

1. per mail an Hr. Weitz LKT ✓
2. z. Vg. nächster Bau A ✓
3. z. Vg. nächster A K Entw. d. kindl. Raumes ✓

} ul. Nr 09/09 16

Anlage TOP 6.4

FAZ, 02.09.16

Ba Schnelles Internet braucht länger

Telekom beginnt erst 2017 mit Ausbau

bü. DÜSSELDORF, 1. September. Der Start des neuen Ausbauprogramms, mit dem die Deutsche Telekom rund 6 Millionen Haushalte mit schnellem Internet versorgen will, wird sich bis weit in das kommende Jahr hinein verzögern. Im Streit um den Einsatz der Vectoring-Technik, mit der die Telekom alte Kupferleitungen aufrüsten will, hat die Bundesnetzagentur am Donnerstag zwar eine als „endgültig“ bezeichnete Entscheidung bekanntgegeben. Damit stehen aber nur die Bedingungen fest, unter denen die Telekom Wettbewerbern den Zugang zu ihren Kupferdrähten in die Kundenhaushalte verweigern darf.

Ohne diese Zugangsbeschränkung für die „letzte Meile“ funktioniert die Vectoring-Technik nicht. Gleichzeitig verlangt die Regulierungsbehörde aber ein „virtuelles“ Ersatzprodukt (Vula), damit Telekom-Rivalen nicht gänzlich von ihren Kunden abgeschnitten werden. Über die technischen Standards wird noch heftig gestritten. Wie aus der Entscheidung der Netzagentur hervorgeht, wird sie anschließend auch noch die Mietpreise für diese Leitungen festsetzen. Das wird insgesamt mehrere Monate beanspruchen.

Zudem wird auch die Europäische Kommission ein weiteres Mal in das Verfahren eingeschaltet, was den Ablauf noch weiter nach hinten schieben könnte. Aus Sorge um den Wettbewerb auf

dem deutschen Telekommunikationsmarkt hatte Brüssel schon verschiedene Nachbesserungen durchgesetzt. Erst wenn die technische Lösung und die Mietpreise endgültig genehmigt sind, darf die Telekom mit dem Ausbau in den sogenannten Nahbereichen rund um ihre Hauptverteiler beginnen. Man rechne damit, dass die Regulierungsverfahren in der ersten Hälfte 2017 abgeschlossen würden, sagte ein Telekom-Sprecher. Die Frage ist, ob das politische Ziel, alle Bundesbürger bis 2018 an schnelles Internet anzuschließen, dann noch zu halten ist. „Wir tun alles, um das meiste davon 2018 zu schaffen“, sagte der Telekom-Sprecher.

Schon im Februar 2015 hatte der Bonner Konzern seinen Antrag eingereicht – und damit einen nie zuvor gesehenen Streit um den „richtigen“ Weg für den Internetausbau ausgelöst. Viele Kritiker verlangen, sofort ultraschnelle Glasfaserleitungen bis in die Häuser zu verlegen, was allerdings länger dauern würde und sehr viel teurer wäre. Um die Freigabe für ihre Pläne zu bekommen, hat sich die Telekom Anfang der Woche in einem notariell beurkundeten Angebot verbindlich dazu verpflichtet, sämtliche Nahbereiche mit Vectoring auszubauen. Dafür hat sie 30 Monate Zeit, beginnend mit der Erteilung aller notwendigen Genehmigungen. Der Ausbau wird von der Marktaufsicht überwacht.

Elektroparty bei der Post

Der batteriegetriebene Transporter für Pakete könnte zum Verkaufsschlager werden. Noch ist zwar nichts entschieden, aber die Post fährt die Produktion kräftig hoch.

bü. AACHEN, 23. August. Über einen Punkt waren sich Bundesumweltministerin Barbara Hendricks und Jürgen Gerdes dann doch nicht einig: das Design des „Streetscooters“. Dass die SPD-Politikerin seinen batteriebetriebenen Pakettransporter als „nicht so schnittig“ und als „Kiste“ beschrieb, konnte der Post-Vorstand – immer gut für eine schlagfertige Antwort – nicht stehenlassen: „Unfassbar schön“ sei der Lieferwagen, witzelte er, „quadratisch, praktisch, gut“. Eben genau das, was die Deutsche Post benötige. Aber nicht nur die Post.

Die Umweltministerin war eigens aus Berlin nach Aachen gekommen, um mit Gerdes den tausendsten Elektrolieferwagen aus der posteigenen Autoschmiede einzuweihen. Für sie ist die „Kiste“ genau die richtige Antwort auf Lärm und Luftverschmutzung in den Städten. Es werde viel über E-Autos gesprochen, aber zu wenig über den wachsenden Wirtschaftsverkehr. „Gerade da brauchen wir für Umwelt und Gesundheit eine Entlastung. Die Post setzt hier ein deutliches Zeichen“, lobte sie das Engagement für eine kohlendioxidfreie Logistik. Tatsächlich gibt es auf dem deutschen Automarkt bisher wenig Vergleichbares. Deshalb nahm die Post die Dinge vor einigen Jahren selbst in die Hand, kaufte das Aachener Start-up Streetscooter und entwickelte zusammen mit dessen Ingenieuren ein alltagstaugliches elektrisches Zustellfahrzeug.

Der „Work“, wie die Post ihr erstes Modell nennt, ist ein robuster Packesel, der sich flott über die Teststrecke an der niederländischen Grenze bewegen lässt. Seine Batterien reichen für rund 80 Kilometer, genug für die übliche Paket-Tages-tour. „Das Auto ist für uns ein Werkzeug“, sagt Gerdes. Schnickschnack gibt es nicht. Aber man sitzt gut, und das Fahrzeug ist sehr leicht zu bedienen. Aufgeschraubte Kunststoffflanken schützen die Türen, solide Stoßstangen die Front- und Heckpartie. Ein modularer Aufbau soll Reparaturarbeiten und den Austausch defekter Teile erleichtern. Großen Wert hat man darauf gelegt, dass die Zusteller bei den vielen Zwi-



Leise, sauber, gelb: Der Streetscooter könnte bald aber auch in anderen Farben durchs Land fahren.

Foto dpa

schenstopps bequem ein- und aussteigen und die Pakete möglichst rücken-schonend aus dem Auto holen können. Der würfelförmige, von drei Seiten zugängliche Kofferaufbau erlaubt es, den Stauraum bestmöglich auszunutzen. Hinter dem Fahrer sind drei Kubikmeter Platz für die Ladung. Auf dem Testgelände steht schon das neue Modell, der „Work L“ mit doppelt so viel Stauraum, der auf der IAA vorgestellt werden soll.

Eine dritte, noch größere Variante sei in Entwicklung, erzählt Streetscooter-Manager Christian Steinborn, aber zu den technischen Daten will er noch nichts verraten. Klar ist: Die Post will mit ihrem E-Transporter groß durchstarten. „Mit der Nummer 1000 fängt die Party gerade an“, sagte Gerdes. Der Konzern plant, seine komplette Zustellflotte in Deutschland durch Elektrofahrzeuge zu ersetzen. Bis zu 50 000 Transporter müssten dafür in den kommenden Jah-

ren ausgetauscht werden. Und da es so viele Anfragen von Interessenten gibt, wird es die Scooter wohl bald auch in anderen Farben als Postgelb geben. Barbara Hendricks, deren Ministerium das Post-Projekt in den kommenden vier Jahren mit weiteren 9,5 Millionen Euro unterstützen wird, hätte nichts dagegen: „Vielleicht bleibt die Post auf Dauer ein Autoproduzent“, sagte sie. Gerdes hält sich noch eine Hintertür offen. Auch er lobt die Möglichkeiten, die der Scooter für andere Einsatzzwecke mitbringt. In den Städten seien ja viele Unternehmen „mit ähnlichen Bewegungsprofilen und ähnlichen Raumanforderungen“ wie die Post unterwegs. Doch eine „finale Entscheidung“ falle erst Ende dieses Jahres. „Aber ich würde mich sehr wundern, wenn wir nicht an Dritte verkaufen“, fügt er dann doch hinzu.

Bis zum Jahresende sollen mehr als 2000 Elektrotransporter für die Post un-

terwegs sein. Die Fertigung in einem ehemaligen Waggonwerk des französischen Herstellers Talbot wird gerade kräftig hochgefahren. Von 2017 an sollen dort im Zwei-Schicht-Betrieb jedes Jahr 10 000 Streetscooter montiert werden. Wie viele Leute dafür eingestellt werden müssen, will die Post nicht sagen. Derzeit beschäftigt sie in ihrem Autowerk etwa 180 Mitarbeiter. Überhaupt ist Gerdes ungewohnt schweigsam, wenn er nach Zahlen gefragt wird. Der Kaufpreis für das Aachener Unternehmen bleibt vertraulich, zu den bisherigen Investitionskosten und zur Ertragslage seiner Autosparte kommen nur Andeutungen. In der Gesamtrechnung seien die Streetscooter für die Post jedenfalls nicht teurer als dieselbetriebene Pakettransporter. „Die Herstellung ist einen Schnaps teurer, dafür wird der Betrieb billiger. Über den Lebenszyklus gleicht sich das aus“, sagt Gerdes.

6. Vg. württembergischer Landtag (S. 10)

Unternehmen

FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG

Die Mobilität von morgen erreicht die Stadt

Es ist ein weiter Weg, bis autonom fahrende Autos über die Straßen rollen. Ein Testort dafür soll nun in Karlsruhe entstehen. Und das ist nicht der einzige.

magr. FRANKFURT, 8. Juli. Die Veränderungen werden kaum sichtbar sein, die Karlsruhe in den nächsten Monaten zu einem für Deutschland einzigartigen Versuchslabor für die Mobilität von morgen machen sollen. Innerhalb des nächsten Jahres werden im Osten und Süden Stadt Ampeln und Hinweisschilder mit Sensoren und Netzwerktechnik ausgestattet, die nicht größer ist als ein handelsüblicher W-Lan-Router. Mit Kameras und Radarsystemen ausgerüstete Spezialfahrzeuge werden durch die Straßen rollen, um möglichst genaues Kartenmaterial des Gebietes zu erstellen. Schließlich sollen von Ende des nächsten Jahres an die ersten vernetzten Testfahrzeuge über die Straßen der baden-württembergischen Kommune rollen, um zu forschen, ob und vor allem wie das vernetzte und automatisierte Fahren in einer Stadt funktioniert.

Möglich macht all das eine Entscheidung, die der baden-württembergische Verkehrsminister Winfried Hermann (Die Grünen) am vergangenen Donnerstag getroffen hat. Hermann gab einem Konsortium der Städte Karlsruhe und Bruchsal sowie dort sitzender Forschungseinrichtungen den Zuschlag, das landeseigene „Testfeld zum vernetzten und automatisierten Fahren“ aufzubauen. 2,5 Millionen Euro hat die baden-württembergische Landesregierung dafür bereitgestellt. Rund 4,2 Millionen Euro steuert zusätzlich das Konsortium bei, zu dem neben den beiden Städten das Forschungszentrum Informatik am Karlsruher Institut für Technologie, das Fraunhofer Institut für Optoelektronik, Systemtechnik und Bildauswertung und die Hochschule Karlsruhe gehören.

Sie alle bewegt nach eigenen Angaben ein Ziel: den Verkehr der Zukunft effizienter, sicherer und umweltfreundlicher zu machen, indem Fahrzeuge sich miteinander vernetzen und kommunizieren. „Das automatisierte und vernetzte Fahren wird Verkehrsflüsse verbessern, die Entstehung kritischer Situationen reduzieren, Fahrer und Umwelt entlasten und neue Arbeitsplätze schaffen“, heißt es zum Beispiel in der „Strategie automatisiertes und vernetztes Fahren“, die Bundesverkehrsministerium Alexander Dobrindt (CSU) vorgelegt und die Bundesregierung im September beschlossen hat. Der baden-württembergische Verkehrsminister Hermann hat sich gar auf die Fahnen geschrieben, sein Bundesland zum „Pionierland für nachhaltige Mobilität“ zu machen. Dazu soll auch das automatisierte Fahren beitragen.



Fahrerlos: So wie dieser Bus im niedersächsischen Bad Zwischenahn sollen auch anderswo bald autonome Fahrzeuge rollen. Foto dpa

Doch nicht nur der am vorvergangenen Freitag bekanntgewordene tödliche Unfall eines amerikanischen Tesla-Fahrers zeigt, dass es bis dahin noch ein weiter Weg ist. Der Mann war mit einem Wagen des Elektroautoherstellers mit einem Lastwagen kollidiert, weil der Fahrer auf das eingebaute Fahrerassistenzsystem namens „Autopilot“ vertraut hatte, das aber den quer auf der Straße stehenden Transporter nicht als Hindernis erkannt hatte (F.A.Z. vom 2. Juli).

Auch um solche Unglücke im besten Falle erst gar nicht geschehen zu lassen,

wird das Karlsruher Testfeld nun aufgebaut. Nutzen sollen es zum einen Forschungseinrichtungen, die konkreten Fragen rund um das vernetzte Fahren nachgehen, sagt ein Sprecher des Karlsruher Instituts für Technik (KIT). „Bildererkennung in einer Tempo-30-Zone während der Dämmerung“ wäre solch ein mögliches Forschungsfeld. Dazu können aber auch Autohersteller das Testfeld nutzen, um ihre autonom agierenden Systeme weiterzuentwickeln und besser zu machen.

