

## Verbrenner biegen Richtung Autofriedhof ab

Nach Norwegen und Frankreich plant nun auch Großbritannien ein Verbot von Dieselfahrzeugen und Benzinern. Ab 2040 sollen nur mehr abgasfreie Autos zum Verkehr zugelassen werden. Österreich setzt auf freiwillige Abkehr.

Günther Strobl

**Wien** – Über Verbrennungsmotoren, jahrzehntelang Maß aller Dinge in Sachen mobile Fortbewegung, hängen schwarze Wolken. Dabei ist der Skandal um manipulierte Abgaswerte bei VW und anderen Herstellern nur das sprichwörtliche Tüpfelchen auf dem i. Wegen schlechter Luftqualität drohen ausgedehnte Fahrverbote in zahlreichen Städten und mittel- bis langfristig das komplette Aus.

Die jüngste Ansage kommt aus Großbritannien. Umweltminister Michael Gove von den regierenden Konservativen hat am Mittwoch in der BBC bestätigt, dass ab 2040 keine Dieselfahrzeuge und Benziner mehr neu zum Verkehr zugelassen werden sollen. Sie verursachen Gesundheitsprobleme und schaden dem Klima.

Erst vor knapp drei Wochen hatte Frankreich seine Pläne für ein Verbot von Verbrennungsmotoren ab 2040 bekanntgegeben. Norwegen hat sich sogar vorgenommen, dass ab 2025 alle Neuwagen emissionsfrei fahren.

Angesichts der britischen Pläne, ab 2040 voll auf batteriebetriebene oder mit einer Brennstoffzelle ausgestattete Fahrzeuge zu



Ein Fahrzeug der Mercedes-C-Klasse auf dem Prüfstand: Noch geht es um manipulierte Abgaswerte und mögliche Fahrverbote in Städten, bald könnte es ein generelles Verbot von Verbrennern geben.

Foto: dpa / Julian Stratenschulte

setzen, forderten am Mittwoch auch Politiker in Deutschland klare zeitliche Vorgaben für die Abkehr von Benzin- und Dieselfahrzeugen auf deutschen Straßen.

„Den Abschied von der Verbrennungstechnologie werden wir kurzfristig einleiten müssen“, meldete sich etwa der Verkehrsminister der regierenden CDU, Oliver Wittke, zu Wort. Es gehe nicht an, dass Großbritannien hier den „Taktgeber“ spiele, das europäische Automobilland Nummer eins aber hinterherhinke, sagte Wittke im Deutschlandfunk. Der

Ausstieg soll nach Möglichkeit in Absprache mit den europäischen Partnern erfolgen, wobei der richtige Zeitpunkt noch zu klären sei. Ähnlich äußerte sich im ARD-Morgenmagazin Herbert Behrens, ein Verkehrspolitiker der Linken.

Und in Österreich? Da setzen die scheidenden Regierungsparteien SPÖ und ÖVP auf eine freiwillige Abkehr vom Diesel und Benziner.

„Unser Ziel ist, dass ab 2030 nur mehr abgasfreie Autos neu angemeldet werden. Jeder Autofahrer und jede Autofahrerin soll

den Alltag auch mit E-Auto gut bewältigen können. Dafür wollen wir die Voraussetzungen schaffen, etwa mit flächendeckenden E-Ladestationen in ganz Österreich“, sagte Verkehrsminister Jörg Leichtfried (SPÖ) dem STANDARD. „Ich halte nichts davon, bestimmte Technologien zu verbieten. Wir müssen schauen, dass wir mit den Schadstoffen runterkommen. Dafür gibt es mehrere Wege.“

„Wir setzen auf Anreize statt Verbote“, ergänzte Umweltminister Andrä Rupprechter (ÖVP) und

verwies auf das vor wenigen Monaten zusammen mit dem Infrastrukturministerium geschnürte Paket zur Förderung der Elektromobilität. Bis Ende 2019 stehen dafür 72 Millionen Euro zur Verfügung. Die Zulassungszahlen in den Monaten seit Ausschüttung der Kaufprämie Anfang März zeigten, dass die Anreize wirken.

