

# Nix verkehrt, weil alles verkehrt

## Bundestag verhandelt Misere im Schienen- und Straßenverkehr und entsprechende Anträge der Grünen

Von Niki Uhlmann

Vor zwei Wochen hat der [planmäßige Tausch einer technischen Komponente](#) bundesweit den Betrieb der Deutschen Bahn (DB) in die Knie gezwungen. Weniger als eine Woche später schickte sich die Bundesnetzagentur an, die Misere des deutschen Schienenverkehrs [vermittels verschärftem Wettbewerb zu behandeln](#). In der Zwischenzeit erfasste eine lebensgefährliche Hitzewelle Europa, die zudem allerhand deutsche Fernstraßen beschädigte, darunter laut der Autobahn GmbH A1, A2, A3, A4, A6, A7, A10, A11, A13, A14, A15, A29, A44, A45, A66, A93, A115 und A485, von denen einige vorübergehend ganz gesperrt werden mussten. Der Eindruck täuscht nicht: In der BRD sind sowohl der Schienen- als auch der Straßenverkehr ziemlich schrott. Am Donnerstag haben die Grünen mit ihren Vorschlägen den Bundestag befasst, der sie jedoch allesamt abgelehnt oder zur Ablehnung weiterverwiesen hat.

Erster Antrag: »Stillstand in der Bahnpolitik überwinden«. Nachgefragter – bei Kunden wie Konzernen – und überlasteter denn je sei der Schienenverkehr: »Auf überlasteten Strecken droht die Verdrängung des Regionalverkehrs, in der Fläche die Einstellung des Fernverkehrs.« Doch Union und SPD blieben »trotz der großen Spielräume des Sondervermögens« untätig, so dass »wichtige Aus- und Neubauprojekte eingestellt und reihenweise Planungsteams abgezogen« würden. Neubauprojekte der Autobahn GmbH bedenke die Regierung dagegen mit Milliarden und Fluggesellschaften sowie Mineralölkonzernen mit Steuergeschenken. Für Fahrgäste und Standorte zeichneten sich bereits Nachteile ab, etwa im Pott, wo künftig viele ICE-Halte gestrichen werden sollen. Dabei wisse die Bundesregierung dank »selbst beauftragter Studie«, dass schon 200 Millionen Euro »einen weitaus besseren flächendeckenden Fernverkehr ermöglichen« würden – Bequemlichkeit, Energieeffizienz und Klimafreundlichkeit inklusive.

Von »unreguliertem Wettbewerb« halten die Grünen nichts; dieser führe »zu einer übermäßigen Konzentration auf besonders stark nachgefragte renditeträchtige Relationen und zur gleichzeitigen Schwächung der Anbindungen im Flächennetz und des Regionalverkehrs«. Dieser Effekt werde von anderen EU-Staaten »durch eine gezielte Unterstützung des Bahnangebots im Flächennetz abgefangen«. Die Grünen fordern: die Umsetzung des Masterplans Schiene per »auskömmlicher Finanzierung« und die Streichung der Streichungen im Fernverkehr; eine neue »Eigentümerstrategie« für DB; an der »Priorität eigenwirtschaftlicher Angebote« zwar festzuhalten, aber per Gesetz Trassenpreise zu senken, ferner »bei anhaltender Unwirtschaftlichkeit Zugverkehre« zu bestellen und dafür einen »einen bundesweiten

Aufgabenträger als Gesellschaft privaten Rechts einzuführen«; und einen bundesweiten Dachtarif im Fernverkehr.

Zweiter Antrag: »Hitzebedingte Schäden an der Verkehrsinfrastruktur – Klimaschutz jetzt forcieren«. Dass Regionalzüge ganz oder bisweilen auch nur ihre Klimaanlage ausfallen, ist bekannt. Lokal habe die Hitze allerdings auch Straßenbahnlinien kalt erwischt, da geschmolzene Fugenmasse Weichen verklebte. Kurzum: »Der Aufwand für die Gewährleistung eines sicheren und resilienten Verkehrssystems wird absehbar immer stärker zunehmen.« Zumal – Stichwort Vollsperrung – auch Brücken und Wasserwege kaputtgespart worden und die Anforderungen der Klimaanpassung zu berücksichtigen seien. Die entsprechenden, noch vehementeren Forderungen lauten:

Treibhausgasneutralität des Verkehrssektors bis 2045, unter anderem durch sukzessives Einstellen aller Subventionen für fossile Kraftstoffe, Festhalten am Verbrenneraus und schleunigen Ausbau der Ladeinfrastruktur erreichen; Ausfinanzierung auch des ÖPNV, moderner Radverkehrswege und etwaiger »Maßnahmen zur Steigerung der Resilienz gegen physikalische Klimarisiken«. Passend dazu wurde über einen Antrag der Grünen auf Höchstgeschwindigkeit von 130km/h auf deutschen Autobahnen abgestimmt.

Den freien Markt zu verteidigen, trat für die Union im Bundestag Michael Donth an: »Wettbewerb ist nichts Schlechtes.« Der damals ebenso reflexhaft wie heute skandalisierte Einstieg von Flixbus und Flixtrain habe letztlich für mehr Fahrgäste in Bus und Bahn gesorgt. Dass das italienische Eisenbahnunternehmen Italo 3,6 Milliarden Euro investieren wolle, habe in der Branche für Erstaunen gesorgt und sei grundsätzlich zu begrüßen. »Würden wir ihnen folgen, hätten wir immense Ausgaben für nur einen Verkehrsträger«, kritisierte Wolfgang Wiehle im Namen der AfD, dass die Grünen die Übervorteilung von Straßen- und Flugverkehr durch Investitionen in den Schienenverkehr ausgleichen wollen. »Mit allem Nachdruck anders« sehe seine Partei auch das Tempolimit, das die Freiheit der Bürger »ohne sachlichen Grund« einschränken würde. Deutsche müssen offenbar das Recht haben, den Bleifuß bis zum Klimakollaps – oder einem jähen Ende an irgendeiner kontaktfreudigen Leitplanke – durchzudrücken.

Verständnisvoller war Fabian Fahl von Die Linke, der aussprach, was viele hierzulande denken: »Bahnfahren macht keinen Spaß mehr.« Eine halbe Stunde Verspätung würde kaum noch als echte Verspätung aufgefasst. Begonnen habe diese Entwicklung mit dem Börsengang der DB. Seitdem gehe es »ums Sparen«, nicht mehr darum, Menschen bezahlbar und klimafreundlich zu transportieren. Fahl ergänzte den Forderungskatalog der Grünen um die Deckelung der Managergehälter.

Möglichst menschlich zeigte sich die SPD in Gestalt von Isabel Cademartori, die die vielen menschlichen und materiellen Opfer der Hitzewelle bedauerte. Ihr sei unklar, warum auf solche Risiken nicht mit derselben Entschlossenheit reagiert würde wie »auf andere Bedrohungen unserer Sicherheit«. Vielleicht wird die künftige Weltraumtruppe der Bundeswehr die Sonne ja überzeugen können, weniger kräftig zu scheinen.

<https://www.jungewelt.de/artikel/525788.die-brd-und-ihr-mobilitätswesen-nix-verkehrt-weil-alles-verkehrt.html>