

Mobilitätskonzepte für die Zukunft

Noch ist das Auto in Deutschland das beliebteste Fortbewegungsmittel (Umweltbewusstsein in Deutschland 2016). Doch mit dem Wandel des Leitbildes von einer autogerechten zur lebenswerten Stadt wächst die Bereitschaft zum Wechsel auf andere Verkehrsmittel. Der PKW verliert an Ansehen auch als Statusobjekt insbesondere in der Gunst junger Menschen. Fahrräder, auch mit Elektroantrieb sowie Carsharing gewinnen in verschiedenen Milieus wachsenden Zuspruch. Wo geht die Reise hin? Technikfreaks sagen »Die App macht's!« Daten seien der Schlüsselfaktor für Mobilitätskonzepte. Doch welche Perspektive verbirgt sich hinter mobilen Applikationen für neue Online-Fahrtenvermittlungsdienste? Werden Google, Amazon, UBER, GETT oder andere profitorientierte Plattformen den Markt beherrschen? Wie wird nachhaltige Mobilität mit Umweltfreundlichkeit, Erschwinglichkeit, Barrierefreiheit, Kinderfreundlichkeit durchgesetzt, verbunden mit guten Bedingungen für alle Beschäftigten und Fahrgäste?

Hohe Bedeutung von Mobilität

Wer allein in Apps, in technischen Konzepten, in neuen Antriebstechniken oder IT-gestützten Mobilitätsdienstleistungen die Antworten erwartet, der übersieht wichtige Faktoren. Heute ist der Wohnstandort der Ausgangspunkt der Mobilität. Die räumlichen Strukturen sind der entscheidende Faktor für den Bedarf an Mobilität und Verkehrsmitteln. Mobilität, die Möglichkeit zur räumlichen Beweglichkeit, ist unverzichtbar zur Erfüllung von menschlichen Bedürfnissen und eine Voraussetzung für die soziale, ökonomische, kulturelle und politische Teilhabe der Menschen am gesellschaftlichen Leben. Mobilität sichert die Wege zur Familie, zur Arbeit, zu Freunden, zur Bildung, zu Kindertagesstätten, Schulen und Universitäten, zum Arzt, zu Kulturveranstaltungen und in den Urlaub. Mobilitätsanforderungen sind vielfältig.

Im Unterschied zur Mobilität ist Verkehr nur das Mittel zum Zweck. Verkehr ist die zielgerichtete Ortsveränderung von Personen, Gütern, Nachrichten unter Verwendung von Energie und Information, heißt es in einem Blog zur Zukunft der Mobilität.¹ Mobilität steht für einen Verkehrsbedarf, der als

1 <http://www.zukunft-mobilitaet.net/3892/analyse/unterschied-verkehr-mobilitaet/>

Folge sozialer Aktivitäten wie Wohnen, Arbeiten, Bilden, Erholen von Menschen und der Produktion, dem Handel und dem Konsum von Waren und Dienstleistungen und ihrer räumlichen Trennung entsteht. Diese Trennung nimmt aufgrund der gewachsenen Arbeitsteilung und der räumlichen Ausbreitung von Städten bei gleichzeitigem Abbau ländlicher Strukturen immer weiter zu. Gentrifizierung, die teure Veredlung von Wohnquartieren vertreibt heute viele Menschen in Randgebiete der Städte. Im Zuge der Industrialisierung entstanden in der Nähe von Arbeitsstätten oftmals auch Arbeitersiedlungen. Wohnen, Arbeit, Konsum und Freizeit lagen gut erreichbar in der Nähe. Automobile waren noch nicht entwickelt und der Achtstudententag über viele Jahrzehnte nur eine Forderung der Gewerkschaften. Bei überlangen Arbeitstagen bestand für Arbeiter kaum Gelegenheit, gemütlich zum Betrieb zu bummeln. Das Flanieren durch die schönen glasüberdachten Passagen mit den reichhaltigen Warenangeboten in den modernen Städten des 19. Jahrhunderts war eher ein Privileg des Bürgertums.

»Stadtluft macht frei« besagte ein Rechtssatz des Mittelalters und beendete die Leibeigenschaft der Landflüchtigen. Mit dem Wachstum der Städte wuchs der Verkehr und mit dem Wachstum des Verkehrs wuchsen die Städte. Heute macht die Stadtluft der autogerechten Städte Menschen krank. Schadstoffe aus Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren schädigen die Gesundheit, die Zahl der Todesopfer durch verkehrsbedingte Luftverschmutzung übersteigt inzwischen die Zahl der Unfalltoten in Deutschland². Seit Jahrzehnten ist bekannt, dass die durch fossile Energieträger geprägte Mobilität der Industrie – sowohl der hochentwickelten Industriestaaten als auch der Schwellenländer – mit ihrem Maß an Ressourcenverbrauch die ökologische Tragfähigkeit unserer Erde um ein Vielfaches übersteigt. Immens ist auch die Bindung von Infrastrukturkosten, öffentlichen und privaten Haushaltsmitteln für den motorisierten Straßenverkehr. Wenn ein PKW 94 Prozent seiner theoretisch nutzbaren Zeit auf kostbarem öffentlichem Grund herumsteht (Canzler/Knie 2017), ist der Mitteleinsatz zudem auch unwirtschaftlich. Trotzdem haben der Besitz und Gebrauch des privaten PKWs nach wie vor hohe Attraktivität gegenüber dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Selbst der tägli-

2 Nach Berechnungen der Europäischen Umweltagentur (EEA) starben 2012 in Deutschland 10 400 Menschen vorzeitig an den Folgen erhöhter Stickoxid-Konzentrationen:
<https://www.eea.europa.eu/de/pressroom/newsreleases/zahlreiche-europaer-sind-immer-noch-vorzeitige-todesfaelle-durch-luftverschmutzung>.
Durch Unfälle gab es im Jahr 2012 auf deutschen Straßen 3600 Todesopfer:
https://www.destatis.de/DE/Publikationen/Thematisch/TransportVerkehr/Verkehrsunfaelle/PK_Unfallentwicklung_PDF.pdf.

