

„Fly me to the moon...“ – Mobilitätspolitik der Zukunft!

Einleitung zum Schwerpunkt

von Kai Burmeister, Sascha Howind, Ralf Höschele und Lars Neumann

Foto: www.fotolia.com, © Paylessimages



Elektromobilität, Stuttgart 21, S-Bahn Berlin, Bahnstreiks sowie Sommer-, Winter, Herbst-Chaos bei der Bahn sind beinahe tägliche Bestandteile der öffentlichen Berichterstattung. Der Ausbau und die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur, die Privatisierung der Deutschen Bahn – oder einzelner Tochterunternehmen – die Trennung von Netz und Betrieb, der sogenannte Recast der europäischen Bahnpolitik, LKW- und PKW-Maut, Gigaliner, die Liberalisierung des Buslinienfernverkehrs, die Ausschreibung von Schienen- und Busverkehren, die Privatisierung von Nahverkehrsunternehmen, die Novelle des Allgemeinen Eisenbahngesetzes, des Personenbeförderungsgesetzes sowie des sogenannten Regionalisierungsgesetzes bestimmen die alltägliche verkehrspolitische Debatte.

Es bleiben die Fragen:

Ergibt die Summe dieser Beispiele aktueller mobilitätspolitischer Debatten ein Ganzes? Oder ist die Neubestimmung einer gegenwarts- und zukunftsangemessenen mobilitätspolitischen Orientierung dringend notwendig? Und, was ist hier die Rolle der Sozialdemokratie?

Die DB AG betreibt heute wesentliche Teile der Schieneninfrastruktur in Deutschland. Sie ist hauptsächlich für den Vertrieb des Produktes Eisenbahn verantwortlich. Sie ist einer der wichtigsten Energienutzer der Republik. Und sie betreibt Züge – im Schienengüterverkehr von Spanien bis nach Polen (manchmal sogar über Russland bis nach China) oder im Personenverkehr bald von Berlin nach London.

Sie betreibt LKWs in den USA oder Nahverkehrsleistungen in England. Und sie betreibt Miet-Fahrrad-Flotten, Carsharing Angebote namens Flinkster oder BeMobility. Übrigens, 100%iger Eigentümer der Deutschen Bahn ist der Bund.

Daimler baut Autos. Renault auch. Beide betreiben aber auch hoch innovative Mobilitätsangebote namens Car2Go oder Mu und versuchen mit diesen Mietangeboten, vom Autobauer zum Mobilitätsanbieter zu werden. Die Hamburger Hochbahn ist einer der wichtigsten Wettbewerber der DB Regio im regionalen Personenverkehr auf der Schiene, genauso wie staatsnahe Unternehmen aus Italien, Dänemark, den Niederlanden und Frankreich.

Es bleiben die Fragen:

Was ist privat, was ist öffentlich? Was ist privater, eigenwirtschaftlicher Verkehr? Was ist öffentlicher Personen- und Güterverkehr im Sinne der öffentlichen Daseinsvorsorge?

In Baden-Württemberg entscheiden die Bürger über den Bau des neuen Stuttgarter Hauptbahnhofs. Eigentlich sind der Bund und die Länder für die Infrastrukturentwicklung verantwortlich.

Der Bund kann als Eigentümer auf die Leistungen der DB Fernverkehr Einfluss nehmen. Für die Planung und Durchführung des Schienenpersonennahverkehrs haben die Bundesländer weit mehr als 30 regionale Institutionen gegründet. Der öffentliche Nahverkehr wird durch die Kommunen und Landkreise entwickelt und erbracht. Sie suchen und finden spezifische lokale Lösungen, vergeben Verkehrskonzessionen direkt oder im Wettbewerb.

Und damit können sie sehr weitgehend regulieren. Laut Raoul Machalet ist „der Wettbewerb im SPNV ein reiner Ausschreibungs-

wettbewerb (...) um einen Verkehrsvertrag.“ Dabei können sie die Verkehrsleistungen, die Fahrzeugqualität, die Beschäftigungsbedingungen und vieles mehr gestalten. Manche Bundesländer tun es, andere nicht. Die Liberalisierung des Personenfernverkehrs auf der Schiene oder des Buslinienfernverkehrs lässt der Bund gegenwärtig einfach geschehen.

