

Zahl des Tages

80

Prozent

Es klingt wie ein Einfall von notorisch bummelnden Schülern. Pünktlich heißt: nicht mehr als sechs Minuten Verspätung. So jedenfalls rechnet die Deutsche Bahn. Und trotzdem schafft der beliebte Volkslogistiker sein Ziel nicht, **80 Prozent** der Züge rechtzeitig ankommen zu lassen. Überall Baustellen, um das Netz zu sanieren, dann noch die Stürme mit jeder Menge Bäume auf den Schienen. Und schon sind es nur noch 74,3 Prozent wie im Oktober, sagt Bahnchef Richard Lutz. „Das ärgert uns“ – und uns erst! Allerdings: Wenn drei Viertel aller Flüge oder Autofahrten pünktlich wären, gäbe das eine echte Sensation. Aber da gibt es keinen, den man anneckern kann.

Finanzen hui, Öko-Soziales pfui

Gewerkschafts-Institut IMK gibt der Bundesregierung schlechte Noten bei Zielen der Nachhaltigkeit

Wissenschaftler der gewerkschaftsnahen Hans-Böckler-Stiftung haben der Nachhaltigkeit in Deutschland ein schlechtes Zeugnis ausgestellt. In den Jahren seit 2008 seien nur 4 von 13 Zielvorstellungen erreicht worden, heißt es in einer Studie des Instituts für Makroökonomie und Konjunkturforschung (IMK) vom Dienstag. Berücksichtigt wurden Ziele der Regierung, der EU und eigene IMK-Indikatoren. Der „simple Blick aufs Wirtschaftswachstum“ reiche nicht für die Beurteilung, ob der Wohlstand nachhaltig wachse, erklärte IMK-Direktor Gustav Horn. Die nächste Regierung müsse für eine Verbesserung vor allem „bei der sozialen und ökologischen Nachhaltigkeit ansetzen“.

Im Bereich materieller Wohlstand und wirtschaftliche Stabilität wurde demnach von 2013 bis 2016 nur das Beschäftigungsziel erreicht, die Werte beim Bruttoinlandsprodukt (BIP), privatem und öffentlichem Konsum sowie beim Leistungsbilanzsaldo hingegen nicht. Bei den Staatsfinanzen wurden zwei von drei zentralen Zielen erreicht.

Besonders prekär seien die sozialen und ökologischen Fragen, hieß es: Die Armutsrisikoquote lag mit 15,6 Prozent deutlich über dem Ziel von 12 Prozent, ebenso die Ungleichheit der Einkommen. Der Mindestlohn sei derzeit schlicht „zu niedrig“, um mehr Menschen aus der Armut zu holen, erklärte das Institut. Nur bei den Schulabgängern ohne weiteren Bildungsabschluss gab es eine Verbesserung.

Bei der ökologischen Nachhaltigkeit wurde kein Ziel erreicht – weder der Rückgang der Treibhausgasemissionen noch der Energieverbrauch oder der Anteil erneuerbarer Energien. (afp/taz)

Chinesische Verhältnisse drohen zwar noch nicht in Deutschland, aber Protest kann nicht schaden: Aktivistin vor dem ersten Dieselpfiff im August dieses Jahres
Foto: Christian Mang

Der Dieseldreck soll endlich weg

Bundeskanzlerin Merkel verspricht Verstärkung der Hilfen für belastete Kommunen

Von **Richard Rother**

Auch nach dem Dieselpfiff im Kanzleramt ist nicht klar, wie die unter Luftverschmutzung leidenden Städte in Deutschland schnelle Hilfe bekommen können, um die Schadstoffbelastung zu senken. Bislang sind aus dem Kommunalfonds, mit dem Maßnahmen für einen sauberen Verkehr finanziert werden sollen, noch keine Mittel abgeflossen, weil den Städten die bürokratischen Hürden zu hoch waren. Das soll nun besser werden. „Ab Morgen stehen Mittel zur Verfügung“, versprach Bundeskanzlerin Angela Merkel (CDU) am Dienstagmittag. Sogenannte Lotsen sollen den Kommunen helfen, nun leichter an das Geld kommen.

Der Fonds hat ein Volumen von 1 Milliarde Euro. 750 Millionen steuert der Bund bei, der Rest soll von der Autoindustrie kommen. 250 Millionen sollen die Autokonzerne zahlen, aufgeteilt nach dem Marktanteil ihrer Dieselflotten. Die ausländischen Konzerne halten sich aber zurück.

Diesel-Pkws und Diesel-Kleinlasten gelten als Hauptverursacher dafür, dass an vielen Messstellen in Deutschland die Grenzwerte für die Konzentration der gesundheitsschädlichen Stickoxide nicht eingehalten werden, wie nach dem Abgaskandal einer breiten Öffentlichkeit bewusst wurde. Grund ist: Viele Dieselfahrzeuge stoßen im Normalbetrieb weit mehr Schadstoffe aus, als sie dürfen.