Die Zukunftsdebatte hat schon begonnen

che Stau auf den Arbeitswegen und Stellplatzgebühren am Arbeitsort schreken Auto fahrende Pendler nicht ab.

Doch die Endlichkeit fossiler Antriebsstoffe, Kipp-Punkte im globalen Klima sowie begrenzte Ressourcen an seltenen Erden der für einen Umstieg auf Elektromobilität benötigten Stoffe erfordern den grundlegenden Umbau der Mobilitätskonzepte und systematische Verkehrsvermeidung. Die Geschichte des fossilen Automobylantriebs nähert sich rasant ihrem Ende. Luftverschmutzung und Lärm in den Städten, Gefahren auf den Straßen und Erreichbarkeitsprobleme in ländlichen und strukturschwachen Räumen stoßen auf Ablehnung. Dieses Verkehrssystem schädigt mit dem Ressourcenverbrauch und dessen Auswirkungen nicht nur unsere Gesundheit und die sensible Erdatmosphäre, es überfordert die Resilienz der Menschen, ihrer Biosphäre sowie die Möglichkeiten der Bedürfnisbefriedigung nachfolgender Generationen. Die illegalen Manipulationen der Diesel-Abgas-Werte waren ein zutiefst törichter Versuch, die Krise des Automobilitätssystem zu verbergen. Entschädigungsleistungen für Betrugsopfer fehlen für den ökologischen Umbau der Mobilitätssysteme. Die Politik hat ihre Funktion als Rahmensetzer und Kontrolleur nicht im Interesse der Allgemeinheit, sondern für die Profiteure einer veralteten Technologie ausgeübt. Ein Politikwechsel ist überfällig. Nachhaltige Mobilität muss den begrenzten ökologischen Ressourcen, den Klimaschutzanforderungen, dem Gesundheitsschutz, dem Wandel der Arbeitswelt, Teilhabebedürfnissen und einem veränderten Freizeit- und Konsumverhalten gerecht werden und zugleich für alle verfügbar und erschwinglich sein.

Mobilität im Kontext der Globalisierung

Mobilität wird stark geprägt durch wechselseitige politische, soziale, ökonomische und technische Entwicklungen sowie die damit verbundenen ökologischen Veränderungsprozesse unserer Lebensumwelt. Im Zeitalter der auf Marktexpansion gerichteten Globalisierung gibt die Europäische Union eindeutig den so genannten Grundfreiheiten den Vorrang: Warenverkehrsfreiheit, Dienstleistungsfreiheit, Personenverkehrsfreiheit und Kapitalverkehrsfreiheit. Dieser Rahmen bestimmt auch die von ihr bevorzugten Aspekte der Mobilität. Die mit der Mobilität verbundenen Produktions- und Dienstleistungsunternehmen sind selbst zu den ökonomisch bedeutendsten Wirtschaftssektoren der kapitalistischen Wirtschaftsordnung geworden und beherrschen als mächtige transnationale Konzerne die globale Ökonomie. Sie sind nach wie vor Hauptanlageobjekte von Investoren. Diese Unternehmen haben einen bestimmenden Einfluss auf die weltmarktorientierte Infrastruktur, auf die Handels- und Investitionspolitik der EU.

Doch mit der weiteren Digitalisierung und Automatisierung verschieben sich die Gewichte der Akteure. Am Beispiel der laufenden Verhandlungen über TiSA, das Abkommen über die Liberalisierung von Dienstleistungen, wird dies deutlich. »Die Cheerleader der Unternehmen, genannt Team TiSA, werden von Technologiegiganten wie Microsoft, IBM und Google, globalen Logistik- und Transportunternehmen wie DHL, Fedex und UPS sowie Finanzmogulen wie Citigroup und AIG dominiert. Sie haben privilegierten Zugang zu den Verhandlungsführern«, erläutert die Internationale Transportarbeiter-Föderation (ITF 2017) und warnt vor negativen Auswirkungen für die Beschäftigten und die Allgemeinheit. Gleichzeitig verändern sich auch individuelle, soziale und ökologische Anforderungen sowie technische Gestaltungsmöglichkeiten von Mobilität stark. Der Strukturwandel in der Arbeitswelt, prekäre Erwerbsbiografien, die fortschreitende Digitalisierung von Arbeitsschritten, neue Marktakteure und Plattformen, neue Antriebstechnologien, Marktliberalisierungsdruck, Wohnraumangel und Migration stehen in deutlicher Beziehung zu vielfältigen Aspekten der Mobilität. Deshalb ist die Politik gefordert, soziale und ökologische Standards zum verpflichtenden Bestandteil aller Politikfelder zu machen.

