

Heft 184

Ausgabe 3 | 2011

ISSN 0170-461

K 53 61

5,00 Euro



spow

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

Stephan Rammler

**Am Ende der Mobilität wie wir sie kennen
– Mobilitätspolitik als Gesellschaftspolitik**

Florian Pronold

Sozialdemokratische Mobilitätspolitik

Astrid Ziegler

**Zur Diskussion um ein zukunfts-
fähiges Mobilitätssystem**

Interview mit Lothar Witte

„Zu wenig Brot, und schlechter Zirkus“

Kurzum | von Uwe Kremer

Landtagswahlen und nationale Umfragen offenbaren eine nachgerade einzigartige parteipolitische Konstellation: In den nationalen Umfragen erreichen SPD, Grüne und Linke regelmäßig 55 bis 60% – und während dies in Baden-Württemberg zum Regierungswechsel führte, erreichten SPD und Grüne im Bremer Landesparlament schon alleine – ohne die ebenfalls dort vertretene Linke – eine 2/3-Mehrheit. Eine derartige Dominanz von Kräften, die man im Spektrum gewöhnlich – und auch mit gewissen sachlichen Gründen – als „links“ einstufen kann, hat es in der Bundesrepublik noch nicht gegeben (und kontrastiert im Übrigen auch deutlich mit den aktuellen Konstellationen der Nachbarländer).

So eklatant sind die Schwächen der Regierung nun auch wieder nicht, dass man dies allein oder auch nur vorrangig daraus erklären könnte. Vielmehr dürften folgende Tendenzen zusammenkommen:

- **Erstens** gibt es eine in den vergangenen zwei Jahren – auch in den sog. Mittelschichten – gewachsene Resistenz gegenüber entsolidarisierenden Steuersenkungsversprechen, Entschuldungsorgien und Sozialstaatspolemiken und umgekehrt eine wachsende Bereitschaft, die Finanzbedarfe zukunftsfähiger öffentlicher Infrastrukturen – auch im eigenen Interesse – anzuerkennen.
- **Zweitens** gibt es die (wieder) gewachsene Neigung, sich in bürgerschaftlichen Protesten zu artikulieren, wobei die darüber – aus aktuellem Anlass - weit hinaus gehende Bereitschaft in der Bevölkerung, einen grundlegenden Kurswechsel in der Energieversorgung mitzutragen, sicherlich den wichtigsten Faktor darstellt.
- **Drittens** hat die sog. Finanzmarktkrise den neoliberalen Diskurs durchaus nachhaltig untergraben – m.E. auch mit einer gewissen Hinwendung zu einer öffentlichen,



↳ Dr. Uwe Kremer ist Sozialwissenschaftler und Mitherausgeber der spw.

Foto: privat

an handfester Realwirtschaft orientierten Wirtschaftspolitik, deren Wachstumsraten wiederum den Spielraum für öffentliche Zukunftsinvestitionen erhöhen. Nun mag man auf die darin enthaltenen Interessenkonflikte verweisen. Der entscheidende Punkt jeder hegemonialen Konstellation besteht aber ja gerade *nicht* in ihrer Homogenität, sondern darin, dass sie widersprüchliche Positionen integriert und die verschiedenen Interessengruppen darauf setzen, dass die Verarbeitung dieser Widersprüche am besten in eben dieser Konstellation stattfindet. Und dies scheint für die Ergebnisse der jüngsten Landtagswahlen das A und O gewesen zu sein.

Kurzum: Wir erleben gerade eine „außerplanmäßige“ Konfiguration, die das Zeug zur Hegemonie haben könnte. Dass dies für sich kein Grund ist, fröhlich pfeifend die Sommerpause anzutreten, liegt auf der Hand:

- Bei einer Marginalisierung der Linken könnten an sie gebundene, von den sonstigen Parteien enttäuschte Wähler dem linken Spektrum verloren gehen.
- Der in der Sarrazin-Welle am deutlichsten artikulierte Mittelschichtschauvinismus wird sich als möglicherweise gefährlichste Gegenbewegung formieren.
- Die SPD hat ihre Rolle in dieser Konstellation noch nicht gefunden. Dabei könnte sie – trotz oder sogar wegen geringerer Wählerstärke – stärker sein als je zuvor. ■

■ Meinung

Kommentar: Sarrazin und die Sozialdemokratie | Thilo Scholle.....4

Debatte:

Die MigrantInnenquote: mit gutem Beispiel voran | Daniela Kolbe 5

Migrationsquote in der SPD – Nicht praktikabel | Stephan Klecha.....6

„Zu wenig Brot, und schlechter Zirkus“

| Interview mit Lothar Witte..... 7

Es ist Zeit für ein „Mehr Demokratie wagen 2.0“ | Horst Peter..... 10

■ ■ Im Fokus: „Fly me to the moon...“

– Mobilitätspolitik der Zukunft!

Einleitung zum Schwerpunkt

| Kai Burmeister, Sascha Howind, Ralf Höschele, Lars Neumann.....12

Elektromobilität. Verschärfung oder Lösung des Beschäftigungsproblems in der deutschen Automobilindustrie?

| Antje Blöcker.....17

Am Ende der Mobilität wie wir sie kennen – Mobilitätspolitik als

Gesellschaftspolitik | Stephan Rammner 23

In Deutschland fehlt ein nationales Verkehrskonzept

| Alexander Kirchner.....28

Sozialdemokratische Mobilitätspolitik | Florian Pronold 32

Wettbewerb im Verkehrssektor | Raoul Machalet36

Wettbewerb im Schienenpersonennahverkehr – Herausforderungen für Betriebsräte oder wettbewerbsbedingte Hilflosigkeit?

| Ralf Halbauer 41

Verkehrsinfrastruktur – Herausforderungen und Gestaltungsoptionen | René Bormann43

Zur Diskussion um ein zukunftsfähiges Mobilitätssystem

| Astrid Ziegler..... 48

■ ■ ■ Magazin

Kinderspiel Kapitalismus: Von Null auf kurz vor 100

| Gesa Rünker..... 53

Stichwort zur Wirtschaftspolitik:

Deutsches Beschäftigungswunder? | Arne Heise54

Die aktuelle Zahl: 2,08 | Claudia Bogedan 56

Welcher Weg führt nach Ithaka? Oder die Irrfahrten der

Euro-Krisenpolitik | Klaus Busch und Dierk Hirschel..... 57

Gleichstellung ist mehr als Quote | Katharina Oerder, Lena Oerder..... 62

Ich war dann mal weg! Und mache jetzt sozialdemokratische

Kommunalpolitik! | Michael Hans Höntsch 65

■ ■ ■ ■ Personen & Positionen

Meldungen: Buchankündigung: Sascha Vogt (Hg.): JusoLinke, Summer School mit der Redaktionsgruppe..... 69

Fünf Fragen an... Katja Pohl 70

□ Impressum:

spw – Zeitschrift für sozialistische Politik und Wirtschaft

HerausgeberInnen:
Niels Annen (Hamburg)
Jutta Blankau (Hamburg)
Klaus Dörre (Jena)
Iris Gleicke (Schlesingen)
Michael Guggemos (Frankfurt am Main)
Michael R. Krätke (Lancaster)
Uwe Kremer (Dortmund)
Detlev von Larcher (Weyhe)
Benjamin Mikfeld (Berlin)
Susi Möbbeck (Magdeburg)
Andrea Nahles (Weiler)
Horst Peter (Kassel)
Florian Pronold (Deggendorf)
René Rösper (Hagen)
Ernst-Dieter Rossmann (Elmshorn)
Sigrid Skarpelis-Sperk (Bonn)
Thomas Westphal (Weinheim)

