Metern, doch werden diese neu aufgeteilt. Pro Richtung bleiben für den Fahrzeugverkehr zwei Spuren, daneben ist ein Parkstreifen und ein Radfahrweg vorgesehen. Bis zum dritten Quartal dieses Jahres sollen die Arbeiten dauern. Im Anschluss daran soll auf der parallel verlaufenden Karl-Marx-Allee der Abschnitt zwischen Alexanderplatz und Strausberger Platz umgestaltet werden. Die Zahl der Fahrspuren für Autos wird von drei auf zwei verringert. Zugunsten von zwei Radfahrstreifen wird die Breite des Mittelstreifens von 15 Meter auf 10 Meter reduziert. Die Parkplätze, die dabei auf dem Mittelstreifen verloren gehen, sollen am Rand neu geschaffen werden. Im Zeitplan ist laut Katrin Vietzke die Sanierung des Autobahn-Kleeblatts Zehlendorf. Anfang nächsten Jahres soll die Verbindung zwischen Avus und Potsdamer Chaussee komplett neu gebaut sein. Berlin werde mit dem Aus- und Umbau der Straßen „fitter für die Zukunft“ gemacht, sagte die Verkehrssenatorin. Zugleich werde es aber auch mehr Baustellen geben. Der Leiter der Abteilung Tiefbau, Lutz Adam, sagte, zahlreiche Projekte müssten parallel angegangen werden. Die B 96a Süd in Treptow-Köpenick soll vom zweiten Quartal 2018 bis 2020 erneuert werden und einen begrünten Mittelstreifen sowie neue Fuß- und Radwege erhalten. Danach gilt dort nicht mehr Tempo 70, sondern Tempo 50. Die Sanierung der Teltowkanalautobahn wird dieses Jahr fortgesetzt. Im Sommer soll der Abschnitt zwischen Späthstraße und Johanniathaler Chaussee erneuert werden. Voraussichtlich erst ab 2019 soll hingegen die marode A114, der Autozubringer Pankow, erneuert werden. Dreieinhalb Jahre werden für die Arbeiten veranschlagt.

Der ADAC fordert, geplante Straßenrückbauten zurückzustellen

Die Sanierungspläne des Senats stoßen auf unterschiedliche Reaktionen. „Dass Berlin nun endlich mehr Geld in die Straßenunterhaltung steckt ist gut, wird aber kaum ausreichen“, sagte Marion Haß von der Industrie- und Handelskammer. „Die Berliner Infrastruktur ist in großen Teilen kaputtgespart worden.“ Jetzt müssten viele Bau- und Sanierungsmaßnahmen nachgeholt werden. Darunter leide vor allem der Wirtschaftsverkehr, der immer mehr Zeit einplanen müsse, um die Stadt zu ver- und entsorgen. Er brauche dringend Ersatzrouten. Außerdem müssten die Baumaßnahmen effektiver koordiniert werden. Der ADAC forderte, geplante Straßenrückbauten zurückzustellen.

Die Salvador-Allende-Brücke wird neu gebaut.

Grüner Fahrradweg auf der Karl-Marx-Allee.

Das Kreuzungsbauwerk Zehlendorf wird kommendes Jahr fertig.

Fotos: Dpa (Jens Kalaene), Imago, Paul Ruiz

Quelle: Märkische Allgemeine, Ruppiner Tageblatt vom 27.03.2018, S.18 (Tageszeitung / täglich ausser Sonntag, Neuruppin)
Auflage: 5.056 Reichweite: 10.921 Autor: Regine Buddeke Ressort: Ruppiner Tageblatt
Märkische Allgemeine

Margrit Nagel in der von der Stiftung gebauten Schule in Sure.

Viele Menschen lassen sich fotografieren, wenn man sie vorher fragt.

Großer Bahnhof: Wenn Reiner Meutsch (hi.) eine „seiner" Schulen besucht, ist der Empfang stets herzlich. FOTOS: PRIVAT

Besuch im Klassenzimmer: Die Kinder lernen hier im „Schichtbetrieb".

Ein großes Abenteuer war das Gorilla-Trekking in Uganda.

Fernab von Touristenpfaden

Margrit Nagel unternahm eine Reise der besonderen Art nach Ruanda

Von Regine Buddeke

Neuruppin. Schuld war der ADAC. Der hatte im Herbst den Weltumflieger Reiner Meutsch nach Neuruppin eingeladen, der in einer bildgewaltigen Performance (die MAZ berichtete) über seine Reisen in einem Kleinflugzeug in die ärmsten Länder der Welt und die davon inspirierte Reiner-Meutsch-Stiftung „Fly & Help" sprach.

