

## Berliner Schnauze mit viel Benzin im Blut

Die Autohaus-Besitzerin und Oldtimer-Rennfahrerin Heidi Hetzer ist mit 81 Jahren gestorben



Heidi Hetzer: Fotografin

Für Pendler im Berliner Umland gehörte die Werbefläche an der A 100 Richtung Innenstadt, die eine komplette Häuserfassade zierte, jahrzehntlang zum festen Stadtbild. Darauf zu sehen war eine junge Frau mit rotem Lippenstift, dunkler Rennfahrermütze und beiden Händen am Lenkrad, die Vorbeifahrende über die Schulter hinweg anblinzelte. Im unteren Bildrand war in großen goldenen Lettern der Name des Autohauses zu lesen, das für die Werbefläche verantwortlich ist: Hetzer. Es war zeitweise eines der größten Autohäuser Berlins, das bis 2012 mehr als 40 Jahre von einer der erfolgreichsten Rallyefahrerinnen und Automobil-Expertin Heidi Hetzer geführt wurde. Am Wochenende ist sie im Alter von 81 Jahren in ihrer Wohnung in Charlottenburg gestorben.

Die Tochter eines Kfz-Mechanikers unternimmt bereits mit 13 Jahren erste Spritztouren auf eigene Faust und ohne Führerschein. Ihre bedingungslose Begeisterung für Automobile macht die Berlinerin auch jenseits der Hauptstadt bekannt. In zahlreichen Medienauftritten erzählt Hetzer in breitem Berlinerisch von abenteuerlichen Reisen und den Oldtimer-Rallyes, bei denen sie mehr als 150 Preise gewinnt. Auffällig ist dabei ihr Humor, mit dem sie trocken und pointiert ihre Realität als erfolgreiche Frau in einem von Männern dominierten Feld kommentiert.

In den 50ern beginnt sie zunächst eine Lehre zur Kfz-Mechanikerin im väterlichen Unternehmen. Es habe zwar kein sie diskriminierendes Gesetz gegeben, trotzdem habe sie als Mädchen kein anderer Betrieb nehmen wollen, so Hetzer in einem Interview mit der Berliner Morgenpost. Anschließend eröffnet sie eine Autovermietung und übernimmt später den Familienbetrieb, den sie erst 2012 verkauft, mit 75 Jahren. Auch nach Eintritt in den Ruhestand denkt sie nicht daran, sich zurückzuziehen. 2014 beginnt sie eine Weltreise in einem Oldtimer, der sieben Jahre alt ist als sie, 17 Liter Sprit schluckt und den Namen „Hudo“ trägt. Hetzer teilt die Erlebnisse der zweieinhalb Jahre dauernden Reise auf sozialen Medien mit einer wachsenden Fangemeinde und schreibt ein Buch über die Strapazen und Erfolge, das im letzten Jahr erschienen ist.

Im vergangenen Herbst begibt sie sich in einem pinkfarbenen Toyota auf ihre nächste Reise nach Afrika, die ihre letzte bleiben soll. Die knallige Farbe des wüstentauglichen Autos soll Diebe abschrecken. Trotzdem wird Hetzer vor drei Wochen in Kapstadt überfallen. Auf ihrem Instagram-Profil postet sie wenige Tage später ein Bild, auf dem sie fröhlich auf dem Trittbrett ihres Autos steht und in die Kamera winkt, nicht unähnlich der Frau an der Hausfassade neben der Berliner Stadtautobahn. Der Regierende Bürgermeister von Berlin, Michael Müller, würdigte sie: „Sie hat Emanzipation gelebt, ohne viel zu fragen.“ Julia Springmann

## Zahl des Tages

**1 Million**

So hart ist dieses Mediengeschäft: Die anderen sind manchmal schneller. Diesmal die französische Nachrichtenagentur AFP: Bis zu **1 der 8 Millionen Tier- und Pflanzenarten weltweit** könnten „in den kommenden Jahrzehnten“ verschwinden, heißt es in dem Entwurf des Berichts zur weltweiten Artenvielfalt, der der AFP am Dienstag vorlag. Leider exklusiv. Kommen unsere Artenschutz-Redakteure gerade nicht dran. Den ganzen 1.800 Seiten dicken Report will die Internationale Plattform für Biodiversität und Ökosystemdienstleistungen (IPBES) nämlich erst bei einer am kommenden Montag in Paris beginnenden Konferenz vorstellen. Die taz berichtet dann bestimmt auch. Aber nicht nur über den Entwurf...

