

TAGESDOSIS 14.9.2019 - IAA FRANKFURT – WER IST DER GRÖSSTE? (PODCAST)

Posted on 14. September 2019

Ein Kommentar von Hermann Ploppa.

Alle zwei Jahre öffnet die Internationale Automobilausstellung IAA ihre Pforten, im Wechsel mit einer LKW-Ausstellung in Hannover. Und die Freunde blecherner Erotik umstehen wieder mit offenen Mündern die neuesten Models von VW, Mercedes, Audi, oder auch Opel. Oder die neuen Japaner. Da stehen sie, für alle gut sichtbar auf dem Altar der Auto-Religion. Der Kniegang nach Carossa kann beginnen.

Doch diesmal stehen vor den Toren Protestierende. Und die haben auch ein richtig pralles Programm. Dazu gehören Seminare, Vorträge, Informationsangebote und sogar Blockaden (1). Ein richtig breites Bündnis. Das wird man nicht so leicht übersehen können. Für geharnischte Proteste ist es auch höchste Zeit. Denn die auf der Internationalen Automobilausstellung propagierte Verkehrspolitik ist nicht nur unzeitgemäß und ein technologisches Dinosaurierprogramm. Diese Verkehrspolitik ist direkt verantwortlich für millionenfaches vorzeitiges Altern und Sterben von unschuldigen Menschen.

Für ein fortgesetztes Artensterben. Für die Zerstörung unserer Atmosphäre. Für die Zerstörung unserer Natur. Jeder ist betroffen. Jeder ist Opfer.

Es geht um die offenkundige Unsinnigkeit und Gefährlichkeit dieser automobilen Variante des Individualverkehrs. Und die Modellpolitik der Großen der Autobranche spricht nach wie vor in erster Linie psychisch kranke Mitmenschen an, die ihren Geltungsdrang mit immer neuen Superlativen befriedigen müssen: wer hat den größten – Hubraum, die größten Pferdestärken, die größten Räder, die größten Spoiler? Besonders die deutsche Autoindustrie betreibt eine völlig veraltete Modellpolitik mit der Fixierung auf Spritfresser. Das ist erkennbar das Ende der deutschen Autoindustrie.

Sie stellt gerade die Weichen, um unwiderruflich den Niedergang der britischen und US-amerikanischen Autoindustrie für sich selbst nachzuholen. Und der glückliche Käufer dieser PS-Boliden? Was will er denn mit seinem blechernen Power-Paket anfangen? Es in die USA verfrachten lassen, und die technischen Möglichkeiten seiner Blechkiste ein einziges Mal in seinem Leben auf dem Salzsee von Utah ausfahren, wie dereinst Donald Campbell, der in den 1960er Jahren in einem präparierten Auto mit über 600

Stundenkilometern über den Salzsee geprescht ist?

Auf deutschen Autobahnen wird der Pilot im Luxushaubitzengeschoss niemals auf seine Kosten kommen. Denn heute fährt es sich auf deutschen Autobahnen so langsam und ungleichmäßig wie nie zuvor. Jeder weiß wovon ich spreche: wir haben zurzeit fast mehr Baustellen und Staus als Strecken, wo man flüssig fahren kann. Zwei Bekannte haben neulich bei ihrer Fahrt von der dänischen Grenze an die Schweizer Grenze sage und schreibe 26 Staus und Baustellen gezählt! Dieses Stopp and Go, dieses Anfahren und nach fünf Metern wieder anhalten ist ein nachhaltiger Sargnagel für Fahrer und Auto. Es gibt Menschen, die das als Pendler fast jeden Tag erleiden und erdulden.

Ein stetiger Adrenalinschub, der nicht in körperlicher Aktion abgearbeitet werden kann. Die Gründe für diese automobilen moderne Folter liegt auf der Hand: der Güterverkehr wurde von der Schiene auf die Straße verlagert. [Bei Regen kann man sie sehen – die Spurrillen, die von LKWs in den Asphalt eingraviert wurden](#) (3). Außerdem wölbt sich wegen des gestiegenen LKW-Aufkommens auf Bundesstraßen der Asphalt in Richtung Straßengraben. Das ist für PKWs buchstäblich mordsgefährlich. Deswegen die vielen, vielen Baustellen.