Die Dechtowerin Margrit Nagel war damals dabei gewesen und hatte sofort Feuer gefangen. „Ich reise grundsätzlich gerne – ich war schon in den USA, Thailand, Indonesien, den Philippinen und Malediven, in Kuba, Ägypten", zählt die gebürtige Hamburgerin auf, die seit 1992 in der Region lebt und in Fehrbellin als Geschäftsführerin eine Fallschirmsportschule leitet. Abenteuerlustig ist sie also schon von Berufs wegen.

> Wenn man sich klar macht, dass für zehn Euro ein Kind in Ruanda ein Jahr zur Schule gehen kann.
>
> **Margrit Nagel**
> Teilnehmerin der Delegationsreise

Dass sie die aufregende Reise nach Ruanda unternahm, hat mit Reiner Meutsch zu tun. „Er reist ja mit dem Kleinflugzeug um die Welt – das fanden wir spannend. Und er hat ja erzählt, dass man mitreisen kann", erinnert sie sich. Bereits in der Pause sprach sie mit ADAC-Mitarbeiter Frank Zierke, der Meutsch nach Neuruppin geholt hatte und fragte nach den Konditionen. „Kurz danach bekam ich einen Anruf, dass nur noch ein Platz frei ist", sagt sie. Eine Woche musste sie schon überlegen, ob sie allein fliegt und den Partner daheim lässt. Sie sagte zu – unter der Bedingung, beim Gorilla-Trekking dabeisein zu dürfen – und hat eine Reise erlebt, wie sie noch nie eine gemacht hatte. Zwar nicht mit dem Kleinflugzeug – das hätte für die kleine Reisetruppe nicht gereicht – aber dennoch ein Erlebnis, wie es in keinem Reiseführer steht.

„Ein Urlaub wird es nicht, das wusste ich schon vorher", sagt die taffe Frau. Es gab einen einzigen Pool-Nachmittag. „Wir sind jeden Tag um sieben aufgestanden. Und viel Auto gefahren", sagt sie. Acht Landrover im Konvoi, alle mit einheimischem Fahrer und Führer. Am Straßenrand standen immer die Kinder und winkten", sagt Margrit Nagel.

Die Erwachsenen seien misstrauischer gewesen. „Denen steckt der Genozid noch im Kopf", verweist sie auf den grausamen Völkermord des Jahres 1994, bei der schätzungsweise bis zu einer Million Tutsis das Leben verloren – grausam gemeuchelt vom Stamm der Hutus. Margrit Nagel hat drei Genozid-Gedenkstätten besucht: „Es war erschütternd." Was sie erzählt, lässt das Blut stocken: von einem Pastor, der die Tutsis auslieferte, die sich in seiner Kirche versteckt hatten. Von einem blutigen Fleck an einer Wand, der von bestialischen Gräueln zeugte. Von lebendig Begrabenen. Margrit Nagel kommen die Tränen, als sie von einer Frau erzählt, der ihr vierjähriger Sohn entrissen wurde (sie hat ihn nie wieder gesehen) und ihr Baby in Sekundenbruchteilen getötet wurde – direkt auf ihrem Arm. „Es war hart. Manche aus unserer Gruppe sind nach ein paar Minuten wieder rausgegangen – sie konnten es nicht ertragen."

Ein Brunnen: Für Wasser müssen viele Ruander täglich weite Wege laufen.

Erfreulicher waren die Besuche in zwei Schulen, die Dank der Meutsch-Stiftung im Land entstanden sind – zwei von 200 weltweit, in denen Reiner Meutsch und seine Mitstreiter den Kindern eine Chance und Zukunft schenken will. „Er ist am dritten Tag zu uns gestoßen – und dann im Konvoi vorneweg gefahren", erzählt Margrit Nagel und ist begeistert von dem Mann, der überall, wo er auftaucht, von den Menschen, denen er geholfen hat, aufs Herzlichste begrüßt wird. „Gänsehautmomente", erinnert sie sich an 400 singende Kinder, blitzende Augen, lachende Münder. „Er ist so bodenständig und auf Augenhöhe – und kann die Leute wunderbar überzeugen, Hilfe zu leisten." Margrit Nagel hat außer ihrem Reisekoffer noch einen zweiten mitgebracht, voll mit Hilfsgütern: Kosmetik, Textilien und mehr. „Wenn man sich klar macht, dass für zehn Euro ein Kind in Ruanda ein Jahr zur Schule gehen kann, inklusive Essen und Kleidung", sagt sie.