Redaktion:

Thorben Albrecht
Claudia Bogedan
Björn Böhning
Kai Burmeister
Cordula Drautz
Sebastian Jobelius
Oliver Kaczmarek
Bettina Kohlrausch
Lars Neumann
Dorothea Steffen
Thilo Scholle
Till van Treeck

Heftschwerpunkt:

Kai Burmeister
Sascha Howind
Ralf Höschele
Lars Neumann

Chefredaktion und V.i.S.d.P.:

Stefan Stache
Telefon 0177-525 04 98
redaktion@spw.de

Abo-/Verlagsadresse:
spw-Verlag / Redaktion GmbH
Postfach 12 03 33, 44 293 Dortmund
Telefon 0231-2 02 00 11
Telefax 0231-2 02 00 24
spw-verlag@spw.de, www.spw.de

Berliner Büro:
Müllerstraße 163, 13353 Berlin

Geschäftsführung:

Robin Baranski
Hans-Joachim Olczyk
Eckhart Seidel

Konto des Verlages:
Postbank Dortmund
Kto. Nr. 32 44 34 68, BLZ 440 100 46

Die spw erscheint mit sechs Heften im Jahr.
Jahresabonnement Euro 39,-
(bei Bankeinzug Euro 37,-)
Auslandsabonnement Euro 42,-
Abbestellungen mit einer Frist von drei Monaten zum Jahresende.
Postvertriebsstück, keine Nachsendung.
Anschriftänderung ist dem Verlag mitzuteilen.
ISSN 0170-461-K 5361
©spw-Verlag/Redaktion GmbH 2010.
Alle Rechte vorbehalten.

Titelfoto: www.

Gestaltung und Druck:
Druckerei Uwe Nolte, Iserlohn
1.-3. Tausend, Juni 2011

Kommentar: Sarrazin und die Sozialdemokratie

von Thilo Scholle

Thilo Sarrazin ist weiterhin Mitglied der SPD, und das ist eine schlechte Nachricht. Für eine Partei, die sich den Kampf gegen Rassismus und Ausgrenzung auf die Fahnen geschrieben hat, kann es kein Zustand sein, jemanden in den eigenen Reihen zu dulden, der derart offen rassistische und sozialdarwinistische Positionen vertritt.

Mit der Entscheidung der Schiedskommission von Ostern 2011 ist allerdings auch klar, dass die Versuche, einen Parteiausschluss herbeizuführen, vorerst gescheitert sind. Der Schaden für die Partei ist groß: Gerade im Bereich der jungen und politisch interessierten Menschen mit Migrationshintergrund hat die Entscheidung, Sarrazin in der Partei zu lassen, für einen großen Verlust an politischer Glaubwürdigkeit gesorgt. Für integrationspolitisch aktive Sozialdemokratinnen und Sozialdemokraten mit und ohne Migrationshintergrund wird es nun doppelt schwer, gerade in diesen Milieus um Unterstützung und aktive Mitarbeit in der SPD zu werben.

Der lange aufgebaute und vor allem auf der Geschichte der Sozialdemokratie sowie auf dem Einsatz für abhängig Beschäftigte beruhende Vorsprung der SPD in der Wählergunst bei vielen Menschen mit Migrationshintergrund ist weitgehend aufgebraucht. Neben der mit weiterem Bildungsaufstieg von Menschen generell zu beobachtenden Anpassung an das allgemeine Wahlverhalten des jeweiligen Milieus liegt dies vor allem daran, dass es der SPD in den letzten Jahren schon nicht gelungen ist, eine klare Botschaft in Sachen Integrationspolitik zu senden: Zu oft wirkte die Partei wie im Spagat zwischen grundsätzlich positiver Bewertung der multikulturellen Lebensrealitäten in Deutschland auf der einen und einem Aufblitzen von Law-and-Order-Politik auf der anderen Seite gefangen, wie die Formulierungen des



↳ Thilo Scholle, lebt in Lünen, ist Mitglied der spw-Redaktion und koordiniert die Netzwerkstelle Integration des Juso-Bundesvorstands.

Foto: privat

Leitantrags zum Parteitag 2010 zeigen. Zudem entstand der Eindruck, dass Migrantinnen und Migranten kaum als potenzielle Aktive für die Parteiarbeit angesprochen werden sollten.

Neu gewinnen lassen wird sich das Vertrauen von Menschen mit Migrationshintergrund in die SPD nur durch die Flucht nach vorne: Es gilt jetzt erst recht, die SPD als die Partei von Chancengleichheit und konsequenter Antidiskriminierung politisch aufzustellen. Dies beginnt u.a. damit, den positiven Blick auf die Einwanderungsgeschichte in die Bundesrepublik auch öffentlich durchzuhalten, und diese Botschaft nicht immer wieder durch ein Lavieren mit „einerseits – andererseits“ – Formulierungen zu relativieren. Zwar sollten mögliche Probleme offen angesprochen werden, aber dann nicht als gewissermaßen „naturegegeben“ im Raum stehen gelassen werden. Statt einer ethnischen Analyse vor allem sozialer Probleme ist daher stattdessen eine Perspektive der politischen und gesellschaftlichen Bearbeitung zu entwickeln. Und drittens muss sich die Lebensrealität der Einwanderungsgesellschaft auch in den Vorständen und Fraktionen der Partei widerspiegeln. Der Beschluss des SPD-PV vom 9.5. weist daher grundsätzlich in die richtige Richtung, auch wenn vor allem über das Instrument einer Quote noch kritisch zu diskutieren ist.

Die Flucht nach vorn wird kein Sprint – aber ohne einen langen Atem wird es der SPD nicht gelingen, (wieder) die Partei zu werden, die glaubwürdig gegen Rassismus und für Chancengleichheit aller Menschen steht. ■

Debatte: Die MigrantInnenquote: mit gutem Beispiel voran

von Daniela Kolbe



↳ Daniela Kolbe ist Bundestagsabgeordnete der SPD, Mitglied im Innenausschuss des Deutschen Bundestages sowie Vorsitzende der Enquete-Kommission „Wachstum, Wohlstand, Lebensqualität“.

Foto: © Anke Jacob

55 Jahre nach dem ersten Gastarbeiter-Abkommen ist die SPD als Volkspartei personell noch nicht in unserer modernen Einwanderungsgesellschaft angekommen. Im Wehner'schen Sinne – Politik ist Organisation und Organisation Politik – müssen wir unseren Kernauftrag, die soziale Gerechtigkeit, in unseren eigenen Reihen durchbuchstabieren. Mit der Quote als Selbstverpflichtung für die Bundesgremien schreitet die Parteiführung mit gutem Beispiel voran.

Dass der Parteivorsitzende die MigrantInnenquote als Überraschungscoup durchpeitscht und sie so als Trostpflaster für das vorzeitig beigelegte Ausschlussverfahren gegen Sarrazin wirkt, muss man kritisieren. Dennoch: Wir brauchen sie, weil wir in einer strukturell diskriminierenden Gesellschaft leben. Anders ausgedrückt haben wir es mit einem gesellschaftlichen Machtkonflikt von einem derart fundamentalen Ausmaß – sowohl hinsichtlich der Größe der diskriminierten Gruppe als auch des Grades der Diskriminierung – zu tun, dass hier ausnahmsweise ein Eingriff in die formale Gleichberechtigung gerechtfertigt ist.