### Klimaschutz

„Wir haben uns im Pariser Klimaabkommen verpflichtet, bis spätestens 2050 aus den fossilen Energien auszusteigen. Je früher wir das tun, umso besser“, sagte der grüne Verkehrssprecher Georg Willi. Österreich solle sich an Deutschland orientieren, auch weil es eine enge Verflechtung zwischen hiesiger und dortiger Autoindustrie gibt. Statt auf Freiwilligkeit zu setzen, wie dies SPÖ und ÖVP tun, plädiert Willi für einen klaren Schnitt, also ein Verbot von Verbrennern bei Neuzulassungen ab 2030. Willi: „Wenn es einen klaren Zeitplan gibt, kann sich jeder darauf einstellen.“

Warnend hat sich laut dpa das Ifo-Institut in München zu Wort gemeldet. Die Wirtschaftsforscher ermittelten rund 600.000 Arbeitsplätze allein in Deutschland, die nach heutigem Stand direkt oder indirekt von einem Aus für Benzin- und Diesel betroffen wären.

In Österreich sind laut Fachverband der Fahrzeugindustrie rund 230.000 Arbeitsplätze mittel- oder unmittelbar auf den Dieselantrieb rückführbar. Gut 125.000 Personen arbeiten direkt bei Unternehmen der Automobilwirtschaft, die mit dem Dieselantrieb verknüpft sind. Umgekehrt soll es auch rund um das Elektroauto viele neue Jobs geben. **Kommentar Seite 30**

### Interrail per Bus: Rundreiseticket um 99 Euro bei FlixBus

**München/Wien** – Der deutsche Reisebusanbieter FlixBus, der zuletzt die ÖBB-Sparte Hellö übernommen hat, will mit einem neuen Rundreise-Ticket mehr Kunden aus der Bahn in die grünen Busse locken. Europa-Interessierte sollen damit um 99 Euro in fünf beliebige Destinationen fahren können. „Bei der Rundreise ist man vollkommen flexibel, der Pass ist auf keine Region oder Land begrenzt“, so das Unternehmen.

Ähnlich wie beim Interrail-Angebot der Bahnen soll man kreuz und quer durch Europa pilgern können: Mit dem Interflicx-Ticket steht drei Monate lang das gesamte Streckennetz in 24 Ländern zur Auswahl. Die genaue Route muss nicht im Vorhinein festgelegt werden. Ansprechen will das Unternehmen mit dem Angebot hauptsächlich junge Urlauber, sagte Fabian Stenger, FlixBus-Geschäftsführer für den deutschsprachigen Raum.

Neu auf dem Plan steht nun auch die Iberische Halbinsel: Angefahren werden unter anderem Lissabon, Porto und Madrid. Ab Wien können Reisende mit Interflicx neuerdings zu 28 weiteren Zielen in Kroatien, Slowenien, Rumänien und Ungarn fahren, darunter Rovinj und Pula in der kroatischen Region Istrien sowie Zadar und Split in Dalmatien. In Slowenien sind ab sofort Koper und Portoroz erreichbar. (red, APA)

### Autokartell: BMW könnte Kooperation mit Daimler kippen

**Stuttgart** – BMW hat offenbar Kooperationsgespräche zu neuen Projekten mit Daimler vorläufig ausgesetzt. Damit reagiere der deutsche Autobauer auf die Kartellvorwürfe gegen die deutschen Autohersteller, schreibt die *Süddeutsche Zeitung*. Konzernkreise hätten entsprechende Angaben aus Branchenkreisen zur Einstellung von Gesprächen bestätigt. Einen Vorstandsbeschluss bei BMW gebe es zwar nicht, das Management wolle aber die Zusammenarbeit kritisch hinterfragen. Betroffen sind demnach mehrere Bereiche, unter anderem der gemeinsame Einkauf von Autoteilen bei Zulieferfirmen. Ein geplantes Tankstellennetz für Elektroautos könne sich verzögern, hieß es in dem „SZ“-Bericht.

Er rechne nicht damit, dass die Medienberichte zu möglichen Kartellvorwürfen große Auswirkungen auf Kooperationsgespräche unter den deutschen Autobauern haben, sagte Daimler-Chef Dieter Zetsche am Mittwoch in einer Telefonkonferenz.

Vorerst brummt das Geschäft beim Premium-Hersteller. Vor allem die neue E-Klasse sowie die Stadtgeländewagen (SUV) kamen bei den Kunden im zweiten Quartal gut an. Der Daimler-Umsatz stieg um sieben Prozent auf rund 41,2 Mrd. Euro. Das Konzernergebnis legte um zwei Prozent auf 2,51 Mrd. Euro zu. (red, Reuters)

## Druck im Trassenkonflikt baut sich auf

Fahrplanwünsche der Westbahn provozieren konzerninternen Konflikt in der ÖBB

**Wien** – Ob des ÖBB-internen Streits um die Zuweisung von Fahrwegkapazität sind nicht nur die Länder Wien und Niederösterreich in Sachen Taktverdichtung auf der Flughafenstrecke alarmiert, sondern auch Oberösterreich und Salzburg.

