Kommentare

Andreas Wendt

Menschliche Abgründe und die offene Frage nach dem Warum

Auf den ersten Blick haben Zäckericker Loose im Oderbruch und die französischen Alpen nicht ansatzweise irgendetwas gemeinsam. Seit Dienstag dieser Woche ist das anders: An jenem Tag riss der Co-Pilot eines Airbus 320 der Lufthansa-Tochter Germanwings 149 Menschen mit in den Tod. Was ihn dazu bewogen hat, welche Gedanken sich in seinem Kopf abspielten, nachdem er dem Flugkapitän den Zutritt zum Cockpit verweigert und den tödlichen Sinkflug eingeleitet hatte, wird vielleicht für immer ein Geheimnis bleiben.

Der Germanwings-Absturz weist verblüffende Parallelen zum Unglück in Zäckericker Loose auf: Auch hier ist es eine Art Co-Pilot, der als Flugschüler im Cockpit einer Cessna sitzt und seinen Lehrer unvermittelt mit einem scharfkantigen Kristallstein angreift. Im Gegensatz zur Germanwings-Tragödie geht der Kampf um die Vorherrschaft im Cockpit der viersitzigen Cessna verhältnismäßig glimpflich aus – der Fluglehrer aus Strausberg kann sich gegen die Angriffe wehren und das Flugzeug auf einem Acker notlanden. Beide Insassen überleben mit Verletzungen – und nur sie wissen, was sich tatsächlich über den Wolken zugetragen hat.

Vor einem Jahr noch verurteilten die Richter den griechischen Flugschüler zu neun Jahren Haft, weil sie es als erwiesen ansahen, dass Kleomenis S. sich und den Piloten in den Tod stürzen wollte. Doch der Bundesgerichtshof hatte seine Zweifel, hob das Urteil auf und trug den Kollegen an der Oder auf, aus dem Angeklagten die Gedanken in den letzten Minuten vor der Notlandung herauszukitzeln, um festzustellen, ob er seinen ursprünglichen Plan am Ende verworfen hat.

Auf diese Frage gibt es auch nach dem neuerlichen Urteil nicht wirklich eine Antwort. Anders als der Co-Pilot von Germanwings-Flug 4U9525 saß der Grieche nach seinen misslungenen Attacken auf den Piloten am Ende apathisch in seinem Sitz, so dass der blutüberströmte Fluglehrer gerade noch verhindern konnte, dass die trudelnde Cessna in ein Haus stürzt. Die Richter können nicht einmal sagen, ob der 53-Jährige überhaupt mit dem Plan eines erweiterten Suizids in die Cessna gestiegen war.

Auch beim Germanwings-Absturz ist diese Frage bislang nicht zweifelsfrei geklärt. Und wirft gleich die nächste auf: Wie lässt sich verhindern, dass Menschen den Traum vom Fliegen missbrauchen, um sich und andere in den Tod zu stürzen? Keiner der Prozessbeteiligten hat am letzten Verhandlungstag im Frankfurter Landgericht eine Parallele zum Drama in den französischen Alpen hergestellt. Doch fast alle hatten die schrecklichen Bilder vom Flugzeugabsturz am Dienstag im Kopf.

Zäckericker Loose und Germanwings-Flug 4U9525 machen nicht nur betroffen, sondern auch misstrauisch, weil es offensichtlich noch zu einfach ist, dass Piloten ein Flugzeug zur Waffe oder zum fliegenden Sarg machen können und Unbeteiligte mit in den Tod reißen.

Innenressort als Baustelle

Innenminister Schröter hat die Reißleine gezogen und die Kriminalstatistik 2014 in letzter Minute noch einmal überarbeiten lassen. Im Jahresvergleich mit 2013 bleiben jedoch Zweifel, da damals in weiten Teilen des Landes eine geschönte Zählweise praktiziert wurde.

Für den Innenminister wird Staatssekretär Feuring, der frühere Polizeipräsident, immer mehr zur Belastung. Im Maskenmann-Prozess steht er in der Kritik und bei der umstrittenen Zusammenfassung mehrerer Straftaten zu einer ist er als Vater der Polizeireform im Verdacht, diese statistisch zu einem Erfolg ummünzen zu wollen. Die jetzt bekannt gewordene Tatsache, dass auch in der Polizeidirektion Süd so verfahren wurde und der Opposition im Landtag dazu zumindest nicht die volle Wahrheit aufgetischt wurde, hebt den Skandal auf eine neue Ebene.

