

## Verkehrs-Chaos – Warenverkehr auf die Schiene

7 – 28.3.2018

Grundsätzlich ist festzustellen, dass die Autobahnen und Straßen allzu oft überlastet sind. Die Parkplätze an Autobahnen sind mit Lkw's überfüllt, so dass Pkw's kaum noch einen Parkplatz finden. Weiterhin ist festzustellen, dass die meisten Unfälle und Staus durch Lkw's verursacht werden. Die Verkehrsdichte in der EU, und besonders in der BRD, nimmt durch den wachsenden Warenverkehr ständig zu.

Inzwischen ist es üblich, die Lkw's gleichzeitig als Lager zu nutzen. Damit steigt auch der Aufwand für Parkplätze und Straßenbau und deren Erhaltung. Hierbei sind die Risiken für Leib und Leben (Gesundheit) und die volkswirtschaftlichen Kosten durch die vielen Staus, noch nicht berücksichtigt. Durch die Schadstoffbelastung in den Städten werden bereits Fahrverbote in Erwägung gezogen.

Die wesentliche Ursache besteht darin, dass der Warenverkehr zunehmend von der Schiene auf die Straße verlagert wurde. Das liegt einmal an den höheren Kosten der Bahn für Warentransporte und zum anderen an der zunehmenden Ausdünnung des Schienennetzes. Durch die Privatisierung der Deutschen Bundesbahn haben Gewinnerzielungsabsichten Vorrang. Es werden die nicht rentablen Strecken aufgeben und das Schienennetz zurückgebaut. Das geht zu Lasten der Landbevölkerung und abgelegenen Industriestandorten.

Durch die fehlende Anbindung erfolgt eine Verödung dieser ländlichen Gebiete. Das Ergebnis sieht man heute – keine Läden, keine Ärzte, keine Apotheken, kurz: einen Versorgungsnot-stand auf dem Land. Das wiederum führt zur Landflucht.

Diese praktizierte Verkehrspolitik hat vielfältige soziale Auswirkungen. Es bewirkt ein Eingriff in das Leben der Bewohner in Stadt und Land. Vielen wird dadurch die Existenzgrundlage entzogen und müssen schließlich dem Arbeitsplatz hinterher ziehen, was wiederum zu der Wohnungsnot in den Ballungsgebieten führt.

Wenn die Gestaltung der Infrastruktur eines Landes privaten Investoren überlassen bleibt, steht nicht das Gemeinwohl aller im Vordergrund, sondern die Interessen des Investors. Investitionen in die Infrastruktur sollten allen dienen und sind Investitionen in die Zukunft aller Bürger und Unternehmen. Die Privatisierung öffentlicher Funktionen bringt Abhängigkeiten zu Institutionen, die nicht der öffentlichen Verwaltung untersteht, nicht demokratisch legitimiert sind und somit keine Transparenz besteht.

Privatisierung öffentlicher Funktionen sind nur dann günstiger, wenn Dumpinglöhne gezahlt werden können, wie das z.B. bei den verschiedenen Paketzustelldiensten der Fall ist. Dort werden Subunternehmer zu Mindestlöhnen eingesetzt, ohne Sozialleistungen und vor allem keine Rentenversicherung. Eine Privatisierung öffentlicher Aufgaben sind in der Regel für den Bürger teurer, weil schließlich eine Rendite mit der übernommenen Dienstleistung erzielt werden muss. Im Grund ist es eine verdeckte Steuererhöhung.

Von den üblichen Transportwegen, Straße, Schiene, Flugzeug, Schiff, dürfte die Schiene die umweltfreundlichste Lösung sein.

Wie kann man dieser Entwicklung entgegenwirken:

1. Das Problem kann nur gelöst werden, wenn der Warenverkehr von der Straße zurück auf die Schiene verlagert wird. Um das zu realisieren muss die Lkw-Maut erhöht werden und damit den Warenverkehr auf der Schiene zu subventionieren.
2. Weiterhin sollte der Zugang zum Schienennetz liberalisiert werden, auch für rentablen Langstrecken, so dass auch Wettbewerber der DB Zugang haben. Das Schienennetz muss ausgebaut werden, d.h. es sind Entlastungs- und Ausweich-Schienenstrecken geschaffen werden, damit die schnelleren Züge nicht durch langsame Züge behindert werden. Meistens ist das die Ursache der vielen Verz�tigungen und sonstigen Unzuverlässigkeiten im Zugverkehr.
3. Es ist ein Taktfahrplan zu schaffen, wie in der Schweiz und Holland, der sich in diesen Ländern bewährt hat.

Der Rückbau des Schienennetzes war eine politische Entscheidung, schließlich auch eine Entscheidung gegen die Umwelt. Dass immer mehr Investitionen in Straßen und Autobahnen und immer weniger in das Schienennetz investiert wurde, ist dem Einfluss der Autoindustrie zu verdanken.

Nachdem jetzt die Autoindustrie mit ihrer koordinierten Abgasmanipulation aufgeflogen ist und Fahrverbote für Dieselfahrzeuge in einigen Städten immer wahrscheinlicher werden, muss die Verkehrspolitik geändert werden. Es ist eine Entscheidung zu fllen:

### **Ökologie und Gesundheit oder Ökonomie und Arbeitsplätze**

Mit dem Argument Arbeitsplätze hat sich die Autoindustrie schon immer Vorteile erschlichen. Allzu oft hat dieses Argument nur neue notwendige Lösungen und Technologien blockiert, die anderen Orts Arbeitsplätze schaffen würden. Die bundesdeutsche Autoindustrie, das Htschelkind der Nation, hat längst den Anschluss an den technischen Fortschritt verpasst, was ohnehin Arbeitsplätze kosten wird. Um der Luftverschmutzung und den Gesundheitsschäden entgegenwirken, muss was getan werden, denn im Zeitablauf werden die Probleme größer und nicht kleiner.

Lkw's und kleinere Transporter sind in der Regel Dieselfahrzeuge, die auch in den Städten anzutreffen und belasten die Umwelt. Der Warenverkehr auf den Schienen hat den Vorteil, dass Lkw's vorwiegend nur noch auf Kurzstrecken benötigt werden. Waren und sonstige Gegenstände sind dann nur vom nächstliegenden Bahnhof zum Zielort zu bringen und umgekehrt. Das ist dann auch mit Elektrofahrzeugen möglich.

Grundsätzlich werden Autobahnen und Straßen entlastet, was wiederum dem Individualverkehr begünstigt. Wenn das Schienennetz ausgebaut und zuverlässiger wird, wird das auch den Individualverkehr reduzieren. Das bedeutet auch Einsparungen beim Ausbau und Wartung der Straßenverkehrswege. Diese Einsparungen kann man in den Ausbau des Schienennetzes investieren und dadurch attraktiver gestalten. Mit den EU-Ländern sind Absprachen (ECES) notwendig, damit auch der Durchgangsverkehr auf Schienen erfolgt, denn andere Länder haben auch diese Probleme.