[Und die Bundesregierung frohlockt:](#) bis 2030 soll der LKW-Verkehr noch einmal um vierzig Prozent zunehmen! (4). Wie soll das denn gehen? Schon jetzt wird der rechte Fahrstreifen von LKWs fast vollständig okkupiert, und der mittlere Streifen dient als Überholspur für schnellere LKWs. Den PKWs bleibt nur die linke Spur, doch da werden wir auch von den neurotischen Rasern mit ihren übermotorisierten PKWs durch Lichthupe genötigt. Ja, und unser weiser Bundesverkehrsminister Dobrindt hat im Jahre 2017 sogar Gigaliner für unsere Straßen zugelassen. Es handelt sich um 25 Meter lange LKWs mit einer zulässigen Transportlast von sage und schreibe 44 Tonnen! Dreimal dürfen Sie raten, wer die dann noch einmal radikal verschärften Schädigungen im Verkehrsfluss und am Straßenbelag bezahlen soll. Richtig. Wir Steuerzahler.

Natürlich soll auch innerhalb der IAA über neue Formen der Mobilität in speziellen Foren diskutiert werden. Die real auf dem Bühnen dargebotenen Automodelle fahren aber nach wie vor in ihrer Mehrzahl

mit fossilen Energieträgern. Und auch die von China vorangetriebene Entwicklung von PKWs mit Elektromotoren ist keine Lösung. Die Produktion von Batterien ist hochgradig mit Giften verbunden. Auch kommt ja der Strom nicht automatisch aus sauberen Quellen. Und dabei hatte ausgerechnet BMW vor zwanzig Jahren, bei der Internationalen Automobilausstellung 1999, bereits einen serienreifen Renner präsentiert, der mit Wasserstoff angetrieben wurde.

Es bestand auch bereits ein Konsortium, das den Strom für die Elektrolyse von Wasser zu Wasserstoff aus riesigen Solarparks in Nordafrika herbeischaffen wollte. Fehlte nur der Startschuss. Ja, und dann zerfiel das Konsortium auf mysteriöse Weise, und BMW verlor auf mysteriöse Weise das Interesse an dieser sauberen Antriebsart, und es wurde weiter auf Öl gesetzt, mit der Folge, dass die USA mit Fracking wie eine bereits ausgepresste Zitrone letzte Öltropfen erzeugen. Und dass im kanadischen Bundesstaat Alberta die gesamte Landschaft vernichtet wird, um aus dem Sand Teer herauszuquetschen, das dann zu Öl „veredelt“ wird. Hätte BMW die Wasserstofftechnologie konsequent auf den Markt gebracht, würde die deutsche Autoindustrie jetzt nicht blöde lachend in den Abgrund torkeln.

Autofahren nervt. Also: Umsteigen auf Eisenbahn? Allemal lachen. Ich besitze eine Bahncard50. Das ist eine Eintrittskarte in die Welt des galoppierenden Irrsinns. Wie bitte? Sage und schreibe 70 Prozent aller Züge sollen ihr Ziel pünktlich erreichen? Das deckt sich nicht mit meiner Erfahrung. Fahren mit der Deutschen Bahn AG ist Roulette spielen. Und der Einsatz sind unsere Knochen und unsere Nerven. Rien ne va plus – nichts geht mehr. Ganze Züge fallen aus, ohne Ersatz versteht sich. Sieh zu wo Du bleibst mitten in der Nacht.

Mein Zahnarzt hatte mit seiner Fahrrad-Reisegruppe bestehend aus 28 Teilnehmern einen Zug nach Amsterdam gebucht. Nun, die Fahrräder samt Gepäck und ihren lustigen Reisegesellen standen auf dem Bahnsteig und dann erfuhr die lustige Reisegruppe, dass der Zug kurzfristig ersatzlos gestrichen wurde. Und wie oft kommt ein Zug stark verspätet mit der ebenso beliebten wie nebulösen Durchsage „Signalstörung“? Die Krönung der Auslese war, wie ein ICE kurz vor Berlin äußerst zeitaufwendig umgeleitet wurde wegen „spielender Kinder auf den Gleisen“. Ich schimpfe dann immer wieder, das Unternehmensziel der Deutschen Bahn AG sei die ultimative Abschaffung des Schienenverkehrs, was dann

meistens von Leidensgenossen eher in die verschwörungstheoretische Abteilung verwiesen wird.