Entweder machte in der Polizei bislang jeder, was er wollte, oder hier wurde bewusst getrickst. Das eine ist so schlimm wie das andere. Schröter kann mit personellen Konsequenzen noch warten, bis der Maskenmann-Prozess erwartungsgemäß platzt oder bis die Opposition einen Untersuchungsausschuss beantragt. Sein Haus, das die Polizeireform evaluieren und die Verwaltungsreform vorbereiten muss, kann sich keinen Stillstand leisten. Ulrich Thiessen

Volle Bundesstraßen

Insbesondere in grenznahen Gebieten lohnt sich für Ausländer die Umgehung der Autobahn-Maut

Von Jörg Schreiber

Berlin (MOZ) **Die Pkw-Maut ist beschlossen, bleibt aber ein Reizthema, das weiter für heftige Kontroversen sorgt. Besonders in Grenzregionen wie etwa zu Polen wird befürchtet, dass ausländische Autofahrer verstärkt auf Bundesstraßen ausweichen.**

Die Industrie- und Handelskammer (IHK) Ostbrandenburg zeigt sich besorgt über die Folgen der „Infrastrukturabgabe“ für die Region: „In Ostbrandenburg wird es zu noch stärkeren Ausweich-Verkehren kommen“, kommentiert Hauptgeschäftsführer Gundolf Schülke das am Freitag vom Bundestag beschlossene Gesetz. „Fahrer von nicht in Deutschland zugelassenen Fahrzeugen werden die mautpflichtigen Autobahnen meiden“, befürchtet er.

Im Klartext heißt das: Autofahrer etwa aus Polen, den baltischen Ländern und Osteuropa könnten die von der polnischen Grenze nach Berlin führenden Autobahnen 11 und 12 umfahren, weil diese mautpflichtig werden. Bundesstraßen bleiben dagegen für ausländische Autofahrer – anders als für Deutsche – mautfrei.

Thema
Gebühr auf Fernstrassen

Schülke verweist darauf, dass die B1 und die B5, die B2 und die B158 bereits jetzt sehr stark frequentierte Straßen seien. Ein noch höheres Verkehrsaufkommen durch ausländische Fahrzeuge, die die dann mautpflichtigen Autobahnen umfahren, würde zu weiteren Behinderungen im regionalen Pkw- und Wirtschaftsverkehr führen. Ganz abgesehen von der Belastung für die Menschen, die in den Orten entlang der Bundesstraßen wohnen.

Hier wird schon jetzt kassiert: Ein Schild weist auf die Mautpflicht im Rostocker Warnowtunnel hin. Foto: dpa/Jens Büttner

Die Gebühr soll ab nächstem Jahr erhoben werden – ein genauer Zeitpunkt wurde noch nicht festgelegt – und unterm Strich rund 500 Millionen Euro im Jahr einbringen. „Eine halbe Milliarde Euro reicht nicht zur Deckung des Investitionsstaus dringender Infrastrukturvorhaben“, kritisiert Schülke. Er befürchtet, dass die Kosten der Mauterhebung die Einnahmen völlig aufzehren. Zudem sehe das Gesetz vor, den bisherigen Haushalt für die Verkehrsinfrastruktur um die Mehreinnahmen aus der Pkw-Maut zu kürzen – also sei es am Ende ein „Nullsummenspiel“.

Auch der ADAC bekräftigt seine Kritik und verweist insbesondere darauf, dass es gegen die Maut erhebliche europarechtliche Bedenken gibt. Daher droht dem Gesetz ein Vertragsverletzungsverfahren vor dem Europäischen Gerichtshof. Hintergrund ist, dass deutsche Autofahrer durch eine Senkung der Kfz-Steuer entlastet werden, ausländische Fahrer aber draufzahlen. „Es wird interessant sein zu sehen, wie Europa auf diesen deutschen Sonderweg reagiert“, erklärt ADAC-Vizepräsident Ulrich Klaus Becker. „In keinem Land in Europa werden nur Ausländer durch eine Pkw-Maut zur Kasse gebeten, während Inländer von Mehrbelastungen verschont bleiben.“ Viel offensichtlicher könne Diskriminierung nicht aussehen.