Um das zu erreichen, bietet die geplante Testumgebung in der baden-württem-

Verkehrsministerium blickt auf Tesla

Der Ärger mit den autonomen Fahrzeugen des Herstellers Tesla nimmt kein Ende. Nachdem ein Fahrer tödlich verunglückt war, weil das Assistenzsystem einen Lastwagen auf einer Kreuzung übersehen hatte, war der Aufschrei groß. Die einen sagten, Tesla Autofahrer würden als Testfahrer missbraucht, andere entgegneten, dass Unfälle durch menschliches Versagen häufiger passieren. Nun trifft der Hersteller auf größere Aufmerksamkeit – auch hierzulande. Laut einem Bericht des Magazins „Der Spiegel“ geht das Bundesverkehrsministerium Hinweisen nach, dass Softwareaktualisierungen für das Fahrerassistenzsystem möglicherweise illegal waren. Demnach könnten Funktionen aufgespielt worden sein, die im Rahmen der Typ-

genehmigung nicht auf ihre Sicherheit überprüft worden sind. Es soll sich dem Bericht zufolge um ein System handeln, das Überholvorgänge regelt. Wenn sich der Verdacht bestätigen sollte, könnte schlimmstenfalls die Typgenehmigung für das Model S erlöschen. Das Verkehrsministerium trat aber dem Eindruck entgegen, dass ein Ermittlungsverfahren eingeleitet worden sei. Es gebe „eine normale Sachstandsgebarung“, die innerhalb von Kraftfahrt-Bundesamt und Ministerium läuft“, sagte ein Sprecher. Zusätzlich für die Typgenehmigung wären im Falle des Falles niederländische Behörden, Tesla hatte die Genehmigung dort erhalten. Das Unternehmen war zunächst nicht für eine Stellungnahme zu erreichen.

F.A.Z.

(Kommentar Seite 30.)

FAZ,
09.07.16

FAZ, 09.07.16

2. Bg. nächste Bau A

Am Fahren forschen

Von Martin Gropp

Das vernetzte und später dann auch automatisierte Fahren hat großes Potential. Und damit ist erst einmal nicht gemeint, dass der „Fahrer“ eines autonomen Autos auf dem Weg zur Arbeit schon einmal E-Mails beantwortet oder auf dem Nachhauseweg bei einem Film entspannt, ohne sich auf die Straße konzentrieren zu müssen. Ob es dazu überhaupt einmal kommt, ist heute ungewiss. Wenn sich aber Fahrzeuge vernetzen, miteinander und mit Ampeln und Verkehrsleitsystemen kommunizieren, dann besteht die Möglichkeit, Verkehr intelligenter zu steuern. Das würde Zeit, Geld und Energie sparen. Dieses Ziel zu erreichen ist aber keine kleine Aufgabe. Insofern ist es gut, dass in Deutschland die Politik sowohl im Bund als auch im Falle des Landes Baden-Württemberg erkannt hat, dass Wirtschaft und Wissenschaft an diesen Möglichkeiten forschen müssen. Wenn jetzt wie in Karlsruhe oder auf der Autobahn A 9 in Bayern Testfelder für das vernetzte Fahren entstehen, kann das nur ein erster Schritt sein. Deutschland, das sich gerne für seine Autobau-Tradition rühmt, sollte bei dieser Zukunftstechnik vorneweg fahren. Das zeigt im Übrigen auch der tödliche Unfall eines Tesla-Fahrers in Amerika, der in den vergangenen Tagen für Schlagzeilen gesorgt hat. Die deutsche Autobranche hat hier große Chancen, mit ausgereifteren und vor allem sichereren Systemen zu punkten.

2017 fahrerlose Kleinbusse in Berlin

Düsseldorf (AFP) • Das US-Start-up Local Motors möchte seinen fahrerlosen Kleinbus „Olli“ möglichst bald auf die Straßen von Berlin schicken, sagte der Europachef Wolfgang Bern der „Wirtschaftswoche“. Ab Anfang nächsten Jahres baut die Firma demnach „Ollis“ in Kleinserie auch in der deutschen Hauptstadt. Auf einem Testgelände in Berlin-Schöneberg sei bereits ein Prototyp von „Olli“ unterwegs.

VS, 02.09.16

Zeiten der verträumten Bimmelbahn sind passé

von CHRISTIAN WOHLT

»Fahr mal wieder mit der Bimmelbahn. Nimm dir einfach mal die Zeit...«, warben einst Hauff & Henkler für den Schienenverkehr. Der hatte schon zu DDR-Zeiten nicht viel Romantisches. In Zeiten der Marktwirtschaft wurde daraus ein knallhartes Geschäft. Durch das 1994 in Kraft getretene Eisenbahnneuordnungsgesetz sollte der Wettbewerb auf der Schiene eingeläutet werden. Die Gründung der Deutschen Bahn AG (DB) als privatrechtlich organisierte Eisenbahngesellschaft des Bundes, die Öffnung der Schienenwege für private Eisenbahnunternehmen sowie die Übertragung der Zuständigkeit für den Schienenpersonenverkehr vom Bund auf die Länder waren Bestandteile der Bahnreform.

Genau 451 Einträge zählt die Liste der öffentlichen Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland heute. Nicht alle verfügen über eigene Gleise. Die meisten nutzen zumindest teilweise das DB-Schiennetz. Kleine, wie die Bergbahnen im Siebengebirge AG, sind hier ebenso zu finden, wie die Bayerische Zugspitzbahn Bergbahn AG oder die ODEG Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft mbH. Platzhirsch ist nach wie vor die Deutsche Bahn AG mit allein neun eingetragenen Gesellschaften.

Aber auch »Private« mischen inzwischen mächtig im Personen- und Güterverkehr mit. »Alles was nicht Deutsche Bahn AG ist«, zählt Lars Wagner, Pressesprecher des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), zu diesem Bereich. Doch die Bezeichnung täuscht. Wo »privat« draufstehe, stecke häufig ein Großkonzern drin. So gehört die ODEG, die unter anderem Verbindungen zwischen Stendal und Berlin anbietet, letztlich der italienischen Staatsbahn. Hinter der Abellio Rail Mitteldeutschland, die im Süden Sachsen-Anhalts wichtige Strecken betreibt, steht die Niederländische Staatsbahn. Die Transdev Sachsen-Anhalt GmbH mit ihren Marken HarzElbeExpress (HEX) und Harz-Berlin-Express (HBX) ist eine Tochtergesellschaft von Transdev und damit eines französischen Konzerns.

Die Großen (DB und »Private«) beherrschen weitgehend den Schienenpersonenverkehr. Kleine hätten kaum eine Chance, Ausschreibungen für den Betrieb von Strecken zu gewinnen, weiß Wagner. Grund seien die hohen Anforderungen, die damit verbunden sind. Das betreffe nicht nur den Sicherheitsbereich. Die Verkehrsverbünde schreiben die genauen

Bedingungen vor, wie Takt, Waggonart- und -ausstattung bis hin zur Farbe. Nur wenige Kleine, wie die Harzer Schmalspurbahnen GmbH haben ihre Nischen, zum Beispiel im touristischen Bereich gefunden. In der westlichen Altmark machte die Deutsche Regionaleisenbahn (DRE) aus Berlin von sich reden, als sie die stillgelegten Strecken Salzwedel-Klötze und Arendsee-Salzwedel übernahm. Erstmals nach zwölf Jahren fuhr im Dezember 2014 auf der Bahnstrecke Salzwedel-Klötze

Landesregierung engagierte sich zwar nach Kräften, aber unter dem Strich fehle es an Geld für den Schienenverkehr. Der Bundesregierung stellt Koch kein gutes Zeugnis aus. Das erklärte Ziel der Bahnreform, mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene zu bringen, sei weitgehend »Politikerreklame« geblieben. Der Trend sei eher umgekehrt.

Wie sieht das Engagement der Bahnunternehmen im Kammerbezirk aus? Rund 400.000 Tonnen Güter habe die Lappwaldbahn GmbH



tatsächlich wieder eine Regionalbahn. Hoffnungen auf regelmäßige Verbindungen erfüllten sich (bisher) nicht.

Neun Unternehmen (DB und »Private«) betreiben in Sachsen-Anhalt regelmäßigen Personenverkehr. Insgesamt 29 öffentliche Eisenbahnverkehrsunternehmen besitzen eine vom Land Sachsen-Anhalt erteilte Genehmigung. Die meisten »Privatbahnen« befördern ausschließlich Güter. Hier stehe Sachsen-Anhalt gar nicht schlecht da, berichtet Michael Koch, stellvertretender Landesgruppenvorsitzender des VDV-Regionalbereichs Ost. Das Land stehe, gemessen an der beförderten Tonnage, im bundesweiten Vergleich an dritter Stelle beim Versand und vierter Stelle beim Empfang. Die

von der Straße auf die Schiene geholt, berichtet Geschäftsführer Hans-Dieter Lewandowski. »Das entspricht etwa 14.000 LKW-Fahrten«, sagt er stolz. Das Land Sachsen-Anhalt setze sich sehr für die kleinen privaten Bahnunternehmen ein, lobt auch er. Rund 100 Kilometer umfasst das Schiennetz der Unternehmensgruppe Lappwaldbahn, die aus dem 1997 gegründeten, in Weferlingen ansässigen, zirka 40 Mitarbeiter zählenden Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) hervorging.

Die Strecken Haldensleben-Weferlingen, Süplingen-Dönstedt Steinwerke und Helmstedt-Weferlingen bilden den Kern. Seit kurzem ist die Lappwaldbahn-Gruppe auch in Nordrhein-Westfalen engagiert. ➔

Anfang 2015 übernahm sie den Nordabschnitt der Teutoburgerwald-Eisenbahn. Entscheidend für den Güterverkehr in der Fläche seien nicht die Länge der Strecke, über die ein Bahnunternehmen verfügt oder die Geschwindigkeit der eingesetzten Züge, sondern die Achslast, sagt Lewandowski, also die Transportkapazität. Einen Großteil ihrer Fahrten wickelt die Lappwaldbahn über DB-Gleise ab.

Das ist bei der Cargo Logistik Rail Service GmbH (CLR) nicht anders. Das 2007 gegründete, 18 feste Mitarbeiter zählende mittelständische Unternehmen, seit 2009 mit Hauptsitz in Barleben, verfügt über kein eigenes Gleisnetz. Es sieht seine Schwerpunkte im Erbringen von Bahndienstleistungen, stellt nicht nur Lokomotiven verschiedener Baureihen mit dem dazu ausgebildeten Personal, sondern auch Rangierbegleiter und Wagenmeister und erledigt weitere bahntypische Aufgaben, die ein Riese wie die DB nicht rentabel erbringen kann.

»Im Dunstkreis von Magdeburg übernehmen wir die letzte Meile«, sagt Geschäftsführer Stephan Carraß. Vom Magdeburger Hafen fährt CLR ins Werk, Lagerhaus oder Terminal. So werden zum Beispiel Baustoffe vom Schotterwerk Flechtingen oder dem Schwellenwerk Zerben transportiert. Wichtig ist dem gebürtigen Magdeburger die regionale Verortung seines jungen Unternehmens.

Bis ins Jahr 1882 reicht die Geschichte der Havelländischen Eisenbahngesellschaft AG (HVLE) zurück. Sie ist nicht nur die älteste, sondern auch die größte unter den Kleinen. Mit Stammsitz in Spandau, Bahnhof Johannisstift, überlebte das Unternehmen die Nachkriegszeit und fuhr auf eigenen Strecken in Westberlin.

Vom Betriebshof Möser aus bedient die Cargo Logistik Rail Service GmbH ihre Kunden.



Foto: Cargo Logistik Rail Service GmbH



Die meisten Privatbahnen sind auf dem Streckennetz der Deutschen Bahn unterwegs.

Nach der Neuaufstellung auf dem liberalisierten Eisenbahnmarkt begann 1994 eine erfolgreiche Expansion, die 2009 mit dem Kauf des Rangierbahnhofes Wustemark und dem Einstieg in internationale Verkehre an Fahrt gewann. Mehr als 150 Mitarbeiter zählte die HVLE-Gruppe im Jahr 2013.

Im Frühjahr 2005 wurde die Niederlassung Blankenburg errichtet. Sie hat ein spezielles Aufgabenprofil. Die HVLR wickelt von hier aus den kompletten Kalkverkehr der Fels-Werke ab. Im Jahr bewegen ihre Güterzüge rund 1,8 Millionen Tonnen auf den Steilstrecken der Rübelandbahn bis zu den Kraftwerken Boxberg, Schwarze Pumpe und Jänschwalde sowie ins

Stahlwerk nach Salzgitter. Mit Steigungen von über 60 Promille ist die Rübelandbahn die steilste öffentliche Gütereisenbahnstrecke in Europa.

Das 30-köpfige Team in Blankenburg kann auf ein modernes Verwaltungsgebäude mit Disposition und eigener Werkstatt inklusive Dieseltankstelle und Arbeitsgrube zurückgreifen. Wie es seien etliche der Mitarbeiter »Fahnenflüchtige der DB«, berichtet Standortleiter Dirk Brandenburg. Alle sind Eisenbahner mit Leib und Seele. Die zu finden, werde immer schwieriger. Lokführer sei längst kein Traumberuf mehr. Besonders der Schichtdienst schrecke viele ab. Welcher Jugendliche will schon



Übersicht über öffentliche nichtbundeseigene Eisenbahnverkehrsunternehmen, die eine vom Land Sachsen-Anhalt erteilte Genehmigung zum Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen besitzen bzw. der Zuständigkeit des MLV als Genehmigungsbehörde unterliegen.

