

Siegfried Balleis (CSU), Sonderbeauftragter der Bundesregierung für das Sofortprogramm „Saubere Luft“, über Corona-Auswirkungen, Digitalisierung und Verkehrswende

„Dynamisches Wachstum bei Mobilität wird gedämpft“

Vor der Corona-Krise waren Klimawandel und Luftverschmutzung in den Städten ein großes Thema. Wenn das öffentliche Leben nach dem Lockdown wieder hochgefahren wird, kann auch die Stickoxidbelastung der Luft in den Städten wieder ins Bewusstsein rücken.

BSZ Herr Balleis, Sie wurden von der Bundesregierung vor knapp drei Jahren zum Sonderbeauftragten für das Sofortprogramm „Saubere Luft“ beauftragt. Was hat Sie für diesen Job qualifiziert?

SIEGFRIED BALLEIS Der damalige geschäftsführende Bundesverkehrsminister Christian Schmidt (CSU) hat mich aufgrund meiner langjährigen kommunalpolitischen Erfahrung einerseits und der Kenntnisse der Abläufe in Verwaltungen auf Bundes- und Landesebene andererseits vorgeschlagen. Ich sollte als Moderator zwischen diesen politischen Ebenen fungieren, als Ansprechpartner für die betroffenen Kommunen zur Verfügung stehen, den Erfahrungsaustausch der betroffenen Kommunen gewährleisten und auch die jeweiligen Gutachterentscheidungen leiten.

BSZ Warum muss man denn dafür die unterschiedlichen Verwaltungsabläufe kennen?

BALLEIS Weil in unserem Staatsaufbau keine unmittelbare Zusammenarbeit zwischen der Bundesebene und der kommunalen Ebene vorgesehen ist. Beim Sofortprogramm „Saubere Luft“ war es aber wegen des laufenden Vertragsverletzungsverfahrens der EU gegen Deutschland und einer drohenden Klage vor dem Europäischen Gerichtshof zwingend erforderlich, mit Bundesmitteln kommunale Projekte zu fördern, um die Überschreitung der europaweit geltenden Grenzwerte bei Stickoxiden in insgesamt 90 deutschen Städten zu reduzieren.

BSZ Weshalb braucht Deutschland so einen Sonderbeauftragten? Hätte das nicht irgendein Spitzenbeamter in Berlin koordinieren können?

BALLEIS Wie bereits oben ausgeführt war es in diesem Fall nicht nur für das Bundesverkehrsministerium sondern auch für das Bundeswirtschaftsministerium, das Bundesumweltministerium und auch das Bundeskanzleramt Neuland, unmittelbar mit Städten zu kooperieren. Mit diesen Ressorts waren insgesamt elf Förderprogramme zu koordinieren. Aus diesem Grund war es sinnvoll und naheliegend, jemanden mit dieser Aufgabe zu betrauen, der aufgrund seiner langjährigen Erfahrung im Präsidium des Deutschen Städtetags viele Oberbürgermeisterinnen und Oberbürgermeister persönlich kennt und auch mit den Entscheidungsprozessen auf kommunaler Ebene vertraut ist.

BSZ Warum hat die Bundesregierung nicht schon früher so einen Sonderbeauftragten installiert? Schließlich waren die Drohungen seitens der

EU-Kommission, die Bundesrepublik mit milliardenschweren Strafzahlungen zu überziehen, wenn sie nicht für saubere Luft in den Städten sorgt, schon länger virulent.

BALLEIS Die Bundesregierung hat meines Erachtens mit meiner Berufung zeitnah gehandelt, da das Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland ja erst am 15. Februar 2017 eingeleitet wurde. Die Klage der EU-Kommission gegen Deutschland, wie übrigens auch die Klage gegen fünf weitere EU-Mitgliedstaaten, wurde erst am 17. Mai 2018 eingereicht. Zu diesem Zeitpunkt befand sich das Sofortprogramm der Bundesregierung längst

„Elektrobusse beschaffen und Dieselmotoren nachrüsten“

in der Umsetzung. Man muss außerdem bedenken, dass sich Deutschland im Frühjahr 2017 bereits im Vorwärtsschritt befand. Dennoch hat man noch in der Sommerpause zum Dieselpöbel und dann im Spätherbst 2017 in rascher Folge auch zu den beiden Kommunalprojekten in das Bundeskanzleramt eingeladen.