Margrit Nagel FOTO: BUDDEKE

Mit Reiner Meutsch gemeinsam haben die Reiseteilnehmer ein Dorf besucht, das ebenfalls auf Betreiben Meutschs gebaut wurde. Die Batwa – kleinwüchsige Waldmenschen – sind quasi Ausgestoßene in ihrem Land und vom Aussterben bedroht. Reiner Meutsch organisierte, sammelte, handelte. „Er ist so ein Typ, der kommt, sieht und macht", sagt Margrit Nagel beeindruckt. Sie hat einen der Batwa fotografiert und ihm das Bild gezeigt. „Er hat gestaunt. Wahrscheinlich wusste er gar nicht, wie er selber aussieht."

In Erinnerung geblieben ist ihr auch der Moment, wo die Europäer alle in einer Schule mit ihren Handys fotografierten. „Die Kinder haben uns mit großen Augen angesehen, dann haben sie alle ihre Taschenrechner rausgeholt und so hochgehalten, wie wir unsere Handys. Wahrscheinlich haben sie gedacht: diese Weißen, fotografieren mit dem Taschenrechner!"

Ohnehin ist Margrit Nagel beeindruckt davon, wie die Ruander versuchen, ihr Land wieder aufzubauen. „Ein Vorzeigeland – die öffentlichen Straßen so sauber. Keine Plastiktüten." Und es wächst so viel: Avocados, Ananas, Bananen, Reis – jede Fläche wird genutzt." In einem Buschkrankenhaus haben wir miterlebt, wie die Blutkonservern per Drohne geliefert wurden. „Da machen Drohnen wirklich Sinn – nicht bei Amazon-Paketen."

Ein besonderes Höhepunkt war das Gorilla-Trekking – da wo auch Dian Fossey forschte. „Regen, matschige Wege. Mit der Machete durch den Urwald – das war höllenanstrengend. Wir waren sieben Stunden unterwegs", sagt sie. Belohnt wurde es mit einer Stunde „Silberrücken-Gucken". Länger darf man in den Reservaten nicht.

> Ein Urlaub wird es nicht, das wusste ich schon vorher.
>
> **Margrit Nagel**

Ob sie wieder eine Delegationsreise machen würde? „Auf alle Fälle", sagt Margrit Nagel. Und zwar nach Myanmar, 2019. „Da habe ich schon reserviert."

Info Mehr unter www.fly-and-help.de und im ADAC-Büro Neuruppin.

Quelle: Speed-Magazin.de vom 27.03.2018 (Internet-Publikation, Kissimmee)
Visits: 1.084.995 AÄW: 1.447 € Reichweite: 36.166 Autor: N.N.
Weblink

ADAC Formel 4 ist startklar für die vierte Saison

Schumacher gegen Fittipaldi in der ADAC Formel 4
© ADAC Motorsport |

(Speed-Magazin.de) Zwei Piloten mit renommierten Nachnamen in der Formel 1, eine Teamchefin mit Formel-1-Erfahrung, ein Auftritt im Rahmen des Formel-1-Grand Prix von Deutschland und junge Nachwuchstalente mit dem Fernziel Formel 1. Die Königsklasse des Motorsports prägt die vierte Saison der ADAC Formel 4. In der Highspeedschule des ADAC treten mit David Schumacher (Bergheim), dem Sohn von Ralf Schumacher, und Enzo Fittipaldi (Brasilien), dem Enkel des zweimaliger Formel-1-Weltmeisters Emerson Fittipaldi, zwei Talente mit klangvollem Namen an. Die ehemalige Sauber-Teamchefin Monisha Kaltenborn bringt mit ihrem neuen Team KDC Racing Formel-1-Expertise mit und Highlight der Saison ist ein Gastspiel im Rahmen des Formel-1-Grand Prix von Deutschland (20. bis 22. Juli) in Hockenheim. SPORT1 überträgt auch 2018 die Rennen der ADAC Formel 4 im Fernsehen.