Stand: 13. Juli 2016

Unternehmen	Sitz
1. Harzer Schmalspurbahnen GmbH (HSB)	Wernigerode
2. Kreisbahn Mansfelder Land GmbH (KML)	Helbra
3. Regiobahn Bitterfeld Berlin GmbH (RBB)	Bitterfeld
4. Dampfbzug-Betriebs-Gemeinschaft e.V.	Loburg
5. Mansfelder Bergwerksbahn e.V. (MBB)	Benndorf
6. FBE - Freie Bergbau- und Erlebnisbahn e.V.	Gräfenhainichen
7. SKL Umschlagservice Magdeburg GmbH & Co. KG	Magdeburg
8. Vetter GmbH Omnibus- und Mietwagenbetrieb	Salzfurkapelle
9. MEB-Bahndienstleistungen GmbH	Magdeburg
10. Arco Transportation GmbH	Tröglitz
11. Transdev Sachsen-Anhalt GmbH	Halberstadt
12. Ascherslebener Verkehrsgesellschaft mbH (A.V.G.)	Aschersleben
13. InfraLeuna GmbH	Leuna
14. Power Rail GmbH	Hohendodeleben
15. BDG Bahnservice- und Dienstleistungsgesellschaft bR	Schönebeck (Elbe)
16. EuroRail GmbH	Jeßnitz (Anhalt)
17. Triangula Logistik GmbH	Calvörde
18. ATL Ammendorfer Transport und Logistik GmbH	Halle (Saale)
19. Dessauer Verkehrs- und Eisenbahngesellschaft mbH - DVE	Dessau-Roßlau
20. Raillogistics 24 GmbH	Stendal
21. Traditionsverein Kleinbahn des Kreises Jerichow I e. V.	Magdeburgerforst
22. Road & Rail Service e.K.	Aschersleben
23. Lappwaldbahn GmbH	Weferlingen
24. Fahrzeugwerk Karsdorf GmbH & Co KG	Karsdorf
25. IPZ GmbH	Sandersdorf-Brehna OT Brehna
26. ALSTOM Lokomotiven Service GmbH	Stendal
27. Abellio Rail Mitteldeutschland GmbH	Halle (Saale)
28. SONATA LOGISTICS GmbH	Mücheln
29. Magdeburger Hafen GmbH	Magdeburg

am Wochenende und nachts unterwegs sein, wenn andere Partys feiern?

Die »Partystimmung« und Euphorie, die die Bahnreform mit sich brachte, sind längst verflogen. Viele der neu gegründeten Unternehmen verschwanden bald vom Markt oder wurden aufgekauft. »Der Trend geht zur Konzentration«, sagt Verbandssprecher Wagner. Neben der Deutschen Bahn AG und ihren in Deutschland aktiven Staatsbahnkonkurrenten aus anderen Ländern werden sich auf Dauer nur wenige als eigenständige mittelständische Bahnunternehmen in ihrer Nische etablieren können. Wagner weiß: »Die Zeiten der kleinen, verträumten Bimmelbahn sind vorbei.« ■

um Gleisnetz der Rübelandbahn zählt unter anderem die steilste öffentliche Gütereisenbahnstrecke in Europa.



Foto: LWB

Foto: hvie



Z.Vg. höchster Bau A
Anlage 6.8

Ia
OKa v

Antwort der Landesregierung auf eine Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung

Abgeordnete Kerstin Eisenreich (DIE LINKE)

Wohnungsbauförderung in Sachsen-Anhalt

Kleine Anfrage - KA 7/105

Vorbemerkung des Fragestellenden:

In einer Pressemitteilung der Staatskanzlei (Nr. 381/11) informierten Ministerpräsident Dr. Reiner Haseloff und Bauminister Thomas Webel am 19. Juli 2011 über die Einrichtung eines neuen Fonds zur Sicherung der Wohnungsbauförderung in Sachsen-Anhalt. Aus diesem sollten u. a. zinsgünstige Darlehen vergeben und andere Fördermaßnahmen finanziert werden. Über Einnahmen aus Zins- und Tilgungsleistungen sollte ein Kreislauf geschaffen werden, der diesen Fonds immer wieder auffüllt („Revolvierender Fonds“).

Für Zuführung an den Wohnraumförderfonds wurden im Einzelplan 14 (Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr) in Kapitel 14 02 (Allgemeine Bewilligungen) unter dem Titel 916 61 für die Haushaltsjahre 2015 und 2016 jeweils 23.967.000 Euro bereitgestellt. Der Fonds wird durch die Investitionsbank Sachsen-Anhalt geführt.

Antwort der Landesregierung erstellt vom Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr

- 1. Wie hoch waren jeweils in den Haushaltsjahren 2013 und 2014 die Zuführungen an den Wohnraumförderfonds, die ihm aus dem Landeshaushalt zufließen?**

Im Jahr 2013 wurden 23.467.217,26 € und im Jahr 2014 wurden 23.157.108,50 € in den Fonds eingezahlt.

- 2. Wie hoch waren jeweils in den Haushaltsjahren 2013, 2014 und 2015 die Einnahmen aus Zins- und Tilgungsleistungen, die dem Wohnraumförderfonds zufließen? Wie hoch waren diese Einnahmen im laufenden Haushaltsjahr zwischen dem 1. Januar und dem 30. Juni 2016?**

Die Einnahmen aus Zins- und Tilgungsleistungen stellen sich wie folgt dar:

2013	93.463,26 €
2014	451.075,64 €
2015	1.135.805,76 €
01.01.-30.06.2016	962.262,36 €.

- 3. Welche Anträge auf Förderung wurden jeweils in welcher Höhe in den Haushaltsjahren 2013, 2014, 2015 sowie zwischen dem 1. Januar und dem 30. Juni 2016 in jeweils welcher Höhe bewilligt? Welche Anträge wurden abgelehnt?**

Förderprogramm	Bewilligungsjahr	Anzahl Anträge	Ablehnungen/ Anträge zurückgezogen	Anzahl Bewilligungen Darlehen	Höhe Darlehensvolumen in EUR	Anzahl Bewilligungen Zuschuss	Höhe Zuschuss- volumen in EUR
Eigentumsrichtlinie	2013	48	11	25	1.398.000,00	37	522.127,00
	2014	124	32	65	3.745.700,00	92	1.471.808,30
	2015	72	10	39	2.012.000,00	62	648.186,00
	2016	32	4	12	591.000,00	24	170.000,00
Sachsen-Anhalt Modern	2013	41	13	28	2.178.100,00		
	2014	247	102	145	11.320.736,86		
	2015	371	105	266	28.999.476,65		
	2016	190	30	100	11.133.293,00		

- 4. Wie hoch war der Aufwand, den die Investitionsbank Sachsen-Anhalt hinsichtlich der Bewirtschaftung und Führung des Wohnraumförderfonds für die Haushaltsjahre 2013, 2014 und 2015 jeweils geltend gemacht hat?**

Der Verwaltungsaufwand der Investitionsbank Sachsen-Anhalt belief sich 2013 auf 218.834,68 €, 2014 auf 963.574,12 € und im Jahr 2015 auf 1.228.629,81 €.

- 5. Wie hoch waren die verfügbaren Mittel des Wohnraumförderfonds zum Stichtag 30. Juni 2016?**

Zum Stichtag 30.06.2016 standen 24.848.601,92 € verfügbare Mittel zur Verfügung. Weiterhin befanden sich offene Anträge in Höhe von 7.875.145,80 € am 30.06.2016 in Bearbeitung, so dass bei einer angenommenen positiven Bescheidung finanzielle Mittel in Höhe von 16.973.456,12 € im Fonds vorhanden sind.

Schwarzbauten boomen

BÜROKRATIE Vom Carport bis zur Fabrikhalle: Im ersten Halbjahr wurden mehr als 100 illegale Bauprojekte in Sachsen-Anhalt von den Behörden moniert.

MAGDEBURG/DPA/MZ - Die Bauämter Sachsen-Anhalts haben täglich gegen Schwarzbauten zu kämpfen. Allein im ersten Halbjahr 2016 wurden mehr als 100 illegale Bauprojekte entdeckt. In der Regel werden allerdings nicht Einfamilienhäuser oder Fabrikhallen ohne Genehmigung errichtet. Oft geht es um nicht genehmigte Anbauten, die Umwidmung von Datschen zu Wohnhäusern oder nicht genehmigte Carports. Zudem wird häufig aus Unwissenheit schwarz gebaut - die Genehmigung erfolgt dann oft nachträglich. Die Höhe der Bußgelder liegt meist bei wenigen Hundert Euro.

Unternehmen bekommt Ärger

Zuletzt hatte in Sangerhausen der Neubau des Fahrradherstellers Mi-fa-Bike für Aufsehen gesorgt. Das Bauamt des Landkreises Mansfeld-Südharz warf dem Bauherren, der Nathusius Vermögensverwaltungs GmbH, vor, Pfeiler für eine neue Fabrikhalle ohne die erforderliche Teilbaugenehmigung errichtet zu haben. Das Unternehmen wies das allerdings zurück. Das Verfahren läuft noch.

In Mansfeld-Südharz gab es im ersten Halbjahr insgesamt sechs Verfahren wegen Bauens ohne Genehmigung, wie ein Sprecher berichtete. Obwohl laut Gesetz bis zu 500 000 Euro Strafe drohen, lagen die tatsächlichen Summen zwischen 200 und 1 000 Euro. In den vergangenen Jahren seien aber auch schon Strafen bis zu 10 000 Euro angeordnet worden.

In der Landeshauptstadt Magdeburg ging es im ersten Halbjahr sieben Mal um Schwarzbauten. Oft waren es Umbauten, zweimal

RECHTSLAGE

Kein Bau ohne Genehmigung

Grundsätzlich gilt in Deutschland: Wer ein Gebäude errichten, umbauen oder dessen Nutzungszweck ändern will, braucht dafür eine Baugenehmigung. Allerdings gibt es zahlreiche Ausnahmen; die Details sind in den Bauordnungen der Länder geregelt.

Die Ausnahmen betreffen zum meist Bauten bis zu einer bestimmten Wandhöhe oder Fläche; so ist etwa für Garagen oder Carports bis zu einer bestimmten Größe keine Genehmigung notwendig. Eine Rolle spielt auch, ob es für das jeweilige Gebiet einen kommunalen Bebauungsplan gibt. Ist das

der Fall, können Bauvorhaben bis zu einer bestimmten Gebäudegröße ebenfalls genehmigungsfrei sein; allerdings kann die Gemeinde in Einzelfällen ein vereinfachtes, in der Regel schnelleres Genehmigungsverfahren anordnen.

Keine Baugenehmigung heißt allerdings nicht: Kein Aufwand. In vielen Fällen müssen dennoch Bauunterlagen bei den zuständigen Ämtern eingereicht werden. Wegen der Vielzahl von Detail- und Ausnahmeregelungen sollten sich Bauherren rechtzeitig vor Beginn der Arbeiten bei ihrem örtlichen Bauamt beraten lassen. ASC

schwarz gebaute Wohngebäude, sagte eine Sprecherin. Bußgelder wurden nicht verhängt. Im gesamten Jahr 2015 wurden 31 Verfahren bearbeitet - einmal ging es sogar um die Errichtung von ungenehmigten Mehrfamilienhäusern. In zehn Fällen wurden vergangenes Jahr Bußgelder verlangt. In Halle sind derzeit zwölf Verfahren in Bearbeitung, im ersten Halbjahr 2015 waren es 17. Die Bußgelder lagen dieses Jahr zwischen 250 und 1 500 Euro, wie ein Sprecher erläuterte.

Der Landkreis Wittenberg berichtete von 31 Verfahren in den ersten sechs Monaten 2016 - im Vorjahreszeitraum waren es 29 Verfahren. Die Bußgelder lagen dieses Jahr zwischen 100 Euro und 7 400 Euro. Zusammen wurden knapp 22 000 Euro fällig. Der Alt-

markkreis Salzwedel zählte zwölf Verfahren - nach neun im Vorjahreszeitraum. Hier wurden Strafen von 500 bis 2 500 Euro fällig. Ein untypischer Fall: Einmal ging es um die unerlaubte Errichtung von Werbeanlagen. Der Burgenlandkreis berichtete von einem Anstieg von neun auf 14 Fälle binnen eines Jahres.

Der Landkreis Harz leitete im ersten Halbjahr zehn Verfahren wegen Schwarzbauten ein - im gesamten Jahr 2015 waren es 29 Verfahren. Allerdings handele es sich meist nicht um vorsätzliche Verstöße: „Bauherren beginnen Bauarbeiten ohne erforderliche Baugenehmigung im Allgemeinen aus Unkenntnis beziehungsweise Verkenntnis der Rechtslage“, teilte eine Sprecherin mit. Wenn dann nachträglich ein Bauantrag gestellt wer-

de, gebe es in der Regel kein Bußgeld. Im Landkreis Stendal (ohne Stadt Stendal) wurden im ersten Halbjahr vier Schwarzbauten entdeckt, bei denen jeweils auch ein Baustopp verfügt wurde. Einmal ging es um ein Einfamilienhaus, ein anderes Mal um einen Dachbodenausbau. In einem der Fälle wurden 2 300 Euro Bußgeld fällig. Der Landkreis Börde zählte 14 Schwarzbauten, in den ersten sechs Monaten 2015 waren es noch 16. Von Anzeigen werde Abstand genommen, wenn die Bauherren nachträglich Anträge stellten, hieß es. Denn die Amtsgerichte würden solche Bußgeldverfahren oftmals einstellen, wenn die Baugenehmigung nachträglich erteilt wurde.