Eine Fahrt ins Blaue, ohne Ziel, aber immer auf dem Gaspedal.

Es bleiben die Fragen:

Wer reguliert Mobilität? Wer entscheidet über den Aus- oder Abbau von Nah- und Fernverkehrslinien? Wie wird reguliert? Welche Kriterien sind maßgeblich? Wie können bestehende Strukturen sinnvoller genutzt werden?

Die Initiative zur Förderung der automobilen E-Mobilität lässt sich die Bundesregierung fast 4 Mrd. Euro kosten. Darin sind noch nicht die weiteren Kosten zur Markteinführung berücksichtigt. Die Bundesregierung unterstützt die Entwicklung der Schieneninfrastruktur mit rund 2,8 Mrd. Euro. Der Betrieb von S-Bahnen, RE- und RB-Leistungen im Regionalverkehr wurde alleine im vergangenen Jahr mit 6,8 Mrd. Euro unterstützt. Hinzu kommen Mittel für die Binnenschifffahrt, den Seehafenausbau, den Luftverkehr und den Straßenbau nicht nur des Bundes sondern auch der Länder und der Kommunen.

Dennoch, die Schlaglöcher auf den Straßen und die Langsamfahrstellen auf der Schiene nehmen zu. Der Ausbau der Hafeninfrastuktur geht nur langsam voran. Und im Jahr 2008, auf dem Konjunkturmehrpunkt vor dem Lehman-Crash, war zum ersten Mal spürbar, dass die Kapazitäten der Verkehrsinfrastruktur an ihrem Limit waren.

Außerdem bleibt die „soziale Dimension“ der Mobilität, wie Florian Pronold sie nennt,

oftmals im Stau stecken. Die Mobilitätskosten steigen nicht nur an der Zapfsäule sondern auch im Kontext der Diskussion um die PKW-Maut, die Pendlerpauschale, dem Schüler-Fahrschein oder dem ÖPNV Einzelfahrschein oder Abo.

Es bleiben die Fragen:

Wie viel Geld braucht Mobilität? Woher sollen die notwendigen Mittel kommen? Was sollte öffentlich gefördert werden und was nicht?

Der Bund plant seine Infrastrukturinvestitionen in einem komplexen, zeit- und kostenintensiven Prozess. In Berlin entsteht einer der modernsten Flughäfen Europas, leider ohne einen adäquaten Bahnanschluss. In Nordrhein-Westfalen warten die Pendler seit Jahren auf einen Aufbau der Bahnkapazitäten zwischen Hamm und Köln. René Bormann kommt zu einem einfachen Ergebnis, „dass die Verkehrswegeplanung des Bundes nur bedingt effizient und effektiv ist.“

Astrid Ziegler gibt das Ziel vor „Die zentrale Stellschraube (...) ist das Vorhandensein einer entsprechenden Verkehrsinfrastruktur, diese muss gleichberechtigt Lösungen für das Straßen-, Bahn-, Wasserstraßen- und Flugliniennetz umfassen.“

Alex Kirchner bringt es auf einen einfachen Nenner: „Die Schieneninfrastruktur muss ausgebaut werden.“

Gleichzeitig stellt René Bormann fest, dass „die Bevölkerung auf Grund des Verkehrslärms, des Feinstaubs und der Auswirkungen auf die Landschaft den Neubau von Verkehrswegen zunehmend kritisch sieht.“

Es bleiben die Fragen:

Wie viel Infrastruktur brauchen wir wo? Wie können wir die bestehende Infra-

struktur effizienter nutzen? Wo ist der Neu- und Ausbau notwendig? Und, wie können wir die Entwicklung flexibler, realitäts- und bürgernäher umsetzen?

Junge Menschen bis 35 Jahren fahren immer weniger PKW. Das Auto verliert seinen Kultstatus. Das iPhone wird zum Navi und zur Fahrkarte. In den Niederlanden kann man mit der Chipkarte einfach in Busse, Bahnen und Mietautos ein- und aussteigen. Die Abrechnung erfolgt am Monatsende, wie beim Mobilfunktarif.

