



Gereon Asmuth über die CDU nach Merkel

Der röhrende Hirsch

Angela Merkel ist weg. Das heißt, noch nicht so ganz, aber das Ende ihrer Kanzlerschaft ist in Sicht. Und die gesellschaftliche Linke jubelt. Weil Merkels Popularität Ausdruck einer müden Konsensgesellschaft gewesen sei, die die unteren 30 Prozent des Landes abgeschrieben habe. Und weil mit ihrem Abgang nun endlich alle die gesellschaftlichen Konflikte diskutiert werden könnten, die unter der Großen Gesellschaftlichen Koalition unter den Tisch gekehrt wurden, wie es kürzlich in der taz hieß. Andere loben ihren potenziellen Nachfolger Friedrich Merz gar zum Traumboy der Linken hoch, weil der die CDU nach rechts rücken werde und dann für Rot-Rot-Grün so viel Platz bleibe, dass Robert Habeck bald Kanzler sei.

Geht's noch?
Nichts gegen gute Laune und schöne Träume. Aber wer solche Szenarien für Wirklichkeitsnah hält, der kann auch mit Andrea Nahles, „Ich mach mir die Welt, widewidewie sie mir gefällt“ tralälern. Wer in die Zukunft blicken will, muss erst einmal die Gegenwart wahrnehmen. Und die ist so brutal, dass für alles Mögliche Anlass besteht, nur leider nicht für ein linksgrünes Utopia.

Ja, Angela Merkel steht nun wirklich nicht für sozialen Ausgleich. Aber den hat sie auch nie versprochen. Denn sie ist, auch wenn viele das gern weggeführt hatten, nicht Kanzlerin der SPD, sondern immer noch in der CDU. Dass Gerechtigkeit in den letzten Jahren kaum auf der politischen Agenda stand, liegt weniger an der Konsenskanzlerin, sondern an der eklatanten Schwäche der gesellschaftlichen Linken. An einer SPD, die seit ihrer Selbstamputation durch Hartz IV nur noch vor sich hin humpelt. An den Grünen, die aus Angst vor ihren WählerInnen die Courage verloren haben. Und an einer Linkspartei, die zwar beharrlich für die Schwachen eintritt, aber auch kaum gewählt wird.

Denn – und das ist das Schlimmste – in der bundesrepublikanischen Gesellschaft gibt es offenbar keine Nachfrage nach Umverteilung. Nach Merkels Abgang kann also genauso gut über gesellschaftliche Konflikte diskutiert werden wie bisher. Es wird genauso wenig jucken wie zuvor.

Von einer strukturellen linken Mehrheit sind wir weiter entfernt denn je. Zwar gibt es den neuen Popstar Habeck. Aber solange er mit seinen Grünen vor allem von der Blutruterei der SPD profitiert, nutzt das gar nichts.

Einziger Hoffnungsschimmer für eine progressivere Regierungskonstellation nach der Groko bliebe somit Schwarz-Grün, wahrscheinlich mit ei-

ner FDP an Bord. Ein Projekt, das aus guten Gründen schon vor einem Jahr mit Pauken und Trompeten gescheitert ist. Wie soll das erst funktionieren, wenn nicht nur die Liberalen weiter nach rechts gerückt sind, sondern auch die Union?

Das wird sie zweifelsohne. Wenn die CDU die Chance zur Grunderneuerung nach Merkel nutzt, dann wird sie fast zwangsläufig den ebenso erkonservativen wie marktradikalen Friedrich Merz an die Spitze wählen. Obwohl er wie Kai aus der Kiste zurück ins Rampenlicht sprang – immerhin ist er anders als seine KonkurrentInnen frei vom Mehltau der Groko. Obwohl ihm der Mangel schmieriger Spekulantenfonds anhaftet – genau das wird schon jetzt erfolgreich zu Wirtschaftskompetenz verdreht. Und nicht obwohl, sondern genau weil er ein billiges Abziehbild der Kohl-Ära ist.