BSZ Wie will der Bund das Stickoxid-Problem in den Griff kriegen?

BALLEIS Das Sofortprogramm der Bundesregierung lässt sich im Wesentlichen in drei Säulen einteilen: zum einen in die Förderung der Elektromobilität das heißt die Beschaffung von Elektrobusen beziehungsweise Elektrofahrzeugen für die betroffenen Städte; zum zweiten durch die Nachrüstung von Dieselmotoren; und zum dritten mit dem größten und umfangreichsten Programm, nämlich der Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme (DKV).

BSZ Wie viel Geld hat der Bund dafür bereitgestellt?

BALLEIS Zunächst hat die Bundesregierung für diese Programme 1,5 Milliarden Euro zur Verfügung gestellt, die dann im Herbst 2018 noch einmal um knapp 500 Millionen Euro auf etwas weniger als 2 Milliarden Euro erhöht wurden. In diesem Finanzrahmen sind auch 250 Millionen Euro der deutschen Automobilindustrie zielgerichtet für die Digitalisierung kommunale Verkehrssysteme enthalten.

BSZ Welche Städte in Bayern profitieren von den Bundesmitteln und in welcher Höhe?

BALLEIS In Bayern waren insgesamt



Erlangens Alt-Oberbürgermeister und Sonderbeauftragter der Bundesregierung, Siegfried Balleis (CSU), – korrekt mit Maske – vor einem Fahrzielanzeiger in Erlangen, der Abfahrtszeiten in Echtzeit angibt. FOTO: SCHWEINFURTH

fünf Städte antragsberechtigt, nämlich neben der Landeshauptstadt München und der nordbayerischen Metropole Nürnberg auch noch die Städte Augsburg, Regensburg und Würzburg.

BSZ Haben diese Städte das Geld schon in konkrete Projekte investiert?

BALLEIS Die Bescheide an die genannten Städte sind gestaffelt und sehr zeitnah von Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) übergeben worden. Unmittelbar danach haben die Städte die entsprechen-

den Ausschreibungen vorgenommen. Diese laufen allerdings zum Teil noch, sodass mit der konkreten Umsetzung der Projekte in Einzelfällen durchaus noch ein Jahr vergehen kann.

BSZ Intelligente Verkehrsleitsysteme sind ein zentraler Baustein des Sonderprogramms. Funktioniert das, wenn jeder auf seine Datenhoheit achtet? Schon die Vernetzung von Echtzeitdaten der Deutschen Bahn mit Echtzeitdaten der jeweiligen kommunalen Verkehrsbetriebe ist eine riesige Herausforderung.

BALLEIS Bei den Bescheiden für die Projekte im Rahmen der Digitalisierung haben wir großen Wert darauf gelegt, dass ein intensiver Informationsaustausch stattfindet, und dass das Know-how, das in der jeweiligen betroffenen Stadt aufgebaut wird, auch anderen Städten zur Verfügung gestellt wird. Ich bin überzeugt, dass durch diese Projekte, die in diesem Bereich nahezu 650 Millionen Euro umfassen, ein enormer Schub für die Modernisierung und Digitalisierung der Mobilität in unseren Städten und auch im gesamten Land erfolgen wird. In diesem Zu-

sammenhang möchte ich auch darauf hinweisen, dass am 21. November 2019 zwischen dem Bundesverkehrsministerium, der Verkehrsministerkonferenz der Länder, dem Deutschen Städtetag, dem Deutschen Landkreistag und dem deutschen Städte- und Gemeindebund ein Bündnis für moderne Mobilität unterzeichnet wurde. In dieser Vereinbarung wurde festgelegt, einen kontinuierlichen Erfahrungsaustausch zwischen Bund, Ländern und Kommunen durchzuführen und nach dem Best-Practice Ansatz erfolgreiche Beispiele an alle deutschen Städte und Gemeinden zu kommunizieren.