Oft nachträgliche Genehmigung

Der Salzlandkreis berichtete von fünf Anzeigen, ein Jahr zuvor waren es sechs Fälle. Die Bußgelder lagen zuletzt zwischen 250 und 2 500 Euro. Im Jerichower Land wurden vergangenes Jahr 22 Verfügungen wegen Bauens ohne Genehmigung erlassen, im ersten Halbjahr 2016 waren es bereits 14. In vier der Fälle wurden Verfahren wegen einer Ordnungswidrigkeit eingeleitet.

Im Saalekreis wurden bis Mitte Juli 14 Verfahren wegen Schwarzbauten geführt - im Vorjahreszeitraum waren es nur fünf. In allen Fällen dieses Jahr seien die Bauten durch nachträgliche Anträge legalisiert worden, so dass keine Bußgelder fällig wurden, sagte eine Sprecherin. Oft hätten Bürger schlicht nicht gewusst, dass für Garagen, Wintergärten oder manche Gartenhäuser eine Genehmigung notwendig war.

2. Vg. nächster Baum A

Anlage 6.10

US, 12.07.16

Städte wollen Diesel-Autos aussperren

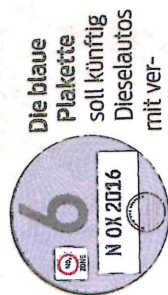
Mehr als 90 Prozent der Fahrzeuge betroffen / Halle und Magdeburg warten ab

In deutschen Großstädten könnte im kommenden Jahr eine zusätzliche blaue Plakette an Autos Pflicht werden. Damit sollen umweltschädliche Diesel-Fahrzeuge aus dem Verkehr gezogen werden.

Von Dominik Bath
Magdeburg • Geht es nach deutschen Großstädten, könnten gezielte Fahrverbote für besonders umweltschädliche Diesel-Fahrzeuge schon bald kommen. Laut einer Umfrage unterstützen Berlin, München, Bremen und Stuttgart die Einführung der blauen Umweltplakette. Damit könnten Autos mit hohem Ausstoß gesundheitsschädlicher Stickoxide in Städten und Ballungsräumen aus dem Verkehr gezogen werden.

Trotz Umweltzone wird der von der EU vorgegebene Grenzwert von 40 Mikrogramm Stickstoffdioxid pro Kubikmeter in vielen Städten nicht eingehalten. Das Dessauer Umweltbundesamt stellte im vergangenen Jahr an rund 60 Prozent aller Messstationen

Die Blaue Plakette



Die blaue Plakette soll künftig Dieselaautos mit ver-

gleichsweise geringen Schadstoffemissionen kennzeichnen. In der Regel erfüllen diese Fahrzeuge die Abgasnorm Euro-6 und stoßen höchstens 80 Milligramm Stickoxide pro Kilometer aus. Laut Statistiken des Kraftfahrt-Bundesamts erfüllen in Deutschland aber nur 1,3 Millionen von derzeit 14,5 Millionen gemeldeter Diesel-Pkw diese Norm.

Foto: blaue-plakette.de

an stark befahrenen Straßen Überschreitungen fest.

Stickstoffdioxid-Ausstoß in Halle über dem Grenzwert

Besonders schmutzig ist die Luft in Stuttgart: Dort lag die Konzentration des lungenschädlichen Gases bei durchschnittlich 87 Mikrogramm pro Kubik-

Stickstoffdioxid-Belastung

Messstationen, an denen 2015 die höchsten Stickstoffdioxid-Belastungen registriert wurden.

Jahresdurchschnittswert in Mikrogramm pro Kubikmeter:
● 80 und mehr $\mu\text{g}/\text{m}^3$
● 70 bis 79
● 60 bis 69
● 50 bis 59



Der europäische Grenzwert zum Schutz der Gesundheit liegt bei $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

dpa

Quelle: Umweltbundesamt

meter. In München waren es 84 Mikrogramm. Auch an einzelnen Messstationen in Köln, Kiel, Heilbronn, Hamburg und Darmstadt wurden Werte von über 60 Mikrogramm pro Kubikmeter festgestellt. In Sachsen-Anhalt wurde der höchste Jahresmittelwert mit 49 Mikrogramm pro Kubikmeter an der Paracelsusstraße in Halle

gemessen. In Magdeburg lag der Wert am Schleinsten bei 34 Mikrogramm. Beide Stadtverwaltungen beschäftigen sich mit dem Thema. Konkrete Pläne für Diesel-Fahrverbote gibt es bislang aber noch nicht. „Wenn der Bund die erforderliche Rechtsgrundlage verabschiedet, werden sich die Stadt und das zuständige Ministeri-

um zur weiteren Verfahrensweise in Halle verständigen“, teilte ein Sprecher der Stadt Halle auf Anfrage mit.

Blaue Plakette bereits im kommenden Jahr möglich

Im April hatten sich alle Umweltminister der Länder für die blaue Plakette und damit für mögliche Fahrverbote für Dieselaautos ausgesprochen. Eine blaue Plakette erhalten den Plänen zufolge Diesel-Fahrzeuge nur dann, wenn sie die Abgasnorm Euro 6 erfüllen. Das trifft allerdings nur auf weniger als zehn Prozent der in Deutschland zugelassenen Diesel-Fahrzeuge zu.

Noch im Sommer 2015 wurden etliche Autos mit Euro-5-Motoren verkauft. Deren Halter wären wohl die größten Verlierer der neuen Plakettenregelung. Bundesumweltministerin Barbara Hendricks (SPD) will noch in diesem Jahr eine entsprechende Verordnung verabschieden, der auch der Bundesrat zustimmen muss. Die Umsetzung liegt bei den Kommunen, 2017 könnten bereits erste Zonen kommen. Seite 4

Ba

In vielen Städten drohen Diesel-Verbote

Grenzwerte für Stickoxide überschritten / „Folge des Diesel-Skandals“

kum. FRANKFURT, 1. Juli. Großstädte in Deutschland bereiten sich auf Fahrverbote oder Sperrungen für alle Diesel-Autos, auch für Diesel-Pkw, vor. Der Grund dafür ist, dass in 29 Ballungsgebieten in Deutschland die in der EU vorgeschriebenen Grenzwerte für Stickoxide seit Monaten überschritten werden und teilweise auch auf Jahre hin nicht eingehalten werden können. Vor dem Europäischen Gerichtshof wird deshalb ein Vertragsverletzungsverfahren verhandelt. Den Städten drohen außerdem Verfahren vor den Verwaltungsgerichten.

Der Deutsche Städtetag macht dafür die Autohersteller verantwortlich. Aus seiner Sicht bedeutet der Diesel-Skandal, dass die Kalkulation der zu erwartenden Luftbelastung für die Städte angesichts falscher Angaben zur Diesel-Abgasnorm obsolet geworden sind und deshalb die Grenzwerte in vielen Gebieten dauerhaft überschritten werden. Auch zusätzliche Maßnahmen zur Luftreinhaltung wie Verkehrslenkung, Fahrradwege oder zusätzlicher öffentlicher Nahverkehr können daran nichts ändern. Viele Städte warnen außerdem schon in der Vergangenheit darauf hin, dass sie die vorgegebenen Maßnahmenpakete ohnehin übererfüllt hätten. Jetzt drohen deshalb Fahrverbote oder Straßensperrungen.

Grund für die Lage der Städte sind außerdem die stark zunehmenden Zulassungszahlen der vergangenen Jahre. Der Hauptgeschäftsführer des Deutschen Städtetags, Helmut Dedy, sagte im Gespräch mit dieser Zeitung: „In den vergangenen Jahren hat die Anzahl der Diesel-Pkw stark zugenommen. Die von den Her-

stellern für diese Autos angegebene geringeren Emissionen waren aber nur auf dem Prüfstand möglich, nicht im wirklichen Leben. Umweltpolitik muss aber im richtigen Leben wirken. Wenn die Zulassungen zunehmen und die Autos halten die angegebenen Werte nicht ein, dann geht die Rechnung nicht auf.“

Dedy sagte, die Maßnahmen der Städte zur Einhaltung der Stickoxidwerte seien sehr weitreichend. „Dass das Ziel dennoch nicht erreicht wird, liegt daran, dass dort, wo die Emissionen entstehen, nämlich in den Motoren, nicht die Verbesserungen eingehalten worden sind, die mit Normen wie der Euro 6 vorgegeben waren.“ Industriepolitisch müsse man deshalb „ein Versagen“ feststellen. Mit „Euro 6“ ist die EU-Abgasnorm für Autos gemeint. Der Autoindustrie wurde dafür eine Übergangsfrist zugestanden; für die Grenzwerte in den Städten gilt das bislang aber nicht.

Anders als bei den Grenzwerten für Feinstaub hätten es, so Dedy, die Städte nicht in der Hand, die Stickoxidbelastung so zu verringern, dass die Grenzwerte überall in Deutschland eingehalten werden. „Das wird kurzfristig nicht gehen, und ohne die Industrie wird uns das nicht gelingen.“ Die Städte stünden deshalb vor einem Dilemma. „Die Ursache für die erhöhten Stickoxidwerte liegt nicht in den Städten. Die Städte müssen aber mit den Symptomen dieses Problems umgehen und bekommen dabei wenig Unterstützung von den eigentlichen Akteuren, vom Bund und von der Industrie.“

Einige Städte stünden jetzt vor der Situation, sagte Dedy, Fahrverbote und Straßensperrungen für Dieselfahrzeuge vor-

zusetzen. „Das wollen wir nicht, denn dann legen wir die Städte lahm.“ Sperrten die Städte aber ihre Straßen nicht, hielten sie sehr wahrscheinlich die Grenzwerte nicht ein. „Wir sind überzeugt, dass die Grenzwerte richtig sind“, sagte Dedy. „Wir wissen aber nicht, wie wir ihre Einhaltung kurzfristig garantieren sollen, ohne dass dies Fahrverbote zur Folge hätte, die wir nicht wollen.“ Das Problem müsse an der Quelle gelöst werden. „Die Autoindustrie muss konkrete Lösungen anbieten“, sagte Dedy.

Kurzfristig ist damit aber offenbar nicht zu rechnen. Wenn das kurzfristig nicht geht, muss sich die Bundesregierung in der EU für eine lebensnahe Anpassung der Fristen zur Einhaltung der Grenzwerte einsetzen“, sagte der Hauptgeschäftsführer. Die Forderung soll in der kommenden Woche mit den Umweltministern der Länder besprochen werden.

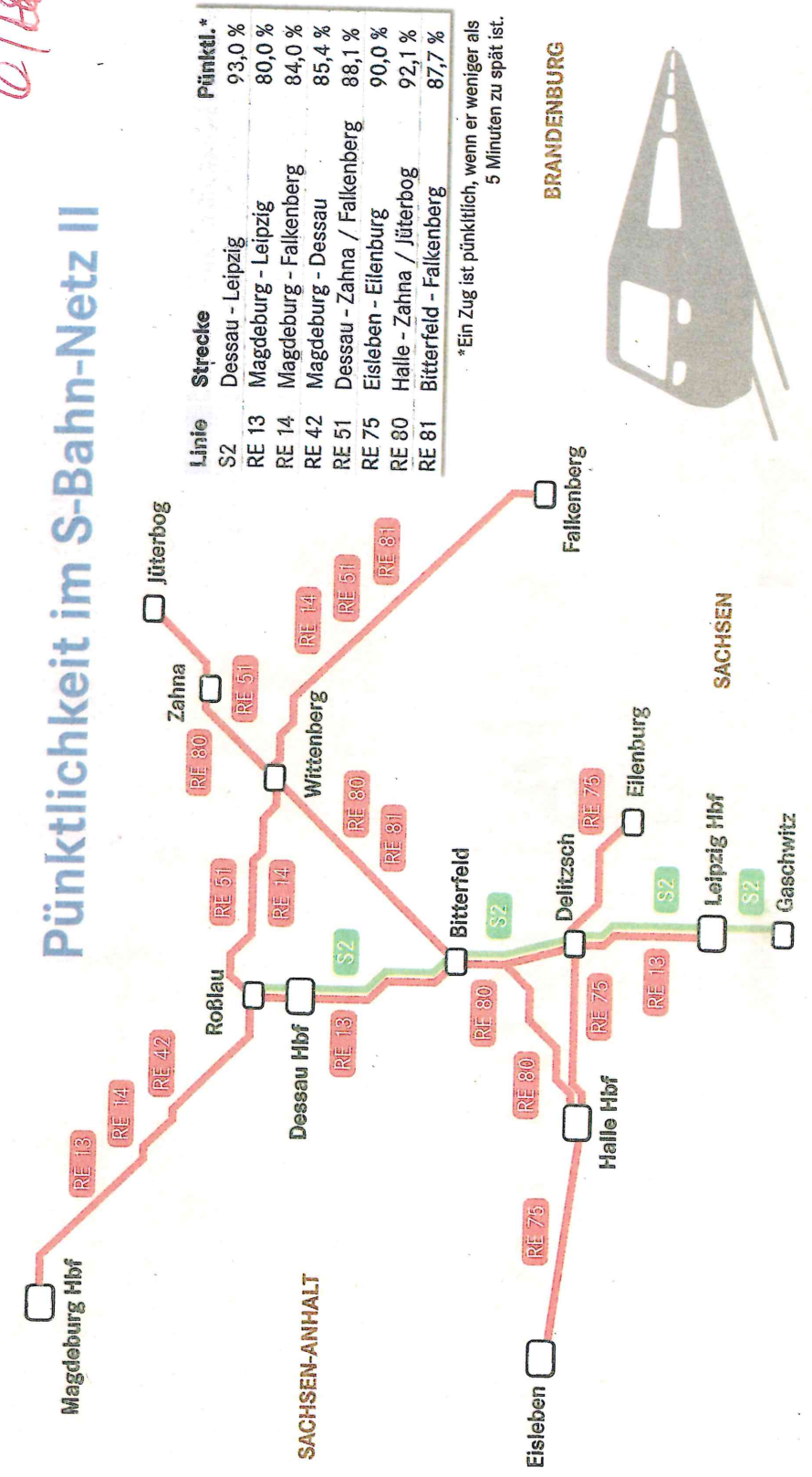
München könnte die erste Stadt sein, in der Fahrverbote oder Straßensperrungen verordnet werden. Das dortige Verwaltungsgericht hatte am Mittwoch dem Freistaat Bayern eine Frist von einem Jahr gesetzt, um die Grenzwerte zur Luftreinhaltung in München einzuhalten. Die Maßnahmen zur Reduzierung der Belastung mit Stickstoffdioxid seien nicht ausreichend, entschied das Gericht. Umweltschutzorganisationen hatten gegen die zu hohen Werte geklagt. Bayern hatte in dem Gerichtsverfahren eingestanden, dass ohne schärfere Maßnahmen die Grenzwerte erst 2030 eingehalten werden könnten. Die Umweltschutzorganisationen kündigten daraufhin an, in München Fahrverbote durchzusetzen.