Mobilität und Gesundheit

Verkehr mit alter Antriebstechnik belastet unsere Umwelt und besonders die Gesundheit der Menschen über jedes verträgliche Maß hinaus. Diese Belastungen umfassen zum Teil sehr gefährliche Schadstoffeinträge durch Rußpartikel, Feinstäube, Reizgase wie Stickoxide, Benzol, Kohlenstoffdioxide. Hinzu kommt der Verbrauch von notwendigen Naturräumen sowie schädlicher Lärm und zu viel Stress. Millionen Menschen erkranken dadurch. Enorme Folgekosten behindern die Entwicklungspotenziale der menschlichen Gesellschaft. Seit Mitte der 1990er Jahre liegen in den verkehrsreichen Ballungsräumen die Schadstoffkonzentrationen von Stickstoffdioxid (NO₂) und Feinstaub an verkehrsnahen Messstationen sehr oft oberhalb geltender, gesundheitsrelevanter Grenzbelastungswerte.³ NO₂ entsteht insbesondere bei der Dieselerbrennung und ist ein ätzendes Reizgas; es gefährdet die Gesundheit in erheblichen Umfang. Stickstoffdioxid schädigt das Schleimhautgewebe im gesamten Atemtrakt und reizt die Augen. Es führt zu Entzündungsreaktionen, verstärkt die Reizwirkung anderer Luftschadstoffe (wie Feinstaub und Ozon). In der Folge können Atemnot, Husten, Bronchitis, Lungenödem, Anfälligkeit für Atemwegsinfekte sowie Lungenfunktionsmin-

3 <https://www.umweltbundesamt.de/presse/pressemitteilungen/luftqualitaet-2016-stickstoffdioxid-weiter>.

Die Zukunftsdebatte hat schon begonnen

derung auftreten. Auf der Grundlage dieser Effekte werden Atemwege auch empfindlicher für Allergien. Nimmt die Belastung der Außenluft mit NO₂ zu, leiden insbesondere Kinder, Ältere und Menschen mit vorgeschädigten Atemwegen darunter. Bei hohen NO₂-Konzentrationen werden mehr Menschen wegen Atemwegserkrankungen in Krankenhäuser eingeliefert. Auch eine Zunahme der Herz-Kreislauf-Erkrankungen und der Sterblichkeit kann in Folge beobachtet werden. In der direkten Umgebung vielbefahrener Straßen werden deutschlandweit massive Grenzwertüberschreitungen gemessen. Diesel-PKWs überschreiten die Euro-Grenzwerte für Stickstoffdioxid auf der Straße noch deutlich stärker als bislang angenommen. Ging man für das Jahr 2016 bislang von 575 mg NO₂/km aus, liegt nun die Diesel-PKW-Flotte in Deutschland bei durchschnittlich 767 mg NO₂/km. Das ergaben neue Berechnungen für das Umweltbundesamt⁴. Diese unerträgliche Situation ist die Folge schwacher Emissionsregeln für die Fahrzeuge und die bisherige Zurückhaltung von Kommunen bei der Durchsetzung von rechtlich zulässigen Fahrverboten für Dieselfahrzeuge in Stadtgebieten. Doch zum Gesundheits- und Klimaschutz brauchen wir rasch wirksame Maßnahmen zur Luftreinhaltung in den Städten und gleichzeitig den Beginn einer Transformation von Mobilität und Verkehr zur Nachhaltigkeit.

Mobilität im Kontext mit Raumplanung

Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung und Verkehrsverbesserung werden schon seit Jahrzehnten als Prinzipien von nachhaltiger Stadtplanung anerkannt. Doch nur in wenigen Städten und Regionen wird diese Strategie, wie zum Beispiel in Amsterdam, erfolgreich umgesetzt. In Deutschland haben sich viele Regionen eher vom Ziel entfernt. So wuchs von 2000 bis 2015 die Zahl der Beschäftigten, die zur Arbeit in eine andere Gemeinde pendeln, von 53 auf 60 Prozent. Gleichzeitig stieg die durchschnittliche Pendelentfernung von durchschnittlich 14,6 Kilometern im Jahr auf 16,8 Kilometer. Die Industriegewerkschaft BAU macht dafür zu Recht eine falsche Wohnungspolitik verantwortlich. Über 80 Prozent aller Wege in diesem Land beginnen und enden an der Wohnungstür. Die Wahl von Wohn-, Lern- und Arbeitsorten beeinflusst viele notwendige Wege und die Entscheidung über den Bedarf von Verkehrsmitteln. Wer in gut strukturierten Räumen lebt, kann im Idealfall alle lebenswichtigen Orte fußläufig, mit dem Rad oder in wenigen Minuten mit dem Öffentlichen Personennahverkehr erreichen. Doch für sehr viele Menschen sieht die Realität anders aus. Menschen verbringen auf dem Weg

4 <https://www.umweltbundesamt.de/presse/pressemitteilungen/stickoxid-belastung-durch-diesel-pkw-noch-hoehher>

zur Arbeit, bei anderen notwendigen Wegen im Alltag viel Zeit. Auf dem Arbeitsweg schleichen sie oft mit ihrem PKW zur Hauptverkehrszeit im Stau oder sind eng gedrängt in Bus oder Bahn unterwegs. Mobilitätsanforderungen verändern sich durch den Strukturwandel der Arbeitswelt und die Entwicklung auf dem Wohnungsmarkt. Das Ideal der fußläufigen Nähe der lebens- und erwerbswichtigen Orte wird selten erreicht. So liegen auch heute Wohnungs- und Arbeitsplatzangebote meist nicht beieinander. Betriebsverlegungen, Befristungen von Arbeitsverträgen, Veränderungen in Lebensgemeinschaften bleiben nicht ohne Folgen auf den Anpassungsbedarf an Mobilität.

Werden aus Beschäftigten im Einzelhandel übergangsweise (vor dem Einsatz von vollautonomen Mobilen) zu freiberuflichen Auslieferungsfahrern von Paketdiensten, die mit den Lieferwagen den Verkehrsfluss in den Wohngebieten erschweren, während der Investor mit dem Laptop vom Sonnendeck Kursentwicklungen seiner Plattform beobachtet und neue Investitionsentscheidungen trifft? Verdrängen steigende Mieten die Menschen aus ihren bisherigen Quartieren und wächst die Wohnungsnot in den Großstädten weiter? Oder erobern Menschen sich die Gestaltungsmacht für selbstbestimmte, humane und ökologische Lebens-, Wohn- und Arbeitskonzepte?

