

## GdI-Pensioniertenanlass vom 27. Oktober 2022 in Biel

Von Thomas Rüdiger, GdI-Ortsgruppe Zürich / Ostschweiz.

Am letzten Mittwoch im Oktober fand der traditionelle Pensioniertenanlass der GdI statt. Nach dem Ausfall im Jahre 2020 und dem Anlass 2021 mit Zertifikatspflicht konnte die diesjährige Ausgabe ohne Einschränkungen durchgeführt werden.

43 GdI-Mitglieder, teilweise mit Partnerinnen, trafen sich beim Hauptsitz des Swatch-Konzerns in Biel mit seiner bemerkenswerten Architektur. Hier besichtigten wir das Omega-Museum. Die Uhrenmarke Omega mit ihrer langen Tradition ist eine Spezialistin für Zeitmessung an Sportveranstaltungen. Aber auch alle Astronauten auf dem Mond trugen Armbanduhren der Marke Omega. Und James Bond 007 darf ebenfalls nicht fehlen. All dies und vieles mehr kann im attraktiven Museum besichtigt werden. Für eine Besichtigung des sich im gleichen Gebäude befindenden Swatch-Museums fehlte uns die Zeit.

Nach dem Museumsbesuch fuhren wir mit Linienbussen Richtung Bahnhof bis zum Restaurant Barrique. Dort gab es zuerst einen Apéro mit Häppchen und anschliessend als Mittagessen ein herbstliches Jagd-Menü.

Zum Abschluss unternahmen die meisten Teilnehmer bei wunderschönem Herbstwetter einen Spaziergang zurück zum Bahnhof.

### Spendenaufruf

Die GRV-Nachrichten werden überwiegend aus Spenden finanziert; sie beanspruchen den größten Teil des Budgets. Zur Fortsetzung ihrer Arbeit bittet die GRV daher weiter um Spenden.

#### Bankverbindung:

IBAN = DE47 3005 0110 0045 0046 52  
BIC = DUSSEDDXXX

#### Verwendungszweck: „steuerbegünstigte Spende für verkehrswiss. Arbeiten“.

Die Gesellschaft für Rationale Verkehrspolitik e.V. ist als gemeinnützig anerkannt. Sie erhalten (sofern wir Ihre Adresse kennen — bitte gegebenenfalls mitteilen) zeitnah und unaufgefordert eine Spendenquittung für das Finanzamt.

## Nachhaltigkeit

### Der Elefant im Raum

Von Ralph Müller, Konstanz.

„Da ist ein Elefant im Raum“ sagt man vor allem im Englischen, wenn sich jedem Anwesenden eine Gewissheit aufdrängt, die von allen bewusst verschwiegen wird.

Die Hitzetoten übertreffen mittlerweile die Verkehrs- und Corona-Toten. Doch der Klimawandel ist eben kein militärischer Überfall, der uns alle schockiert und neben dem unermesslichen menschlichen Leid den persönlich messbaren Alltags-Indikator hochtreibt: Preise. Nicht nur für Kraftstoff.

Der Klimawandel tritt auch nicht in Gestalt behördlich verordneter Restriktionen auf, mit denen wir im Zuge der Pandemie konfrontiert wurden beziehungsweise Schutz suchen. Das Virus ist für uns unsichtbar. Masken, Schutzabstände und -wände sind es nicht.

Und doch merken wir, dass die verbreiteten wissenschaftlichen Erkenntnisse immer wieder mit uns zu tun haben werden: Wetterextreme, selbst erlebt am eindrucksvollsten. Von gar nicht so fernen Orten als Bilder importiert hinreichend verstörend. Es stellt sich die Ohnmacht ein, dass hier eine erodierende Macht am Werk ist, der nichts und niemand gewachsen sein wird. Also etwas schicksalhaft Unausweichliches wie der eigene Tod, den die meisten Menschen mit erfolgreichen Verdrängungsstrategien für sich selbst ausgeblendet und für nahe Betroffene zumeist professionell ausgelagert haben. Eine ganze Pflegeindustrie lebt davon, tägliches Leiden und Sterben aus unserem Alltagserleben fernzuhalten. Wir sind dafür dankbar. Und was uns mit dem Tod gelingt, sollte das nicht auch für den Klimawandel gut funktionieren?