Der Migrationsfaktor ist eine Erklärung für soziale Ungleichheit und Benachteiligung. Als Beweis reicht ein Blick auf den Arbeitsmarkt um zu erkennen, dass Hemmnisse existieren, die Menschen daran hindern, entsprechend ihren Fähigkeiten und Leistungen eine Beschäftigung zu erlangen. Diese Ungleichheiten sind struktureller Natur und können allein durch den guten Willen Einzelner nicht aufgelöst werden.

Die strukturellen Benachteiligungen wirken auch in die SPD hinein. Zu wenige Menschen mit Zuwanderungsgeschichte – mittlerweile in der 4. Generation! – finden den Weg zu uns. Und zu wenige von ihnen erreichen Parteifunktionen oder öffentliche Ämter. Grundsätzlich ist die

Quote dafür nur die zweitbeste Lösung, weil sie zeigt, dass etwas von alleine nicht funktioniert, nämlich der Zugang zu und die Verteilung von Verantwortung in der Partei. Der formal gleiche Zugang zur Partei und zu Funktionen reicht aber nicht aus. Vom Ortsverein bis zur Bundesebene haben wir es mit einer extremen Schiefelage in der Repräsentanz von Genossinnen und Genossen mit Migrationshintergrund zu tun. Die Quote schafft Abhilfe, weil sie die real existierende gesellschaftliche Benachteiligung mit einer formellen Bevorzugung durchbricht und so gesellschaftliche Gestaltungsmacht für Mitglieder mit Migrationshintergrund möglich macht.

Die Quote legt unsere Auswahl von Personal offen und schafft Transparenz über unsere Entscheidungen. Damit lenkt sie den Blick auf Schwachstellen und zwingt zum Umdenken bei der Aufstellung von KandidatInnen für Mandate. Genossinnen und Genossen mit Migrationshintergrund rücken damit automatisch als potentielle KandidatInnen in den Fokus.

Die SPD muss als Aufstiegspartei innerhalb ihrer eigenen Reihen den Aufstieg unabhängig von Herkunft möglich machen. Die dafür nötige interkulturelle Öffnung bedeutet einen Wandel nach Innen und besitzt Ausstrahlungskraft in die Gesellschaft hinein, denn es geht um die gerechte Teilhabe an Macht und Ressourcen. Damit verändert sich die SPD personell und erlangt auf der Symbolebene Glaubwürdigkeit in integrationspolitischen Fragen: sie stellt sich als Volkspartei von Heute und Morgen auf. ■

Debatte: Migrationsquote in der SPD – Nicht praktikabel

von Stephan Klecha

Der Aufbau des Landes ist vielfältiger, bunter und interkultureller als etwa die Parteien. Dass die SPD hierauf reagiert und eine bessere Repräsentanz von Migranten in ihren Gremien erzielen will, ist also überfällig. Eine Quotenregelung erscheint als nachvollziehbare Überlegung, weil solche Instrumente unbestreitbar einer Unterrepräsentanz bestimmter Gruppen entgegen wirken. Insbesondere Frauenquoten haben sich diesbezüglich als sehr wirksam erwiesen.

Bezogen auf eine Steigerung des Anteils von Funktionsträgern mit Migrationshintergrund ist eine Quotierung gleichwohl nicht gut durchdacht. Vor allem die Handhabbarkeit eines solchen Instruments spricht dagegen. Quoten können nämlich nur dann wirksam sein, wenn hieraus für den einzelnen ein Anspruch auf Beteiligung erwächst. Salopp gesagt: Eine Migrantenquote braucht Migranten. Nur, wer ist Migrant und wer nicht? Während Geschlechter sich an dem dichotomen Merkmal Mann-Frau unterscheiden lassen, funktioniert die Bestimmung des Migrationshintergrundes nicht so einfach.

Allein das Unterscheidungsmerkmal Geburtsort ginge an der Realität vorbei. Dem Kind deutscher Eltern, das zufällig im Ausland geboren ist, wird man sicherlich ebenso wenig den Migrationshintergrund zusprechen wie man ihm dem Kind türkischer Zuwanderer, das in Deutschland geboren ist, verweigern kann. Das heißt, dass neben den Geburtsort völkische Kriterien hinzutreten müssten. Die Konstruktion des Völkischen ist nun in normativer Hinsicht problematisch und lässt überdies einen breiten Interpretationsspielraum zu.



↳ Stephan Klecha ist Sozialwissenschaftler, lebt in Hannover und ist Mitglied des SPD-Bezirksvorstands Hannover.

Foto: privat

Bleibe man deswegen allein beim Geburtsort, würde der Geburtsort der Eltern ebenfalls kaum ausreichen, zumal es in der dritten Generation vielfach größere Probleme mit der Integration gibt als in der zweiten. Man könnte deswegen den Geburtsort der Großeltern heranziehen. Um Analogien mit früheren Kriterien der Volkszugehörigkeit zu vermeiden, müsste es wohl ausreichen, sich dabei auf einen Großelternanteil zu berufen.

Doch auch das führt in die Irre. Um mein eigenes Beispiel anzuführen. Mein Großvater väterlicherseits stammt aus einer bereits im 19. Jahrhundert weitgehend assimilierten, jedoch zweisprachigen polnischen Familie aus Oberschlesien ab. Mein anderer Großvater stammt aus einer deutschen Familie ab, die sich im 18. Jahrhundert im heutigen Serbien angesiedelt hat und den es durch die Wirren des Zweiten Weltkrieges nach Deutschland verschlagen hat. Weil er nun einmal qua Geburt die Staatsangehörigkeit Jugoslawiens besessen hatte, musste er sich später sogar einbürgern lassen. So wie ich könnten nun viele eingedenk der Tatsache der großen Migrationsbewegungen nach dem Zweiten Weltkrieg einen entsprechenden Status ableiten, übrigens auch Sigmund Gabriel, der einer Flüchtlingsfamilie entstammt. Doch es wäre kaum angemessen, darauf die Migrantenquote anzuwenden.

Das Kriterium Migrant lässt sich kaum trennscharf abgrenzen. Mithin wäre eine Quote nicht wirklich handhabbar. So sinnvoll das Instrument an anderer Stelle sein kann, hier ist es wohl untauglich. ■

„Zu wenig Brot, und schlechter Zirkus“

Interview mit Lothar Witte



↳ Lothar Witte leitet das Büro Madrid der Friedrich-Ebert-Stiftung.

Foto: privat

spw: In Spanien scheint mit der „Bewegung des 15. Mai“ eine breite und landesweite gesellschaftliche Protestbewegung entstanden zu sein, die bis zu 60 000 Menschen mobilisieren konnte. Wie setzt sie sich zusammen und aus welchen Milieus speist sie sich?

»» **L.W.:** Die Internetplattform *Democracia Real Ya*, der Ursprung der Bewegung, entstand im Dezember 2010 im studentischen Milieu, v.a. im Umfeld von *Juventud sin futuro* (Jugend ohne Zukunft). Dabei konnte auf Erfahrungen aus der Mobilisierung gegen das *Ley Sinde*, ein Gesetz zur Regulierung des Internet, zurück gegriffen werden. Die Bewegung erhielt schnell Zulauf aus der kritischen Zivilgesellschaft, bspw. attac.