Der demografische Wandel beschleunigt die Veränderungen. In Mecklenburg-Vorpommern und einigen Teilen des Ruhrgebiets wird Mobilität immer weniger nachgefragt. In München, Hamburg, Frankfurt, Berlin und Stuttgart dafür umso mehr.

Es bleiben die Fragen:

Welche Auswirkungen werden die Veränderungen der Nutzung von Mobilitätsangeboten haben? Wie können diese ausgestaltet werden?

RWE baut am Zionskirchplatz in Berlin eine Stromtankstelle auf. In Hamburg werden die ersten Busse allein mit Wasserstoff betrieben. In China fahren Busse allein durch Akkus betrieben. Und die Bundesregierung möchte gerne bis zum Jahr 2020 1 Mio. Elektroautos auf deutschen Straßen sehen. Siemens liefert seinen ICE / Velaro nach Spanien, China und Russland. Die ersten Straßenbahnen, allein durch Induktionsspulen betrieben, fahren bereits. Gleichzeitig fallen im Sommer Klimaanlage, im Herbst Bremsen und im Winter Heizungen aus.

Es bleiben die Fragen:

Was geht? Welche technologischen Innovationen in der Mobilitätsbranche sind denkbar und sinnvoll?

Welche Bedeutung und welche Folgen werden sie haben?

In Deutschland sind etwa 120.000 Beschäftigte in der Bahnindustrie tätig. Alstom, ein französischer Hersteller von Schienenfahrzeugen, hat angekündigt mehrere hundert Beschäftigte am Standort in Salzgitter zu entlassen. Gleichzeitig werden hochinnovative, deutsche Technologien in alle Welt verkauft. Und in Deutschland fahren bald Züge aus Polen, Spanien und China.

Antje Blöcker weist mit Blick auf die Automobilindustrie darauf hin, „dass mittelfristig massive Beschäftigungsprobleme drohen“. Im Blick auf die Beschäftigungssicherung an deutschen Standorten wird es in den jährlichen Verhandlungsrunden, in denen die Investitionszuweisungen für die einzelnen Standorte der nächsten Jahre verhandelt werden, nicht nur um ein Ringen um Investitionsvolumina wegen der geopolitischen Verlagerung der Produktion gehen, sondern auch um neue Investitionsschwerpunkte in der Produktentwicklung, neue Nutzungskonzepte, um Energie- und Ressourceneffizienz und zunehmend um den Aufbau neuer Geschäftsfelder gehen.“ Ein Beispiel das durchweg auch für die anderen Mobilitätsindustrien gilt.

Es bleiben die Fragen:

Ist das Marktwirtschaft und Globalisierung? Oder ist es der sukzessive Verlust deutscher Technologie-, Innovations- und Wertschöpfungskompetenz? Was tun?

Die DB AG hat heute noch weit über 100.000 Beschäftigte und einen vitalen kerninternen Arbeitsmarkt. Die Gewerkschaft der Lokomotivführer streikt. Die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft nicht. Und ver.di ist eigentlich auch beteiligt. Ralf Halbauer weist in seinem Artikel nachdrücklich auf die innerbetrieblichen Probleme bei der DB Regio hin.

Es gibt einen europäischen Lokführerschein. Gleichzeitig zeigt der Verein Mobifair regelmäßig auf, unter welchen Bedingungen Triebfahrzeugführer arbeiten. In Berlin werden Bus- und Straßenbahnführer von Fahr Gästen verprügelt. In Brandenburg werden Kinder und Jugendliche mitten in der Nacht aus Zügen geworfen.

Astrid Ziegler weist darauf hin, dass „ein stimmiges Konzept, das die Bewältigung des Strukturwandels in der Verkehrswirtschaft zum Ziel hat, muss auch Antworten für die Beschäftigten in den einzelnen Verkehrsbranchen (...) geben.“

Es bleiben die Fragen:

Wie viel Arbeit macht Mobilität? Wie verändern sich Beschäftigungsverhältnisse in der Mobilitätsbranche?