## Züge werden leiser

Bis 2020 stattet Deutsche Bahn alle Güterwagen mit lärmarmen Bremsen aus

Von Anja Krüger

Die Deutsche Bahn will bis zum Jahr 2020 den Lärm entlang der Schienen halbieren – im Vergleich zu dem Krach, den die Züge um die Jahrtausendwende gemacht haben. Alle 63.000 Güterzüge der Bahn sollen bis zum kommenden Jahr mit lärmarmen Bremsensystemen ausgestattet sein, den sogenannten Verbundstoffbremssohlen. Das geht aus dem am Dienstag veröffentlichten Lärmschutzbericht der Bahn hervor.

Mit den Maßnahmen kommen die KonzernmanagerInnen einer Vorgabe aus dem Koalitionsvertrag von Union und SPD nach. Die Regierungsparteien haben einen besseren Lärmschutz für BahnfahrerInnen sowie die Halbierung des Bahnlärms bis zum Jahr 2020 vereinbart. Der Bund ist alleiniger Ei-

gentümer der Deutschen Bahn. Die Regierung will mit der Lärmschutzoffensive für eine größere Akzeptanz des Güterverkehrs sorgen, um die beabsichtigte Verlagerung von Transporten auf die Schiene durchzusetzen. Bereits heute sind 58.000 Güterwagen mit lärmarmen Bremsen ausgestattet. Damit sind die Züge etwa 10 Dezibel leiser als ohne diese Technik. „Dies wird vom menschlichen Ohr als Halbierung wahrgenommen“, sagte eine Bahn-Sprecherin.

Im Jahr 2016 sind die Werte von 65 auf 57 Dezibel Schienenlärm gesenkt worden, ab denen die Bahn Lärmschutzmaßnahmen für AnwohnerInnen einleiten muss. Die Werte gelten für nächtlichen Krach. Nach der Senkung musste der Konzern 18.000 Schienenkilometer neu bewerten. Danach müssen entlang 6.500 Streckenki-

lometern Schutzmaßnahmen erfolgen, das heißt: entweder Lärmschutzwände errichtet oder Wohnungen mit speziellen Fenstern ausgestattet werden. Vorher war das an 3.700 Kilometern der Fall. Insgesamt wird die Bahn aber bis Ende des Jahres 2020 Lärmschutzmaßnahmen nur an 2.000 Streckenkilometern abgeschlossen haben.

In den vergangenen zwanzig Jahren haben der Bund und die Bahn mehr als 1,4 Milliarden Euro in Lärmschutzwände und den Einbau von Lärmschutzfenstern in rund 60.600 Wohnungen investiert. Getestet werden neben innovativen Materialien zur Lärmdämpfung mittlerweile auch niedrigere Schallschutzwände. Setzen sie sich durch, könnten künftig AnwohnerInnen die unansehnlichen meterhohen Aluwände erspart werden.

Klimaschützer fordern von Frankreichs größter Bank, Société Générale, mehr Umweltbewusstsein  
Foto: Benoit Tessier/reuters



## Zentralbanken rufen zum Klimaschutz auf

Notenbanken sind für die Stabilität des Finanzsystems zuständig. Jetzt fordert eine Allianz von Währungshütern mehr Klimaschutz. Ansonsten könnte es teuer werden

Von Ingo Arzt

Eine Gruppe von 34 Notenbanken hat erstmals Empfehlungen dazu veröffentlicht, wie Gefahren und Kosten des Klimawandels ins Finanzsystem integriert werden könnten. Sie reagieren damit auf das Klimaschutzabkommen von Paris, das fordert, „Finanzmittelflüsse in Einklang“ mit dem Klimaschutz zu bringen. Logisch, denn bisher sorgen Geldanlagen in Öl, Gas oder Kohle für das Gegenteil.