Mit dem Auftauchen aus dem virtuellen Raum und dem Festsetzen auf den Straßen und Plätzen des öffentlichen Raumes gelang seit dem 15. Mai der Schritt von einer „Jugendbewegung“ der „üblichen Verdächtigen“ zu einer generationen- und milieuübergreifenden Protestbewegung, die der verbreiteten Unzufriedenheit mit der gesellschaftlichen Elite Spaniens Ausdruck verlieh. Wobei anzunehmen ist, dass Wähler der konservativen *Partido Popular* (PP) dabei deutlich unterrepräsentiert sind, aber selbst innerhalb dieser Gruppe überwiegen laut Meinungsumfragen die Befürworter der Proteste.

spw: Was sind die zentralen Forderungen der Bewegung? Wie sind ihr politisches Programm und ihre Strategie zu umreißen und inwiefern sind möglicherweise interne Dif-

ferenzen um eben jene Aspekte zu beobachten?

»» **L.W.:** Der am 15. Mai vorgestellte Forderungskatalog ist sehr breit gehalten, eine Art Katalog für eine bessere Welt. Im sozioökonomischen Bereich geht es v.a. um das Recht auf Arbeit und das Recht auf eine angemessene Wohnung, eine verbesserte Qualität der öffentlichen Dienstleistungen, die gesellschaftliche Kontrolle über den Bankensektor und Veränderungen im Steuersystem. Konkrete Forderungen sind u.a. die Umverteilung der Arbeit durch Arbeitszeitverkürzung, Mietzuschüsse für Bedürftige, die Einführung einer Tobin-Steuer und das Verbot von Finanzhilfen für die Banken. Die politischen Forderungen konzentrieren sich auf die Stärkung der bürgerlichen Freiheiten und der partizipativen Demokratie sowie den Abbau der Privilegien der politischen Klasse, u.a. die Aufhebung der Immunität.

Am 5.6. beschlossen Vertreter der Bewegung aus 56 Orten auf einer Art landesweiter Vollversammlung auf der *Puerta del Sol* in Madrid, das zunächst die Reform des Wahlgesetzes, politische Transparenz und die partizipative Demokratie im Vordergrund stehen sollen. Es sollen 500.000 Unterschriften für eine Gesetzesinitiative für ein tatsächliches Verhältniswahlrecht gesammelt werden, um die aktuelle Zwei-Parteien-Dominanz von PP und PSOE aufzubrechen.

Die ökonomischen Forderungen sind gegenüber den politischen Forderungen in den

Hintergrund getreten. Der Ruf nach einer anderen Art von Politik ist geeigneter, einen Konsens zu erzielen, als die Forderungen nach Veränderungen des Wirtschaftssystems. Sollte sich diese Tendenz durchsetzen, würde die Bewegung sich noch stärker als bisher in der Mitte der Gesellschaft verorten. Es ist aber in dieser offenen, heterogenen Bewegung nicht ganz klar, wer eigentlich für sie spricht und welche Forderungen als gemeinsame Positionen betrachtet werden können.

spw: Welche Ursachen für die Proteste lassen sich aus der spanischen Situation heraus erklären und welche tieferliegenden politischen und ökonomischen Legitimationsskri- sen lassen sich identifizieren?

» **L.W.:** Um es mit einem Slogan der Pro- testbewegung auszudrücken: Zu wenig Brot, und schlechter Zirkus.

Auch wenn das BIP im Jahre 2011 wieder leicht wachsen wird: Das spanische Akku- mulationsmodell steckt in einer tiefen Krise, und ein tragfähiges neues Modell ist nicht in Sicht. Bei Vergleichen der Produktivität und der Wettbewerbsfähigkeit kann Spanien mit Ländern wie Deutschland und Frankreich nicht mithalten. Und die Arbeitslosenrate von derzeit über 20 Prozent wird voraussichtlich nur sehr langsam reduziert werden können. Für die jüngere Generation, die sogar zu über 40 Prozent arbeitslos ist, sind dies deprimie- rende Aussichten.

Der schlechte Zirkus wird insbesondere in den Parlamenten geboten. Die großen Par- teien, PP und PSOE, erreichen aufgrund des Wahlrechts auf nationaler Ebene und in vie- len Regionen und Kommunen zusammen um die 80 Prozent der Sitze und treten gegenein- ander an, statt sich mit der konzeptionellen Vielfalt einer ausdifferenzierten Parteien- landschaft auseinander setzen zu müssen. Ab 2012 ist sogar mit der flächendeckenden Do- minanz nur einer Partei, der PP, zu rechnen.

Teilweise ist dies eine Folge der Vereinba- rungen, die im Rahmen des Übergangs zur Demokratie, der *transición*, getroffen wur- den. Die *transición* wird v.a. von den Jüngeren als ein Pakt des Schweigens kritisiert, eine Aufarbeitung der Vergangenheit des Franco- Regimes ist bislang nicht erfolgt.

spw: Inwiefern spiegelt sich der Protest im Ergebnis der jüngsten Kommunalwahl wieder und konnte ihr Programm Einzug in den politischen Diskurs Spaniens insgesamt halten? Welche Rolle spielen dabei Gewerk- schaften und sozialistische Partei?

» **L.W.:** Meiner Meinung nach haben die Proteste nur geringen Einfluss auf die Wahlen genommen. Auf den politischen Dis- kurs haben sie sich bislang auch kaum ausge- wirkt. Und die PSOE ist nach der Niederlage erst einmal mit sich selbst beschäftigt, be- reitet sich v.a. organisatorisch und personell auf die nächsten Parlamentswahlen Anfang 2012 vor.

Langfristig könnte die Mobilisierung eine Chance für die PSOE bedeuten, wenn die Partei konzeptionell und organisatorisch auf dieses Potenzial zugeht. Die Protestbewe- gung speist sich zu einem nicht unwesent- lichen Teil aus einem Milieu, das vor sieben und auch vor drei Jahren noch für die PSOE gestimmt hat. Damals galt Zapatero als Hoff- nungsträger für eine andere Art von Politik, er hat die in ihn gesetzten Erwartungen aber nicht immer – und in letzter Zeit immer weni- ger – erfüllen können.

Die beiden großen Gewerkschaftsdachver- bände UGT und CCOO teilen zwar die meisten Forderungen der Protestbewegung, haben sich aber lange Zeit mit Kritik an der sozialis- tischen Regierung sehr zurück gehalten. Die Protestbewegung betrachtet sie ohnehin als Teil der privilegierten politischen Klasse, die v.a. ihre eigenen institutionellen Interessen verfolgen. Möglicherweise werden die Ge-

werkschaften nach dem erwarteten Wahlsieg der PP im nächsten Frühjahr offensiver agie- ren als bisher. Damit wäre auch eine Annähe- rung an die Protestbewegung zu erwarten.

spw: Lassen der spanische Protest und die aufkommenden Solidaritätsproteste bspw. in Frankreich eine europaweite Protestbe- wegung gegen postdemokratische Entwick- lungstendenzen erwarten?

» **L.W.:** Mit einer solchen Vorhersage wäre ich vorsichtig. Die spanische Situation ist doch sehr zugespitzt: Die massive Arbeits- losigkeit einer kompletten nachwachsenden Generation, die Katerstimmung nach einer langen *Fiesta*, enttäuschte Hoffnungen ge- genüber einem ehemaligen Hoffnungsträger, verkrustete politische Strukturen in einem Zwei-Parteien-System, da kommt einiges zu- sammen.

Was aber europaweit verbreitet ist, ist das Gefühl, dass ein Leben in Wohlstand und Frieden, wie es (in Westeuropa) über Jahrzehnte normal schien, für die jüngere Generation nicht mehr möglich sein wird. Falls die Poli- tik, falls die Gesellschaften auf diese Heraus- forderung keine Antwort finden, werden der Verdross und die Empörung anwachsen.