„Fly me to the moon...“

Ja, eine Neubestimmung einer gegenwarts- und zukunftsstauglichen mobilitätspolitischen Orientierung erscheint dringend notwendig.

Stephan Rammler fordert in einem älteren Artikel „Ein Apolloprojekt für die kollektiven Verkehrsträger. Eine Investitions- und Modernisierungsoffensive für die kollektiven Verkehrsträger (öffentlicher Nahverkehr, Fern- und Regionalbahnen, Schienengütertransport) ist der Dreh- und Angelpunkt zukunftsfähiger Mobilitätspolitik nach dem Erdöl.“ Auf zum Mond, aber immer schön auf dem Teppich bleiben.

Er macht gleichzeitig deutlich, dass Verkehrspolitik sehr viel mehr ist, als das feierliche Durchschneiden von Bändern bei der Autobahneröffnung. „Die herkömmliche sektorale und verkehrsträgerspezifische Verkehrspolitik muss sich als Mobilitätspolitik neu erfinden und sich als einen Beitrag zur

Gesellschaftspolitik interpretieren. Mobilitätspolitik kann heute nur als paradigmatischer Angriffspunkt einer gesamt-kulturellen transformativen Praxis begriffen werden.“

Alex Kirchner fordert „mit Nachdruck ein nationales Verkehrskonzept, das allen Belangen Rechnung trägt.“ Darin könnte dann endlich auch eine Antwort für die Zukunft der DB AG gefunden werden: „Keinen Konsens gibt es bislang in der Frage, wie das Unternehmen DB AG künftig geführt werden soll.“

Florian Pronold zeichnet die wesentlichen Aufgaben der Sozialdemokratie: „Sozialdemokratische Mobilitätspolitik braucht einen positiven Bezug zu moderner Infrastruktur als Rückgrat eines innovativen Industriestandortes Deutschland. Sie muss die Interessen der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer in den Mittelpunkt stellen, wie in anderen Politikfeldern auch. (...) Die Rolle des Staates, die Frage in wie weit Infrastruktur und Mobilität als Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge verstanden wird und in wie weit auch in strukturschwachen Räumen für gleichwertige Lebensverhältnisse gesorgt wird, unterscheidet Sozialdemokratinnen und Sozialdemokraten an zentralen Punkten von schwarz-gelb-grün.“

In der energiepolitischen Debatte hat die Sozialdemokratie konzeptionell einen Weg zwischen dringend notwendigen ökologischen Veränderungen, industriellen Anforderungen, sozialen Erwartungen und demokratischen Regulierungsmodellen gefunden. Es ist an der Zeit, dass die Sozialdemokratie in der Mobilitätspolitik die Pole Position einnimmt und den notwendigen Wandel mutig und entschieden gestaltet.

Mit diesem Schwerpunktheft wollen wir Anstöße zur Diskussion leisten, in dem Wissen, dass sie erst am Anfang steht und trotzdem möglichst schnell in konkrete Aktivi-

täten führen muss. Dieser Heftschwerpunkt knüpft gleichzeitig an spw 166 (Staatwirtschaft 3.0) sowie spw 180 (Wirtschaftsdemokratie) an und versucht, Mobilität im Zusammenhang mit öffentlicher Aufgabenerfüllung und wirtschaftsdemokratischer Steuerung zu denken. Damit ergeben sich genügend Anknüpfungspunkte für die sozialdemokratische Linke, rund um Mobilität und Verkehr stärker Position zu beziehen. Dass linke Positionen dabei gesellschaftlich keineswegs randständig sind, macht der gesellschaftliche Protest gegen die Bahnreform deutlich. Innerhalb der SPD gelang die Mobilisierung gegen die Reformpläne, nun gilt es, das Politikfeld Mobilität insgesamt aus linker Perspektive zu definieren. ■

↳ Kai Burmeister ist Gewerkschaftssekretär und wohnt in Stuttgart.

↳ Sascha Howind ist Sozialwissenschaftler und lebt in Hannover.

↳ Ralf Höschele ist stellv. Juso-Bundesvorsitzender und lebt in Berlin.

↳ Lars Neumann ist Sozialwissenschaftler und Unternehmensberater und lebt und arbeitet in Berlin