

# Kann der verwahrloste öffentliche Verkehr bei der Rettung des Klimas helfen?

geschrieben von AR Göhring | 5. Januar 2020

Anonymous:

„Fahrpläne sind Papierverschwendung, in den Stoßzeiten muss man einfach warten bis ein Bus der passenden Linie kommt, irgendwann. Es ist immer eng, niemand kümmert sich um die maximal zulässige Fahrgastanzahl, das Prinzip „Sardinenbüchse“ ist die Geschäftsgrundlage. Was diese aufgezwungene „Intimität“ im Sommer so mit sich bringt, kann sich jeder denken, auf Details möchte ich nicht eingehen. Was bei einem Auffahrunfall in einem überfüllten Bus den Fahrgästen auf den Stehplätzen droht, möchte ich meiner Frau erst gar nicht vorrechnen. Im Auto sind wir immer angeschnallt und von Prallsäcken umgeben, im Bus ist man den Gesetzen der Fliehkraft hoffnungslos ausgeliefert. Da hilft eben nur beten.

Das Personal entspricht auch der allgemeinen Bevölkerungsentwicklung. Fahrer mit erkennbarem Migrationshintergrund werden zahlreicher. Das ist an sich nichts negatives, nur kommt es vor, dass bei Umleitungen durch Baustellen ortskundige Fahrgäste dem Busfahrer den Weg erklären müssen da er selbst nicht weiß, wie der geänderte Streckenverlauf ist. Dafür zahlt man dann aber auch „nur“ 70,00 Euro im Monat für ein Abonnement. Ob diese Personalpolitik fehlenden einheimischen Bewerbern oder politischen Vorgaben entspringt, kann ich nicht sagen.

Der zentrale Busbahnhof, Knotenpunkt der Busstrecken, stammt aus den 1960er – 70er Jahren. Den sollte man tunlichst meiden, da er in einem sozialen Umfeld liegt, welches man gemeinhin als „prekär“ bezeichnen kann. Häufig Schlafplatz von Obdachlosen mit dem Charme einer begehbaren Toilette. Darunter liegt eine berüchtigte Tiefgarage, die ich zuletzt vor 25 Jahren angesteuert habe, da der Brechreiz im Treppenhaus kaum zu unterdrücken war.

Parkplätze außerhalb der Stadt zum Umsteigen auf den ÖPNV gibt es nicht, also Parkplatzsuche in irgendwelchen Nebenstraßen in den Vororten. Das „erfreut“ natürlich die dortigen Anlieger, wenn ihre Straßen zu Pendlerparkplätzen mutieren.

In der Wilhelmstraße steht eine Luftmeßstation die, oh Schreck, regelmäßig über  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$   $\text{NO}_2$  misst. Die Deutsche Umwelthilfe DUH (?) hat natürlich die Stadt verklagt, und die Grünen rufen nach Fahrverboten für Dieselautos und nach mehr ÖPNV. Ein Irrenhaus das Ganze, und einen Politiker wird man niemals im überfüllten Pendlerbus neben einem

ungewaschenen Zeitgenossen finden; die retten das Weltklima, indem sie andere in die Sardinienbüchse zwingen. Wir schaffen das!“

• - - - - -

(AR Göhring)

Erlebnisse wie die unseres Bürgerreporters kennt sicherlich jeder Einwohner einer Großstadt in Deutschland und Österreich. In der Schweiz soll es zumindest bei der Bahn deutlich besser aussehen, da die Eidgenossenschaft viel demokratischer und eliten-sicherer konstruiert ist.

Daß der öffentliche Nahverkehr trotz andauernder Klimarettung so schmächtig vernachlässigt wird, wundert den Kritiker nicht. Die Umweltschützerinnen jeder Couleur, von schwarz über weißblau und rot bis grün haben typischerweise von der natürlichen Realität keine Ahnung und auch kein Interesse daran; der persönliche Distinktionsgewinn und – noch wichtiger – wirtschaftliche Profit hingegen sind ausgesprochen interessant. Machen Sie sich, geneigter Leser, doch einmal den Spaß und fragen bei einer FFF- oder XR-Demo nach den Hauptsätzen der Thermodynamik oder ähnlichem. Wahrscheinlich werden die Schülerinnen Ihnen antworten, was denn Thermokleidung und Satzgrammatik mit der Klimarettung zu tun hätten....

Die Verwahrlosung des öffentlichen Nahverkehrs in der Breite wie in Aachen habe ich so noch nicht wahrgenommen, obwohl ich Berlin ganz gut kenne. Dort sind zum Beispiel bestimmte U-Bahnlinien und Bahnhöfe gleich aus mehreren Gründen nicht zu empfehlen. Man kann nicht sagen, daß zum Beispiel die U6 nicht auch von einheimischen Studenten oder Akademikern frequentiert wird. Man kann sich aber des Eindrucks nicht erwehren, daß viele U-Linien ein Beförderungsmittel überwiegend für Arme und Immigranten sind, während die (noch) Wohlhabenden unter den Autochthonen, gleich ob links oder rechts, vorzugsweise im Lichte über der Erde fahren, und am allerliebsten natürlich im eigenen PKW. Eine Bekannte hat es mir sogar deutlich so ins Gesicht gesagt: „Ich habe Angst in den Öffis!“ Siehe dazu auch den eindrücklichen Bericht der Kreuzbergerin Pauline Schwarz auf der *Achse*.

Wenn unsere Busse und Bahnen so knallevoll sind, haben sie immerhin ein günstiges Kraftstoff/Fahrgastverhältnis. Warum pflegt man sie dann nicht? Stattdessen kauft die Stadtregierung von Berlin besonders teure Elektrobusse, die von 8 bis 12 fahren und danach am Ladekabel hängen, während die zuverlässigen Diesel übernehmen. Die Fahrer in der Hauptstadt werden schlecht behandelt und den immer mehr werdenden Kriminellen unter den Fahrgästen ausgesetzt. Ergebnis: Wegen Fahrermangel werden schon Linien eingestellt.

Auch bei den Fernbahnen sieht es nicht viel besser aus. Die Intercity-Express-Züge ICE sind zwar sauber und schnell; dafür werden die Fahrgäste mit angeblichem Klimaschutz veräppelt. Unsere ICE fahren ja alle

klimaneutral mit Ökostrom, wie wir wissen, auch nachts. Und daß, obwohl das größte Kohlekraftwerk Europas in Mannheim die Bahn zum Gutteil versorgt. Des Rätsels Lösung: Die Bahn kauft CO<sub>2</sub>-Zertifikate von norwegischen Wasserkraftwerken und ist damit auf dem Papier emissionsärmer.

Da die *Deutsche Bahn*, abgesehen von den profitablen ICE, viele Bahnhöfe und Nahzüge vernachlässigt, müssen ihre PR-Leute eben ideologische Reklame machen. Nur Fahrgäste zieht man damit nicht zusätzlich an. Es mögen einige Bürger den schnellen ICE mögen, wenn man damit angeblich etwas fürs „Klima“ oder so tut. Daß jemand dauerhaft nur deswegen die Bahn nutzt, ist nicht glaubwürdig.