

Belastung in deutschen Innenstädten steigt

Wieder mehr Feinstaub

Die Feinstaub-Belastung der Luft in Deutschland hat nach Messungen des Umweltbundesamts wieder deutlich zugenommen. Bereits jetzt sind Grenzwerte, die von der Europäischen Union für das gesamte Jahr vorgegeben sind, an einigen Messstellen überschritten – zum Beispiel in Stuttgart. Das geht aus der Datensammlung hervor, die die Behörde ständig im Internet aktualisiert. Umweltschützer fordern deshalb weniger Autoverkehr in den Innenstädten, eine Filterpflicht für Dieselloks, Binnenschiffe und alte Baumaschinen sowie schärfere Auflagen für Kamine und Heizungen. Auch niedrigere Grenzwerte werden gefordert.

Als Feinstaub bezeichnet man winzige Partikel in der Luft, die beim Einatmen gefährlich für die Gesundheit sein können – bis hin zu Lungenkrebs und Herzinfarkt. Nach geltendem EU-Recht sind an einer Messstation nur an 35 Tagen im Jahr maximal 50 Mikrogramm Feinstaub pro Kubikmeter Luft erlaubt. In Stuttgart war dieser Jahreswert mit 36 Tagen bereits Mitte März erreicht. Berlin und Frankfurt (Oder) sind mit 35 und 32 Tagen kurz davor, dicht gefolgt von Halle und Leipzig mit 30 Tagen, teilte das Umweltbundesamt mit.

Viel Dreck weht aus Polen und Tschechien herüber

Dass die Feinstaubwerte in Deutschland zwischen Januar und April anstiegen, sei allerdings nicht ungewöhnlich, sagte Arno Graff, Experte für Luftqualität des Bundesamts. Das liege neben den üblichen Emissionen durch Industrie und Verkehr vor allem an der Heizperiode und an der Witterung. Bei kühlen und stabilen Hochdrucklagen ohne viel Wind sammelten sich mehr Luftschadstoffe in der unteren Atmosphäre. Entscheidend dabei ist aber immer die Konzentration.

Zuletzt gab es deutliche jährliche Schwankungen. 2012/13 war die Feinstaubbelastung in Deutschland relativ gering. Nur



Umweltexperten raten angesichts der Luftverschmutzung zu einer Abkehr vom Individualverkehr.

FOTO DPA

wenige Stationen überschritten die Grenzwerte. In den Jahren 2010 und 2011 lagen dagegen 30 bis 40 Prozent aller Stationen darüber. Für 2014 lasse sich die Gesamtentwicklung noch nicht absehen, sagte Graff. Gut angefangen hat das Jahr aber nicht.

Nicht aller Feinstaub in der deutschen Luft ist durch Kohlekraftwerke, Autoabgase oder auch den steigenden Trend zu Kaminen jedoch hausgemacht. Insbesondere Ostdeutschland bekommt die Partikel bei Ostwind auch importiert – aus Polen und Tschechien. „Die alarmierenden Feinstaubwerte müssen für die Bundesregierung Anlass zum sofortigen Handeln sein“, forderte der Bund für Umwelt und Naturschutz. Die Maßnahmen der Kommunen seien oft unkoordiniert und reichten zur Feinstaub-Bekämpfung offensichtlich nicht aus. Rad-, Fuß- und öffentlicher Nahverkehr müssten weiter ausgebaut werden. Lücken

gebe es auch bei Filtern für Dieselloks und Binnenschiffe.

Die Industriegewerkschaft Bau-Agrar-Umwelt wies auf die Ruß-Gefahren durch veraltete Baumaschinen hin. Sie arbeiteten oft stundenlang und verpesteten die Luft. Eine Filterpflicht gelte jedoch nur für neue Maschinen. Die Vorsitzende des Bundestags-Umweltausschusses, Bärbel Höhn (Grüne), forderte schärfere Grenzwerte, um die Feinstaubbelastung zu senken. Die Höchstgrenze von 50 Mikrogramm Feinstaub pro Kubikmeter Luft sollte gesenkt werden, schlug sie in *Deutschlandradio* vor. Schließlich sei Umwelt- auch Gesundheitschutz.