Ja, wäre zu erwidern, wenn es eine gute Geschichte dazu gibt, die von Hoffnung, Erneuerung und Verbesserung erzählt. So, wie dem Todgeweihten die Erlösung im Paradies verheißen wird — bei Erfüllung bestimmter Voraussetzungen. Und manchmal gar die Sehnsucht nach dem Tod größer

werden kann als die verzagende Liebe zu einem bedrängten oder gar leidvollen Leben. Etwa wenn genau abgezählte 72 Jungfrauen den Neuankömmling bereits erwarten sollen.

Eine gute Verdrängung funktioniert also mit einer guten Geschichte noch besser. Was ist nun die Geschichte für die Verdrängung des Klimawandels?

Diese Geschichte erzählt von Tatkraft und Entschlossenheit, Planung und Durchsetzung. Erzählt wird sie von unseren Politikerinnen und Politikern, die gewohnt souverän und medial perfektioniert ihre Profession darbieten: Den Interessensausgleich. Da wären zum einen die gesetzlichen Vorgaben zur Kohlendioxid-Reduzierung als verbliebene Druckkulisse. Und zum anderen die Freiheit, Akzeptanz und Mobilitätsanforderungen der Bürger. Die gälte es zu vermitteln.

Selbst beim sofort signifikant klimawirksamen Tempolimit weisen alle Umfragen, sogar die des ADAC, eine satte Zustimmung aus. Freiheits-Veto! Abgelehnt.

Statt der guten Tat heute gibt es den hoffnungsvollen Blick nach Morgen. Die Zukunft ist grün. Nicht grün wie Gas und Atomkraft, die vom EU-Parlament jüngst zu Klimarettern gealdet wurden (siehe Folge [124](#) der GRV-Nachrichten, Seite 5). Sondern noch grüner: Es ist die grüne Straße, die durchelektrifiziert bis zum letzten Mähdrescher das Klima retten wird. Damit beim Wählerfischen niemand verloren geht, werden auch die E-Bikes explizit hervorgehoben. E-Auto und E-Bike werden es richten. Die Politik hat die relevanten Interessen bestmöglich ausgeglichen und wird fortan noch mehr Steuergeld auf die ergrünende Straße werfen.

Die Eisenbahnerinnen und Eisenbahner stehen ratlos und vergessen am Rande. Nicht einmal eine Erwähnung findet das Bahnsystem in den Visionen der Klimaretter. In Expertennischen verstauben die zigfach durchgerechneten und nachgewiesenen Konzepte der Verdreifachung des Schienen-Güterverkehrs schon bei kurzfristigem und punktuellen Netzausbau. Dies gilt auch für die Schließung der Elektrifizierungslücken bis hin zur Voll-Elektrifizierung nach Schweizer Vorbild. >>



Das Eisenbahnnetz in Deutschland sollte nach Schweizer Vorbild vollständig elektrifiziert werden; im Bild Fahrleitungsarbeiten im Hauptbahnhof von Halle an der Saale; Foto: DB AG / Volker Emerleben.