BSZ Zum Schluss noch ein Blick in die Glasgugel: Muss das Sofortprogramm in den kommenden Jahren in ein Dauerprogramm überführt werden, damit die Kommunen im Sinne der sauberen Luft die Verkehrswende stemmen können?

BALLEIS Ich gebe Ihnen recht, dass grundsätzlich diese Programme verfestigt werden müssten. Dies war auch im Koalitionsvertrag zu Beginn

„Es wird wegen Corona deutliche Änderungen im Verhalten geben“

des Jahres 2018 so festgelegt. Angesichts der nunmehr anstehenden gewaltigen finanziellen Kraftanstrengungen im Zusammenhang mit der Bewältigung der Corona-Krise steht allerdings zu befürchten, dass hier kurz- und mittelfristig andere Prioritäten gesetzt werden müssen.

BSZ Das heißt, die Verkehrswende ist tot?

BALLEIS Soweit würde ich selbstverständlich nicht gehen. Aber das außerordentlich dynamische Wachstum im Bereich der Mobilität, das wir in den vergangenen Jahrzehnten erlebt haben, wird vermutlich nach der Corona-Krise weitestgehend gedämpft vorstatten gehen, da viele Unternehmen und Institutionen aber auch Privatpersonen erkannt haben, dass man nicht immer physisch zusammenkommen muss. Vielmehr hat sich durch die Corona-Krise die Erkenntnis durchgesetzt, dass zum Beispiel viele Dienstreisen entfallen können, da man mit Videokonferenzen zu gleich guten Ergebnissen kommt, das heißt, man wird viel mehr Besprechungen und Konferenzen in Zukunft digital durchführen. Es ist auch zu erwarten, dass es im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs und auch im Fernverkehr deutliche Verhaltensänderungen geben wird. Man wird sehr viel kritischer prüfen, ob eine nicht zwingend notwendige Fahrt nicht auch unterbleiben kann.

Interview: RALPH SCHWEINFURTH

Vogelschützer: Jungtiere nicht mitnehmen

Hilflos wirkende Jungvögel sollen den Landesjugendring für Vogelschutz (LBV) zufolge nicht vom Menschen versorgt werden. „Auf Wiesen oder auf Wegen sitzen derzeit scheinbar verlassene, teils nicht ganz flugfähige Jungvögel, die herzerzitternd rufen. Die Vogelungen schreien jedoch nicht um Hilfe, sondern betteln um Futter und halten so Kontakt zu ihren Eltern“, erläuterte LBV-Artenschutzreferentin Miriam Hansbauer. Denn die noch nicht ganz flugfähigen Jungvögel, genannt Ästlinge, werden weiter von ihren Eltern versorgt. „Greift der Mensch in dieser sensiblen Phase ein, unterbricht er die Bindung zwischen Alt- und Jungvogel“, erklärte Hansbauer. Oftmals suchten Eltern ihre Ästlinge bis zu 24 Stunden lang. Wer meint, Katzen könnten einen Jungvogel gefährden, könne das Tier in eine Astgabel setzen. > **DPA**

Neues Bibel-Museum Bayern in Nürnberg

Eröffnung erst im Advent

Das neue Bibel-Museum Bayern in Nürnberg verschiebt seine Eröffnung. Statt wie geplant am 30. Juni wird das Haus in der Nachbarstadt der Lorenzkirche erst im Advent, am Montag, 7. Dezember, mit einem Festakt eingeweiht, teilte Museumssprecherin Inken Böbert. Heinrich Bedford-Strohm, Landesbischof der Evangelisch-Lutherischen Kirche in Bayern, werden wie vorgesehen teilnehmen. Esener Tag später können Besucher das Museum entdecken.

Mit ein Grund für die Verschiebung sei, verursacht durch die Corona-Pandemie, ein späterer Termin der Bauübergabe, sagte Böbert. Das Museum zieht in das Gebäude ein, das die bayerische evangelische Landeskirche für rund 16 Millionen Euro in der Nürnberger City baut. Im Innern werden die Besucher die virtuelle überdimensionale Gumbertusbibel zu sehen bekommen, Minibibeln, oder eine

Aktivstation, um ein Rollsiegel auszuprobieren.