Seine wichtigste Aufgabe ist eben nicht mehr der Konsensquark in der Mitte, sondern das Streicheln der gebeutelten Konservativen in der Union – um sie vor der Verlockung der AfD zu retten.

Er wird das sicher nicht mit dem wurzelzweigigen Wahn eines Horst Seehofer angehen. Aber inhaltlich wird er dessen rechtspopulistische Positionen zur Leitkultur der Gesamt-Union erheben. Die möglichen Konsequenzen liegen auf der Hand: eine wie auch immer geartete Zusammenarbeit mit den Grünen würde ein selbstzerfleischendes Stillstandsprojekt werden, das die real existierende Groko noch locker in den Schatten stellen wird. Oder Merz koalitiert gleich mit der AfD.

Bitte was?
Ja, genau. Das ist die weitreichendste Folge des angelegentlich Abgangs von Angela Merkel. Sie war ein Garant dafür, dass es keine Kooperation mit der neuen Heimstatt für Rechtsextremismus gibt. Ohne Merkel ist dieser Stöpsel aus der Wanne.

Wohin das führt, kann man in Österreich sehen. Und in Italien. Was eine schwarz-blaubraune Kooperation für Deutschland und darüber hinaus für Europa bedeutet, lässt sich an fünf Fingern abzählen.

Und diese Aussicht soll nicht reichen, die Linke aufzurütteln? Es ist zu befürchten. Denn ebendiese Aussicht reichte bekanntlich nicht einmal in den USA oder in Brasilien, wo mit Donald Trump und Jair Bolsonaro noch viel ärgerere Feindbilder der Linken antraten – und gewannen.

Nein, Friedrich Merz ist nicht der Posterboy der Linken. Er ist der röhrende Hirsch über dem Sofa in der miefigen deutschen Stube.

umweltfreundliche verkehrspolitik

Zurück auf die Schiene!

Die Städte von Verkehrsstaus und Schadstoffbelastung befreien? Das könnte gehen – wenn die Bahn ihre innerstädtischen Güterbahnhöfe wieder aktiviert

Die Eisenbahn spielt bei der Versorgung deutscher Städte heute kaum noch eine Rolle. Innerstädtische Güterbahnhöfe liegen seit Jahren brach und viele Gleisanschlüsse wurden seit der Bahnreform 1994 stillgelegt. Dabei werden innovative und emissionsarme City-Logistik-Konzepte eigentlich dringend gebraucht. Es bräuchte dafür aber entsprechende Umschlagflächen in den Städten. Diese werden knapp, da die ehemaligen Eisenbahnflächen immer mehr zu begehrten Immobilienstandorten geworden sind. Der Druck der Stadtplaner und Immobilienprojekentwickler, diese Flächen zu bebauen, nimmt stetig zu. Wenn jetzt nicht ein radikales Umdenken einsetzt und diese Flächen für Logistik auf der Schiene gesichert werden, dann ist der Zug für die klimafreundliche Güterbahn in den Städten endgültig abgefahren.

Schaut man sich heute um, so verstopfen Lkws

Früher gab es überall in der Stadt Bahnhöfe für den Warenumschlag. Doch die Bahn hat die Städte abgehängt

und Lieferfahrzeuge die Innenstädte. Zugeparkte Radwege, Busspuren und Staus sind die Folge. Ein Treiber ist der wachsende Onlinehandel, der dafür sorgt, dass immer mehr Pakete und Stückgüter transportiert werden. Die Belieferung des Einzelhandels, der Kaufhäuser und der Supermärkte, aber auch der Restaurants, Gaststätten, Baustellen usw. erfolgt auf der Straße. Zunehmender Lkw-Verkehr in den Städten bedeutet, dass es mehr Unfälle gibt. So stirbt jährlich eine Vielzahl von Radlern, weil technische Systeme wie Kameras aus Kostengründen nicht verbaut sind. Schließlich belastet der Güterverkehr auf der Straße zu einem erheblichen Anteil unsere Städte mit Schadstoffen, Feinstaub und Lärm. Urbane Lebensqualität sieht anders aus.