Dies, obwohl die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene ein Garant für überschäumende Wählergunst ist. Hat doch der Freiheitsbegriff in der bürgerlichen Wahrnehmung sehr viel mit freien Straßen zu tun. Und dieses Narrativ hat ja letztlich auch über Jahrzehnte den klimafeindlichen Umbau der Verkehrssysteme weltweit argumentativ getragen. Nachdem der Verkehrssektor im Gegensatz zu allen anderen Sektoren seine Kohlendioxid-Emissionen nicht reduziert, wäre verantwortungsvoller Verkehrspolitik ein akut greifbarer Anlass zum Umsteuern zu wünschen. Und dieser Anlass wurde so unerwartet wie ein atomarer Störfall mit der russischen Aggression gegen die Ukraine geboten. Während die Politik Fukushima als Chance zum Atomausstieg be- und ergriff, schlossen sich beim Ölsparen die sonst so beredten Mäuler schmalplippig zum Schweigekartell. Die Ampel blinkte nicht einmal kurzzeitig gelb, sondern zeigt weiter hellgrünes Dauerlicht. Russisches Öl fließt weiter in Strömen. Autofreie Sonntage wurden gar nicht erst erwogen. Die 100 Milliarden Euro für die Außenverteidigung wurden nicht mit einem wenige Milliarden Euro leichten Freiheits-Ticket landesweit für alle Bürger ergänzt. Allen Bürgerinnen und Bürgern sofort

und kostengünstig, wenn nicht gar krisenbegründet kostenfrei, auf einfache Weise öffentliche Mobilität zu gewährleisten, hätte jedes Gequengel über steigende Benzinpreise nüchtern und nachhaltig parieren können. Der Slogan „Freie Fahrt für freie Bürger“ hätte seine späte Erweiterung auf die Schiene erfahren, und den Uneinsichtigen wäre mit der Belehrung „Wer sein Auto tankt, tankt Putin’s Panzer!“ begegnet worden.

Doch all diese naheliegenden Szenarien haben die politischen Scheren in den Köpfen unserer Mandatsträger und -trägerinnen vorauseilend abgeschnitten.

Nicht nur keine Gängelung von Bürgerinnen und Bürgern, sondern freiere Straßen, denn je hätte die Option der Güterverkehrswende ermöglicht. Welche infrastrukturellen Änderungen in der gesamten Wirtschaft und Gesellschaft bei äußerem Zwang möglich werden, wird gerade mit dem Ersatz von russischem Erdgas gezeigt.

Diesen akuten und äußeren Anlass gibt es im Verkehr schon lange, und nun auch rechtsverbindlich. Doch die erwärmende Geschichte von der grünen Straße der Zukunft scheint allemal attraktiver für die Verantwortlichen zu sein, als sich „ohne Not“ mit

mächtigen Lobbygruppen anzulegen. Die grüne Straße wird zwar Kohlendioxid senken, doch mit Unmengen von Batterien — brandgefährliche Hochenergiespeicher und künftige Rohstoffkrisenquellen — und weiter sich anreicherndem Mikroplastik in Nahrung und Menschen aus Reifenabrieb auch künftig ihren tödlichen Fußabdruck hinterlassen. Dass Straßenverkehr rund fünfmal energieaufwändiger ist als die Bahn, fällt dann schon kaum mehr ins Gewicht. Die Politik erzählt die Geschichte, die ihr — und ihrer Wählerschaft? — gefällt, und zu guten Geschichten gehört eben immer auch das gezielte Weglassen.

Die Eisenbahnerinnen und Eisenbahner, Vergessene der Politik, drehen sich hilflos um: Die Systemvorteile der Bahn als verschmähter Hauptakteur für die Klimawende im Verkehr müssen doch irgendwo erkannt und unterstützt werden!<sup>6</sup>

Und ja: Klimaretten hat Konjunktur. Kein Unternehmen, egal was es produziert oder zu Diensten leistet, will auf den Heldenstatus „Klimaretter“ verzichten. Auch die der Bahn besonders verbundene Sparda-Bank Baden-Württemberg schreitet beherzt zur Tat und unterstützt mit ihrer Stiftung „Umwelt und Natur“ zwei Spiegel-Bestseller-Autoren und über 250 Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler bei der Erarbeitung der „Klimalösung“<sup>7</sup>, wie das kompakte Büchlein heißt. Neben vielen Sinnbildern finden wir auch ein kleines ICE-Symbol auf dem Einband und sind hoch erwartungsvoll: Mit so viel akademischem Beistand und gutem Sponsoren-Willen wird endlich der Bahn ihre verkannte Hauptrolle für die Klimalösung im Verkehr zuteilwerden.