Nachhaltige Mobilität ist ein öffentliches Gut und Aufgabe der Daseinsvorsorge. Eine wichtige öffentliche Aufgabe für dieses Ziel ist deshalb auch die systematische politische Förderung einer gemeinwohlorientierten Wohnungswirtschaft. Wohnungsunternehmen, die mit einem Teil ihres Wohnungsbestandes und ihres Wohnungsneubaus nicht renditeorientiert, sondern gemeinwohlverpflichtet wirtschaften, müssen gegenüber gewöhnlichen Marktteilnehmern bessergestellt werden. Sie brauchen Vorteile wie Steuerbefreiungen, privilegierten Zugang zu Grundstücken und zinsfreie Darlehen (Holm/Holitz/Jensen 2017).

Verkehrsvermeidung ist das vorrangige Ziel einer ökologischen Raum- und Verkehrsplanung und erfordert Mobilitätsmanagement.⁵ Nachhaltige Raumplanung muss Verkehrsbedarfe regulieren und den Umstieg auf umweltverträgliche Alternativen zum Auto steuern. Ein leistungsstarker ÖPNV ist für die Sicherung der Mobilität in den Städten unverzichtbar. Aus Sicht von ver.di und ihrer Global Union ITF⁶ gibt es eine gute Qualität von Dienstleistungen im ÖPNV nur mit guten Sozialstandards und Arbeitsplatzsicherheit bei Betreiberwechseln. Ein Zugang zu Lastenrädern kann Transporte mit

5 Dazu: www.mobilitaetsmanagement.nrw.de.

6 https://verkehr.verdi.de/++edit++/++file++57f7babc24ac064fbdabdabbe/download/social-conditions-UPT-companies-DE_160926.pdf

Die Zukunftsdebatte hat schon begonnen

Auto in Städten ersetzen. Bedarfsgerechte Wegenetze und gute Verknüpfungen von ÖPNV, Fuß- und Radverkehr, eine Infrastruktur für Fahrzeug-Sharing und Elektro-Fahrzeuge sind weitere wichtige Planungsthemen.

Zur Reduzierung der verkehrsbedingten Umweltbelastungen in den Städten sind politische und rechtliche Veränderungen der Verkehrsmittelwahl-situation zugunsten umweltfreundlicher Alternativen entscheidend (UBA 2016). Kommunen, Mobilitätsdienstleister und Wohnungsunternehmen sollten bei der Lösungssuche alle Verkehrsteilnehmenden intensiv beteiligen und dabei deren gemeinnützige Selbstorganisation wirksam unterstützen.

Mobilität im Kontext mit Klimaschutz

Das Ende der fossilen Antriebsstoffe und ebenso die bedrohliche Nähe von riskanten Kipp-Punkten⁷ im globalen Klima liefern wichtige Argumente für die Wende zu einer nachhaltigen Mobilität. Ein notwendiger Beitrag zur Klimaschutzpolitik⁸ ist die Reduzierung der Treibhausgasemissionen bis 2050 im Vergleich zu 1990 um 80 bis 95 Prozent. Notwendig sind deshalb eine auf Verkehrsvermeidung ausgerichtete Rahmengesetzgebung, Raumplanung und Verkehrspolitik, die emissionsfreie Antriebstechnik und eine entsprechende Infrastruktur fördern. Doch weder der aktuelle »Bundesverkehrswegeplan 2030« noch die bisherige E-Mobilitäts-Strategie der Bundesregierung liefern ausreichende Beiträge zum Klimaschutz.

Notwendig sind deutlich höhere Investitionen in die Infrastruktur, verbunden mit einem Politikmix für ein klimaverträgliches Wachstumsmodell. Gefördert werden sollen Innovationen und Investitionen für kohlenstoffarme Technologien und ein emissionsarmes Wirtschaftsmodell. Die OECD fordert den raschen Abbau von Subventionen für fossile Brennstoffe und die Bepreisung von CO₂. Lokale Verwaltungen, Arbeitgeber und Beschäftigte sollen zur besseren Gestaltung des wirtschaftlichen Wandels in den betroffenen Regionen beteiligt werden.

Nahe bei diesen OECD-Vorschlägen liegen die Forderungen des DGB nach einer stärkeren Ausrichtung der Verkehrspolitik an ökologischen Zielen, für ein integriertes Verkehrssystem, das zur Vermeidung von Verkehr beiträgt, sowie eine Entlastung des Faktors Arbeit durch eine umfassende sozial-ökologischen Steuerreform (DGB 1996). Die umfassende ökologische Ausrichtung des Steuersystems ist längst überfällig. Skandalös ist die öffentliche Subventionierung des gesundheitsschädlichen Dieselkraftstoffes. Die

7 <https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/publikation/long/3283.pdf>

8 http://www.bmub.bund.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Klimaschutz/klimaschutzplan_2050_bf.pdf

Bundesregierung hat seit 1990 mit der unterschiedlich hohen Besteuerung von Diesel und Benzin auf Einnahmen von mehr als 250 Milliarden Euro verzichtet. Von dieser Summe entfallen knapp 218 Milliarden Euro direkt auf den geringeren Steuersatz für Diesel und rund 36 Milliarden auf die bei einer höheren Dieselbesteuerung zusätzlich anfallende Umsatzsteuer (Bundesregierung 2017).