Ich hatte bislang keine Zeit, meine Verschwörungstheorie mit Fakten zu belegen. Aber bei den Protestveranstaltungen jetzt am Wochenende bei der IAA in Frankfurt wird auch der Verkehrsexperte Winfried Wolf anwesend sein. Wolf ist Mitbegründer des Bündnisses Bahn für Alle. Dieses Bündnis will die Bahn retten und wieder zu einem ernstzunehmenden Verkehrsmittel machen. [Das Bündnis Bahn für Alle](#) gibt einen alternativen Geschäftsbericht der Deutschen Bahn AG heraus, der wiederum von Winfried Wolf mit verfasst wurde (5).

Und hier wird meine Schienen-Netz-Zerstörungshypothese faktenbasiert untermauert. Was denken Sie, wofür die Bahn AG ihr Geld ausgibt? Tatsächlich nur zu 50 Prozent für Betrieb und Ausbau ihres schienengebundenen Fuhrparks und der dazu gehörenden Anlagen in Deutschland. Stattdessen hat die Deutsche Bahn AG mit Schenker die größte LKW-Speditionsfirma Europas erworben. In Indien investiert die DB AG in den dortigen Güterverkehr – während die deutschen Güterwaggons auf Abstellgleisen verrotten. In Katar bauen die deutschen Eisenbahner ein 300 Kilometer langes Schienennetz für die Untergrundbahn.

Dazu einen Hochgeschwindigkeitszug in Saudi-Arabien. Währenddessen wurde das Schienennetz in Deutschland seit 1994 um ein Sechstel abgebaut, Bahnhöfe und Haltestellen wurden um ein Sechstel reduziert, der Bestand an Weichen und Gleiskreuzungen mehr als halbiert, ebenso die Anzahl der Beschäftigten von 1994 gleich 340.000 auf heute 180.000 Vollzeitmitarbeiter. Die Deutsche Bundesbahn und die DDR-eigene Reichsbahn sollten ja unbedingt an die Börse, und dann an Börsenspekulanten verschachert werden.

So entstand 1994 die Deutsche Bahn AG, also nicht länger ein Staatsbetrieb, sondern ein privatrechtliches Unternehmen, das nicht mehr der Bevölkerung zu dienen hat, sondern Profit abwerfen und Spekulationsgewinne an der Börse abwerfen soll. Die Schulden der Bundesbahn übernahm der Bund, also wir. Schuldenfrei an die Börse. Der Börsengang fand bis heute aber nicht statt, das Unternehmen gehört aber immer noch dem Staat.

Mittlerweile haben die vier letzten Direktoren der Bahn schon wieder einen Schuldenberg in Höhe von 20 Milliarden Euro angehäuft. Das ist bei einem Eigenkapital von 15 Milliarden Euro eine bedrohliche Überschuldung, aus der leicht eine Insolvenz werden kann. Könnte es sein, dass über eine „Zwangsversteigerung“ die Deutsche Bahn AG jetzt doch noch zum Spottpreis in private Hände gelangt? Die Investitionen der Deutschen Bahn im Ausland bringen jedenfalls keine nennenswerten Gewinne ein. In der freien Wirtschaft würde kein Unternehmen solche waghalsigen Geschäfte machen. Die Direktoren der Deutschen Bahn AG kommen aber allesamt aus der „freien“ Wirtschaft, und zwar alle aus demselben Stall, nämlich dem Autokonzern Daimler:

Nacheinander führten die Daimler-Manager Heinz Dürr, Hartmut Mehdorn und Rüdiger Grube die Deutsche Bahn AG. Welch' ein Zufall! Der verantwortliche Verkehrsminister, der 1993 die Privatisierung der Deutschen Bahn auf den Weg brachte, war Matthias Wissmann, CDU. Wissmann schied 2007 aus der Politik aus, um jetzt richtig Geld zu verdienen. Er wurde Präsident des Verbandes der Automobilindustrie und blieb es auch bis 2018. So ein Zufall aber auch ...