Die Folgen des Klimawandels und die damit verbundenen ehrgeizigen Ziele des Pariser Klimaabkommens mit den entsprechenden CO₂-Minderungs-Zielen machen es nötig, über neue Konzepte nachzudenken. Dabei kann die umweltfreundliche Bahn eine wichtige Rolle spielen. Um aber eine innovative und emissionsarme Logistik auf der Schiene umzusetzen, bedarf es entsprechender Umschlagflächen in den Städten. Es geht also darum, die Logistik mit der Eisenbahn neu zu erfinden und dafür Sorge zu tragen, dass auch kleinteilige Güter so weit wie möglich mit der Bahn bis in die Zentren gebracht werden.

Die Eisenbahn hat sich aus dem Geschäft mit Express- und Stückgütern völlig zurückgezogen. Früher gab es überall in der Stadt Güterbahnhöfe, wo diese Güter umgeschlagen wurden. Nur hat die Bahn nicht investiert, und mit Gebäuden aus der Kaiserzeit konnte man im Wettbewerb nicht mithalten. Angesichts des dramatischen Rückgangs an Anschlussgleisen und der verschiedenen Kostensenkungsprogramme im Schienengüterverkehr ist der Wagenladungsverkehr in seiner

Existenz gefährdet. Nach wie vor verlagern Unternehmen Ladung auf den Lkw. Jüngstes Negativbeispiel ist Ford. Das Unternehmen stellte den dreimal wöchentlich verkehrenden Zug zwischen einem Kunststoffteile-Zulieferer in Berlin-Zehlendorf und dem Werk in Köln im Sommer ein.

Viele ehemalige Güterbahnhöfe liegen wegen fehlender Konzepte und Nutzung brach. Die Deutsche Bahn hat die Städte abgehängt. Die großen innerstädtischen Flächen haben überall in der Republik die Begehrlichkeiten der Immobilienbranche und der Stadtplaner geweckt. Viele Grundstücke befinden sich nicht mehr im Eigentum der DB und sind inzwischen verkauft. Herausragendes Beispiel für ein solches Immobilienprojekt ist Stuttgart 21, wo innerstädtische Flächen der Eisenbahn entzogen werden. In Berlin wird gerade der Güterbahnhof in Steglitz überbaut. In Berlin-Halensee gibt es jetzt einen großen Baumarkt, der ausschließlich auf der Straße beliefert wird. Und in Berlin-Moabit befinden sich auf dem Gelände des Güterbahnhofs eine Entlastungsstraße mit zwei Gastro-Großmärkten, ein Lebensmittel-discounter und ein Baumarkt. Auch in Tübingen und Heidelberg sind Bahnflächen zugunsten neuer Stadtquartiere komplett verschwunden. Die Liste ließe sich beliebig fortsetzen.

Die großen Paket- und Logistikdienstleister wie DHL und Hermes setzen derweil auf den Lkw. Gleiches gilt für Amazon, Zalando und Co. Die neuen Lagerhäuser und Paketzentren werden in der Nähe von Autobahnen gebaut. Für einen Bahnanschluss interessiert sich hier niemand – die Versorgung der Städte haben Lastwagen und Lieferwagen, sogenannte White Vans, übernommen. Ehemalige Bahnkunden sind abgewandert und die Gleisanschlüsse rosten vor sich hin. So auch der Großmarkt am Berliner Westhafen, wo das Obst und Gemüse für die Stadt zu 100 Prozent auf der Straße ankommt.

Das Geheimnis der Logistik besteht in der Kunst der Konsolidierung (Bündelung von Mengen) sowie der Organisation schneller und wirtschaftlicher Durchführung von Prozessen. In Zukunft wird es auch darum gehen, dass Transporte die Anforderungen an eine grüne emissionsarme beziehungsweise emissionsfreie Logistik erfüllen müssen.