Am Sinn der Umweltzonen in Städten, in die zum Beispiel nur Autos mit ausreichenden Abgasfiltern fahren dürfen, zweifelt das Umweltbundesamt jedoch nicht. Mehr als 50 Kommunen hatten sich bis Ende 2013 für solche Zo-

nen entschieden. „Je härter die Verbote waren, desto positiver die Effekte“, bilanzierte Experte Graff. „Aber es sind eben immer auch Zielkonflikte – die Gesundheit der Bevölkerung gegen das Grundrecht auf Mobilität und wirtschaftliche Interessen“, ergänzt er. Kommunen müssten Abwägungsentscheidungen treffen.

Zufrieden mit der Entwicklung ist Graff trotzdem nicht, selbst wenn deutsche Städte im Vergleich mit europäischen Ballungsräumen ganz gut dastünden. Neun Jahre nach Schaffung der EU-Grenzwerte müsse die Entwicklung weiter sein, sagte er. „Das ist geltendes Recht. Die Europäische Kommission könnte Deutschland für Grenzwertüberschreitungen verklagen.“

Strafzahlungen könnten teuer werden für die Kommunen. Bisher stelle die Kommission aber nur Fragen. Wo kein Kläger, da kein Richter – und kein Druck. > ULRIKE VON LESZCZYNSKI, DPA

In Augsburg steigen zum 1. Juli die Fahrpreise

Teurere Tickets

Zum 1. Juli 2014 gelten neue Fahrpreise im Augsburger Verkehrs- und Tarifverbund: Um durchschnittlich 3,4 Prozent steigen die Kosten für die Nutzung der Verkehrsmittel im AVV. Damit reagiert der Augsburger Verkehrs- und Tarifverbund mit seinem Gesellschafterbeschluss auf die Kostensteigerungen bei den Verkehrsunternehmen, die so zu einem Teil abfangen werden.

Nicht betroffen von der anstehenden Tarifierhöhung ist die Einzelfahrkarte in Preisstufe 1. Hier bleibt das günstige Angebot von 1,30 Euro wie bisher bestehen. Auch die Nachtickets bleiben von der Preiserhöhung verschont, um den jugendlichen und jungen Erwachsenen weiterhin eine attraktive Möglichkeit zu bieten, nachts sicher nach Hause zu kommen.

Für die Ermittlung der Tarifierhöhung wurde die Berechnung erstmalig über ein Indexverfahren erstellt. Der Index bietet eine transparente Grundlage für die Tarifentwicklung, sodass die Preissteigerungen nicht mehr wie bisher unter Berücksichtigung der unterschiedlichen wirtschaftlichen Situationen der jeweiligen Verkehrsunternehmen im AVV entstehen. Zukünftig werden über die festgelegten Indizes die Kostenentwicklung in den Bereichen

Personal, Material, Fahrzeuge und Treibstoffe ermittelt. Dabei wird die Veränderung des Jahresdurchschnitts mit dem des vorausgehenden Jahres verglichen. Ebenso mit einberechnet werden in der Vergangenheit eingetretene Einnahmerückgänge, beispielsweise aufgrund von Tarifierhöhungen (Preiselastizität der Nachfrage). Die Ermittlung des Indexes findet jährlich statt.

Die Ticketfamilie der Tageskarten wird um eine weitere Preisstufe ergänzt. Bisher gibt es die Tageskarte wahlweise für den Innenraum oder das Gesamttarifgebiet, jeweils als Tageskarte Single oder Familientageskarte. Vor allem die Bewohner rund um Augsburg (Gablingen, Langweid, Kissing, Königsbrunn, Bobingen, Diedorf, Westheim etc.) profitieren von der neuen Preisstufe „Innenraum Plus“ und können so gestrotzt ihr Auto zu Hause stehen lassen, wenn sie in Richtung Augsburg und zurück fahren möchten. Die neue Tageskarte gilt für beliebige viele Fahrten an einem Tag in den Tarifzonen 10, 20, 31, 32, 35, 36, 37 und ist als Tageskarte Single für Alleinreisende für günstige 8,80 Euro sowie als Familientageskarte für Paare und Familien (bis zu zwei Erwachsene und sechs Kinder) zu einem Preis von 12,50 Euro erhältlich. > E.B.