FAZ, 02.07.16

7

6/16

Pünktlichkeit im S-Bahn-Netz II



Quelle: Deutsche Bahn AG Grafik: MZ Sandig

Die Bahn legt sich lahm

VERKEHR Durch Umbauten der Bahnhöfe in Halle und Magdeburg kommt es zu gravierenden Verspätungen im Regionalverkehr. Nun wird nach Auswegen gesucht.

VON STEFFEN HÖHNE

DESSAU-ROSSLAU/MZ - Ein Bahn-Netz ist ein fragiles Gebilde: Hakt es an einer Stelle, kann schnell das gesamte System in Schieflage geraten. Genau dies ist in den vergangenen Monaten beim S-Bahn-Netz II passiert. Ausgelöst vor allem durch Umbauarbeiten am Hauptbahnhof Halle kommt es auf fast allen Strecken beständig zu Verspätungen, Reisende erreichen oft ihre Anschlusszüge nicht. Bahn-Managerin Henriette Hahn spricht selbst von einer „inakzeptablen Pünktlichkeit“. Der Chef des Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt (Nas), Rüdiger Malter, die bei der Deutschen Bahn den Verkehr bestellt, nennt es „ein Elend“.

Im Dezember 2015 wurde das S-Bahnnetz in den Raum Dessau-Roßlau/Wittenberg erweitert. Die Deutsche Bahn sollte fortan mit Talent-2-Zügen auf den Strecken fahren. Doch die modernen Triebwagen stehen noch immer nicht be-

reit, stattdessen sammelte der Konzern Züge aus dem gesamten Bundesgebiet ein, um den Verkehr überhaupt anbieten zu können. Zehn unterschiedliche Zugsysteme sind aktuell im Einsatz. Gleichzeitig begann der Umbau am Hauptbahnhof in Halle für die neue ICE-Strecke Berlin-München. In Halle stehen seither nur noch sieben von 13 Gleisen zur Verfügung. Kurz: Halle ist ein Nadelöhr. Zudem gibt es Bauarbeiten in Wittenberg und in Magdeburg.

„Wir hatten ein Konzept, das ging aber nicht auf“, räumte Hahn ein. Als pünktlich gilt ein Zug bei der Bahn, wenn er weniger als fünf Minuten Verspätung hat. „Wir fordern, dass mindestens 95 Prozent der Züge pünktlich fahren“, erklärt

te Malter. Doch davon ist die Bahn in der Region meilenweit entfernt. Im Dezember lag die Pünktlichkeit im Netz stellenweise nur noch bei 80 Prozent. Das heißt, nur acht von zehn Zügen führen planmäßig. Ein Brennpunkt ist die Strecke Halle-Dessau-Roßlau. Seit dem Fahrplanwechsel ist ein Umstieg in Bitterfeld-Wolfen nötig. Immer wieder säumten Reisende dort ihre Anschlusszüge, da diese nicht warteten. Bei der Bahn hagelte es nach eigenen Angaben Beschwerden. Die Nasa minderte ihre Zahlungen an die Bahn. Laut Malter wurde inzwischen ein „hoher sechsstelliger Betrag“ nicht ausgezahlt, weil die Bahn die Leistungen nicht ordnungsgemäß erbracht hat.



Rüdiger Malter
Chef des Nahverkehrsservice

„Mindestens 95 Prozent der Züge müssen pünktlich sein.“

Mit einem „Bündel an Maßnahmen“ will der Konzern die Situation nun entschärfen: Wie Hahn erklärte, warten Anschlusszüge in Bitterfeld nun fünf Minuten. Auf zwei Strecken wird ein Zusatzzug eingesetzt, die Fahrzeiten werden teilweise verlängert. Laut Bahn sollen Ende Juli auch die ersten von 29 Talent-2-Zügen auf den Strecken unterwegs sein. Diese sprintstarken Triebwagen „können auf einigen Strecken auch Verspätungen aufholen“, so Hahn. Erste Erfolge sieht die Bahn-Managerin bereits. Die Pünktlichkeit im Netz liege inzwischen bei 92 Prozent.

Vor allem durch den Umbau in Halle wird es aber weiter Störungen geben. Die Bahn will daher die Reisenden künftig schneller und besser informieren. Ab August soll es im S-Bahn-Netz II ein Info-System geben, bei dem Pendler ihre Handynummer und Strecke hinterlegen können. Bei Verspätungen werden sie dann über WhatsApp informiert.

Kommentar Seite 4

MZ, 06.07.16

Anlage 6.11

z. Vg. nächster Bau A

1. Sa

Rationale Klimapolitik geht anders

Nationale Alleingänge bringen nichts für das Klima. Sie verschwenden viel Geld. Dennoch will Berlin voranpreschen mit neuen CO₂-Zielen. Ein anderer Weg ist nötig: Mit mehr Investitionen in die Forschung.

Von Joachim Weimann

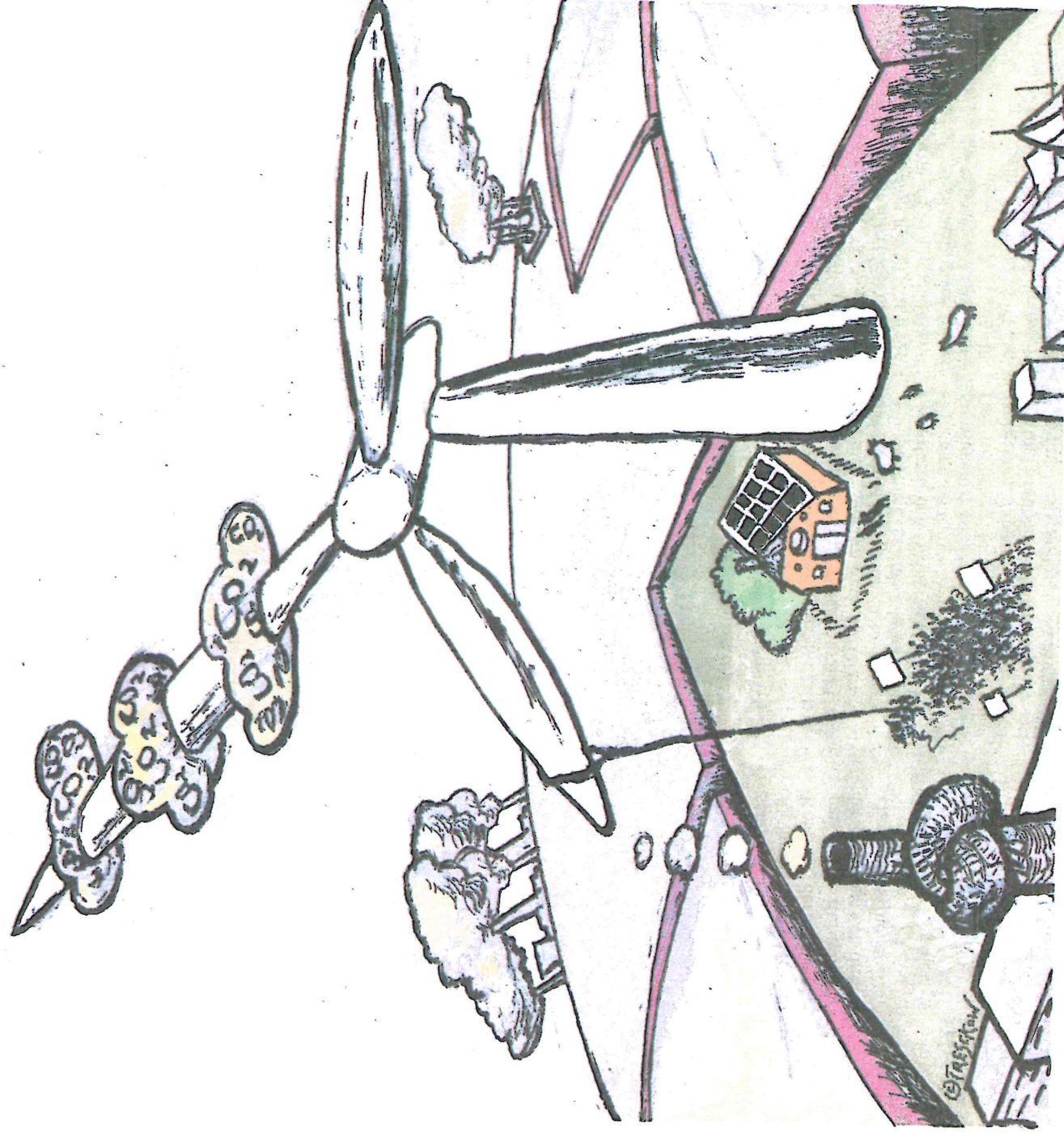


Illustration Peter von Tiesckow

Offiziell gibt es ihn noch gar nicht, den „Klimaschutzplan 2050“ der Bundesregierung. Aber der Inhalt des Entwurfs, den das Bundesumweltministerium erarbeitet hat, ist schon länger ein offenes Geheimnis. Im Prinzip steht genau das in diesem Plan, was man nach dem Pariser Klimagipfel erwarten konnte: die Fortschreibung und Verschärfung einer rein nationalen Klimapolitik. Das ist der Weg, den man in Paris beschlossen hat. Jeder macht „seins“. Jedes Land stellt seinen eigenen Klimaschutzplan auf und verfolgt ihn dann eigenständig – oder auch nicht, das wird man sehen. Kluge Klimapolitik ist das nicht.

Es ist kein Zufall, dass weltweit praktisch alle Ökonomen fordern, dass wir einen international einheitlichen Preis für CO₂-Emissionen brauchen, wenn wir den Kampf um das Klima gewinnen wollen. Der Grund für diese Forderung ist, dass nur dann, wenn CO₂-Emissionen überall mit dem gleichen Preis versehen werden, gesichert werden kann, dass die Vermeidung dieser Emissionen dort stattfindet, wo es am kostengünstigsten möglich ist. Erfolgreicher Klimaschutz setzt Kosteneffizienz voraus. Wir können es uns als Weltgemeinschaft nicht leisten, dass wir Instrumente einsetzen, die CO₂-Vermeidung teurer machen, als sie sein müsste.

Vermeidungsaktivität muss immer dort hin verlagert werden, wo die Kosten am geringsten sind. Und es bestehen die größten Kostendifferenzen zwischen den Ländern. Sie gilt es im Zuge einer internationalen Klimapolitik auszunutzen. Der Emissionshandel ist ein geeignetes Instrument, mit dem man die Frage der Lastenverteilung von der Allokation der Vermeidungsanstrengungen trennen kann. Davon war in Paris nur leider nicht die Rede.

Der Verzicht auf das Ausnutzen internationaler Kostenunterschiede wird uns sehr teuer zu stehen kommen. Der CO₂-Preis, der notwendig ist, um das Klimaziel von zwei Grad zu erreichen, wird sich dadurch vervielfachen. Nationale Klimapolitik ist deshalb per se Gift für den Klimaschutz. Gänzlich unbrauchbar, um nicht zu sagen schädlich, wird sie, wenn sie so betrieben werden soll, wie es im „Klimaplan 2050“ steht. Kurz gesagt sieht dieser Plan vor, das EU-Klimaziel, das darin besteht, bis 2030 die CO₂-Emissionen um 40 Prozent zu senken, national zu übertreffen und bis 2050 55 Prozent einzusparen. Erreicht werden soll das ausschließlich durch den Ausbau der erneuerbaren Energien (Wind und Solar) und eine weitgehende Elektrifizierung aller Sektoren. Bis 2050 soll dann die Stromerzeugung komplett von den Erneuerbaren übernommen werden.