Umweltverbände wiederum führen an, dass die Maut in ihrer geplanten Form Vielfahrer belohne und Wenigfahrer benachteilige. Der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) spricht von einer vertanen Chance. „Die Maut lenkt von dringend notwendigen Reformen im Verkehrssektor ab und verzichtet auf jede ökologische Lenkungswirkung“, kritisiert der Vorsitzende Hubert Weiger. Zudem rechtfertige der geringe Anteil ausländischer Pkw am Autobahnverkehr nicht den geplanten Aufwand. Weiger spricht sich stattdessen für eine „an den Fahrzeugemissionen und den zurückgelegten Entfernungen ausgerichtete Pkw-Maut“ aus.

Indes ist die Bevölkerung in ihrer Meinung gespalten: Im ZDF-„Politbarometer“ befürworten 50 Prozent die neue Abgabe, 47 Prozent lehnen sie ab. In einer Umfrage für den „Focus“ stimmen 58 Prozent einer Maut für Ausländer zu, 40 Prozent sind dagegen.

Mehr zu diesem Thema: www.moz.de/maut

Geplante Pkw-Maut in Deutschland
Die Infrastrukturabgabe soll 2016 eingeführt werden

je angefangene 100 ccm **Hubraum**, pro Jahr in Euro:

Schadstoffklasse	*Benziner*	*Diesel*
bis zu Euro 3:	**6,50**	**9,50**
Euro 4 und 5:	**2,00**	**5,00**
Euro 6:	**1,80**	**4,80**

Vignettengebühr pro **Fahrzeug**, in Euro:

Zeitraum	*Gebühr*
bis zu 10 Tage:	**10,00**
bis zu 2 Monate:	**22,00**
bis zu 1 Jahr:	nach Hubraum

Kosten pro Jahr maximal **130 Euro**

Die Kfz-Steuer soll **um den Betrag der Maut reduziert** werden

Kauf einer Vignette über **Internet** oder an **Vertriebsstellen** wie z.B. Tankstellen möglich

keine Kompensation

Quelle: BVMG AFP/MOZ/MZV

Was auf die Bürger zukommt

Kosten, Rückzahlungen, Kontrollen

Worauf müssen sich Autofahrer bei der Pkw-Maut einstellen? Einige wichtige Punkte des Gesetzespakets:

- Straßennetz: Inländer sollen für das knapp 13 000 Kilometer lange Autobahnnetz und das 39 000 Kilometer lange Netz der Bundesstraßen Maut zahlen. Pkw-Fahrer aus dem Ausland nur auf den Autobahnen.
- Mautpreise für Inländer: Alle inländischen Autobesitzer müssen eine Jahresmaut zahlen, die vom Konto abgebucht wird. Sie richtet sich nach Größe und Umweltfreundlichkeit des Autos. Im Schnitt kostet sie 74 Euro, maximal 130 Euro.
- Mautpreise für Ausländer: Für sie gibt es neben der genauso berechneten Jahresmaut eine Zehn-Tages-Maut für 5, 10 oder 15 Euro sowie eine Zwei-Monats-Maut für 16, 22 oder 30 Euro.
- Ausgleich für Inländer: Sie sollen für Mautzahlungen durch eine geringere Kfz-Steuer wieder entlastet werden – auf den Cent genau. Bei besonders schadstoffarmen Autos (Euro 6) ist es möglich, für Maut und Steuer künftig etwas weniger zu zahlen als jetzt für die Steuer.
- Kontrollen: Statt an Klebe-Vignetten sollen Mautzahler über das Nummernschild ihres Autos zu erkennen sein. Kontrolliert werden soll dies in Stichproben durch einen elektronischen Kennzeichen-Abgleich. Daten sollen nur hierfür erfasst und schnell wieder gelöscht werden.
- Strafen: Wer keine Maut zahlt und erwischt wird, muss eine Geldbuße zahlen. Eine genaue Höhe nennt das Gesetz nicht. Geldbußen sollen auch im Ausland eingetrieben werden.
- Rückzahlungen: Inländer, die nachweisen können, dass sie in einem Jahr nicht auf Autobahnen und Bundesstraßen gefahren sind, können die Maut zurückfordern. Nachweis könnte ein Fahrtenbuch sein. (dpa)