Die vierte Saison der ADAC Formel 4 startet mit spannenden Voraussetzungen", sagt ADAC Sportpräsident Hermann Tomczyk. "Highlight der Saison sind die Rennen im Rahmen der Formel 1 in Hockenheim. Für die Nachwuchstalente ist das eine besondere Motivation und wichtig, sich vor der großen Kulisse der Königsklasse zu präsentieren. Dass Fahrer wie David Schumacher und Enzo Fittipaldi in der Serie starten und sich Monisha Kaltenborn engagiert, spricht für die ADAC Formel 4 und die lange Tradition des ADAC in der Nachwuchsförderung im Formelsport."

Schumacher gegen Fittipaldi: In der Formel 1 traten Ralf Schumacher und Emerson Fittipaldi in unterschiedlichen Epochen an. In der ADAC Formel 4 treffen sich David, Sohn von Ralf und Enzo, Enkel von Emerson, in diesem Jahr zum Duell. Und noch ein Spross eines Helden aus der Königsklasse, allerdings aus der auf zwei Rädern, will vorn mitmischen: Jack Doohan (Australien), Sohn des fünfmaliger Motorrad-Weltmeisters Mick Doohan, plant Gasteinsätze in der ADAC Formel 4. Doohan startet ebenso wie Fittipaldi für Prema Powerteam, den Teamchampions der beiden vergangenen Jahre. Für das Team aus Italien fahren auch Oliver Caldwell (Großbritannien) und Gianluca Petecof (Brasilien).

Schumacher startet für das Team von Vater Ralf und Gerhard Ungar, das in diesem Jahr mit dem tschechischen Rennstall Charouz Racing kooperiert und unter US Racing CHRS startet. Für das Team starten ebenfalls Lirim Zendeli (Bochum), der nach bisherigen Erfolgen in der Serie zu den Titelanwärtern zählt, der letztjährige Rookie-Champion Mick Wishofer (Österreich) und Tom Beckhäuser (Tschechien).

Zunächst mit zwei Piloten greift KDC Racing in der ADAC Formel 4 an: Die Newcomer Aaron di Comberti (Großbritannien) und Leonardo Lorandi (Italien) gehen für das neugegründete Team von Monisha Kaltenborn und Emily di Comberti an den Start.

Auch der niederländische Traditionsrennstall Van Amersfoort Racing, der 2016 mit dem Australier Joey Mawson den Meister der ADAC Formel 4 stellte, hat sich gut aufgestellt. Charles Weerts (Belgien) sammelte erste Erfahrungen im letzten Jahr und schloss die Saison als zweitbester Rookie ab. Frederik Vesti (Dänemark) stand dreimal auf dem Siegerpodest. Dazu bestreiten die Neulinge Joey Alders (Niederlande) und Lucas Alecco Roy (Monaco) ihre erste Saison in der ADAC Formel 4 für die Talentschmiede von Frits van Amersfoort.

Seit mehr als 20 Jahren immer dabei, wenn es im ADAC um die Förderung des Formel-Nachwuchses geht, ist der ADAC Berlin-Brandenburg e.V. von Teamchef Peter Mücke. Mit Ido Cohen (Israel), Leon Köhler (Kleinwallstadt) und Niklas Krütten (Trier) setzt der Berliner Rennstall in diesem Jahr auf drei Rookies. Der österreichische Rennstall Neuhauser Racing startet mit einem Brüderpaar in die Saison 2018. Andreas Estner (Warngau) bestreitet seine zweite Saison bei der Talentschmiede aus dem Zillertal, während sein jüngerer Bruder Sebastian Estner (Warngau) vom Kartsport in die Formel 4 wechselt. Gaststarter werden das Feld der ADAC Formel 4 aus ausgewählten Veranstaltungen ergänzen.

Highlight im Kalender der ADAC Formel 4 2018 ist der Auftritt im Rahmen des Formel 1 Grand Prix von Deutschland. Vom 20. bis 22. Juli treten die Nachwuchstalente dort zu zwei Wertungsläufen an. Beim Saisonstart in der Motorsport Arena Oschersleben, zur Saisonmitte auf dem Red Bull Ring in Österreich und auf dem Nürburgring sowie zum Finale in Hockenheim fährt die Serie im Rahmen des ADAC GT Masters. Dazu startet die Highspeedschule des ADAC zwei Mal im Rahmen der DTM, beim Saisonauftakt in Hockenheim sowie auf dem Lausitzring.

ADAC Motorsport / AH