Was würde es für den Klimaschutz bedeuten, wenn diese Ziele tatsächlich verwirklicht würden? Quantitativ vermutlich überhaupt nichts, denn es ist zu erwarten, dass sich das europäische Klimaschutzziel nicht den Vorstellungen der Deutschen anpassen wird. Die CO₂-Vermeidung, die in Deutschland früher stattfand, wird deshalb in den anderen europäischen Ländern später stattfinden. Der europäische Emissionshandel, der eigentlich dafür gedacht ist, die Kostenunterschiede zwischen den europäischen Ländern auszunutzen, wird diesen Effekt befördern. Denn für die Emissionsrechte wird eine Gesamtmenge festgelegt. Zertifikate, die Deutschland nicht mehr braucht, wenn es den Klimaplan 2050 umsetzt, werden dann in den anderen Ländern genutzt. Europa wird zwar nicht mehr CO₂ vermeiden als ohne deutschen Alleingang, aber zu höheren Kosten. Da diese Kosten allein von den Deutschen getragen werden, wird sich darüber niemand in Europa aufregen.

Aber ist es realistisch, dass die im Plan formulierten Ziele umgesetzt werden? Wer sich die Mühe macht nachzusehen, was wir mit Wind- und Sonnenenergie bisher erreicht haben, wird sich verwundert die Augen reiben. Gerade einmal 3,3 Prozent des Primärenergiebedarfs wird

durch diese Erneuerbaren gedeckt. Grund dafür ist die sehr niedrige Energiedichte der Anlagen. Um aus Windstrom grundlastfähigen Strom zu machen, kommt man nicht darum herum, Speicher zu bauen. Berücksichtigt man den Energieverlust, der bei der Speicherung entsteht, und beachtet, dass Windkraftanlagen ohnehin nur 1500 von 8760 Stunden im Jahr (17 Prozent) Volllast bringen, zeigt sich, dass nur maximal 10 Prozent der Nennleistung einer Windkraftanlage tatsächlich dauerhaft nutzbar sind. Man kann leicht überschlagen, welche Kapazitäten für die Windstromerzeugung, die Speicherung (Power to X) und die Rückgewinnung des Stroms aus dem Speichermedium notwendig sind, um allein die Atomkraftwerke zu ersetzen, die wir demnächst stilllegen werden. Die gerade von der Bundesregierung beschlossenen Ausbauziele für die Windkraft werden nicht ausreichen, allein das zu schaffen – ganz zu schweigen von einer Dekarbonisierung der Energiegewinnung.

Aber nicht nur technische Grenzen machen den Plan unglaublich unwirksam. Ökonomisch wäre seine Umsetzung mit einem massiven Anstieg der ohnehin hohen Energiepreise in Deutschland verbunden. Die gerade beschlossene Umstellung auf ein Ausschreibungsverfahren wird den

Preisanstieg reduzieren, aber nicht aufhalten. Neben den ökonomischen Problemen werden auch die ökologischen Folgen der Erneuerbaren immer sichtbar. Gegenwärtig existieren bereits mehr als 600 Bürgerinitiativen, die gegen den weiteren Ausbau der Windenergie an Land kämpfen. Sollte der Ausbau wirklich in dem Maße durchgeführt werden, wie es der Klimaplan vorsieht, würde der Widerstand vermutlich sehr stark steigen.

Die Alternative zu einem Plan, der weder realistisch noch vernünftig ist, besteht darin, einerseits den europäischen Emissionshandel konsequent auszubauen und andererseits massiv in die Erforschung neuer Energietechniken zu investieren. Alle vorhandenen Technologien zur Energiegewinnung weisen gravierenden Mängeln auf. Sie sind zu unsicher, emittieren CO₂ oder sind nicht leistungsfähig genug. Ohne die Entwicklung neuer Technologien wird es schwer, den Klimawandel zu stoppen. Atomkraftwerke der vierten Generation, neue Methoden der Treibstoffgewinnung aus Pflanzen und Fusionstechnologie sind einige Ansätze von vielen möglichen, über die intensiver geforscht werden müsste. Nur davon ist im Klimaschutzplan 2050 keine Rede.

Prof. Dr. Joachim Weimann forscht unter anderem zur Umweltökonomie und lehrt VWL an der Universität Magdeburg.

FAZ, 27.06.16

2. Bg. nächsten Bau A

Anlage 6.12

T-Bea

Windstrom fließt unter der Erde

ENERGIE Neue Trasse geht quer durch
Sachsen-Anhalt. Kosten steigen immens.

VON STEFFEN HÖHNE
UND ALEXANDER SCHIERHOLZ

HALLE/MZ - Um überschüssigen Windstrom von Sachsen-Anhalt nach Bayern zu transportieren, ist der Bau einer großen Stromtrasse quer durch das Land geplant. Anders als bisher vorgesehen, wird diese nicht erst bei Bad Lauchstädt im Süden des Landes beginnen, sondern in Wolmirstedt bei Magdeburg. „So wollen wir noch mehr Ökostrom aus dem Norden in die Leitung bringen“, sagte Olivier Feix vom Netzbetreiber 50 Hertz.

Auch anders als einst geplant werden nun vorrangig Erdkabel verlegt. In einem früheren

Projektentwurf waren vor allem Freiland-Leitungen mit bis zu 70 Meter hohen Masten vorgesehen. Dies führte in Bayern, aber auch in Sachsen-Anhalt und Thüringen, zu zahlreichen Bürgerprotesten. Auf Druck von Bayerns Ministerpräsidenten Horst Seehofer (CSU) wurde die Netzplanung daher überarbeitet. Das betrifft nicht nur die Ost-Süd-Trasse durch Sachsen-Anhalt, sondern auch zwei weitere Leitungen in Westdeutschland. Damit hat sich der Zeitplan um drei Jahre nach hinten verschoben. Die

Trassen sollen nun bis 2025 fertig sein.

Sachsen-Anhalts Umwelt- und Energieministerin Claudia Dalbert (Grüne) kritisierte die einseitige Festlegung auf Erdkabel: „Es ist nicht notwendig, alles unter die Erde zu legen. Dafür muss jetzt völlig neu geplant werden.“ Die daraus entstehenden Verzögerungen seien unnötig. In Sachsen-Anhalt hätte eine oberirdische Leitung sinnvoll entlang der A 9 gebaut werden können.

Auch die Kosten steigen immens: Für einen Kilometer Freileitung werden laut 50 Hertz im Schnitt 1,2 bis 1,3 Millionen Euro veranschlagt. Erdkabel würden das Vier- bis Achtfache kosten - abhängig vom Untergrund. Die Mehrkosten dafür tragen die Stromverbraucher.

Ein Erdkabel im Querschnitt

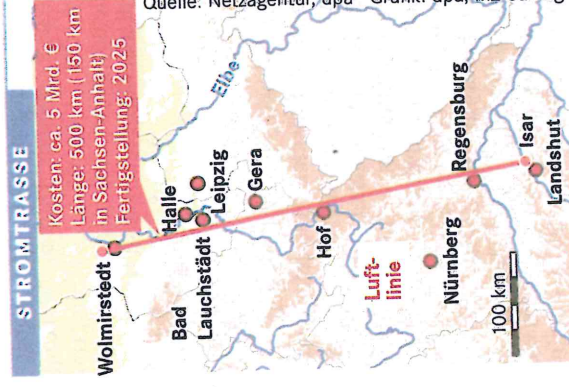
FOTO: DPA

Erdkabel verändern allerdings nicht so stark das Landschaftsbild. Diese liegen zwei Meter tief in der Erde. Es ist ein 15 bis 20 Meter breiter Streifen erforderlich, auf dem keine Bäume mit tiefen Wurzeln stehen dürfen. Landwirtschaft ist auf den Flächen jedoch möglich. Vorgesehen ist zudem ein Mindestabstand von 500 Metern zur nächsten Wohnbebauung. „Wir gehen davon aus, dass die Erdverkabelung deutlich positiver von betroffenen Anrainern aufgenommen wird als



In derartigen Kunststoffrohren werden Erdkabel verlegt.

FOTO: DPA



Quelle: Netzagentur, dpa Grafik: dpa, MZ Sandig

Freileitungen“, so Feix. Der 50-Hertz-Manager kündigte an, dass es in den kommenden Wochen Info-Veranstaltungen in den betroffenen Regionen geben wird.

Geplant ist, dass die Trasse entlang der Luftlinie Wolmirstedt und dem Atomkraftwerk Isar verläuft. Um diese wird in einem Korridor von etwa drei Kilometern nach der besten Strecke gesucht. Dalbert spricht sich dafür aus, dort wo es möglich ist, auf Erdkabel zu verzichten. Stattdessen könnte die neue Stromtrasse abschnittsweise auf bestehende Leitungen und Masten aufgesetzt werden. Allerdings dürften oberirdische Leitungen nicht in der Nähe von Siedlungen verlaufen.

Kommentar

MZ, 09.06.16
Anlage 6.13

Neustart unter der Erde

Bei der Stromautobahn von Sachsen-Anhalt nach Bayern sollen vor allem Erdkabel verlegt werden

Die geplante Höchstspannungsleitung von Sachsen-Anhalt nach Bayern kommt deutlich später als geplant. Statt hässlicher Freileitungen sollen nun vor allem Erdkabel verlegt werden. Fast drei Jahre Planung sind verloren. Und auch die Kosten explodieren.

Von Dominik Bath
Magdeburg/Berlin • Der Übertragungsnetzbetreiber 50Hertz muss seine Planungen für die Stromautobahn von Sachsen-Anhalt nach Bayern weitgehend von vorne starten. „Die neuen Vorgaben bedeuten fast drei Jahre Zeitverlust“, sagte Olivier Feix, der bei 50Hertz Leiter für Umweltschutz und Genehmigungen ist, der Volksstimme.

Dabei war eigentlich alles genau getaktet. Ab 2022, wenn die letzten Atomkraftwerke vom Netz gehen, sollte die Trasse Windstrom aus Sachsen-Anhalt nach Bayern transportieren. Doch dann regte sich im Süden Widerstand – mit Bayerns Ministerpräsidenten Horst Seehofer (CSU) an der Spitze. „Die Monstrassen müssen weg“, lautete das Credo der Trassengegner. Sowohl der „SuedOstLink“ aus Sachsen-Anhalt als auch der „SuedLink“ waren dem bayerischen Landvolk ein Dorn im Auge. Als Kompromiss sollen statt hässlicher Freileitungen nun unterirdische Leitungen in den Süden verlaufen. Das beschloss die Bundesregierung Ende des vergangenen Jahres.

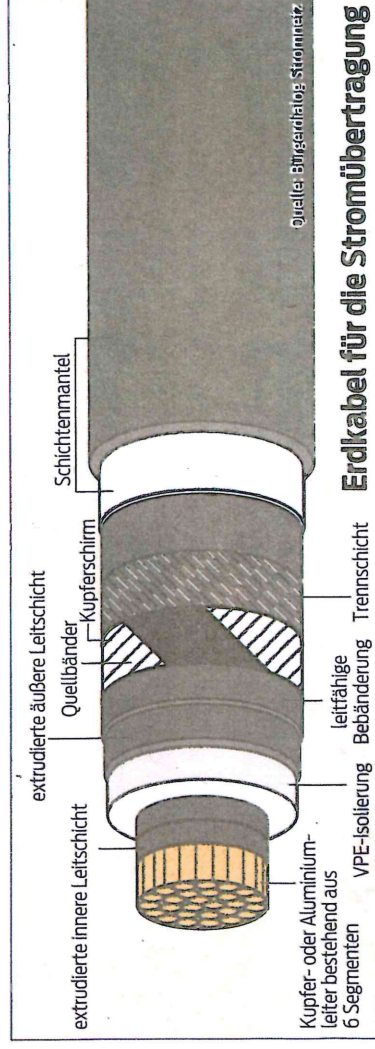
Naturschutz könnte in die Quere kommen

Doch das kostet nicht nur viel mehr Geld, sondern auch Zeit. Bei Übertragungsnetzbetreiber 50Hertz löst das nicht nur Jubelstürme aus. Denn für Erdkabel gelten andere Vorgaben als für Freileitungen. Bei den Masten spielt der Vogelschutz eine zentrale Rolle. Bei Erdkabeln sind es Moore, Flusstäler, Wälder und andere besondere Gebiete. Korridore für Freileitungen sind nicht automatisch auch für Erdkabel geeignet. „Ein Fluss wird einfach überspannt. Nun müssen wir uns das Flussbett genau ansehen. Erdkabel sind eine ganz andere Herausforderung“, erklärte Olivier Feix. Die Neuplanungen bedeuten Zeitverlust. Dass die Stromleitung von Sachsen-Anhalt nach Bayern 2022 ans Netz geht, ist endgültig vom Tisch. 50Hertz plant derzeit mit einer Inbetriebnahme der Leitung im Jahr 2025, bestätigte Feix.

„Die Veränderungen haben massive Auswirkungen auf das Projekt. Wir haben die



Die Stromtrasse „SuedOstLink“ wird von Sachsen-Anhalt nach Bayern mit Erdkabeln verlegt. Foto: dpa



Erdkabel für die Stromübertragung

Planungen neu aufgesetzt“, sagte er. Neben dem Vorrang für Erdkabel meint Feix den neuen Endpunkt der Trasse.

Von Wolmirstedt aus wird die Leitung nach derzeitigem Stand bis zum Kernkraftwerk Isar bei Landshut führen. Bisherige Planungen gingen vom Endpunkt Grundremmingen aus. Wegen der Endpunkt-Verschiebung hat 50Hertz für das Projekt „SuedOstLink“ auch einen neuen Partner. Nicht mehr Netzbetreiber Amprion wird die Planung des südlichen Teils übernehmen, sondern Tennet.

