

Sozialdemokratische Mobilitätspolitik

von Florian Pronold

Mobilität ist eine der wichtigsten Grundlagen für Produktivität. Ohne den Ausbau des Transportsystems wären Spezialisierung und Arbeitsteilung als Voraussetzung für die enorme Entwicklung der kapitalistischen Ökonomie in den vergangenen 200 Jahren nicht vorstellbar gewesen. Waren früher Schiffe und Eisenbahnen grundlegende Triebfedern der wirtschaftlichen Entwicklung, ist dies heute die Straße. Die moderne Erwerbsgesellschaft ist ohne eine gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur nicht lebensfähig.

Aus der Steigerung der Produktivkräfte folgte eine gesellschaftliche Individualisierung, die mit einer zunehmenden individuellen Mobilität verbunden war. Deren heutige Ausmaße hätte sich vor einem Jahrhundert jedoch keiner vorstellen konnte. Selbst der Automobilpionier Daimler schätzte das Potenzial des Automobils seinerzeit noch sehr gering ein: Mehr als 50.000 Fahrzeuge werde es nie geben, schließlich fehle es an genügend Chauffeuren.

Heute sind in Deutschland 50 Millionen PKW zugelassen. Im Jahr 1950 waren es gerade einmal 600.000. Lange Zeit galt der Besitz eines Autos als Luxusymbol, den sich nur eine kleine Schicht leisten konnte. In den letzten Jahrzehnten hat das Auto unseren Lebensstil und unsere Kultur nachhaltig verändert.

Des Deutschen liebstes Kind

Seit den 80er Jahren ist das Auto das wichtigste Verkehrsmittel: 58 Prozent der Wege und 79 Prozent aller Kilometer werden heute mit dem PKW zurückgelegt. Das Auto ist für die meisten Menschen jedoch viel mehr als ein Fortbewegungsmittel, es ist Ausdruck eines Lebensgefühls. Dass die Debatte um

den neuen Treibstoff E10 in Deutschland so heftig geführt wurde, lag nicht nur an der mangelnden und schlampigen Informationspolitik der Bundesregierung. Das Auto ist ganz einfach des Deutschen liebstes Kind.

Güter- wie Individualverkehr speisen sich überwiegend aus fossilen Energieträgern. Mit 20 Prozent ist der Anteil des Verkehrs am CO₂-Ausstoß erheblich. Aber nicht nur der Klimawandel, auch die begrenzten Vorräte an fossilen Energieträgern, verlangen nach einem grundlegenden Wandel. Dieser ist umso drängender, als dass Schwellenländer wie Brasilien, Russland, Indien und China ihre Motorisierung in rasantem Tempo nachholen. Diese „nachholende Mobilität“ wird nicht ohne Folgen bleiben: erhöhte Rohstoff- und Energiepreise sind ebenso zu befürchten wie eine massive Zunahme der CO₂-Emissionen.

Verkehr ist eine sozialdemokratische Zukunftsaufgabe

Auch in Deutschland wird das Verkehrsgeschehen weiter zunehmen. Verkehrswissenschaftler erwarten eine Zunahme von 3 bis 5 Prozent pro Jahr. Allein beim Güterverkehr ist bis 2025 von einer Zunahme von 70 Prozent auszugehen, beim Personenverkehr um vergleichsweise geringe 18 Prozent. Gleichzeitig haben sich die Mitgliedsländer der EU verpflichtet, den CO₂-Ausstoß bis 2020 um 20 Prozent zu verringern. Dies stellt die Verkehrspolitik vor gewaltige Herausforderungen.

Die ökologische Dimension ist allerdings immer nur *ein* Teil von zukunftsorientierter Verkehrs- und Infrastrukturpolitik. Aus sozialdemokratischer Sicht sind wirtschaftliche und soziale Aspekte viel stärker in Entscheidungs-

prozesse einzubeziehen. Welche Infrastruktur benötigt ein moderner Industriestandort Deutschland? Wie sieht die Mobilität der Zukunft in den Städten oder in ländlichen Räumen aus? Wie kann Güterverkehr im europäischen Transitland Nummer 1 organisiert werden, ohne dass Deutschland im Verkehrschaos zu ersticken droht? Und wie bleibt Mobilität für alle bezahlbar? Auf Fragen wie diese gilt es, solide und verlässliche Antworten zu finden. Ein Auftrag, der sich vor allem an die Sozialdemokratie richtet.

In ihrem Papier „An den Grenzen des Wachstums – neuer Fortschritt ist möglich“ hat die SPD-Grundwertekommission ihre Überlegungen für sozialdemokratische Herausforderungen der Zukunft formuliert. Der Bereich Verkehr erschöpft sich dabei überwiegend in der Betrachtung ökologischer Fragen. In der „Vermeidung von Emissionen“ bestünde demnach das wichtigste Ziel künftiger Verkehrspolitik. Die Umweltkosten seien deshalb vollständig den Verkehrssystemen anzulasten und alle Subventionen zu beseitigen. Eine solch einseitige und begrenzte Betrachtungsweise lässt soziale und wirtschaftspolitische Gesichtspunkte jedoch völlig außer Acht.