Mobilität und soziale Bewegungen

Gute Initiativen, um Mobilität und Verkehr nach den Bedürfnissen der Menschen umzugestalten, sind nicht neu. Ein bemerkenswertes und frühes Beispiel für die öffentliche Auseinandersetzung mit Mobilitätsfragen war eine starke lokale soziale Bewegung, die erfolgreich gegen massive Fahrpreiserhöhungen des ÖPNV der Stadt Hannover gewirkt hat. Die »Aktion Roter Punkt« machte im Juni 1969 bundesweit Schlagzeilen (Hüfner/Peter/Schütt 1969). Initiiert wurden die Proteste von Aktiven der Außerparlamentarische Opposition, auch unter starker Beteiligung von Gewerkschafter/innen aus vielen Betrieben und Branchen. Mit elftägigen Protestaktionen, Boykott und Blockaden des Straßenbahnbetriebes entwickelten in kürzester Zeit große Teile der Stadtbevölkerung einen Ersatzverkehr und erreichten die Rücknahme der Preiserhöhungen. Nahezu alle privaten PKW-Halter zeigten mit einem gut sichtbaren Roten Punkt die Bereitschaft zur Mitnahme von Fahrgästen und organisierten einen erfolgreichen Ersatzverkehr. Die starke Solidarität in der Protestbewegung und die sehr breite und aktive Unterstützung durch die Bürger/innen der Stadt waren entscheidend für den Erfolg der »Rote Punkt Aktion«. So unterstützten auch Betriebsräte, die Gewerkschaften und einige Parteien die Aktion. Auf dem Höhepunkt der ungewöhnlich starken politischen Dynamik verteilte die Stadtverwaltung Rote Punkte. Große lokale Tageszeitungen druckten Rote Punkte, das Zeichen für den bürgerorganisierten Ersatzverkehr. Nicht nur die Preiserhöhung wurde zurückgenommen. Der Stadtrat beschloss überdies die Kommunalisierung der Verkehrsbetriebe. Ein regionaler Verkehrsverbund entstand, der die Nahverkehrsangebote in der späteren Region Hannover dauerhaft verbesserte.

Weitergehende Forderungen der Rote Punkt Aktion zur Finanzierung des ÖPNV wirken bis heute in mobilitätspolitische Diskurse. Die Rote Punkt Aktion in Hannover war ein wichtiger bundesweiter Anstoß für die Stärkung des ÖPNV und die bis heute andauernde Debatte um neue Tarif- und Finanzierungssysteme. Die Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV) veröffentlichte im März 1972 Materialien zur Nahverkehrskonzeption, forderte »Vorrang dem öffentlichen Personennahverkehr« und formulierte Forderungen nach Preisstopp und attraktiven Niedrigtarifen

Die Zukunftsdebatte hat schon begonnen

im ÖPNV sowie öffentlich subventionierte gemeinwirtschaftliche Verkehrsdienstleistungen. Die Debatte um einen Null-Tarif im ÖPNV bekam Unterstützung und wurde später in einigen europäischen Städten⁹ Realität. Bologna, Hasselt, Templin, Lübben, Aubagne und viele andere Städte haben mit Abgaben- oder beitragsfinanzierten Ticket-losen ÖPNV-Modellen wichtige positive Erfahrungen gesammelt und bis heute die Suche nach guten Lösungen bereichert. Die Semester- und Job-Tickets bestätigen die erfolgreiche Akzeptanz von attraktiven Tarifmodellen (VCD 2012).

Eine beachtliche Neuerung enthält der letzte Tarifabschluss des öffentlichen Dienstes in Hessen. Rund 45 000 Beschäftigte des Landes bekommen ab 2018 ein kostenloses Jobticket. Es gilt zu jeder Tag- und Nachtzeit für ganz Hessen für den Nah- und Regionalverkehr, mit den üblichen Mitnahmeregeln: Partner/innen fahren ab 19 Uhr sowie am gesamten Wochenende kostenlos mit, Kinder sind immer kostenfrei mit dabei.

Eine gewerkschaftliche Initiative: »Umweltfreundlich zum Betrieb«¹⁰

Unter diesem Label wirken Gewerkschaftsmitglieder aus verschiedenen Branchen und Gewerkschaften seit 1991 in einer Arbeitsgemeinschaft zusammen. In ihr haben sich Betriebsräte, Personalräte und betriebliche Umweltgruppen aus dem Raum Freiburg zusammengeschlossen. Die Arbeitsgemeinschaft arbeitet branchenübergreifend. Die Betreuung liegt seit 1991 bei der IG Metall Freiburg. Die Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft treffen sich in der Regel monatlich. Jeder, der am Thema des umweltfreundlichen Berufsverkehrs interessiert ist, ist willkommen.

Angestoßen wurde dieses Projekt vom Personalrat der Uniklinik mit einem Konzept, das die Beschäftigten zum Umsteigen vom Auto auf ÖPNV oder Fahrrad motivieren soll. Der Personalrat der Klinik forderte den Ausbaustopp bei Parkplätzen, den Zuschuss zum ÖPNV-Ticket im Tausch mit der Parkplatzplakette, eine bessere ÖPNV-Anbindung, die Erstellung einer Fahrradbrochure und die Schaffung einer ausreichenden Anzahl von überdachten Fahrradstellplätzen mit Diebstahlsicherung. Gemeinsam mit der Klinikleitung wurden inzwischen auch einige Ziele erreicht. So richtete die Bahn einen Haltepunkt Uniklinik ein.