Oberösterreich etwa wäre von der für das Schienennetz zuständigen ÖBB-Infrastruktur vorgeschlagenen Auflösung des Taktknotens Amstetten betroffen. Fahrgäste aus Enns und Steyr würden die Anschlusszüge an Taktknoten wie St. Valentin verpassen. Das geht aus dem Beschwerdebrief hervor, in dem der ÖBB-Personenverkehr (ÖBB-PV) seine Konzernschwester ÖBB-Infrastruktur zur Einleitung eines Koordinierungsverfahrens drängt.

Die Auflistung des Taktknotens Amstetten ist laut STANDARD-Recherchen der Kompromissvorschlag der ÖBB-Infra. Er wurde durch die ursprüngliche Trassenbestellung der Westbahn notwendig, die – wie berichtet – ab Dezember 2017 jede Stunde einen Zug von Wien (Praterstern bzw. Hauptbahnhof) nach Salzburg fahren will und zeitversetzt um 30 Minuten einen wie bisher vom Westbahnhof. Dieser Plan hätte den Railjet-Fahrplan der ÖBB allerdings massiv blockiert. Da aber auch Westbahn-Passagiere Anschlusszüge etwa der Rudolfsbahn nach Waidhofen (die nach

Linz weiterfahren) ohne lange Wartezeit erreichen können sollen, schlug die ÖBB-Infra die Auflösung des Taktknotens Amstetten vor, was die Konzernschwester ablehnte und prompt den ÖBB-Eigentümer Verkehrsminister eingeschaltet hat.

Außer Tritt geraten würden in der Folge freilich diverse Anschlusszüge der Bahnknoten Linz und Salzburg, von denen Lokzüge ins Innviertel, nach Attnang-Puchheim, ins Salzkammergut etc. abgehen, wie den ÖBB-Unterlagen zu entnehmen ist, die dem STANDARD vorliegen. Wie der konzerninterne Streit ausgeht, ist offen. Vor dem 4. August scheint eine Einigung unwahrscheinlich, da läuft die Frist ab, in der gegen den Vorschlag der ÖBB-Infra Widerspruch eingelegt werden kann. Politischer Druck sei aufgebaut, sagen Bahnkenner.

Noch nicht so weit gediehen ist der Konflikt um die Frequenzerhöhung auf der S7 von Wien über Schwechat nach Wolfsthal.

Eigentlich wollten die Länder Wien und Niederösterreich im August ein S-Bahn-Paket verkünden, mit dem mehr Züge von Gänserndorf bzw. Floridsdorf nach Wolfsthal geführt werden sollten. Das soll Pendlern eine Öffi-Alternative bieten – und ein Verkehrschaos ab Einführung des Parkpickerls in Wien-Favoriten im September verhindern. Das scheint derzeit allerdings allein vom Fristenlauf her wenig realistisch; schon gar nicht, wenn die Schienen-Control schlichten und Bescheid erlassen muss. Die zweigleisige Schnellbahnstammstrecke zwischen Floridsdorf und Meidling sei bereits jetzt am Rande der Überlastung, und mit der Westbahn-Verlängerung bis Praterstern verstärkt, hält die ÖBB dagegen. Das bestreitet Westbahn-Chef Erich Forster: Neue Trassen bräuchte nicht der ÖBB-PV, sondern der Airport-Schnellzug Cat. Aber das will der ÖBB-PV seiner gemeinsamen Tochter mit dem Flughafen offenbar nicht antun. (ung)

begehrten Trassen, bleibt die ÖBB-Infrastruktur AG trotz mehrfacher Urgenz und ohne umfassender Begründung untätig. Dies ist angesichts der hohen Dringlichkeit, die bestellten Verkehre ab September 2017 zu fahren, nicht akzeptabel und kommt die ÖBB-Infrastruktur AG daher auch in diesem Punkt ihren rechtlichen Pflichten nicht nach.

Die ÖBB-Personenverkehr AG fordert die ÖBB-Infrastruktur daher nochmals auf

- i. aufgrund der offenkundigen Unvereinbarkeit von Trassenbegehren auf den Streckenabschnitten St. Pölten – Linz (Weststrecke), Wien Rennweg – Wien Praterstern (Schnellbahn-Stammstrecke) und Wien Rennweg – Flughafen Wien (Flughafenschnellbahn) ein Koordinierungsverfahren zu eröffnen, gegebenenfalls

In der ÖBB hängt der Hausfrieden schief.