Das Kapitel „Verkehr“ ist rasch gefunden, doch lesen wir darin vor allem über E-Autos und Schnellladestationen auf Autobahnraststätten. Zum E-Lkw lernen wir: „Vor allem aufgrund der sehr niedrigen Verkaufszahlen von batterieelektrischen Lkw und Wasserstoff-Lkw sind die Herstellungskosten der Fahrzeuge noch enorm hoch. (...) Einige Strecken des Frachtverkehrs

<sup>6</sup> Knie, Andreas: Zurück zur neuen Bundesbahn; Klimareporter, 11.11.2021.

<sup>7</sup> Nelles, David und Christian Serrer: Machste dreckig — machste sauber: Die Klimalösung; [www.klimawandel-buch.de](http://www.klimawandel-buch.de), 2021, ISBN 978-3-9819-650-1-8.

werden routinemäßig gefahren. Gerade hier können sich Logistiker, Fahrzeughersteller und Energielieferanten zusammenschließen, um die benötigte Infrastruktur aufzubauen, den Absatz der Fahrzeuge zu steigern (...)“. Danach folgen Kapitel über Flug- und Schiffsverkehr. Bahn? Fehlanzeige. Wir sind verstört und blättern ratlos hin und her. Eine Fehlbindung, wurde gar das Bahnkapitel von der Druckerei vergessen? Die durchgängigen Seitenzahlen legen nahe: Es gibt kein Bahnkapitel. Die Bahn kommt als Klimailösung nicht vor, von wenigen Fußnoten und Randbemerkungen abgesehen. Den angesagten Klimapapsten unserer Zeit scheint sie keine Klimailösung zu sein. Nicht einmal für den bahnaffinen und besonders Kohlendioxid-trächtigen Güterfernverkehr.

Das schmerzt.

Die Eisenbahnerinnen und Eisenbahner, die die Bahn als technisches System wie auch als betriebliche Großfamilie kennen und verstehen, erzählen eine eigene Geschichte<sup>8</sup>. Es ist die einer Bahn, die einst die Schlagader der Wirtschaft und der Stolz der Gesellschaft war. Die seit langem Pech mit ihrem Eigentümer hat und sich von politischen Missverständnissen und Missachtung bis heute nicht erholt hat. Deren Potenzial jedoch weit reicht und deren Möglichkeiten erkennbar werden, wenn wir in „Bahnländern“ wie der Schweiz, Österreich und Tschechien unterwegs sind. Was es dazu braucht? Freundinnen und Freunde der Bahn, die die Energie und Ausdauer haben, politisch Einfluss zu nehmen. Für das Klima und damit für die Bahn. Für Sie, für uns, für alle.

## Verkehr hat Klimaziel 2021 verfehlt

Im Verkehrssektor wurden im Jahr 2021 rund 148 Millionen Tonnen Kohlendioxid-Äquivalente ausgestoßen. Die Treibhausgasemissionen lagen damit etwa 3 Millionen Tonnen über der laut Klimaschutzgesetz (KSG) für das Jahr 2021 zulässigen Jahresemissionsmenge von 145 Millionen Tonnen Kohlendioxid-Äquivalenten.

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) hat am 13. Juli 2022 gemäß KSG ein Sofortprogramm zur Einhaltung der Klimaziele im Verkehrsbereich vorgelegt. Bundesminister Volker Wissing: „Wir wollen auch im Verkehrsbereich die Klimaziele einhalten. Mit dem Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung wurde im Verkehrssektor die Umsetzung einer Vielzahl an Klimaschutzmaßnahmen bereits eingeleitet. Ein Großteil dieser Maßnahmen wird aber erst nach und nach greifen, beispielsweise aufgrund der langen Realisierungszeiten für Infrastrukturprojekte.“

Mit dem nun vorgestellten Maßnahmenpaket soll die Differenz vollständig ausgeglichen werden, um auch im Verkehrssektor die Klimaziele einzuhalten. Für eine klimafreundliche Mobilität ist vorgesehen:

- Aufbau der Ladeinfrastruktur mit Hochlauf der Elektromobilität im Bereich der Pkw sowie der Nutzfahrzeuge.
- Ausbauoffensive Radverkehr, um das Fahrrad zu einer attraktiveren Alternative zu entwickeln.
- Ausbau- und Qualitätsoffensive Öffentlicher Personennahverkehr, um ihn im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern attraktiver zu machen.