Aus der Initiative des Personalrats entstand ein Arbeitskreis regionaler Gewerkschaftspolitik, der ein betriebliches Umwelt-Verkehrskonzept zur Verkehrspolitik der Region erarbeitet. Betriebsräte und Gewerkschaftsmitglieder

⁹ <https://farefreepublictransport.com/> gibt einen Überblick über Städte mit vollständig oder teilweise kostenfreiem Nahverkehr (englisch)

¹⁰ <http://www.umweltfreundlich-zum-betrieb.de>

von Industrie- und Dienstleistungsgewerkschaften kommen weiterhin regelmäßig zusammen und erreichten bis heute Umweltverkehrsprogramme in mehreren Betrieben und neue Buslinien. Umwelt-Verkehr-Themen wurden zum festen Bestandteil der Arbeit der betrieblichen und regionalen Interessenvertretung (Biere/Zimpelmann 1997). Die Arbeitsgemeinschaft bietet Beratung zur Wohnortanalyse, Fahrplananalyse, konkreten betrieblichen Programmen zur Intensivierung der Anteile ÖPNV, Fahrrad und Fahrge-
meinschaften an.

Das Auto – Subventionsempfänger Nr. 1

Mobilität und Verkehr haben eine bedeutende wertschöpfungs- und beschäftigungssichernde Wirkung. In der Praxis nimmt der motorisierte Individualverkehr mit dem PKW einen dominierenden Platz ein – mit über 80 Prozent der Personenkilometerleistung.¹¹ Während zwischen 1950 und heute das Autobahnnetz vervierfacht wurde, schrumpfte das Bahnnetz um ein Drittel. Die gesellschaftlichen Subventionen für den Autoverkehr wuchsen auf 60 Milliarden Euro pro Jahr (UBA 2012). Neben den Subventionen trägt die Allgemeinheit auch die externen Verkehrskosten wie Staukosten, Unfallfolgekosten, Gesundheitskosten, Klimakosten, Lärmkosten, Schadstoffkosten; insgesamt nahezu 80 Milliarden Euro pro Jahr. Kein anderes Verkehrsmittel profitiert von so massiver Förderung wie das Auto.

Hier zeigt sich, in welchem hohem Maße die Sichtweisen auf Mobilitäts- und Verkehrskonzepte interessengeleitet sind. Die Dominanz des umweltschädlichen, motorisierten Individualverkehrs ist das Resultat des Fordismus. Entsprechende Unternehmen und Verbände festigten ihren Aufstieg mit einem machtvollen politischen Lobbyismus. Von der Dominanz des motorisierten Individualverkehrs profitieren Finanzdienstleister ebenso wie Automobil und Treibstoff produzierende Unternehmen. Sie verfolgen massiv die Expansion und die Stabilisierung ihrer Rohstoff- und Absatzmärkte. Die Sicherung der stofflichen Basis ihrer Unternehmen wirkt massiv und einflussreich auf die transnationale Handels- sowie Außen- und Sicherheitspolitik der EU und ihrer führenden Mitgliedstaaten. Die militärische Sicherung der Rohstoff- und Energiezufuhr wird vom Bundesverteidigungsministerium als wichtige Aufgabe identifiziert (Weißbuch 2016). Opfer- und Flüchtlingszahlen aus vielen Konfliktregionen stehen im Zusammenhang mit der Eskalation um den Zugang zu knapper werdende Ressourcen.

11 Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Verkehr in Zahlen 2016/17: <http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/verkehr-in-zahlen.html>.

Die Zukunftsdebatte hat schon begonnen

Für die Transformation der Mobilität

Mobilitäts- und Verkehrspolitik müssen gestaltend eingreifen, wo wirtschaftliche Einzelinteressen volkswirtschaftlichen Zielen entgegenlaufen (Graichen 1992). Die fossil-basierte Mobilität muss heraus aus der Machtzone von Investoren und ihren Lobbyisten. Und gehört in das Zentrum des öffentlichen und demokratischen Diskurses. Zuviel steht auf dem Spiel, der Frieden auf vielen Kontinenten, der globale Schutz der Umwelt, die Verbesserung von unseren Arbeits- und Lebensbedingungen. Mobilität gehört auch in den Mittelpunkt einer beteiligungsorientierten Kommunalpolitik. Infrastrukturen und Grenzwerte für Emissionen gehören nicht in die Hoheit von privaten Investoren. Die drohenden Privatisierungen von Autobahnen, Straßen und Schienennetzen müssen verhindert werden.

Der aus neun Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern bestehende Wissenschaftliche Beirat der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen (WBGU) nennt das in einem seiner Hauptgutachten die »Große Transformation«.¹² Für diese müssen im Gestaltungsfeld Urbanisierung und Mobilität jetzt die Weichen neu gestellt werden. Noch mangelt es allerdings an der notwendigen Stringenz und Radikalität für einen ernsthaften, politisch gewollten Paradigmenwechsel¹³ in Richtung nachhaltige Mobilität. Es fehlt eine entsprechende politische Rahmensetzung mit klaren Verpflichtungen und verlässlichen Finanzierungskonzepten.

Die enorm starken, politisch gestützten Widerstände der alten Mobilitätswirtschaft sind dabei das Haupthindernis. Für die Überwindung dieser Widerstände müssen sich auch Gewerkschaften deutlich stärker und gemeinsam engagieren. Gemeindeverkehrsfinanzierung, Auftragsvergabe- und Personenbeförderungsrecht, der gesamte rechtliche Rahmen muss auf die Ziele einer sozial-ökologischen Mobilität ausgerichtet werden.