Möglicherweise deutet sich hier auch ein spezifisch südeuropäisches Muster an: Die ehemalige Verheißung Europa ist in dieser Region für viele jüngere Menschen zur Be- drohung geworden, und die eigene politische Klasse wird als Repräsentantin anonymer Mächte („Brüssel“, „Berlin“) erlebt, die den Ausverkauf des eigenen Landes betreibt. Die positive Einstellung zu Europa hat in Spanien jedenfalls in den letzten zwei Jahren deutlich abgenommen. ■

Das Interview führte Michael Reschke.

PapyRossa Verlag



Wolfgang Gehrcke (Hg.):
»Alle Verhältnisse umzuwerfen...« – Eine Streitschrift zum Programm der LINKEN | 235 Seiten | 12,- Euro

Auf welchen Analysen beruht der Programm- entwurf der LINKEN? Was ist unterbelichtet? Thematisiert werden u.a. die Eigentumsfrage, globale Gerechtigkeit, Medienpolitik sowie das Verhältnis von Sozialismus und Freiheit.



Heinz-J. Bontrup:
Arbeit, Kapital und Staat – Plädoyer für eine demokratische Wirtschaft | 649 Seiten | 28,- Euro

Die Alternative zu Profitexplosion und Sozial- abbau: Wer wissen will, was der Begriff und das Konzept der Wirtschaftsdemokratie bein- halten, ist mit diesem fundierten Standardwerk bestens bedient.

Tel.: (02 21) 44 85 45 | mail@papyrossa.de
www.papyrossa.de

Es ist Zeit für ein „Mehr Demokratie wagen 2.0“

von Horst Peter



↳ Horst Peter ist spw-Mitherausgeber, gehörte von 1980 – 1994 dem Deutschen Bundestag an und lebt in Kassel.

Foto: privat

Ein komplexes Krisenszenario bestimmt spätestens seit Ende 2008 die Bundesrepublik und die Gesellschaft. Ähnlich war die Ausgangssituation zu Willy Brandts Regierungserklärung „Wir wollen mehr Demokratie wagen“¹. Die Fähigkeiten der neuen deutschen Gesellschaft zum wirtschaftlichen und sozialen Interessenausgleich und zur sozialstaatlich-demokratischen Integration waren bedroht. Ineffiziente Strukturen in Wirtschaft und Ausbildungssektor behinderten die Zukunftsfähigkeit der Bundesrepublik. Die Fragmentierung der neuen deutschen Demokratie konnte nicht mehr autoritär gebunden werden. Willy Brandts Aufbruch kennzeichneten die Einladung zum großen Dialog über die Akzeptanz von Interessen und Konflikten und deren Ausgleich, die Bereitschaft zur sozialen Umverteilung, Ausweitung der Teilhaberechte der Bürgerinnen und Bürger, staatliche Intervention und soziale Flankierung des Modernisierungsprozesses. Kurz: das Integrationsangebot des demokratischen Wohlfahrtsstaates zur ökologischen, sozialen und politischen Teilhabe und Mitgestaltung nach innen. Nach außen entwickelte er mit dem Prinzip der Sicherheitspartnerschaft die internationalen Voraussetzungen ei-

ner gerechten und friedlichen Politik über Systemgrenzen hinaus. Auch hier war stets sein Prinzip partizipatorische statt autoritäre Politik.

Das gegenwärtige Krisenszenario mag andere Akzente haben als 1969, aber es verlangt nach einem neuen Ansatz parlamentarischen Handelns um die Bürgerinnen und Bürger mit dem parlamentarischen System zu versöhnen. Wir haben ein Krisenszenario, das bestimmt ist von der weltweiten ökologischen Krise und der Welthungerkrise, der Krise der internationalen Finanz-, Währungs- und Wirtschaftspolitik sowie einer Vertrauenskrise des Regierungshandelns. Letzteres scheint zunehmend nicht vom Parlament sondern von ökonomischen Großinteressen geleitet. Regierungshandeln ist deshalb nicht transparent, sondern von nicht öffentlichen Einflusststrukturen bestimmt. Lobbyismus und Medien erscheinen mächtiger als das Parlament als Adressat der Interessenartikulation aus der Mitte der Gesellschaft.

Die Proteste gegen „Stuttgart 21“ zeigen durchaus symptomatisch, dass es bei Großprojekten um die Enteignung der demokratischen Institutionen geht, denen unter dem Eindruck, die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Wirtschaft sei gefährdet und Arbeitsplätze stünden auf dem Spiel nur das Abnicken bleibt. Das gilt sowohl für Regierungs- als auch für Oppositionsfraktionen. Fraktionszwang scheint gegen das Grundgesetz zu stehen. Den freien Abgeordneten gibt es anscheinend nicht mehr. Ich beschreibe hier einen Entwicklungsprozess, den ich als Abgeordneter und jetzt ehemaliger Abgeordneter sehr bewusst verfolgt habe. Die Frage ist, steuern wir auf die Entwicklung der Bundesrepublik zu einer

autoritären parlamentarischen Demokratie zu oder hat partizipative Demokratie eine neue Chance.

Die Wahlen vom 27.03.2011., in Baden-Württemberg von der Kanzlerin als Volksabstimmung über Stuttgart 21 angekündigt, gerieten durch eine tragische List der Geschichte zu einer Volksabstimmung über den Atomausstieg. Gleichwohl zeigt Rheinland-Pfalz, dass auch über Großprojekte abgestimmt wurde. Anders lassen sich die fast 10 Prozent Verlust von Kurt Beck nicht erklären. Bürgerbeteiligung wird für alle Parteien zum politischen Großthema, entlang dieser Frage werden sich die politischen Lager neu bilden. Die SPD muss aufpassen, dass sie bei Großprojekten nicht plötzlich auf der falschen Seite steht.

An dieser Stelle sei nochmals an Willy Brandt erinnert: Es ging ihm national und international stets um die Veränderung von Strukturen. Dabei spielten Formen direkter Demokratie nicht die größte Rolle, eher schon die Aufwertung des Petitionsrechts als Beteiligungsrecht, das vom überparteilichen Reagieren des Parlaments auf Anregungen aus der Mitte der Gesellschaft lebt. Im Kern stand für ihn die Wirtschaftsdemokratie auf allen betrieblichen Ebenen und die Demokratisierung öffentlicher Institutionen wie Verwaltungen auf allen Ebenen, der Universitäten und die Reform der Mitwirkung der Versicherten bei den Sozialversicherungen. Die Demokratisierung der Gefängnisse – wie es politische Gegner denunzierend reklamierten – hat er übrigens nie gefordert.

Ein Beitrag zu „mehr Demokratie wagen 2.0“ soll die in spw 182 kurz dargestellte Petition „Vom Verwaltungsverfahrenrecht zum Bürgerbeteiligungsrecht“ sein. Sie liegt den Petitionsausschüssen des Bundestages und der 16 Landtage vor. Sie ist entstanden aus negativen Erfahrungen mit dem

Flughafenprojekt Kassel-Calden. Die zu lösenden Problempunkte sind die fehlende Transparenz der Planrechtfertigung in der nicht überprüfbaren Feststellung des öffentlichen Interesses und damit der möglichen Alternativen und der finanziellen Wirkungszusammenhänge der öffentlichen Gelder, die aufgewandt werden sollen. Der zweite zentrale Punkt ist die Aussperrung der Öffentlichkeit bei der Abwägungskompetenz der Aufklärungsbehörde gegenüber den Entscheidungsinstitutionen. Deshalb soll diese durch eine öffentliche Faktenfeststellung und Empfehlung durch die zuständigen Petitionsausschüsse ersetzt werden. Sie können sich zur Faktenfestsetzung eines Mediators bedienen.