Beim gestrigen Dieselpfiff ging es aber nicht um die Wiedergutmachung durch die Autoindustrie, sondern darum, wie Kommunen andere Emittenten von Stickoxiden, etwa öffentliche Busse oder Taxen, sauberer bekommen können. Kommunen und Bundesregierung wollen damit vor allem Fahrverbote für Privat- und Firmenwagen verhindern, die von den Gerichten verhängt werden dürften, wenn sich die Luftqualität nicht bessert.

Der Ein-Milliarden-Fonds steht für das Jahr 2018 zur Verfügung und soll anschließend „verstärkt“ werden, wie Mer-

kel sagte. Bereitgestellt werde das Geld durch eine Neupriorisierung im Energie- und Klimafonds.

350 Millionen Euro aus dem Fonds dienen der Förderung der Elektromobilität. Kaufen Kommunen Elektrobusse – sie fahren auf der Straße schadstofffrei –, so übernimmt der Bund 80 Prozent der Mehrkosten dieser Fahrzeuge im Vergleich zu herkömmlichen Bussen; den

Die Kommunen fordern Hersteller auf, geeignete E-Fahrzeuge zu bauen

Rest muss die Kommune zahlen. Auch will sich der Bund an der Errichtung der Ladeinfrastruktur, etwa auf Betriebshöfen kommunaler Busesellschaften, beteiligen. Bis zu 500 Millionen Euro können im Bereich Digitalisierung abgerufen werden – das betrifft etwa Parkleitsysteme und die Fahrgast-

information. Die Kommunen kritisieren, dass es an Angeboten geeigneter Fahrzeuge, insbesondere aus deutscher Produktion, mangle. Berlins Regierender Bürgermeister Michael Müller (SPD) hob hervor, dass es bis heute kein Elektrotaxi deutscher Hersteller gebe.

Die Umweltorganisationen kritisierten die Ergebnisse des Dieselpfiffs scharf. „Die Bundesregierung ignoriert weiterhin die Dimension des Problems. Eine Ölpest lässt sich auch nicht bekämpfen, indem man Fingerhüte ausgibt“, sagte Greenpeace-Verkehrsexpertin Marion Tiemann. Und der Naturschutzbund Nabu bemängelt: Schon Anfang Dezember könnte die EU-Kommission Deutschland wegen Überschreitung der Luftschadstoff-Grenzwerte verklagen. „Deshalb fordern wir weiterhin unverzüglich die Einführung einer Blauen Plakette und die verpflichtende Nachrüstung von Dieselfahrzeugen mit hohen Abgaswerten auf Kosten der Autohersteller“, sagte Nabu-Bundesgeschäftsführer Leif Miller.



Die LMD-Geschenkidee zum Jahresendfest

EDITION LE MONDE *diplomatique*
Grenzgebiete.
Museum Schöngarten, Heidelberg

12 Bücher *diplomatique*
ATLAS der GLOBALISIERUNG
München, Frankfurt

Vier für einen Preis
30€*
*statt 39,50

shop@monde-diplomatique.de • T (030) 25 90 21 38
monde-diplomatique.de

Hohe Wellen sind erlaubt

Das Bundesverwaltungsgericht lehnt Klagen gegen die Elbvertiefung ab

Von **Christian Rath**

Die Städte Cuxhaven und Otterndorf sind mit ihren Klagen gegen die geplante Elbvertiefung beim Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) gescheitert. Das öffentliche Interesse an einer Verbesserung der Verkehrsfunktion der Bundeswasserstraße Elbe habe Vorrang vor den Interessen der Kommunen, so die Leipziger Richter.

Die Fahrtrinne zwischen dem Hamburger Hafen und der Nordsee soll auf einer Strecke von über hundert Kilometern vertieft werden. Hamburg und der Bund wollen den Hafen so auch für neue Mega-Containerschiffe mit 14,5 Meter Tiefgang schiffbar machen. Gegen

das Vorhaben lagen zahlreiche Klagen vor. 2012 erreichten Umweltverbände einen Baustopp, um zu verhindern, dass Tatsachen geschaffen werden. Die wichtigsten Klagen hat das BVerwG bereits im Februar entschieden. Dabei scheiterten die Umweltverbände BUND und Nabu mit fast allen Einwänden. Nur der Schutz des Schierlings-Wasserfenchels, einer Sumpfpflanze, musste verbessert werden. Hamburg will demnächst einen entsprechenden Ergänzungsbeschluss zur Planfeststellung veröffentlichen.

In einer zweiten Klagerunde monierten jetzt die an der Elbmündung gelegenen Städte Cuxhaven und Otterndorf, dass die Elbvertiefung dem Touris-

mus schaden werde. In Flussbädern, die nur durch Bojen abgesteckt sind, könnten durch die größeren Schiffe gefährliche Wellen entstehen. Die Richter meinten aber, dass auch die jetzigen Frachtschiffe bereits entsprechende Wellen erzeugten. Eine Gruppe von rund fünfzig Berufsfischern befürchtete sinkende Einnahmen durch den Elbausbau. Sie scheiterten ebenfalls. Sollte es zu existenzgefährdenden Einbußen kommen, würden sie laut Planfeststellungsbeschluss entschädigt, so die Richter. Eine dritte und vorerst letzte Klagerunde folgt Mitte Dezember. Dann behandelt das BVerwG die Klagen von Privatpersonen sowie von Boden- und Wasserverbänden.