Netzbetreiber will mit den Bürgern sprechen

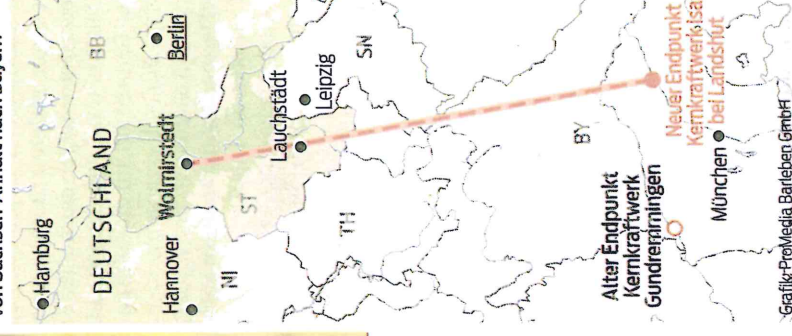
Durch Sachsen-Anhalt werden etwa 150 der insgesamt rund 500 Kilometer langen Leitung führen. Ende März 2017 will 50Hertz der Bundesnetzagentur mehrere Korridor-Vorschläge unterbreiten, in denen die Erdkabel verlegt werden könnten. „Zuvor aber stellen wir Alternativen

Feldern entlangführen, sagte Urban Jülich, der Vorsitzender des Landesbauernverbands im Landkreis Börde ist. Geplant ist derzeit, dass die Kabel rund 2,5 Meter tief in die Erde gelegt werden. Landwirtschaftliche Nutzung soll dennoch später möglich sein. Nur das Anpflanzen von Tief-Wurzeln sollten die Bauern vermeiden, um die Kabel nicht zu beschädigen.

Auch Freileitungen weiter möglich

50Hertz denkt aber auch weiterhin über den Bau von Freileitungen nach. Denn der Gesetzgeber lässt diese Möglichkeit offen. „Realistisch ist dies allerdings nur dort, wo bereits Strommasten stehen“, schränkt 50Hertz-Mann Olivier Feix. Mit Landräten sei darüber bereits gesprochen worden. Mit neuen Masten, die statt 55 Meter gut 70 Meter hoch sind, könnten dann auf einem Gestänge sowohl klassische Wechselstrom-

Stromtrasse „SuedOstLink“ von Sachsen-Anhalt nach Bayern



Grafik: ProMedia Bieleben GmbH

leitungen als auch die neuen Gleichstromleitungen getragen werden. Das würde auch Kosten sparen, sagte Feix. Allerdings brauche es hierfür den konkreten Prüfauftrag von Landkreisen oder Gemeinden.

Angesicht der Erdverkabelung drohen die Ausgaben für die Stromtrasse zu explodieren. Für Freileitungen rechnete 50Hertz bisher mit Baukosten von etwa 1,3 Millionen Euro pro Kilometer. Für die Erdverkabelten Leitungen werden gut sechs Millionen Euro veranschlagt – und das auch nur auf ebenem Gelände. Die Gesamtkosten des Projekts „SuedOstLink“ könnten nach Volksstimme-Informationen auf bis zu fünf Milliarden Euro steigen. Bisherige Planungen gingen von maximal 1,5 Milliarden Euro aus. Damit wird es auch für den Stromkunden teurer: Wie bisher auch werden alle Kosten für den Stromnetzausbau über Leitungsentgelte auf den Verbraucher umgelegt. **Meinung**

US, 08.06.16

7. Uq. nächster Bar A

FAZ, 24.05.16

Anlage 6.14

Ba

Viel Streit über einen Cent

Ein Konflikt um den Wohnungsbau zwischen SPD und Grünen zeigt, wie Bürgermeister Scholz in Hamburg regiert / Von Frank Pergande

HAMBURG, 23. Mai. In Hamburg wird es beim Wohnungsbau zukünftig einen „Natur-Cent“ geben. Gemeint ist damit ein „ökologischer Finanzausgleich“ für Grünflächen, eine Art Mechanismus, der greift, wenn Flächen durch das Bauen verbraucht werden. Hamburg sieht sich dabei als Vorreiter. Finanziert werden soll das aus zusätzlichen Einnahmen bei der Grundsteuer, die bei der Neuerschließung von Flächen anfallen. Das Geld soll in ein Sondervermögen „Naturschutz und Landschaftspflege“ fließen. Es geht um mehrere Millionen Euro. Bauherren und Mieter werden – so ist der Plan – dadurch nicht zusätzlich belastet. Es sei allein eine Umverteilung von Steuereinnahmen, heißt es aus dem Hamburger Senat. Und Umweltsenator Jens Kerstan (Grüne) betont: „Wir haben mit dem ‚Natur-Cent‘ ein kluges Konzept entwickelt, das neuen Wohnraum ermöglicht und zugleich Hamburgs grüne Identität erhält und stärkt.“

Was er nicht sagt: Das „kluge Konzept“ ist die Antwort auf eine veritable Koalitions-

onskrise im Hamburger Rathaus. Der Wohnungsbau ist eines der zentralen Themen in der Stadt, schon seit Jahren, jetzt aber zusätzlich verschärft durch die hohe Zahl von Flüchtlingen. Als Olaf Scholz (SPD) vor fünf Jahren als Bürgermeister in Hamburg antrat, versprach er 6000 Baugenehmigungen im Jahr, um den Immobilienmarkt zu entlasten. Das galt als ambitioniert. Inzwischen ist von 10 000 Wohnungen pro Jahr die Rede. Dafür soll es ein „Bündnis für Wohnen“ in der Stadt geben – als zentrales rot-grünes Vorhaben. Mitte des Monats ließ Stadtentwicklungssenatorin Dorothee Stapelfeldt (SPD) die Öffentlichkeit wissen, dass die Verhandlungen zwischen Senat und Wohnungswirtschaft abgeschlossen seien. Daraufhin meldete sich ein überraschter Kerstan zu Wort mit der Bemerkung, er sei „sehr verärgert“ über Stapelfeldt, weil die Sache keineswegs schon ausgemacht sei wie behauptet. Nach dem aktuellen Stand könne die Umweltbehörde dem Bündnisvertrag nicht zustimmen, denn es

sei nicht klar, wie ein Natur-Ausgleich für die bebauten Flächen aussehen soll.

Seit dem vergangenen Jahr regieren SPD und Grüne in Hamburg gemeinsam, nachdem die Sozialdemokraten nur knapp die absolute Mehrheit verfehlt hatten. Scholz hatte von Anfang an klargemacht, dass es auch unter Rot-Grün bei der SPD-Politik der zurückliegenden Jahre bleiben werde – mit dem kleinen Anbau des grünen Koalitionspartners. Die Grünen, froh darüber, endlich wieder mitzuregieren, richteten sich danach. Rot-Grün war ein geräuschloses Unternehmen, nicht allein wegen der Autorität von Scholz. Eine echte Gemeinsamkeit ist auch die Erkenntnis, dass die Partner mit einer Stimme sprechen sollten, wenn wieder einmal ein Volksentscheid in der Stadt die eigene Politik gefährdet, wie derzeit möglicherweise über die Ablehnung der vom Senat geplanten Flüchtlings-Großsiedlungen. Und nun wurde Kerstan wegen der Wohnungspolitik unerwartet laut, fuhr nach seinem folgeschweren

Gespräch mit dem „Hamburger Abendblatt“ in den Urlaub und warf so zu allem Überfluss der grünen Zweiten Bürgermeisterin Katharina Fegebank, politisch längst nicht so erfahren wie er, die Sache gleichsam vor die Füße. Denn Fegebank bekam nun die Verärgerung von Scholz ab. Es traf sich, dass sie als einziges grünes Senatsmitglied nicht in den Pfingstferien war.

Was Scholz in der Politik verwerflich findet: wenn interner Streit nach außen getragen wird. Wer bei ihm Führung bestelle, der bekomme sie auch – so lautet einer seiner berühmten Sätze. So handelte er dann auch nach Kerstans Kritik. Eine lange Debatte über Wohnungsbau und Natur sollte auf jeden Fall vermieden werden. Im Rathaus folgte ein Krisengespräch dem anderen. Die Staatsräte aus der Stadtentwicklungs- und der Umweltbehörde hatten es gemeinsam mit den Fraktionsvorsitzenden von SPD und Grünen auszufechten, während das politische Hamburg über die Gründe für Kerstans

lauten Zwischenruf spekulierte. Kommen ihm die Grünen zu wenig vor im Regierungsbündnis? Oder ging es ihm um seine eigene Position, denn einst als Fraktionsvorsitzender stand er deutlich mehr im Licht der Aufmerksamkeit? Kerstan legte sogar noch nach: Scholz sei es gewohnt, die Dinge mit seinen Senatoren zu regeln, „aber ich bin nicht sein Senator“. Gefährdet so etwas die Koalition? Die Stimmung vielleicht, nicht aber das Bündnis selbst. Denn die Grünen haben keine andere Wahl. Schwarz-Grün hat es hier schon gegeben, die Partner von damals sind heute noch bedient. Und Scholz ist politisch so stark, dass er mit seiner Person geradezu der Garant für den SPD-Machterhalt in Hamburg ist. Was immer Kerstan bewogen haben mag, am heutigen Dienstag jedenfalls trifft er sich mit Scholz zu einem klärenden Gespräch. Und dann stellt er auch noch das Programm für den „Langen Tag der Stadtnatur“ vor, übrigens mit dem Hinweis: „Hamburg ist Deutschlands grünste Großstadt.“

Wenn Fußgänger, Radfahrer und Autofahrer Partner werden

Im geteilten Raum des Shared Space verschwinden die Schilder von der Straße / Denkbar wäre das Konzept zum Beispiel auf dem Alten Markt

Schönebeck/Magdeburg (ri) • Ein paar Kilometer vor den Toren der Landeshauptstadt probiert Schönebeck auf dem Marktplatz ein für Sachsen-Anhalt völlig neues Verkehrskonzept aus. Beim „Shared Space“, dem geteilten Raum, gibt es keine Straßenschilder mehr, die Fläche ist nicht mehr in Fußgängerweg und Fahrbahn unterteilt. Neben dem Hinweis auf einen verkehrsberuhigten Bereich – der im Gegensatz zur Idee der „angepassten Geschwindigkeit“ die Schrittgeschwindigkeit für Fahrzeuge einfordert – weist das auf dem Foto abgebildete Schild auf dem Foto mit dem Streifen „Share Space“ mit dem Streifen für die drei Verkehrsarten darauf hin, was die Verkehrsteilnehmer hier erwartet.

Tim Schneider ist Magdeburger Sprecher der Vereinigung für

Worum geht es beim Share-Space-Konzept?

Das Share-Space-Konzept geht davon aus, dass in den vergangenen Jahrzehnten der motorisierte Straßenverkehr bevorteilt worden ist. Es wurden eigene Verkehrsräume – sprich: Fahrbahnen, Radwege und Fußwege – geschaffen, und aus rechtlichen Gründen wurden die Städte mit Schildern übersät.

Umgesetzt wurden solche Projekte in Deutschland u. a. unter dem Titel Gemeinschaftsstraße in Frankfurt am Main, in Stuttgart, Duisburg und Potsdam. Außerhalb Deutschlands gibt es entsprechende Lösungen z. B. in Graz und London sowie in der Schweiz in zahlreichen Städten als Begegnungszone. (ri)

Als Konsequenz soll auf eine Unterteilung des Straßenraums zum Beispiel durch Borde verzichtet werden. Es gibt keine Ampeln und keine Schilder – an erster

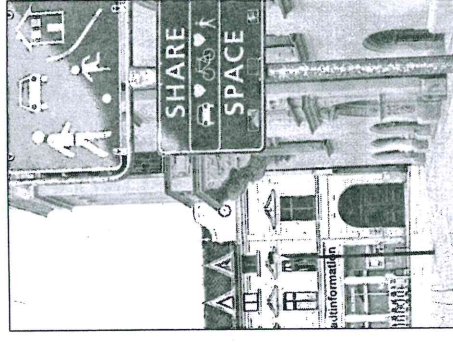
Stadt-, Regional- und Landesplanung (SRL) und engagiert sich auch für die Planetentreffen „Lupe, Magdeburgs befragen. Er sagt:

„Ich könnte mir diese Regelung auch gut für Magdeburg vorstellen.“ Mehrere bisher stadteckerisch, städtebaulich oder verkehrsplanerisch „nicht ganz optimal ausformulierte Bereiche“ kämen aus Sicht des Stadt- und Verkehrsplaners dafür in Frage.

Ganz prominent sieht er den Alten Markt als ein solches Beispiel: Er wird von einer Fahrbahn umrandet, „die doch eigentlich niemand benötigt“. Für die „perspektivisch ohnehin erforderliche bauliche Erneuerung“ kämen nach Einschätzung der Stadtge- staltungs-Akteure des Magde- burger Planetentreffens und der Mitglieder des Berufsverbandes SRL auch andere Bereiche für den Shared-Space-Planungsansatz infrage. Zum einen könnte es

sich dabei um die Ortsmitte der historischen Dorflagen handeln. Als Beispiele nennt Tim Schneider die Straße Alt Diesdorf, den Eichplatz und weitere historisch wertvolle Bereiche in Ottersleben. Auch in anderen Stadtteilen böten sich gerade städtebaulich und stadthistorisch wertvolle Stadtbereiche für die Idee an.

Neben den alten Teilen der Stadt seien aber auch Teile in neuen Entwicklungsgebieten mit Erschließungsstraßen und Stadtplätzen im künftigen Campus-Viertel im Wissenschaftshafen dafür denkbar. Hinzu kommen neue gemischt genutzte Quartiere und Stadtteile, in denen eine Straßen- gestaltung von den Bürgern gewünscht wird und die Initiative von ihnen ausgeht.