Ina Matthes

Nachgeforscht

Neues aus Wissenschaft und Technik

Einwanderer

Bakterien-Gene stecken im menschlichen Erbgut

Sie wimmeln auf unserer Haut und drängen sich im Darm – Bakterien. Dass wir einen enormen Fremdzellenzoo mit uns herumtragen, ist bekannt. Doch dass Bakterien noch viel tiefer in uns vordringen, bis in unsere Programmierung, das ist eine neue Erkenntnis. In unserem Erbgut stecken Gene von Bakterien, aber auch von anderen Einzellern, Viren und Pilzen.

Forscher der Uni Cambridge haben mehr als 100 davon gefunden. Sie suchten nach den Genen der Winzlinge in Menschenaffen und Menschen, außerdem in Würmern und Fruchtfliegen. Alastair Crisp und seine Kollegen verglichen die Erbanlagen der verwandten Arten, um aufzuklären, welche Gene hausgemacht und welche von außen dazugekommen sind. Das Ergebnis beim Menschen: Knapp 150 Gene stammen von Mikroorganismen. Sie haben nicht den üblichen Weg von Genen genommen, den der Vererbung von Eltern auf ihre Kinder. Das ist die Hauptverkehrsstraße, auf der sich Erbanlagen von Generation zu Generation fortbewegen. Die Bakterien-Gene dagegen biegen aus den Nebenstraßen ein. Sie haben sich in den Genfluss auf der Hauptstraße vor langem eingefädelt. Noch bevor sich Affe und Mensch in der Evolution voneinander trennten.

Dass Gentransfer bei höheren Tieren vorkommt, ist eine Überraschung. Bislang ist die Genschieberei vor allem bei Bakterien, Viren und Einzellern bekannt. Krankheitserreger zum Beispiel tauschen Gene für Resistenzen gegen Antibiotika aus.

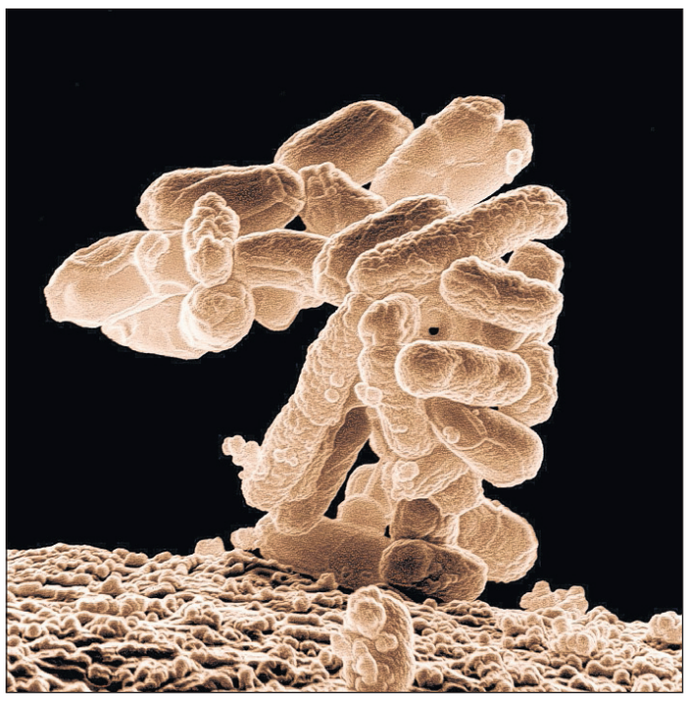
Die vom Menschen aufgesammelten fremden Gene jedenfalls scheinen nützlich. Sie beeinflussen meist den Stoffwechsel. Wie sie aber in das Genom des Menschen bzw. seiner Vorfahren hineingerieten, ist rätselhaft. „ Wir wissen nicht, wie das molekular passiert. Das ist ein großes Fragezeichen“, sagt Axel Meyer, Professor an der Uni in Konstanz. Schließlich essen wir Rindfleisch, ohne dass Erbgut von Ochsen und Kühen in unseres sickern würde. Biologen vermuten, dass Viren die Gene transportieren.