Ein verheerender Irrtum. Und ein Ergebnis dessen, dass eine breite und grundsätzliche Debatte über Eckpunkte sozialdemokratischer Verkehrs- und Infrastrukturpolitik in der Partei seit Jahren nicht stattgefunden hat. Die SPD besitzt kein öffentlich wahrnehmbares, verkehrspolitisches Profil. Dieses kann nur dann entstehen, wenn ökonomische und soziale Herausforderungen mit ökologischen Anforderungen in Einklang gebracht werden. Denn genau darin unterscheidet sich die Sozialdemokratie von anderen.

Mobilität ist eine soziale Frage

Exemplarisch lässt sich die „soziale Dimension“ an zwei zweifellos umstrittenen

Punkten veranschaulichen: der PKW-Maut und der Pendlerpauschale. Folgt man der SPD-Grundwertekommission müsste die Pendlerpauschale gekürzt und eine PKW-Maut eingeführt werden. Dies beruht auf der ökologisch motivierten Annahme, dass die NutzerInnen von Infrastruktur auch für die Kosten aufzukommen haben. Bezieht man hingegen alle nach sozialdemokratischem Ermessen relevanten Kriterien in die Überlegungen mit ein, kommt man zu einem anderen Ergebnis.

Die Verteuerung der Energiepreise, auch mittels steuerlicher Maßnahmen, konnte bislang keine nennenswerte Verhaltensänderung herbeiführen. Statt weniger Individualverkehr haben wir mehr Autoverkehr denn je – ungeachtet aller Preissteigerungen.

Monetäre Anreize zeigen also nur bedingt lenkende Wirkung. Die Mobilität mit dem Auto hat sich vielmehr zu einer kulturellen Lebensweise für fast alle Menschen entwickelt. Unsere Siedlungsstruktur bedingt geradezu ein hohes Maß an individueller Mobilität. Für viele Menschen ist die Fahrt mit dem Auto unabdingbar, um zur Arbeit zu gelangen. Wir leben in einer Arbeitswelt, in der Menschen eine hohe Flexibilität abverlangt wird. Niemand kann sich sicher sein, ob sein Arbeitsplatz morgen nicht 70 km weit entfernt liegt. Autofahren ist somit zu einer sozialen Frage geworden.

Die Kürzungen der Pendlerpauschale richtet sich damit ebenso wie die Einführung einer PKW-Maut gegen die sozialen Bedürfnisse der Menschen, derer sich die Sozialdemokratie sonst immer annimmt. Noch radikaler sind Ideen, die PKW-Maut nach Uhrzeit zu staffeln. Der Arbeiter aus dem bayerischen Wald muss dann um 5 Uhr zu seinem Arbeitsplatz nach München aufbrechen, weil um diese Uhrzeit billiger, während der Zahnarzt rund um die Uhr mit seinem Porsche auf der Autobahn unterwegs ist.

Selbst wenn die PKW-Maut eine starke Lenkungswirkung hätte, wäre sie unter Umständen sogar kontraproduktiv. Um der teuren Mautgebühr zu entgehen, würden viele Autofahrer nämlich auf Bundes- und Landstraßen ausweichen. Die Folge: längere Wege, mehr Staus, deutlich mehr Unfälle mit mehr Toten, ein erhöhter Kraftstoffverbrauch und ein gesteigerter CO₂-Ausstoß.

Individuelle Mobilität darf nicht unnötig erschwert werden

Individuelle Mobilität darf nicht unnötig erschwert werden. Die Kosten werden aufgrund der Energiepreisentwicklung ohnehin steigen. Ökologische Belastungen des Individualverkehrs müssen vielmehr durch steuerliche Anreize oder ordnungspolitische Maßnahmen reduziert werden. Der technische Fortschritt bei der Schadstoffreduzierung ist seit der Einführung des Katalysators beeindruckend schnell vorangegangen. Leichtbauweise, Elektromobilität und technische Innovationen im Bereich konventioneller Antriebe können noch Vieles leisten.

In Städten und Ballungsräumen gibt es zusätzliche Möglichkeiten. Der zeitliche Aufwand für Wege und Transport ist stark gestiegen, die Effizienz hingegen gesunken. Das Mobilitätsverhalten der Menschen in Ballungsräumen hat sich verändert. Der Autoverkehr ist dort seit 2008 rückläufig. Fast die Hälfte der Berliner Bevölkerung besitzt überhaupt kein eigenes Auto.