Blick über den neu gestalteten Marktplatz in Schönebeck. Die Regelung zu einem gleichberechtigten Verkehr könnte sich der Magdeburger Tim Schneider auch für die Landeshauptstadt vorstellen. Foto: Stadt Schönebeck

—MDG-15

Super!!!

Z. Vg. nachster Bau A
VS 13.05.16

Anlage 6.16

Volksstimme
Montag, 23. Mai 2016

Ba

Brandenburg will Biberplage begrenzen

Potsdam (dpa) • Brandenburg will die Ausbreitung der unter Schutz stehenden Biber begrenzen - notfalls auch durch vermehrte Abschüsse. „Wir werden uns mit den Wasser- und Bodenverbänden verabreden, wo Biber nichts zu suchen haben“, sagte Brandenburgs Agrarminister Jörg Vogelsänger (SPD) auf dem ersten „Biberforum“ in Potsdam. In Brandenburg ist nur in begründeten Fällen der Abschuss erlaubt - etwa, wenn Gefahr für Menschen besteht.

Die Probleme mit der überhandnehmenden Biber-Population, wie es sie derzeit im Kreis Märkisch-Oderland gebe, würden bald auch in anderen Regionen Brandenburgs zu beobachten sein, zeigte sich der Minister überzeugt. Sollten die Biberschäden überhand nehmen, müsse es zu vermehrten Abschüssen kommen.

Im Landkreis Märkisch-Oderland wird die Population auf bis zu 1000 Tiere geschätzt. Die Hauptschäden entstehen an den Be- und Entwässerungssystemen im Oderbruch.

Wie die Landesbiberbeauftragte Udine Schubert sagt, gibt es in der Mark etwa 3300 dieser Nager. Ziel sei es, ein Netz aus ehrenamtlichen Helfern zu schaffen, um bei Konflikten nach Biberschäden vermitteln zu können. Vorbild sei ein bereits bestehendes Bibermanagement in Bayern.

Brandenburg will in diesem Jahr die Wasser- und Bodenverbände mit rund 400 000 Euro für den Mehraufwand bei der Beseitigung von Biberschäden unterstützen.

PROJEKT

Plastik-Fänger auf den Meeren

Anlage 6.18

KIEL/DPA - Ein Netzwerk aus deutschen Unternehmen will weltweit Plastikmüll aus den Meeren ziehen. Die dafür entwickelte industrielle Systemlösung soll ab 2018 einsatzbereit sein, wie Projektkoordinator Dirk Lindenau am Dienstag in Kiel sagte. Das Konzept sieht vor, dass eine Flotte aus umgebauten Schiffen mit Netzen in stark betroffenen Gebieten Plastikmüll abfischt, der dann auf einem Spezialschiff aufbereitet wird. Er soll zur Energiegewinnung genutzt oder recycelt werden.

Experten schätzen, dass 140 Millionen Tonnen Plastik in den Meeren sind und jährlich bis zu zehn Millionen Tonnen dazukommen. Laut einer Forschungsgruppe der Vereinten Nationen schwimmen durchschnittlich bis zu 13 000 Plastikteilchen verschiedenster Größe auf jedem Quadratkilometer Ozean. Die Daten stammen aus dem Jahr 2005.

7. Vg. nächster Bau A
Anlage 6.19

42, 09.05.16

Wird aus dem EFR gefeiert; jedoch werden Vergabeprobleme nicht

In die Pleite saniert

ALTBERGBAU Das Land fordert Fördermittel für die Erneuerung alter Stollen zurück. Weshalb jetzt einigen Gemeinden der finanzielle Kollaps droht.

VON HENDRIK KRANERT-RYDZY

MAGDEBURG/MZ - In Sachsen-Anhalt drohen mehreren Gemeinden massive Rückzahlungen an Fördermitteln aus der Bergbausanierung. Betroffen sind etwa Schraplau (Saalekreis), Könnern (Salzlandkreis) und die Einheitsgemeinde Arnstein (Mansfeld-Südharz). Die Summen mit bis zu 260 000 Euro je Einzelfall sind so hoch, dass den betroffenen Kommunen der finanzielle Kollaps droht.

Die Gemeinden hatten seit 2008 von einem Programm des Landes zur Sanierung sogenannten Altbergbaus ohne Rechtsnachfolge profitiert. Dabei handelt es sich um zum Teil Jahrhunderte alte Gruben oder Entwässerungstollen, die gesichert oder saniert werden mussten. Der Aufwand für solche Arbeiten ist infolge der besonderen Bedingungen im Bergbau immens, ohne die vollständige Förderung des Landes wäre es kaum einer der Kommunen möglich gewesen, die Aufgaben aus eigener Kraft zu

stemmen. Nach Abschluss der Arbeiten mehrten sich nun aber Berichte darüber, dass die landeseigene Investitionsbank Kommunen Verstöße gegen das Vergaberecht nachweisen will und zum Teil bis zu einem Viertel der Fördersumme zurückfordert.

Die betroffenen Kommunen werfen im Gegenzug unisono der Investitionsbank vor, „das Haar in der Suppe zu suchen“, wie es der Bürgermeister von Könnern, Mario Braumann, formuliert. So wird unter anderem Könnern und Arnstein vorgehalten, den in der Ausschreibung geforderten Sachkundenausschuss nicht tatsächlich von den Firmen abgerufen zu haben. Dies treffe zwar zu, räumen die Kommunen ein, doch das in beiden Fällen tätige Planungsbüro habe versichert, dass alle Bewerber über die entsprechende Eignung verfüg-

ten. Der Investitionsbank reicht das nicht aus, es sei zu einer Wettbewerbsverzerrung gekommen. „Es wird theoretisch konstruiert, dass sich auch Firmen ohne Eigenschaft hätten bewerben können - das ist Unsinn“, sagt Bauamtsleiter Marco Juhnke. Was Juhnke aber noch härter trifft: Dass er trotz besonders wirtschaftlicher Arbeit am Ende blieben 200 000 Euro übrig - in Regress genommen wird. Juhnkes Fehler: Er hat der im Wiederstedter Stollen tätigen Firma den Auftrag erteilt, gleich noch einen weiteren, noch unsa-

„Hier wird das Haar in der Suppe gesucht.“

Mario Braumann
Bürgermeister Könnern

nierten Teil des Stollens zu erkunden. Das kostete knapp zehn Prozent der eingesparten 200 000 Euro. Laut Investitionsbank ein schwerer Verstoß gegen das Vergaberecht, Juhnke hätte die Erkundung ausschreiben müssen: „Stimmt, aber am Ende hätte die

gleiche Firma im Loch gehockt und es hätte das Doppelte gekostet.“

Die Einheitsgemeinde Arnstein soll fast 260 000 Euro Fördermittel zurückzahlen, Schraplau 250 000 und Könnern über 190 000 Euro. „Für Schraplau wäre das der haushaltstechnische Exitus“, sagt Verbandsgemeinde-Bürgermeisterin Roswitha Meyer. In Könnern ist das Bild ähnlich, hier sitzt die Kommune auf 1,1 Millionen Euro Schulden. In Arnstein würde die Rückforderung bedeuten, „dass wir über Jahre keine Straße und keinen Spielplatz mehr bauen könnten“, so Juhnke. Die Kommunen haben daher Klage eingereicht.

Die Investitionsbank verweist in diesen Fällen auf das zuständige Wirtschaftsministerium, mit dem die Rückforderungen abgestimmt seien. Dieses wiederum verweist auf das Klageverfahren, „in dem Vergleiche nicht grundsätzlich ausgeschlossen“ seien. Derartige Versuche seien aber „zum jetzigen Zeitpunkt nicht angezeigt“, sagte ein Sprecher.

Seite 2

Millionen Euro stehen bereit

Fünf Handlungsfelder im Fokus der Förderung

von MINISTER THOMAS WEBEL

Das Handlungsfeld »Forschung, Einführung und Nutzung Intelligenter Verkehrssysteme« umfasst ein Fördervolumen von knapp 31 Millionen Euro. Ziel hierbei ist es, die bestehende Verkehrsinfrastruktur wirksamer zu nutzen, den Verkehr effizienter, vor allem auch energieeffizienter, sicherer und umweltverträglicher zu gestalten. Im Vordergrund steht hierbei die Lösung verkehrlicher Problemfelder im Umweltbereich, konkret die Reduzierung von Schadstoffemissionen, so auch von CO₂. Hinzu kommen die Stauvermeidung durch intelligente Verkehrslenkung und -steuerung sowie ein leistungsfähiger, attraktiver öffentlicher Verkehr.

Dabei gilt es, insbesondere durch Innovatio-

auf energiesparende Fahrzeuge, inklusive der notwendigen Ladeinfrastruktur sowie deren Anschluss an das Stromnetz. Als Voraussetzung müssen hier im Bereich der Fahrzeuge die entsprechenden Anforderungen der EU-Verordnung Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße erfüllt werden.

Das Handlungsfeld drei umfasst die »Förderung nachhaltiger Mobilität«. Dies ist zum einen der Neubau von Radwegen und Verkehrsanlagen in kommunaler Baulast mit einem Fördervolumen von 9,3 Millionen Euro. Hierbei geht es insbesondere um den Ausbau des Radwegenetzes als komplementäre Maßnahme zur Verbesserung des ÖPNV sowie um die Förderung des Umstiegs vom motorisierten Individualverkehr auf das Verkehrsmittel »Fahrrad«. Die Umsetzung erfolgt schwerpunktmäßig im städtischen Raum einschließlich Stadt-Umland-Bereich.

Zum anderen betrifft dies die Förderung

letztlich auf der Elbe, auch im Schubverband mit weiteren dieser Barges, erprobt werden. Hintergrund ist hier das Ziel, vor allem die Schifffahrtskapazität auf der Wasserstraße Elbe bzw. die Verlagerung von Transporten auf den umweltfreundlichen Verkehrsträger Wasser-

Intelligente Verkehrslenkung

nen den Umweltvorteil des ÖPNV gezielt auszubauen und eine Effizienzsteigerung durch Optimierung der Schnittstellen zwischen den einzelnen Verkehrsträgern zu erreichen. So z.B. durch die Förderung einer nahtlosen Reisekette mit Fahrgastinformation und Ticketing von Tür zu Tür sowie durch die Förderung zukunftsweisender Projekte an der Schnittstelle ÖPNV/Carsharing/Fahrrad. Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels liegt die Herausforderung für Sachsen-Anhalt vor allem in der Abbildung multimodaler und vernetzter Mobilitätsketten auf Elektrobasis. Von daher soll Sachsen-Anhalt zu einem Land der vernetzten Mobilitätsvielfalt auf Basis der Elektromobilität aus erneuerbaren Energien entwickelt werden.

Mit dem zweiten Handlungsfeld will das Land die »Förderung der Elektromobilität im ÖPNV« mit einem Fördervolumen von 6 Millionen Euro unterstützen. In dessen Mittelpunkt steht die Anschaffung bzw. Umrüstung

Ausbau Radwegenetz

Vernetzung auf Elektrobasis Mobilitätsketten

straße insgesamt zu steigern und damit einen Beitrag zur Entlastung der Straßen zu bieten. Das fünfte Handlungsfeld zielt mit der »Entwicklung logistischer Schnittstellen und Umschlagtechniken für den kombinierten Verkehr« auf die Bedeutung der Hafenhinterlandverkehre. Hier stellt die EU dem Land 13,4 Millionen Euro zur Verfügung, um vordergründig die Innovationskraft zu stärken. Gefördert werden können daher bspw. die Entwicklung und Anwendung von innovativen multimodalen Umschlagssystemen, innovativen Umschlag-einrichtungen sowie Umschlaggeräten, innovativen Transporttechnologien sowie technischer Ausrüstungen, aber auch neuer logistischer

Informationssysteme. Diese innovativen Technologien sollen letztlich dazu beitragen, dem Wachstum im Güterverkehrs-

bereich ressourcenschonend zu begegnen.

Gegenwärtig werden für die Umsetzung des Programms im Ministerium die rechtlichen Grundlagen z. B. mit der Erarbeitung von

entsprechenden Förderrichtlinien geschaffen. Als Antrags- und Bewilligungsbehörde ist das

Entwicklung, Bau und Einsatz Elbe-Container-Barge

nachhaltiger Mobilität im Bereich der Straßenbahnen mit einem Fördervolumen von 9,49 Millionen Euro. Diese Maßnahme dient letztlich auch der Weiterentwicklung und Attraktivitätssteigerung des ÖPNV mit dem Schwerpunkt im städtischen bzw. Stadt-Umland-Bereich. Es soll insbesondere die Straßenbahninfrastruktur verbessert werden.

Die »Entwicklung, der Bau und Einsatz einer Elbe-Con-

tainer-Barge« umfasst das vierte Handlungsfeld. Mit einem Mittelansatz von 5 Millionen Euro soll ein Prototyp der Elbe-Container-Barge, also eines elbangepassten Schubleichters mit geringerem Tiefgang entwickelt und

Schnittstelle Carsharing

Landesverwaltungsamt Sachsen-Anhalt, Referat 307 (Verkehrswesen), Ernst-Kamieth-Straße 2 in 06112 Halle (Saale) beauftragt worden. Informationen sowie Antragsformulare sind nach Veröffentlichung der Richtlinien dort erhältlich oder online unter www.lvwa.sachsen-anhalt.de abrufbar. ■