Auch Parasiten können Fähren sein, wie das Neunauge, ein aalähnliches Wassertier. Evolutionsbiologe Meyer und sein Team haben entdeckt, das Neunaugen Genmaterial auf Fische übertragen. Die Parasiten saugen Blut und Körpersäfte aus ihren Wirten. Dabei gehen „springende“ Gene auf die Fische über. Sie können die Eigenschaften anderer Gene ihres Wirtes verändern. Den Konstanzer Forschern ist damit der wahrscheinlich einzige Nachweis geglückt, dass Erbmaterial von einer Wirbeltier-Art in eine andere wandert.

Wahrscheinlich geschieht das viel öfter – wir haben es bisher nur nicht bemerkt. Alastair Crisp meint, dass Genaustausch zwischen Arten zur Entwicklung vieler Tiere beigetragen hat. Und dass er nach wie vor stattfindet, nicht nur unter Bakterien oder Viren. Auch Axel Meyer hält es für denkbar, dass Gene von Bakterien und Einzellern noch immer ins Erbgut von Menschen einwandern.

Diese Quereinsteiger wirbeln das Bild von der Evolution als übersichtlichem Stammbaum durcheinander. Dieser Baum ist vielmehr ein verzweigter Busch mit Spinnennetzen als Querverbindungen zwischen Ästen. Niederes Leben hängt eng mit höherem zusammen. Ohne die primitiven Bakterien wären wir nicht, was wir heute sind.

Fragen und Meinungen zu Nachgeforscht an: cvd@moz.de



Feind und Freund: Bakterien machen nicht nur krank. Sie sind wichtig für die Entwicklung des Menschen. Foto: Erbe/Pooley USDA/Wikipedia

Märkische Oderzeitung **Chefredakteur:** Frank Mangelsdorf; **stellvertretender Chefredakteur:** Peter Philipps; **Chefin vom Dienst:** Christine Sefzyk; **Politik/Nachrichten/Wirtschaft:** Günther Marx; **Brandenburg/Berlin:** Beate Bias; **Kultur und Unterhaltung:** Claudia Seiring; **Wochenendjournal:** Stephanie Lubasch; **Sport:** Jürgen Leibner; **Neue Märkte, Online & Sonderaufgaben:** Sandra Dalk; **Deutsch-polnische Nachbarschaft:** Dietrich Schröder; **Korrespondenten:** Ulrich Thiessen (Potsdam), André Bochow. Die Redaktion übernimmt keine Gewähr für unverlangt eingereichte Manuskripte und Fotos und behält sich das Recht der auszugsweisen Wiedergabe von Zuschriften vor. Veröffentlichungen müssen nicht mit der Meinung der Redaktion übereinstimmen. **Verlag:** Märkisches Verlags- und Druckhaus GmbH & Co. KG; **Geschäftsführung:** Andreas Simmet; **Verlagsleitung:** Marc Nickol; **Anzeigenleitung:** André Tackenberg; zurzeit gilt Anzeigenpreisliste Nr. 20 vom 1. Januar 2015. **Bezugspreis:** Monatsabonnement bei Botenzustellung 27,10 € und bei Postbezug Inland 38,10 € (jeweils inkl. 7 % MwSt). Einzelpreis Mo.- Fr. 1,10 €, Einzelpreis Sonnabend 1,30 €. **Druck:** Märkisches Verlags- und Druckhaus GmbH & Co. KG; Wöchentlich erscheint als Verlagsbeilage das Wochenmagazin prisma. Mitglied der Informationsgemeinschaft zur Feststellung der Verbreitung von Werbeträgern e. V; Bei Nichterscheinen durch höhere Gewalt, Arbeitskampf oder bei Störungen in der Druckerei bzw. auf dem Versandweg besteht kein Entschädigungsanspruch. **Verlag und Redaktion Postanschrift:** Postfach 1178, 15201 Frankfurt (Oder) **Straßenanschrift:** Kellenspring 6, 15230 Frankfurt (Oder), Telefon 0335 5530-0 (Zentrale); Telefax 0335 5530-538;
Redaktionsservice: 0335 5530-563; E-Mail: redaktion@moz.de; **Telefonische Anzeigenannahme:** 0335 665 99 556; Telefax 0335 324026; E-Mail: kundenservice@moz.de; **Abonnentenservice:** 0335 665 99 557; Telefax 0335 5530-480; E-Mail: kundenservice@moz.de
123456