

# Tempolimit für die Schiene

Takt vor Raserei: Experten plädieren für Verdreifachung des Zugverkehrs. Ausbau- und Klimaziele der Bundesregierung zu niedrig. **Von Ralf Wurzbacher**

Eine Gruppe von 20 namhaften Verkehrswissenschaftlern aus dem In- und Ausland macht sich für einen bahnpolitischen Strategiewechsel mit dem Ziel einer Verdreifachung des Schienenverkehrs bis zum Jahr 2030 stark. In einem aktuellen Aufruf, der jW zugesandt wurde und auf dem Branchenportal Lok Report veröffentlicht wurde, werben die Unterzeichner für ein Konzept, das »konsequent auf schnelle und maximale Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen ausgerichtet ist« und ein kostengünstiges Gegenstück zu der auf immer mehr Beton und immer mehr Geschwindigkeit setzenden Marschrichtung der Deutschen Bahn (DB) und der Bundesregierung sein soll. Zu den Unterstützern gehören der ehemalige DB-Manager Karl-Dieter Bodack, der Verkehrsplaner Christian Holz-Rau von der Technischen Universität Dortmund, der Sprecher des Bündnisses »Bahn für alle«, Bernhard Knierrim, sowie der Publizist Winfried Wolf. Sie eint die Überzeugung, dass die Bahn mit den bisherigen Ausbauplänen »die mögliche Verkehrsverlagerung und damit die notwendigen Klimaziele nicht erreichen« könne.

Ihre Vorschläge gehen auf das sogenannte 200-Prozent-plus-Bahnkonzept zurück, das erstmals im Juni auf einer Konferenz in Malente vorgestellt wurde. Das Rezept »Takt vor Tempo« ist denkbar einfach: Durch »Harmonisierung der Durchschnittsgeschwindigkeiten im mittleren Tempo« – im Bereich von 120 Kilometern pro Stunde – könnten Züge des Personen- und Güterverkehrs in deutlich geringeren zeitlichen Abständen und energieeffizienter verkehren. In dem Aufruf ist von einem Zehminutentakt die Rede, der etwa auf hochfrequentierten Verbindungen wie der zwischen Hamburg und Hannover ein Plus an Reisenden bei größerer Zuverlässigkeit und weniger Stress verheißt. So werde das dichtere Taktangebot »für die meisten Fahrgäste

auch bei teilweise langsamer fahrenden Fernzügen zu kürzeren Reisezeiten führen«, schreiben die Autoren. Dabei könnten die Güterzüge »eingereiht in den Rhythmus der Reisezugmitfahren«, während sie heute immer wieder von den schnellen Reisezügen wie den ICE aufs Abstellgleis gedrängt würden.

Takt« gesehen wird, dominiere bis heute die Straße. Für verfehlt halten die Verfasser insbesondere die einseitige Fixierung auf den Fernverkehr mit der Maßgabe, den Inlandsflugverkehr auf die Schiene umzulegen, obwohl auf diesen »nur ein Prozent der Verkehrsleistung und rund zwei Prozent der Verkehrsemissionen« entfielen.

»tische CO<sub>2</sub>-Mengen kostet«, erklärte er am Montag gegenüber dieser Zeitung. Selbst viele umwelt- und klimapolitisch Aktive fühlten sich von der »ICE-Raserei angezogen und wollen nichts von der grauen Energie und den CO<sub>2</sub>-Umengen wissen, die beim Bau von Tunnelbahnhöfen und Hochgeschwindigkeitsstrecken freigesetzt



**Geschwindigkeit statt Effizienz: Die Deutsche Bahn setzt alles auf den Schnellzug ICE (Hauptbahnhof Frankfurt am Main)**

In einem dem Aufruf beiliegenden Hintergrundpapier sind die vom DB-Konzern und der Bundesregierung ausgegebenen Ausbau- und Klimaziele als »viel zu klein« eingestuft. Die propagierte Verdopplung des Personenaufkommens und die Erhöhung des Schienenanteils am Güterverkehr auf 25 Prozent leisten »keinen relevanten Beitrag zur Klimarettung«, heißt es. Selbst in der Schweiz, die gerne als Vorbild für den angestrebten »Deutschland-

Zielführender wäre es dagegen, den Hebel am größten Emittenten von Klimagasen, dem Pkw-Verkehr, anzusetzen, hier vor allem bei den Kurz- und Mittelstrecken zwischen 15 und 250 Kilometern.