Dennoch entfallen noch immer 60 Prozent des motorisierten Individualverkehrs in den Ballungsräumen auf den Freizeitverkehr mit Wegen, die kürzer sind als fünf Kilometer. Darin liegt eine große Chance zur Bewältigung des Verkehrs in Großstädten und Zentren. Geht man nach der Devise „Auto nutzen, statt besitzen“ ergeben sich immense Potenziale. Viele Menschen benötigen zwar hin und wieder ein Auto, es muss aber nicht

das eigene sein. Neue Modelle der multimodalen Mobilität sind deshalb unbedingt geboten. Elektromobilität lässt sich in diese Citylogistik äußerst gut integrieren, um Emissionen zu reduzieren. In Kombination mit einem attraktiven ÖPNV kann Mobilität in Ballungsräumen dadurch intelligent, attraktiv und bezahlbar organisiert werden.

Ein LKW schädigt eine Straße 60.000 Mal mehr als ein PKW

Beim Gütertransport ist die Internalisierung von Kosten durch die Ausweitung der Maut hingegen zwingend: Deutschland ist Transitland, immer mehr Güter werden per LKW durch unser Land transportiert. Ein LKW schädigt eine Straße aber 60.000 Mal mehr als ein PKW. Die Ausweitung der LKW-Maut ist deshalb der richtige Weg, um den Verursachern der Straßenschäden auch die Kosten aufzuerlegen. Eine Ausweitung der LKW-Maut auf alle Bundesstraßen, so wie sie der Deutsche Städtetag fordert, macht zudem Sinn, um AnwohnerInnen vor Mautausweichverkehr zu schützen. Langfristig ist sogar das gesamte Straßennetz in den Blick zu nehmen und kleinere Fahrzeuggrößen in die Bemautung einzubeziehen. Der enorme Sanierungsbedarf von Straßen und Brücken ließe sich darüber zumindest teilweise abdecken.

Angesichts der Prognosen im Güterwachstum muss es zudem gelingen, mehr Transportkapazitäten auf Schiene und Wasserstrasse zu verlagern. Unter SPD-Verkehrsminister Wolfgang Tiefensee wurde 2009 der ehrgeizige „Masterplan Güterverkehr und Logistik“ beschlossen. Die schwarzgelbe Bundesregierung hat diesen in einem wesentlichen Teil kassiert: der Vorrang der Schiene wurde aufgegeben, die Finanzierung der Bahn verschlechtert. Durch Feldversuche für Gigaliner und Monstertrucks wird wieder stärker auf die Straße als Transportweg gesetzt. Das genau ist der falsche Weg.

Wir brauchen einen neuen Infrastrukturkonsens

Mehr Güterverkehr auf die Schiene funktioniert jedoch nur dann, wenn wir mehr und schneller in den Ausbau der Bahn investieren. Neue Infrastruktur, ob ökologisch und wirtschaftlich sinnvoll oder nicht, stößt jedoch fast überall vor Ort auf Widerstand der unmittelbar betroffenen AnwohnerInnen. Die Sozialdemokratie muss deshalb für einen neuen Infrastrukturkonsens werben. Mehr und echte Bürgerbeteiligung am Anfang, Beschleunigung der Verfahren und einen echten Lastenausgleich für Betroffene müssen die Kernelemente sein. Besserer Lärmschutz spielt für die Akzeptanz eine immer wichtiger werdende Rolle. Verkehrslärm ist nicht nur störend, sondern macht krank. Auch dabei sind soziale Gesichtspunkte relevant. Denn in schlechten Wohnlagen mit starker Beeinträchtigung wohnen eher ärmere Bevölkerungsteile. Sie sind von den negativen Auswirkungen von Infrastruktur in ihrem Wohnumfeld daher viel häufiger betroffen.

Der Zugang zu Mobilität darf nicht vom Geldbeutel abhängen

Eine Menge Punkte zählen in der Verkehrspolitik heute zum ‚common sense‘, z.B. wenn es um die Reduzierung des CO₂-Ausstoßes, die Verhinderung des Klimawandels, dem Schutz vor Lärm und anderen Emission, die beschleunigte Entwicklung alternativer Antriebsformen, den Ausbau von ÖPNV und viele andere Ziele geht.

Sozialdemokratische Verkehrspolitik muss sich von grüner, wie von konservativer Verkehrspolitik aber unterscheiden, in dem sie soziale Teilhabe an Mobilität sichert und zur obersten Priorität macht. Der Zugang zu Mobilität darf ebenso wenig vom Geldbeutel abhängen, wie etwa der Zugang zu Bildung oder zu einer guten Gesundheitsversorgung. 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.

Dazu sind teilweise andere Instrumente und Rezepte geeignet, als sie von der politischen Konkurrenz vorgesehen werden. 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. Es ist an der Zeit, diese Herausforderungen wieder stärker in unsere Programmatik aufzunehmen, darüber zu streiten und Erkennbarkeit in einem der wichtigsten politischen Handlungsfelder der Zukunft zurückzuerobern. ■

☞ Florian Pronold, MdB, ist stellv. Vorsitzender der SPD-Bundestagsfraktion.