Naja, wir wollen ja nicht immer nur meckern. Auch über Alternativen soll bei den Protestaktionen am Rande der Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt diskutiert werden. Also, so wie es jetzt läuft, darf es auf keinen Fall weitergehen. Es gibt genug Studien, die belegen, [dass die Lärmbelästigung](#) (6) und die Vergiftung durch Feinstaubpartikel, verursacht durch extremes Verkehrsaufkommen, [die Lebenserwartung erheblich verkürzen](#) (7).

Sind wir verrückt, dass wir tatenlos zuschauen, wenn Millionen Menschen massiver Lebensgefahr ausgesetzt sind? Also müssen die Innenstädte sofort von der automobilen Strangulierung befreit werden. Das bedeutet: Sperrung. Nur noch Öffentlicher Nahverkehr und in Einzelfällen emissionsfreie Taxis. Das funktioniert, ohne dass irgendjemand nennenswerte Nachteile in Kauf nehmen müsste. Und zwar durch Nulltarif im öffentlichen Nahverkehr, praktiziert bereits jetzt in Tallinn in Estland, Hasselt in Belgien und in etlichen kleineren Gemeinden, mit großem Erfolg.

Das Fahrradfahren muss endlich zu einem ernstgenommenen vollwertigen Verkehrsmittel erhoben

werden. Seitdem es das elektrische Fahrrad (Pedelec) als Massenphänomen gibt, sind auch Menschen mit einer weniger guten körperlichen Konstitution in der Lage, längere Strecken mit dem Zweirad zurückzulegen. Dafür müssen geschlossene Radwegenetze angelegt werden, die Konfrontationen mit anderen Verkehrsmitteln vermeiden.

Die PKW-Produktion muss auf ein unverzichtbares Quantum zurückgefahren werden. Dafür muss die Deutsche Bahn AG wieder ein vollwertiges Staatsunternehmen werden, bei dem der Dienst an den Menschen im Vordergrund steht und nicht der Profit einiger halbseidener „Investoren“. In diesem Sinne wünschen wir den Kritikern der Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt an diesem Wochenende viel Erfolg. Und wir wünschen uns, dass möglichst viele Menschen endlich aufwachen und den längst überfälligen Kurswechsel in der Verkehrspolitik unterstützen und mit tragen.

Quellen:

1. <https://www.attac.de/kampagnen/verkehrswende/12-159-iaa-proteste/>
2. <https://www.youtube.com/watch?v=p4ypu2pzCL4>
3. <https://www.daserste.de/information/wissen-kultur/w-wie-wissen/autobahnen-100.html>
4. <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2014/044-dobrindt-verkehrsprognose2030.html>
5. <http://www.bahn-fuer-alle.de/media/docs/AltGeschBer2018-19v.pdf>
6. <https://www.sn.at/leben/gesundheit/schon-geringe-laermbelastung-schadet-der-gesundheit-12448819>
7. https://www.lanuv.nrw.de/fileadmin/lanuvpubl/3_fachberichte/30031.pdf

+++

Danke an den Autor für das Recht zur Veröffentlichung des Beitrags.

+++

Bildquelle: [RikoBest/Shutterstock](#)

+++

KenFM bemüht sich um ein breites Meinungsspektrum. Meinungsartikel und Gastbeiträge müssen nicht die Sichtweise der Redaktion widerspiegeln.

+++

Alle weiteren Beiträge aus der Rubrik „Tagesdosis“ findest Du auf unserer Homepage: [hier](#) und auf unserer [KenFM App](#).

+++

Dir gefällt unser Programm? Informationen zu Unterstützungsmöglichkeiten hier: <https://kenfm.de/support/kenfm-unterstuetzen/>

+++

Jetzt kannst Du uns auch mit Bitcoins unterstützen.



Bitcoin Adresse: 18FpEnH1Dh83GXXGpRNqSoW5TL1z1PZgZK