

## Höchste Eisenbahn, Herr Tiefensee!



### ■ Christian Kunst zum Masterplan Güterverkehr

Wenn Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee das nächste Mal in der Mittelrhein-Region weilt, sollte man mit ihm ein kurzes Experiment veranstalten: Erst sollte er sich in eines der Häuser an der Bahnlinie bevorzugt auf der rechtsrheinischen Seite setzen. Dort kann er dann beobachten, wie sich alle paar Minuten die Gläser im Wohnzimmerschrank bewegen und die munteren Gespräche für einige Minuten verstummen. Danach sollte der Minister mit seinem Dienstwagen an den Laacher See fahren, einige Minuten durchatmen, um dann wieder zurück ins Rheintal zu fahren. Der Sozialdemokrat wird dann schnell erkennen, wie unterschiedlich Lebensqualität sein kann. Und er wird begreifen, dass der Verkehrsinfarkt, den er beim Güterverkehr in den nächsten Jahrzehnten befürchtet, am Mittelrhein schon kurz bevorsteht. Wie übrigens schon seit Jahren auf den Autobahnen.

Wenn Tiefensee jetzt im Masterplan Güterverkehr prognostiziert, dass der Gütertransport auf der Schiene bis 2025 um 70 Prozent, auf der Straße sogar um mehr als 80 Prozent zunehmen wird, dann können die Menschen in unserer Region nur die Hände über dem Kopf zusammenschlagen. Deshalb beruhigt es ein wenig, dass man auch in Berlin erkannt hat, dass es höchste Eisenbahn ist, den Verkehrsinfarkt zu verhindern. Längere Flüsterzüge auf ausgewählten Strecken und entfernungsabhängige Mautsätze zur Förderung der Schiene – ja. 11 000 zusätzliche Brummi-Parkplätze an Autobahnen, ein besseres Baustellenmanagement und nicht zuletzt ein nationales Verkehrsleitsystem – auch dies ist alles zu begrüßen.

Doch leider kommt dies alles sehr, hoffentlich nicht zu spät. Denn längst überrollt die Globalisierung das Transitland Deutschland: Vom Osten ziehen die Brummis aus den EU-Beitrittsstaaten unaufhaltsam gen Westen. Und es dauert nur noch einige Jahre, ehe durch den im Bau befindlichen einzigen deutschen Tiefwasserhafen im niedersächsischen Wilhelmshaven weitere Waren auf die Nord-Süd-Achse drängen. Noch rechnen viele damit, dass dieser Jade-Weser-Port nur die Nummer drei beim Frachtaufkommen hinter Hamburg und Bremerhaven sein wird. Doch die Logistik-Branche wird schnell die Vorzüge des rund um die Uhr schiffbaren Hafens erkennen und den rasant wachsenden Seehandel verstärkt über diesen Hafen abwickeln. Das Problem: Die Container rollen dann auf immer mehr Zügen durch das Rheintal oder auf Lkw über die Autobahnen.

Tiefensee reagiert auf diese riesige Transportwelle, indem er an einigen Schraubchen des bestehenden Systems dreht. Doch das reicht nicht. Erstens brauchen wir gegen alle Widerstände der Spediteure mehr als die derzeit 18 Prozent Güterverkehr auf der Schiene, allerdings besonders entlang des Rheins auf einer Alternativtrasse, deren Bau absolute Priorität haben muss. Zweitens spricht vieles für ein Tempolimit auf Autobahnen, zumindest für ein auch von Tiefensee gefordertes flexibles Tempolimit per Leitsystem, das den Verkehrsfluss verbessert. Freie Fahrt für freie Bürger ist ein Prinzip, das überholt ist. Auch die steigenden Spritpreise führen es ad absurdum. Drittens muss auch ein Umdenken bei unserer Form des Wirtschaftens einsetzen. Sicherlich müssen einige Waren auch künftig weite Wege zurücklegen. Doch auch angesichts steigender Energiepreise müssen wir möglichst bald stärker regional wirtschaften und nach dem Prinzip der kurzen Wege handeln. Tiere, die quer durch Europa transportiert werden, oder Krabben, die in der Nordsee gefischt, in Marokko gepult und dann in Koblenz im Supermarkt landen, müssen der Vergangenheit angehören. Sonst droht schon bald der endgültige Verkehrskollaps.

■ E-Mail an den Autor: [Christian.Kunst@Rhein-Zeitung.net](mailto:Christian.Kunst@Rhein-Zeitung.net)  
► Mehr auf Deutschland