Ziel der neuen Einrichtung sei es, die „Bibel zu öffnen, um bei Besuchern eine Offenheit für die Inhalte und die Bedeutung der Bibel zu schaffen“, sagte die zukünftige Leiterin des Museums, Claudia Harders, bei der Vorstellung des Konzepts vor fünf Monaten. „Wir wollen mit dem, was es Wissenswertes über die Bibel gibt, faszinieren und die Bibel wertfrei als Kulturgut zeigen.“ Der Slogan des Bibel-Museums ist: „Vielfältig, modern, lebensnah“.

Träger des Museums ist das Bibelzentrum Bayern, dessen Verwaltungsratsvorsitzender der frühere evangelische Landesbischof Johannes Friedrich ist. Er bezifferte die Planungs- und Entstehungskosten mit rund zwei Millionen Euro. Davon übernehme die evangelische Landeskirche 1,6 Millionen Euro. > **EPD**

Höllentalklamm bei Garmisch-Partenkirchen

Technische Modernisierung

Die spektakuläre Landschaft der Höllentalklamm bei Garmisch-Partenkirchen mit Wasserfällen und steilen Felswänden zieht alljährlich Zehntausende Schaulustige an. Nach 115 Jahren werden jetzt eine historische Bogenbrücke sowie anschließende Stege ersetzt. Darüber führt auch einer der Wege zur Zugspitze auf der deutschen Seite des Berges. An den Arbeiten in der Klamm, die von der Sektion Garmisch-Partenkirchen des Deutschen Alpenvereins (DAV) instand gehalten wird, beteiligen sich neben Ehrenamtlichen des DAV das Bauunternehmen Züblin sowie weitere Firmen. Die Projektkosten liegen bei 250 000 Euro. Allerdings werde viel durch Sponsoren und ehrenamtliche Leistung abgedeckt, sagte Antonius Huber, Schatzmeister der Sektion.

Mit dem Helikopter wurde tonnenweise Material zur Höllental-

eingangshütte auf 1045 Metern Höhe geflogen, darunter maßgeschneiderte Bleche, Stäbe und Rohre sowie Holz. Ehrenamtliche schleppen die Bauteile die restlichen 200 Meter zu Fuß zur Baustelle in der Schlucht. Für den Transport der mit rund 130 Kilogramm schwersten Stücke mussten vier Helfer anpacken.

Um die neuen Stahlteile zu befestigen, seielte sich das Bauteam vom Fels ab. „Ein solches Projekt hat man nicht alle Tage. Nicht nur die Vorfertigung der komplexen Stahlteile, auch der Einbau vor Ort sind außergewöhnlich“, sagt Philipp Schön, der für Züblin den Einbau vor Ort leitet. Ursprünglich sollten die Arbeiten am 9. Mai enden, dies verzögert sich. Die Klamm soll aber an Christi Himmelfahrt am 21. Mai öffnen – wie jedes Jahr. Dass die Corona-Krise das verhindert, glaubt Antonius Huber nicht. > **DPA**

Niedersächsische Atomkraftgegner fordern Endlager

Atomkraftgegner aus dem Wendland haben die wiederholte Erklärung führender Politiker aus Bayern kritisiert, wonach der Freistaat nicht als Standort für ein Atomwiederaufarbeitungs- und Brennelementfabrik in Betracht komme. „Das ist nichts als dreister Länderegoismus“, sagte Wolfgang Ehmke von der Bürgerinitiative (BI) Umweltschutz Lühchow-Dannenberg. Ministerpräsident Markus Söder (CSU) zufolge weiterhin die Linie, ein Atomwiederaufarbeitungs- und Brennelementfabrik in Bayern zu verhindern. Söder hatte mehrfach erklärt, dass es keine geeigneten Gesteinsformationen für ein unterirdisches Endlager gebe. Die im Bayerwald und im Fichtelgebirge vorkommenden Granitformationen seien zerklüftet und wasserundurchlässig. Ohnehin eigne sich Granit im Vergleich zu Salz oder Ton weniger gut als Wirtsgestein. Salz- und Tonvorkommen gebe es in Bayern aber nicht. > **EPD**