So vielversprechend das Konzept sei, hat es für Hendrik Auhagen, Mitbegründer von »Bahn für alle«, ein entscheidendes Problem: Es breche mit der »Priorität höchster theoretischer Geschwindigkeit, die unglaubliche Investitionssummen und gigan-

den Grund dafür, dass das Rezept bisher weitgehend ohne mediale Resonanz geblieben ist und selbst Akteure wie die Fridays-for-Future-Bewegung nicht für eine öffentliche Unterstützung zu gewinnen waren. »Dabei verspricht es genau das, was händeringend von Klimabewegten gefordert wird: nämlich statt Kleinstmaßnahmen endlich einen großen Wurf bei Klimagasreduktionen im Verkehrssektor hinzukriegen.«

## Industrie: Erdgas bleibt wichtigster Energieträger

**Wiesbaden.** Erdgas bleibt der mit Abstand wichtigste Energieträger der Industrie in der Bundesrepublik. Am gesamten Energieverbrauch der hiesigen Industrie hatte Erdgas im vergangenen Jahr einen Anteil von 31 Prozent, teilte das Statistische Bundesamt am Montag in Wiesbaden mit. Demnach entfielen 21 Prozent auf Strom und 16 Prozent auf Kohle und Mineralöle sowie Mineralölprodukte. Größte Verbraucher waren die chemische Industrie mit einem Anteil von 29 Prozent des Energieverbrauchs. Darauf folgen Metallerzeugung und -bearbeitung mit 22, Koksherstellung und Mineralölverarbeitung mit zehn Prozent. (dpa/jW)

## BASF verkauft Aktien von Windpark an Allianz

**Frankfurt am Main.** Der Chemiekonzern BASF verkauft etwa die Hälfte seiner Beteiligung am weltgrößten Offshorewindpark Hollandse Kust Zuid an den Allianz-Versicherungskonzern. Über einen Preis des abgestoßenen Anteils von 25,2 Prozent machte BASF am Montag keine Angaben, einen Geschäftsabschluss erwarte man im ersten Quartal 2022. Der Konzern wird jedoch einen Großteil des im Windpark erzeugten Stroms aus den ursprünglichen 49,5 Prozent weiterhin über einen Festpreis-Stromabnahmevertrag erhalten. Der Windpark soll besonders den zweitgrößten BASF-Standort im belgischen Antwerpen versorgen. (Reuters/jW)

## Weniger Aufträge für BRD-Industrie

**Berlin.** Zum zweiten Mal innerhalb von drei Monaten sind die Auftragszahlen deutscher Industrieunternehmen im Oktober eingebrochen. Wie das Statistische Bundesamt am Montag mitteilte, erhielten Unternehmen rund sieben Prozent weniger Bestellungen als im Vormonat. Als Grund dafür gilt eine sinkende Nachfrage aus dem Ausland, wo die Bestellungen um 13,1 Prozent im Vergleich zum Vormonat sanken. (Reuters/jW)

# Lebensgefahr auf der Baustelle

Zahl der verunglückten Bauarbeiter auf Rekordniveau. IG BAU nennt Entwicklung »besorgniserregend«

Allen Warnungen der vergangenen Jahre zum Trotz liegt die Zahl der tödlich verunglückten Bauarbeiter auch 2021 auf traurigem Rekordniveau: Bis einschließlich September kamen auf bundesdeutschen Baustellen insgesamt 69 Beschäftigte bei der Ausübung ihrer Arbeit zu Tode, so eine am Montag veröffentlichte Statistik der Berufsgenossenschaft Bau (BG Bau).