Akteure vernetzen, gemeinsam Widerstände und Blockaden überwinden

Eine Transformation zu einer gemeinwohlorientierten sozial-ökologischen Mobilitätspraxis erreichen wir nur mit einer starken und lebendigen Vernetzung von Bündnisakteuren. Diese sind bereits seit Jahrzehnten mit Konzepten¹⁴, in aktiven lokalen Initiativen zielgerichtet auf dem Weg zu einer Ver-

12 http://www.wbgu.de/fileadmin/user_upload/wbgu.de/templates/dateien/veroeffentlichungen/hauptgutachten/jg2011/wbgu_jg2011.pdf

13 WBGU (2017): http://www.wbgu.de/fileadmin/user_upload/wbgu.de/templates/dateien/veroeffentlichungen/weitere/WBGU-Stellungnahme_NUA.pdf

14 Zu den nach wie vor hilfreichen Beiträgen gehören: Hesse/Lucas, Verkehrswende (1990) https://www.ioew.de/uploads/tx_ukioewdb/IOEW_SR_039_Verkehrswende.pdf
Düe, Rückbau der Automobilindustrie. www.zeitschrift-marxistische-erneuerung.de/serveDocument.php?id=145.870.pdf

kehrswende. Wie die Freiburger Initiative zeigt, können Gewerkschaften mit ihren engagierten Mitgliedern sowie mit ihren starken organisatorischen und politischen Potenzialen eine sehr bedeutende Rolle als Innovationsmotor wahrnehmen. In den programmatischen Aussagen des DGB¹⁵ und seiner Mitgliedsgewerkschaften sind entsprechende Ziele und konkrete Forderungen seit Jahrzehnten ausgearbeitet und vereinbart.

Doch zwischen gewerkschaftlicher Positionierung und politischer Praxis besteht noch eine Differenz, deren Reduzierung eine notwendige Voraussetzung für die Verkehrswende ist. Die von der IG Metall¹⁶ angestrebte Transformation der Automobilwirtschaft, der Ausbau von ÖPNV und Schiene sowie lebenswerte Stadträume brauchen mehr Kohärenz in der gewerkschaftlichen Praxis. Die kenntnisreichen gewerkschaftlichen Akteure der Betriebs- und Unternehmensmitbestimmung der unterschiedlichen Branchen der Mobilitätswirtschaft müssen zusammenfinden und sie müssen sich öffnen für gesellschaftliche Mobilitätsdiskurse. Solidarische Koordinierung ist erforderlich im eigenen Land, in der EU und im Verbund der Global Union. Wir müssen die bestehenden Spaltungen und Segregationen von Belegschaften in unterschiedlichen Unternehmensteilen, Zulieferern und Dienstleistern durch solidarisches Handeln abbauen. Die Externalisierung der Folgen der Ausbeutung von Natur und Mensch müssen wir im globalen Maßstab betrachten. Längst sind die Länder des globalen Südens mit ihren Ausfuhren von fossilen Bodenschätzen sowie den Fleisch-, Palmöl- und Futtermittellieferungen aus den Flächen vernichteter Regenwälder eine Quelle der imperialen Lebensweise (Lessenich 2016) der OECD-Länder geworden. Die gewerkschaftliche Solidarität entlang der globalen Lieferketten steckt noch in den Kinderschuhen.

Gewerkschaften für ökologische Mobilität

Auf lokaler Ebene sind nicht nur in Freiburg Gewerkschaftsmitglieder für umweltfreundliche Mobilitätskonzepte aktiv. Auf der betrieblichen Ebene arbeitet bei Daimler seit 1994 der Arbeitskreis Umwelt. Unter den IG-Metallern bei VW gibt es vergleichbare Initiativen. In vielen Orten sind es Gewerkschaftsmitglieder, die als Aktive im Allgemeinen Deutschen Fahrradclub (ADFC), lokalen Verkehrsinitiativen oder in wissenschaftlichen Institutionen

Candeias, Konversion – Einstieg in eine öko-sozialistische Reproduktionsökonomie https://www.rosalux.de/fileadmin/rls_uploads/pdfs/sonst_publicationen/Candeias_M_2011_Konversion.pdf

15 DGB-Umweltprogramm 1974 sowie Beschlüsse folgender Kongresse.

16 Immer noch sehr anregend: IG Metall, Auto, Umwelt und Verkehr: Umsteuern, bevor es zu spät ist. IGM-Schriftenreihe 122 (1990).

Die Zukunftsdebatte hat schon begonnen

wie dem Wuppertal Institut für Klima, Umwelt¹⁷ und Energie Projekte für umweltfreundliche Verkehrskonzepte auf den Weg bringen. Es ist bemerkenswert, dass die Anzahl von Mitgliedern, Förderern und Aktiven in der Umweltbewegung weiterhin stark wächst und bei zahlreichen Aktionen zur Handels-, Energie- und Ernährungspolitik ihre Mobilisierungskraft beweist. Die Potenziale der erheblichen politischen Schnittmengen zwischen Gewerkschaften und Umweltbewegung verdienen mehr als nur Aufmerksamkeit.

Politische Erneuerung wird gebraucht

In den meisten politischen Parteien ist viel frischer Wind notwendig, um die Abgaswolken und die Ignoranz gegenüber den Bedürfnissen nach lebenswerten Stadträumen vollständig zu vertreiben. Die bisherige Praxis des Lobbyismus¹⁸, die raschen Wechsel von Managern der Automobilindustrie in die Politik und umgekehrt, die enormen Parteispenden aus der Automobilindustrie (13,6 Millionen Euro von 2009 bis 2015) haben das bereits erschütterte Vertrauen der Bürger/innen in die politische Ordnung weiter beeinträchtigt. Die deutschen Vollzugsdefizite gegenüber den notwendigen EU-Umwelt- und Fahrzeugzulassungsrichtlinien bekommen durch den deutschen automobilindustriellen-Komplex einen sehr üblen Geschmack.