Zu den Gründern des „Netzwerks der Zentralbanken und Aufsichtsbehörden für ein grüneres Finanzsystem“ gehört neben der Europäischen Zentralbank (EZB) und den meisten europäischen Notenbanken auch die Bundesbank. Die chinesische Zentralbank beteiligt sich ebenfalls an diesem Zusammenschluss. Mit der US-amerikanischen Notenbank FED fehlt allerdings die weltweit wohl wichtigste Notenbank. Gegründet hat sich die Gruppe im Dezember 2017 in Paris. Die Ame-

rikaner haben sich nicht an diesem Zusammenschluss beteiligt. Die Forderungen der Banken richten sich vor allem auf zwei Punkte: Erstens bedroht der Klimawandel durch die Schäden, die er anrichtet, weltweit viele Investitionen. Bislang war dieses Risiko nicht erfasst. Das müsse sich nun ändern, fordern die Zentralbanken.

Zweitens würde eine Transformation einen signifikanten Strukturwandel in der Wirtschaft auslösen. „Einige Regionen und Sektoren werden damit besser umgehen als andere“, schreiben die Banken. Die Kosten für den Wandel zu einer CO<sub>2</sub>-armen Wirtschaft seien aber wesentlich niedriger als die, die aus einer aufgeheizten Welt an Schäden entstehen würden. „Geschwindigkeit und Timing des Wandels sind entscheidend“, heißt es in dem Bericht. Ein geordneter Übergang mit klaren politischen Signalen würde die Kosten niedrig halten. Der Vorsitzende des Netzwerks, Frank Elderson von der niederländi-

schen Zentralbank, drückt es drastischer aus: Klimaschutz sei „entscheidend für unser Überleben. Es gibt keine Alternative“, sagte er.

Zentralbanken beaufsichtigen die großen Banken der Welt. Sie können deshalb Regeln setzen. Unter anderem können diese systemrelevanten Institute gezwungen werden offen-

„Klimaschutz ist entscheidend für unser Überleben“

Frank Elderson, niederländische Zentralbank

zulegen, welche ihrer Investitionen vom Klimawandel bedroht sind oder wertlos werden, etwa weil Öl und Kohle im Boden bleiben müssen. Eines der Probleme ist, dass weder Finanzinstitute noch Aufsichtsbehörden bisher über die Infrastruktur, die Daten und das Personal verfügen, um solche Klimarisiken zu be-

rechnen. Das zu ändern ist eine der Forderungen der Zentralbanken. Interesse an ausführlichen Berichten über Klima- und Umweltrisiken haben vor allem Pensionsfonds oder Rückversicherer. Ihre Investitionen sind häufig langfristig angelegt.

Auch auf politischer Ebene passiert gerade jede Menge. Die Europäische Union will bis 2022 ein sogenanntes grünes Finanzsystem aufbauen. Die EU arbeitet derzeit daher an einem ganzen Bündel von Maßnahmen. Derzeit erarbeitet die Kommission beispielsweise eine EU-weit einheitliche Regelung, nachhaltigen Geldanlagen zu bewerten.

Bislang müssen Anleger viel Zeit aufwenden, um herauszufinden, wie nachhaltig ein Fonds wirklich ist, oder sie beauftragen damit Anlageberater, die aber zu sehr unterschiedlichen Einschätzungen kommen. Ähnlich wie das Biosiegel im Lebensmittelbereich soll es auch bei Finanzprodukten künftig einheitliche Siegel für grüne und nachhaltige Geldanlagen geben.

### taz shop

#### Bälle

Was beim Ballspielen wichtig ist? Fair Play, klar. Aber Fair Trade auch. Das sind die Bälle von der GEPA, in Pakistan handgenäht und PVC-frei.

**Kinderball Löwe**, Umfang: 47 cm, Gewicht: 180-200g, € 12,95

**Trainingsfußball Teamwork**, Für A-C Juniorinnen und Junioren (15 bis 18 Jahre) und Erwachsene. Größe 5, Gewicht: 410-450 g, € 27,95

**Beachvolleyball Gravitation**, Umfang: 66 cm, Gewicht: 260-280 g, € 22,95



10% Rabatt für taz-AbonnentInnen & taz-GenossInnen  
taz Shop | taz Verlags- und Vertriebs GmbH | Friedrichstraße 21  
10969 Berlin | T (030) 25902138 | tazshop@taz.de | www.taz.de/shop