Neue Hybridbusse für Ingolstädter INVG

Steigende Fahrgastzahlen

In den vergangenen Jahren wurden die Busflotten in Ingolstadt INVG-Tarifgebiet systematisch modernisiert. Allein in den vergangenen drei Jahren wurden 50 neue Busse angeschafft. So beträgt das Durchschnittsalter der Busse im Einsatz bei der INVG-Tochter Stadtbus Ingolstadt aktuell nur noch 4,5 Jahre. Zuletzt kamen drei Hybridbusse hinzu.

Die Hybridbusse können auf den vorgesehenen Einsatzstrecken durch das Audiwerk auf der Linie X 12 und bei der Durchquerung der Nord-Südachse bei den Linien 10 und 11 ihre spezifischen Vorteile nutzen: Weniger Lärm im Elektrobetrieb und ein deutlich geringerer Kraftstoffverbrauch während Fahrgästen, Passanten und der Umwelt zugleich.

Oberbürgermeister Alfred Lehmann (CSU) dankte Bund und Freistaat für deren finanzielle Unterstützung bei der Busbeschaffung und sieht die Strategie der Stadt Ingolstadt und der INVG im öffentlichen Personennahverkehr bestätigt: „Wir investieren in einen nachhaltigen und erfolgreichen ÖPNV – beispielhaft sind der Aufbau der Nahverkehrsdehseibe am Nordbahnhof, neue Linien mit Angebotsverbesserungen, Moder-

nisierung der Busflotten und jetzt auch Hybridbusse für Ingolstadt.“

Die Stadtbus Ingolstadt hat nach einem Beschluss des Aufsichtsrats ein europaweites Vergabeverfahren für Hybridbusse durchgeführt, bei dem MAN den Zuschlag erhielt. Die auch optisch ansprechend gestalteten Hybridbusse mit dem charakteristischen Aufbau unterstreichen die beeindruckende Entwicklung des ÖPNV in Ingolstadt in den Bereichen Technologie und Kundenorientierung.

INVG Geschäftsführer Robert Frank kündigt noch weitere Verbesserungen in diesem Jahr an: „2013 ist schon jetzt ein Erfolgswort für den ÖPNV in Ingolstadt – Ausweitung des Fahrplans, Verbesserung der Infrastruktur, moderne Busse, der nächste große Schritt ist die Inbetriebnahme des dynamischen Fahrgastinformationssystems bis Ende des Jahres, dadurch noch mehr Qualität und vor allem Echtzeit-Information für unsere Fahrgäste.“ Die Verbesserung des ÖPNV wird von den Fahrgästen honoriert. Seit 2008 gab es jedes Jahr ein Plus, in diesem Jahr sogar eine Steigerung von 6,7 Prozent. Im Jahr 2013 nutzten rund 15 Millionen Fahrgäste den INVG. > E.B.

Katholikentag 2014: Regensburger RVV erweitert Angebot

Der Regensburger RVV verstärkt den Busverkehr in Abstimmung mit dem Katholikentag in der oberpfälzischen Bezirkshauptstadt vom 28. Mai bis 1. Juni 2014. Zahlreiche RVV-Linien werden verdichtet. Auch die Betriebszeiten werden ausgeweitet, so gibt es beispielsweise ein Sonntagsangebot auch auf Linien, die normalerweise an Sonntagen nicht bedient werden. Es werden auch zusätzliche Verkehre eingerichtet, etwa Direktfahrten zu den Gottesdiensten im Stadion an der Universität.

Während des Katholikentags werden voraussichtlich mehrere Straßen in Regensburg für den motorisierten Verkehr gesperrt. Die Umleitungen orientieren sich am Bürgerfestfahrplan. Der Altstadtbus entfällt. Für die Zeit des Katholikentags wird es demnächst einen angepassten Liniennetzplan geben. Für die Mitfahrt im ÖPNV gelten auch die Ausweise des Katholikentags. Eingeschlossen ist die Benutzung aller Linienbusse und Nahverkehrszüge (2. Wagenklasse) im gesamten RVV-Gebiet. Die Katholikentagsausweise gelten für die RVV-Nutzung am jeweiligen Geltungstag (Tageskarten), für die gesamte Veranstaltungsdauer vom 28. Mai bis 1. Juni 2014 (Dauerkarten) oder am jeweiligen Geltungstag ab 14:00 Uhr (Abendkarten). Die Geltungsdauer ist jeweils bis Betriebschluss. Eine Fahrberechtigung in Form eines RVV-Tickets oder eines Katholikentagsausweises ist notwendig auch für Verstärkerleistungen oder Shuttle-Busse. > E.B.