Wie schon im Vorjahr waren vor allem Stürze aus großer Höhe sowie herabfallende Bauelemente ursächlich für die tödlichen Verletzungen. 2020 waren von Januar bis September insgesamt sogar 74 Bauarbeiter tödlich verunglückt; im gesamten Jahr hatten 97 Beschäftigte auf Baustellen den Tod gefunden. »Die Entwicklung ist besorgniserregend und verheißt nichts Gutes«, erklärte in einer Pressemitteilung Carsten Burckhardt, Mitglied im Bundesvorstand der Industriegewerkschaft Bauen, Agrar, Umwelt (IG BAU) und dort zuständig für den

Arbeitsschutz. Die Zahl der tödlichen Unfälle sei alarmierend, und es müsse befürchtet werden, dass auch in diesem Jahr wiederum das traurige Rekordhoch des Vorjahres erreicht werde.

Als »Sorgenkind« in puncto Arbeitsschutz bezeichnete das IG-BAU-Vorstandsmitglied im Vergleich zu anderen Arbeitsplätzen die Baustellen. Dort sei in diesem Jahr statistisch betrachtet »alle vier Tage ein Bauarbeiter tödlich verunglückt«. Daneben bedeuteten insgesamt 77.115 meldepflichtige Arbeitsunfälle auf Baustellen im Zeitraum Januar bis September gleichfalls eine erschreckend hohe Zahl. Das Gros der Unfälle geschied nach Einschätzung der Gewerkschaft in kleineren Betrieben. Dass gerade in diesen Firmen zu wenig auf den Arbeitsschutz geachtet werde, habe seine Ursache zumeist im verbreiteten Kosten- und Zeitdruck. »Hier müssen wir dringend ein anderes Bewusstsein schaffen«, so Burckhardt. Die Berufsgenossenschaft, die grundsätzlich eine

gute und wichtige Arbeit im Bereich der Sicherheit auf den Baustellen leiste, solle in Anbetracht der vielen Opfer noch mehr Angebote bei der Unfallprävention machen. Darüber hinaus müssten aber auch die staatlichen Arbeitsschutzkontrollen in den Bundesländern deutlich erhöht werden. Carsten Burckhardt: »Hier gibt es immer noch zu wenig Personal und dadurch ein klares Überwachungsdefizit. Notwendig ist ein höherer Kontrolldruck« gerade für die Betriebe, die die Arbeitssicherheit nicht ernst nehmen. Allein auf deren Eigenverantwortung zu setzen, das reiche nicht.

Die IG BAU plant für das kommende Jahr zwei zentrale Arbeitsschutzforen, eines in Berlin und eines im Ruhrgebiet. Dabei nimmt die Gewerkschaft den »Welttag für Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz« – auch »Workers' Memorial Day« genannt – am 28. April zum Anlass, um über die verschiedensten Gefahren am Arbeitsplatz aufzuklären, wie es in

einer Erklärung der IG BAU heißt. An diesem Gedenktag für Menschen, die bei der Arbeit ums Leben gekommen oder durch die Ausübung ihres Jobs erkrankt sind, will die Gewerkschaft nicht allein über tödliche Gefahren auf Baustellen informieren. »Es geht um die ganze Bandbreite beim Schutz des Lebens und der Gesundheit im Job«, so IG-BAU-Vorstandsmitglied Burckhardt. »Von mehr Sicherheit beim Gerüstbau und bei Kranarbeiten über einen optimalen Schutz vor Asbest bei Abrissarbeiten bis zum besseren Schutz vor UV-Strahlung beim Arbeiten unter freiem Himmel.« Aus aktuellem Anlass werde allerdings der Informationsschwerpunkt bei den Veranstaltungen darauf liegen, wie sich Beschäftigte vor einer Coronainfektion am Arbeitsplatz schützen könnten, so die Gewerkschaft. Das dürfe weiter wichtig sein – egal, ob die grassierende Virusvariante Ende April noch Delta, Omikron oder eher schon Psi heißen wird. **Guidrun Giese**

jW Spezial - 8 Seiten extra  
Mittwoch, 15. Dezember  
**Alternatives Reisen**  
Alternatives Reisen  
junge Welt  
Hände hoch!  
Kauf am Kiosk!  
Ihre Werbung in unserer Beilage?  
Unsere Anzeigenabteilung erreichen Sie unter 0 30/53 63 55-38  
Anzeigenschluss: Mi., 1.12.2021  
Ausgabe inklusive Spezial für 1,90 € am Kiosk erhältlich