Die jetzige Bundesregierung liefert mit der Vorbereitung des Gesetzes zur Beschleunigung der Planfeststellung das Probefeld zwischen autoritärer oder partizipatorischer Durchsetzung von Planungsprojekten. Der Petitionsausschuss erhält die Chance verlorenes Vertrauen in das politische System wiederzugewinnen. ■

¹ Vgl. Peter, Horst (1994): Mehr Demokratie wagen II, in: Karin Benz-Overhage (u.a.) (Hrsg.): Zwischen Räte-sozialismus und Reformprojekt. Lesebuch zum 70. Geburtstag von Peter von Oertzen, Köln: spw-Verlag, S. 169.

„Fly me to the moon...“

– Mobilitätspolitik der Zukunft!

Einleitung zum Schwerpunkt

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



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 Hafeninfrastruktur 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 Fluglinien-netz 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 Verkehrs-lärms, des Feinstaubes 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 konzerninternen 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 Fahrgästen 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 mobilitäts-politischen 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 zukunfts-fähiger 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

Elektromobilität. Verschärfung oder Lösung des Beschäftigungsproblems in der deutschen Automobilindustrie?

von Antje Blöcker



Steht ein radikaler Wechsel des dominanten Produktionsmodells der deutschen Automobilindustrie vor dem Durchbruch und was heißt das für die Arbeitsplätze in den Auto-fabriken? Das Mobilitätsthema, das zuletzt Anfang der 1990er Jahre mit einer Initiative von IG Metall und BUND (1991) sehr hohe Aufmerksamkeit erfuhr, um dann für Jahre in Vergessenheit zu geraten, ist seit 2010 in aller Munde, vor allem die Politik redet darüber und sucht den Dialog mit der Industrie. Deutschland soll globaler Leitmarkt für Elektromobilität werden. Wie das gehen soll, verkündet die Bundesregierung im Mai 2011 im Regierungsprogramm Elektromobilität. Im Idealfall könnten 30.000 neue Arbeitsplätze bis 2020 entstehen.

Können anhaltende Zielkonflikte zwischen der Autobranche und multimodalen Mobilitätskonzepten mittels neuer Arbeitsplätze im Feld der Elektromobilität gelöst werden? Und dies in einer Zeit, in der die deutsche Automo-

bilindustrie wegen eines internationalen Autobooms Neueinstellungen verkündet und in vielen Werken Sonderschichten fährt. Mit einer steigenden Nachfrage nach Elektroautos hat der erneute Boom rein gar nichts zu tun. Viel Lärm um nichts, Systemwandel außer Sichtweite?

In diesem Beitrag wird eingangs anhand einiger Entwicklungstrends in der deutschen Automobilindustrie auf absehbare Beschäftigungsprobleme aufmerksam gemacht. Ein zweiter Schritt fragt nach den Wirkungen der Elektromobilität auf die Beschäftigung in der deutschen Automobilindustrie. Liegt hier die Lösung für die zukünftigen Beschäftigungsprobleme?

Strukturwandel in der Automobilindustrie: Das Beschäftigungsproblem

Internationalisierung von Produktions- und Nachfragemärkten mit wiederkeh-

renden Struktur- und Konjunkturkrisen sind seit Mitte der 1970er Jahren nichts Neues in der Weltautomobilindustrie. Die deutsche Automobilindustrie, direkt gehören dazu im September 2010 1.353 Betriebe mit 720.065 Beschäftigten sowie das Zweieinhalbfache in vor- und nachgelagerten Bereichen der Wertschöpfungskette (VDA 2011; Statistisches Bundesamt 2011), ist aus diesen Krisen bisher als Gewinnerin hervorgegangen. Weltweit wird jedes sechste Auto von deutschen Konzernmarken produziert (VW, BMW, Daimler, Porsche, Opel Deutschland, Ford Deutschland). Der größte deutsche Hersteller VW strebt mit seinen zehn Marken bis 2018 an die Spitze der Weltautomobilindustrie. Auch die Premiumhersteller Audi, BMW und Daimler verkaufen sehr gut in den USA und in den neuen aufsteigenden Märkten. Deutsche Megazulieferer wie Bosch, Continental und ZF haben die letzte große Krise überwunden. Wo ist da ein Beschäftigungsproblem in Sicht?

Nach dem letzten Boom des Jahres 2007 haben sich die weltweiten Rahmenbedingungen deutlich zu Lasten der Beschäftigung in Deutschland verändert. Zu den Herausforderungen für die Arbeitsplätze an deutschen Standorten zählen vor allem sechs Trends:

(1) Hohe Produktivitätsvorgaben und Überkapazitäten: Arbeit wird zunehmend verdichtet. Vorgaben an jährliche Produktivitätssteigerungen von drei bis fünf Prozent liegen oberhalb des Produktionswachstums und werden schon mittelfristig zu einer Verringerung des Arbeitsvolumens und damit zu massiven Beschäftigungsproblemen insbesondere in der Produktion führen. Trotz permanenter Überkapazitäten hat in den Werken der Endhersteller und der Megazulieferer der soziale Kompromiss bisher Massenentlassungen und Betriebsstilllegungen weitgehend verhindern können. Bis auf wenige Ausnahmen sind Organisations- und Verhandlungsmacht der

Beschäftigtenvertretungen jedoch rückläufig, in den vielen kleinen und mittleren Betrieben sind sie ohnehin nur marginal vorhanden.

- (2) Modularisierung und Standardisierung: Der Trend zur modularen Produktionsweise mit skalierbaren Baukästen wird die Produktion noch flexibler gestalten, zugleich aber auch enorme Gleichteile-Vorteile und Standardisierungseffekte in den Prozessabläufen bewirken. Re-Taylorisierung in Form von Taktverdichtung und Dequalifizierung von Facharbeit breiten sich von den Endherstellern auf die gesamte Wertschöpfungskette aus. Kontinuierliche Verbesserungsprozesse (KVP) erweisen sich mehr und mehr als kontinuierliche Verschlimmerungsprozesse.
- (3) Konzentrationsprozesse entlang der Wertschöpfungskette: Galt noch bis vor wenigen Jahren, dass die Zulieferer unter Ausnutzung von low-cost-Produktion und low-cost-Beschaffung immer mehr der automobilen Wertschöpfung von den Endherstellern übernehmen würden, ist dieser Trend seit der Krise gestoppt. Im Zuge der make or buy-Entscheidungen ist sogar vermehrtes Insourcing als Antwort auf Auslastungsprobleme zu beobachten. Verdrängungswettbewerb und Konzentrationsprozesse führen vor allem bei den Zulieferern der zweiten und dritten Stufe zu großen Problemen, die Zahl der Insolvenzen ist in diesem Bereich besonders angestiegen.
- (4) Stagnierende Märkte in Europa: Die deutsche Automobilindustrie lebt vom Export. Der Großteil dieser Exporte bleibt innerhalb Europas. In Westeuropa zeigt der Automarkt jedoch weitgehende Marktsättigungserscheinungen. In Osteuropa dominiert der Gebrauchtwagenmarkt, nicht zuletzt aufgrund der

seit der Krise kaum noch steigenden Löhne. Verschärft wird die Absatzsituation durch anhaltende Finanzkrisen in Südeuropa. Diese Stagnation wird den Standortwettbewerb weiter anheizen und die Konzessionsspirale nach unten drehen. Exporte in die USA und nach Fernost gewinnen an Bedeutung. Da die Produktion vor Ort jedoch massiv ausgebaut wird, (z.B. VW mit dreizehn Werken und knapp 40.000 Beschäftigten in China sowie in den USA) sind der Ausweitung des außereuropäischen Exports Grenzen gesetzt.