Die Mobilitätsplattform moovel integriert auch das Münchner MVV-Angebot

Die schnellste Route durch die City



Das Angebot ist über eine kostenfreie App abrufbar.

FOTO MOOVEL

Die Mobilitätsplattform moovel schreibt ihre Expansion fort: Nach Starts in Stuttgart, Berlin und Nürnberg folgt nun die bayerische Landeshauptstadt. Durch die Einbindung des Münchner Verkehrs- und Tarifverbunds (MVV) schreibt die Integration weiterer Mobilitätsdienstleister voran. Nutzer im Großraum München können ab sofort die Angebote des MVV von mytaxi, mitfahrgelegenheit.de, nextbike und car2go in der moovel-App miteinander vergleichen. Der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund ist einer der größten Verkehrsverbände in Deutschland mit mehr als 660 Millionen Fahrgästen jährlich.

„Der Öffentliche Personennahverkehr ist für uns ein zentrales Element intelligent vernetzter Mo-

bililität im urbanen Raum. Mit moovel arbeiten wir konsequent an dieser Vernetzung. Wir freuen uns, dass wir mit der Integration des MVV moovel nach München bringen und die geografische Abdeckung weiter ausbauen.“ So Robert Henrich, Geschäftsführer der Daimler Mobility Services GmbH. „Der MVV betreibt mit der EFA und dem MVV Companion eine äußerst erfolgreiche Fahrplanauskunft für den ÖPNV im Großraum München mit rund 50 Millionen gerechneten Auskünften pro Monat. Gerne stellen wir diese Verbindungsauskünfte auch moovel zur Verfügung. Gerade Besucher, Touristen und Gelegenheitskunden erhalten dadurch einen weiteren attraktiven Informationszugang zu den Mobilitäts-

alternativen und können so vom hervorragenden ÖPNV-Angebot in München überzeugt werden“ so Alexander Freitag, der MVV-Geschäftsführer.

Über eine kostenfreie App und eine mobile Webseite (m.moovel.com) kann moovel auf vielen Smartphones genutzt werden. Das Besondere an moovel: Verschiedene Mobilitätsoptionen wie car2go, Taxi, mitfahrgelegenheit.de, nextbike oder öffentliche Verkehrsmittel können hinsichtlich verschiedener Kategorien wie Fahrtdauer und Kosten bequem und auf einen Klick miteinander verglichen werden. Die Fahroptionen werden auf einen Blick transparent und nutzerfreundlich präsentiert.

Auf der Grundlage seiner Expertise im Automobilbau und automatischer Systemanwendungen strebt Daimler auch die Innovationsführerschaft im Bereich urbaner Mobilitätskonzepte an. Mit dem 2008 entwickelten car2go war der Konzern nicht nur Pionier, sondern ist mit über 500.000 Kunden auch eindeutiger Marktführer im Segment flexibler Auto-Kurzzeitmietmodelle. Mit moovel ergänzt Daimler sein Angebot an innovativen Mobilitätsdienstleistungen um ein zentrales Element. Beteiligungen an myTaxi, carpooling.com (mitfahrgelegenheit.de), FlixBus und GottaPark Inc. runden die Strategie ab. Alle Aktivitäten zielen darauf, Mobilität im urbanen Raum zu vernetzen, intelligenter zu gestalten und Angebote mit hohem Kundennutzen zu schaffen. > E.B.

Einer für alles.

EVENDpc, das PC-basierte Kombigerät für ITCS und Ticketing stellt eine kostengünstige Komplettlösung dar. Etwa für den Regionalverkehr der DB Regio Bus Bayern.

Beim Ticketing sind Sie mit dem EVENDpc flexibel. Von der Unternehmenslösung bis zu Standards wie der VDV Kernapplikation. Alles ist möglich.

init
The Future of Mobility

www.init-ka.de