Politische Erneuerung ist deshalb bei den Akteuren von Gesetzgebung und Verwaltung angesagt. Denn ohne die aktive Rolle der Politik als Rahmen- und Richtungssetzer der Transformation wird es nur Insellösungen geben. Dem Schutz der Menschenwürde, der freien Entfaltung der Persönlichkeit, dem Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen sind Regierende durch ihren Amtseid verpflichtet. Über Prioritäten kann es keine Zweifel geben. Die Aufgaben der Akteure für eine künftige Gestaltung der Mobilität sind eindeutig. Wenn Gewerkschaften einen solidarischen und ökologischen Diskurs wollen, um die Umweltverträglichkeit von Produkten und Dienstleistungen zu fördern, dann müssen sie ihre eigene politische Kultur weiterentwickeln und öffnen (Hoffmann 1996), damit das Prinzip Verantwortung in der Auseinandersetzung mit den Kapitalinteressen und den politischen Institutionen und in der eigenen gewerkschaftspolitischen Praxis Konturen gewinnen kann.

17 Autofreie Innenstadt Wuppertal Elberfeld (2017), <https://wupperinst.org/fa/redaktion/downloads/publications/lmpW10.pdf>

18 Greenpeace: Schwarzbuch Autolobby, http://www.greenpeace.de/files/publications/s01841_web_greenpeace_schwarzbuch_autolobby_04_16.pdf
Lobbyreport 2017, <https://www.lobbycontrol.de/wp-content/uploads/lobbyreport-lc-2017-web-1.pdf>

Literatur

- Biere, Regina/Zimpelmann, Beate (1997): Umwelt-Arbeit-Betrieb, Handbuch für den betrieblichen Umweltschutz, Frankfurt/Main.
- Bundesregierung: Steuerliche Rahmgestaltung für Diesel-Pkw, Bundestagsdrucksache 18/10909 vom 19.1.2017; <http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/18/109/1810909.pdf>.
- Candeias, Konversion – Einstieg in eine öko-sozialistische Reproduktionsökonomie; https://www.rosalux.de/fileadmin/rls_uploads/pdfs/sonst_publicationen/Candeias_M_2011_Konversion.pdf.
- Canzler, Weert/Knie, Andreas (2017): Autos in den Städten sind so was von gestern; <http://www.zeit.de/mobilitaet/2017-03/verkehrspolitik-auto-stadt-carsharing-oeffentlicher-nah-verkehr>
- DGB (1974): Umweltprogramm
- DGB (1996): Grundsatzprogramm; <http://www.dgb.de/themen/+++mediapool-a9fa09863177d704d888ed62e1ae6fc5>.
- Düe, Dietmar: Rückbau der Automobilindustrie (2010). www.zeitschrift-marxistische-erneuerung.de/serveDocument.php?id=145.870.pdf
- Graichen, Rainer (1992): Einklang von Umwelt und Verkehr; in Ökologische Reform der Wirtschaft (Hrsg.: Karin Roth/Reinhard Sander), Köln.
- Hesse/Lucas, Verkehrswende (1990): https://www.ioew.de/uploads/tx_ukioewdb/IOEW_SR_039_Verkehrswende.pdf.
- Greenpeace: Schwarzbuch Autolobby (2017), Hamburg: http://www.greenpeace.de/files/publications/s01841_web_greenpeace_schwarzbuch_autolobby_04_16.pdf
- Hoffmann, Jürgen (1996) Sozialökologischer Umbau und Gewerkschaften, in: Gewerkschaftliche Monatshefte Nr. 2: <http://library.fes.de/gmh/main/pdf-files/gmh/1996/1996-02-a-111.pdf>.
- Hüfner, Agnes/Peter, Gerd/Schütt, Peter (1969): Aktion Roter Punkt, München.
- Holm, Andrej/Horlitz, Sabine/Jensen, Inga (2017): Neue Gemeinnützigkeit. Voraussetzungen, Modelle und erwartete Effekte, Berlin.
- ITF: Das Problem mit TiSA: Das Abkommen über den Handel mit Dienstleistungen und wie es die Rechte der Transportarbeiter bedroht (2017): http://admin.itfglobal.org/media/1635618/the-trouble-with-tisa_de.pdf.
- IG Metall: Auto, Umwelt und Verkehr: Umsteuern, bevor es zu spät ist, IGM-Schriftenreihe 122 (1990) Frankfurt/Main.
- Lessenich, Stephan: Neben uns die Sintflut. Die Externalisierungsgesellschaft und ihr Preis, (2016) München.
- Lobbyreport 2017: Lobbycontrol; <https://www.lobbycontrol.de/wp-content/uploads/lobby-report-lc-2017-web-1.pdf>.
- OECD: Investing in Climate, Investing in Growth, 2017, Paris: <http://www.oecd.org/environment/cc/g20-climate/synthesis-investing-in-climate-investing-in-growth.pdf>.
- ÖTV: Vorrang dem öffentlichen Personennahverkehr, Materialien zur Nahverkehrskonzeption (1972), Stuttgart.
- Umweltbundesamt: Daten zum Verkehr (2012); <https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/publikation/long/4364.pdf>.
- Umweltbewusstsein in Deutschland, Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (2016): http://www.bmub.bund.de/fileadmin/Daten_BMU/Pool/Broschueren/umweltbewusstsein_deutschland_2016_bf.pdf.

Die Zukunftsdebatte hat schon begonnen

Umweltbundesamt: Umwelt- und Kostenvorteile ausgewählter innovativer Mobilitäts- und Verkehrskonzepte im städtischen Personenverkehr (2016): https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/377/publikationen/2016-12-14_umkomoko_endbericht1_fin.pdf.

Verkehrsclub Deutschland (VCD): ÖPNV zum Nulltarif – Möglichkeiten und Grenzen (2012): https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Publikationsdatenbank/Oeffentlicher_Personennahverkehr/VCD_Hintergrund_OEPNV_Nulltarif_2012.pdf.