- (5) Verlagerung des regionalen Produktionschwerpunktes: Seit 2007 ist der Auslandsanteil der Produktion deutscher Hersteller kontinuierlich von 49 Prozent auf 53,1 Prozent im Jahr 2010 gestiegen. Alle Hersteller haben und werden massiv in die neuen Wachstumsmärkte der BRIC-Staaten (Brasilien, Russland, Indien, China) investieren und ihre Produktionen vor Ort ausbauen. Hatte die Internationalisierung der Produktion durch Exporte und durch den Ausbau der Auslandsproduktion bislang positive Beschäftigungseffekte im Inland, werden sich die Komponenten- und Teileproduktion und mit ihr Teile der Forschung und Entwicklung ebenfalls in die Wachstumsregionen verlagern. Gut für die deutschen Konzernbilanzen. Dadurch zurückgehende Exporte verstärken jedoch die Auslastungsprobleme im Inland. Neue Arbeitsplätze entstehen vor allem im Ausland.
- (6) Premium- und Technologieführerschaft: Das Produktionsmodell der Automobilindustrie war im Hinblick auf technologische Innovationen ein klassisches tripple down - Modell. Technologische Neuerungen fanden zuerst im Premiumsegment Eingang, bevor sie nach und nach in die Serienausstattung der

Volumenhersteller einfließen. Das war ein wichtiger Vorteil der deutschen Autoindustrie, da sie im Premiumbereich sehr stark ist. Was den Segmentwandel in Richtung Kleinwagen für europäische Metropolräume und globale Megacities, den Materialwandel im Bereich des Leichtbaus z.B. mit Carbonfasern und den Antriebswandel in Richtung Hybridtechnologie betrifft, verliert die premiumorientierte Technologieführerschaft an Gewicht. In der Elektromobilität ist dies besonders ausgeprägt.

Anhand dieser sechs Trends wird klar, dass mittelfristig massive Beschäftigungsprobleme drohen. Wird der Wandel in Richtung Elektromobilität das Problem lösen oder verschärfen?

Elektromobilität: Chance oder Risiko für Arbeitsplätze in der Automobilindustrie?

Die Debatte um alternative Antriebe und zum Teil auch um alternative Verkehrskonzepte hat in Deutschland schon mehrere Konjunkturen erlebt. Batteriegetriebene Elektroautos, damals noch mit Blei-Nickel-Batterien, und vor allem die wasserstoffgetriebene Brennstoffzelle wurden bereits in den 1980er Jahren öffentlich gefördert, in den 1990er Jahren wurden sie in Modellregionen getestet. Während sich Biokraftstoffe, Erdgasmotoren, Rufbusse und Car-Sharing als Nischen etabliert haben, hatte sich in der Elektromobilität seit Mitte der 1990er aber kaum noch etwas getan, weder in Politik noch in der Branche. Die Autoindustrie setzte im Blick auf Verbrauchsreduzierung auf Dieselseite, hielt die insbesondere von Toyota und Mitsubishi favorisierte Hybridtechnologie für eine Sackgasse.

Auf politischer Seite änderte sich dies im Verlauf des Jahres 2009 grundlegend. Mehrere Gründe waren dafür ausschlaggebend: Die Debatten um die Endlichkeit fossiler

Energieträger, steigende Ölpreise, die globale Erderwärmung bei globalem Verkehrswachstum auf rasant wachsenden Märkten vor allen in China und Indien, ein bei der jungen Generation abnehmendes Interesse am Besitz eines eigenen PKWs und insbesondere die EU-weiten Grenzwerte für den durchschnittlichen CO₂-Ausstoß je Hersteller von 95 Gramm pro Kilometer im Jahr 2020. Während das CO₂-Ziel für 2015 (120g/km) noch mittels effizienterer Verbrennungstechnologie erreicht werden kann, erfordert die Einhaltung der Grenzwerte für 2020 einen bestimmten Anteil von Elektrofahrzeugen im Flottenmix der Hersteller. Elektroautos als Alibi für die Premium-Hersteller?

Industriepolitisch kam jedoch ein weiterer Aspekt hinzu. Die japanischen Hersteller brachten serienreife Hybridfahrzeuge erfolgreich in die Märkte. Die USA, China und Europa - vor allem Frankreich - setzten verstärkt mit Hilfe großer staatlicher Förderprogramme auf den Ausbau der Elektromobilität und deren Infrastruktur. Deutschland drohte abgeschlagen zu werden. Mit dem Nationalen Entwicklungsplan Elektromobilität vom November 2009 begann das Aufholen. Im Februar 2010 wurde eine interministerielle Gemeinsame Geschäftsstelle Elektromobilität (GGEMO) eingerichtet, die die Arbeit der im Mai 2010 gegründeten Nationalen Plattform Elektromobilität (NPE) unterstützt. Sieben Arbeitsgruppen der NPE, ein Expertengremium vor allem aus Industrievertretern, legten im November 2010 einen ersten und im Mai 2011 ihren zweiten Bericht (NPE 2011) vor, die die Grundlage für das Regierungsprogramm Elektromobilität (Die Bundesregierung 2011) bildeten.

Ziel ist es, bis zum Jahr 2020 eine Million und bis 2030 mindestens sechs Millionen Elektrofahrzeuge auf die Straßen zu bringen. Gemeint sind verschiedene Hybridautos sowie reine E-Autos. Im Mai 2011 gibt es in Deutschland lediglich einen Bestand von

1.500 E-Autos bei knapp 50 Mio. zugelassenen Fahrzeugen. Die jährliche Inlandsproduktion von PKWs liegt 2010 bei 5,5 Mio. Da sind die E-Auto-Planzahlen nur ein Tröpfchen und werden bis 2020 kaum Arbeitsplatzeffekte auslösen.

Gerade was die Beschäftigungsdimension betrifft, bleibt der Bericht der NPE entsprechend mehr als vage. Bis 2020 würden 30.000 zusätzliche Arbeitsplätze in der Auto- und Zulieferindustrie und im Bereich Infrastruktur entstehen. Ob dies vor allem in der Forschung und Entwicklung der Fall ist, oder ob es sich um Fertigungsbereiche handelt, bleibt offen.

Die Umsetzung der Ziele soll in drei Phasen erfolgen. In einer Marktvorbereitungsphase (bis 2014) sind 100.000 Fahrzeuge vorgesehen. Ohne nichtmonetäre und direkte monetäre Förderung werden es lt. NPE (2011) allerdings nur 25.000 sein. In einer Markthochlaufphase bis 2017 sind 400.000 Autos geplant. Für 2020 ist dann der Massenmarkt mit tragfähigen Geschäftsmodellen und einer Million E-Autos vorgesehen. Unterstützt wird das Programm mit erheblichen monetären Fördermaßnahmen von insgesamt 3,967 Mrd. Euro für fünf so genannte Leuchttürme (Batterie 986 Mio.; Antriebstechnologie 982 Mio., Leichtbau 328 Mio., IKT & Infrastruktur 753 Mio., Recycling 90 Mio. sowie weitere 828 Mio. für die Fahrzeugintegration (NPE 2011,18) und für Schaufensterregionen. Dazu kommen nicht-monetäre Fördermittel in Form von Sonderabschreibungen, zinsgünstigen Darlehen, Steuervorteilen, Parkbevorzugung und vor allem eine direkte Förderung bei institutionellen Käufern, also für Dienstfahrzeuge. Ohne eine solche Förderung könne die Kostenlücke von zurzeit 9.000 Euro zwischen einem Elektrofahrzeug und einem konventionellen Fahrzeug nicht gefüllt werden und bis 2020 würde es dann nur 450.000 zugelassene E-Autos in Deutschland geben, das Ziel wäre weit verfehlt.