Vor Erstellung der Beschlussvorlage über die Maßnahmen für die Bundesregierung wurden diese dem Expertenrat für Klimafragen zur Prüfung der Annahmen zur Treibhausgasreduktion übermittelt. Dieser kam zum Ergebnis, dass die Anforderungen an ein Sofortprogramm gemäß KSG nicht erfüllt werden. „Das Sofortprogramm für den Verkehrssektor spart nach Angaben des Verkehrsministeriums nur 14 Megatonnen an Treibhausgasemissionen ein, so dass sich rechnerisch immer noch eine Erfüllungslücke von 261 Megatonnen bis 2030 ergibt“, so Brigitte Knopf, stellvertretende Vorsitzende des Expertenrats am 25. August 2022.

Ende Oktober 2022 gab es den Entwurf eines Klimaschutzs Sofortprogramms, danach sind weitere Maßnahmen für den Verkehrssektor erst im Frühjahr 2023 geplant.

## Länderübergreifender Aktionsplan für klimafreundliche Mobilität in den Alpen

(wdm) Der Verkehr im Alpenraum soll bis 2050 klimaneutral ausgestaltet werden. Darauf haben sich die Vertreterinnen und Vertreter der Umwelt- und Verkehrsministerien der Alpenländer am 27. Oktober 2022 in Brig geeinigt. Auf Initiative der Schweizer Bundesrätin Simonetta Sommaruga haben sie sich zur „Simplon-Allianz“ zusammengeschlossen und einen Aktionsplan mit konkreten Maßnahmen erarbeitet. Dazu gehören beispielsweise ein alpenweites Abonnement für öffentliche Verkehrsmittel, mehr E-Tankstellen, die Förderung von Nachtzügen sowie ein Label für kohlendioxidneutrale Reiseziele.

Die Schweiz ist vom Klimawandel besonders betroffen, weil sich das Klima in den Alpen doppelt so stark erwärmt wie im weltweiten Durchschnitt. Angetrieben wird dies unter anderem durch den Verkehr: Fast 30 Prozent aller Treibhausgasemissionen werden durch den Personen- und Güterverkehr verursacht. Die Folgen des Klimawandels sind für die Bevölkerung direkt spürbar: Hitzewellen lassen die Gletscher schmelzen, starke Niederschläge verursachen Hochwasser und Murgänge.

Die Umwelt- und Verkehrsministerinnen und -minister der Alpenländer wollen darum den Kohlendioxid-Ausstoß senken und die Mobilität klimafreundlicher gestalten. Der alpine Verkehr soll bis 2050 klimaneutral werden. Anfang 2022 haben sie auf Initiative von Bundesrätin Simonetta Sommaruga beschlossen, einen Aktionsplan mit konkreten Maßnahmen dazu auszuarbeiten (siehe Folge [123](#) der GRV-Nachrichten, Seite 16f). An der daran anknüpfenden Konferenz in Brig haben die Vertreterinnen und Vertreter der beteiligten acht Alpenländer diesen Aktionsplan erarbeitet. Getragen wird er von der neu ins Leben gerufenen „Simplon-Allianz“, zu der die Mitgliedsländer der Alpenkonvention sowie des „Zürich Prozess“ gehören. Die Schweiz präsidiert in diesem Jahr beide Gremien. >>

<sup>8</sup> Bantleon, Dieter, et. al.: Der Plan für die Bahn... damit das Land funktioniert? Eisenbahn-Kurier 2/ 2022, Seite 34ff.