Das könnte folgendermaßen aussehen: Außerhalb der Stadt im Bereich von Güterverkehrszentren oder auch Rangierbahnhöfen werden die auf der Schiene ein- und ausgehenden Sendungen nach Richtungen beziehungsweise Empfängern vorsortiert und gebündelt. Von diesen Terminals verkehren dann mehrmals täglich Shuttle-Züge mit speziellen City-Containern zu den innerstädtischen Umschlagplätzen (City-Terminals). Dort erfolgt dann ein Umschlag auf kleine und mittelgroße Straßenfahrzeuge für die allerletzte Meile. Diese Fahrzeuge sind mit emissionsfreien Elektroantrieben (Batterie oder Brennstoffzelle) ausgerüstet und übernehmen dann die Zustellung auf der allerletzten Meile.

Solche Konzepte sind durchaus realisierbar – aber nur dann, wenn ein Umdenken bei Bahn, Bundesregierung und Unternehmen einsetzt. Angesichts der Luft- und Verkehrsbelastung in den Städten wäre es höchste Zeit.



Uwe Höft ist Professor für Marketing und Innovationsmanagement an der Technischen Hochschule Brandenburg. Er ist Herausgeber des Privatbahn Magazins und von Zukunftsbranche Bahn.

Susanne Knaul über die boykottierte Wahl in Ostjerusalem

Nicht ehrenwert, sondern feige

Jerusalems Palästinenser können stolz auf sich sein. Mit dem Boykott der Kommunalwahlen haben sie eine weitere Schlacht um die Stadt ruhmreich geschlagen. Niemand werden sie sich der Besatzung ergeben. Nicht sie, wo sie doch in vorderster Front stehen, Jerusalem zu bewahren, wie Palästinenserpräsident Mahmud Abbas es ihnen versichert, ebenso wie der Mufti, Scheich Mohammed Hussein, der sie per Fatwa zusätzlich zum Boykott anhält. Wer doch zur Wahl geht, den wird Allah bestrafen, so die Botschaft. Vielleicht, vielleicht auch nicht. Fest steht, das Leben wird all jene bestrafen, die nicht zur Wahl gingen.

Es sieht schlimm aus in Ostjerusalem. Die Straßen sind kaputt und verunreinigt, Hunderte Häuser sind unmittelbar vom Abriss bedroht, vor allem aber fehlt es an Schulklassen. Dass sich daran in den kommenden Jahren nichts ändern, ja dass sich die Lage eher noch verschlimmern wird, geht auf das Konto von Abbas, des Muftis und der Ostjerusalem selbst. 37 Prozent der Bürger Jerusalems sind Palästinenser,

die auf Kommunalebene wahlberechtigt sind und damit theoretisch sogar den Bürgermeister hätten stellen können, wären sie sich nur einig gewesen. Hätten sie nur ihr demokratisches Recht wahrgenommen, anstatt auf ihre skrupellose Führung zu hören, die selbst den Preis nicht zahlen muss.

Jüdische Kommunalpolitiker im Westen Jerusalems treiben eine Judaisierung der Stadt voran. Palästinenser müssen Regeln einhalten, wenn sie den Status als Bürger Jerusalems behalten wollen. Regeln, die für ihre jüdischen Mitbewohner nicht gelten. Während der Bau neuer Wohnungen in den israelischen Siedlungen in Ostjerusalem lebhaft voranschreitet, gilt es als riesige Ausnahme, wenn ein Araber in der Stadt ein Haus bauen darf.

Der Kampf um die Stadt kann nicht mit Boykotten gewonnen werden. An den Kommunalwahlen nicht teilzunehmen war nicht ehrenwert, sondern feige. Die Palästinenser in Ostjerusalem sind Abbas, dem Mufti und ihrer Not ergeben. Selbst schuld.

ausland 10