Der Aufbau von öffentlichen Ladesäulen kostet 35,5 Mio. Euro, wer dafür zuständig ist, bleibt genauso unklar wie z.B. die Art der Bezahlung. Auch Fragen der Sicherheit sind ungeklärt. Die NPE-Experten stufen den Bedarf für öffentliche Ladeinfrastrukturen zudem als gering ein. Die große Überzahl der Ladevorgänge erfolge auch auf lange Sicht zuhause oder am Arbeitsplatz (Die Bundesregierung 2011, 34). Deutlich wird hier, dass E-Autos vor allem für Garagen- und Arbeitsplatzbesitzer gedacht sind. Von kollektiver Teilhabe an Elektroautomobilität keine Rede. Nutznießer sind die großen Energiekonzerne mit ihrem Interesse, den PKW als Energiepuffer zu nutzen.

Kein Wort ist darüber zu lesen, wer die E-Autos, die Batterien oder die Leistungselektronik bauen wird, denn die deutschen Hersteller haben die ersten E-Serien-Modelle erst für 2013/2014 angekündigt. Die Prognosen zu Arbeitsplatzwirkungen sind innerhalb eines Diskussionsjahres deutlich nach unten korrigiert worden. In den von Dispan/Meißner (2011) sowie Barthel u.a. (2010) zusammengestellten Überblicken über Beschäftigungseffekte geht es noch um 90.000, später um 60.000 neue Arbeitsplätze.

Da Elektroautomobilität auch alle Hybridvarianten umfasst, werden bis 2020 zunächst wegen der großen Anteile der Hybrid-Fahrzeuge mehr Beschäftigte benötigt, vor allem in der Forschung und Entwicklung. Mit immer kleineren Verbrennungsmotoren gehen diese Effekte jedoch verloren und drehen sich bei reinen batteriegetriebenen Fahrzeugen in Negativbilanzen um. Das betrifft vor allem die Motorenwerke der Hersteller und Zulieferer mit Spezialisierung auf den Antriebsstrang. Ob plug-in hybrid, range extender, batterieelektrisch oder mit Brennstoffzelle viele Komponenten (Kolben, Getriebe, Abgas, Tank) werden sich verändern und schrittweise abgelöst werden. Elektromotor, Batterie, Ladetechnik und Leistungselektronik sind die neuen Komponenten, die jedoch alle bisher



Woran liegt es, dass sich kein Widerstand regt? Tiefgreifend, interessant und durchaus kurzweilig stellt uns Werner Seppmann die Situation und die in ihr Handelnden vor. Was wird gebraucht, damit sich etwas ändert? Seppmann bleibt die Antwort nicht schuldig. 13,80 Euro - 148 Seiten



Das Standardwerk über die Kinderarbeit in Deutschland - vom Kaiserreich bis heute. Mit vielen Dokumenten, Tabellen und Nachweisen. Geeignet als Unterrichts- und Schulungsmaterial. 16,80 Euro - 220 Seite.

www.kulturmaschinen.de

Im Buchhandel, in Online-Shops und unter www.kulturmaschinen.de
Belletristik und Sachbuch.
Kontakt: verlag@kulturmaschinen.de
Tel: 030 49783690 • Fax: 030 49809158

KULTURMASCHINEN

nicht Teil der automobilen Wertschöpfungskette sind.

Ein Viertel der Beschäftigung in der Autoindustrie hängt mit dem Verbrennungsmotor zusammen. Das Arbeitsvolumen mit ca. 1.400 Teilen liegt deutlich über dem Elektroauto mit seinen 200 Teilen, deren Fertigung zudem weitaus stärker automatisiert ist. Hinsichtlich der Batterieproduktion, die ca. 40 Prozent des Wertes eines E-Autos ausmacht, ist völlig unklar, wo sie stattfinden wird. Die Automobilindustrie hat dafür bisher keine Kompetenz aufgebaut, sondern sucht die Kooperation mit Batterieherstellern. Zu Batteriefabriken werden die Autofabriken nicht. Studien über Beschäftigungswirkungen (IHK Stuttgart 2011, acatech 2010, Dispan/Meißner 2011) kommen zu dem Ergebnis, dass hinsichtlich der Beschäftigungsherausforderungen zwei Engpässe besonders stark ausgeprägt sind: Zum einen sind es die vielen mittleren und kleinen Zulieferer, die bisher unzureichend auf den Strukturwandel vorbereitet sind; dies nicht zuletzt auch deshalb, weil sie oftmals nicht an den F&E-Projekten teilnehmen. Zum anderen fehle eine abgestimmte Strategie hinsichtlich zukünftiger Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen an den Hochschulen ebenso wie in der dualen Fachausbildung. Das Kernstück der deutschen Automobilindustrie, die qualifizierte Facharbeit ist also schlecht vorbereitet auf einen Wechsel.

Insgesamt überwiegen langfristig die Risiken für die bestehende Beschäftigung durch einen Wandel in Richtung Elektromobilität. Von einem Systemwandel zu reden, ist angesichts eines nach wie vor auf individuelle Autoelektromobilität setzenden System mit langen Hybrid-Übergangszeiten, aber kaum angebracht. Erst wenn Elektromobilität in ein multimodales Gesamtverkehrskonzept integriert wird, ändert sich das System.

Ein notwendiger Umbau der Autogesellschaft ist aber nur mit der Akzeptanz der Be-

schäftigten denkbar. 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. Betriebliche Zukunftskonzepte von Diversifizierung bis hin zur Konversion müssten bereits jetzt angeschoben werden. Damit eröffnen sich auch neue Möglichkeiten für die Mitbestimmung. ■

↳ Dr. Antje Blöcker arbeitet an der Gemeinsamen Arbeitsstelle der Ruhr Universität Bochum und der IG Metall.

Literatur:

acatech (2010): Deutsche Akademie der Technikwissenschaften: Wie Deutschland zum Leitanbieter für Elektromobilität werden kann. Acatech Bezieht Position- Nr. 6. Berlin.

Barthel, Klaus u.a. (2010): Zukunft der deutschen Automobilindustrie. WISO-Diskurs der Friedrich Ebert Stiftung. Berlin.

Die Bundesregierung (2011): Regierungsprogramm Elektromobilität. Mai 2011. Berlin.

Dispan, Jürgen und Heinz-Rudolf Meißner (2011): Elektromobilität. Wirkungen auf regionale Wertschöpfungsketten und auf die Beschäftigung in Baden-Württemberg. IG Metall Bezirk Baden-Württemberg. April 2011. Stuttgart.

IHK Region Stuttgart (2011): Elektromobilität: Zulieferer für den Strukturwandel gerüstet? Status quo und Handlungsempfehlungen für den automobilstandort Metropolregion Stuttgart. April 2011. Stuttgart.

NPE (2011) Nationale Plattform Elektromobilität: Zweiter Bericht der Nationalen Plattform Elektromobilität. Mai 2011. Berlin.

Statistisches Bundesamt (2011): Fachserie 4, Reihe 4.1.1, 23. Wiesbaden.

VDA (2011): Verband der deutschen Automobilindustrie. Fakten und Zahlen 2010. Berlin.

Am Ende der Mobilität wie wir sie kennen – Mobilitätspolitik als Gesellschaftspolitik

von Stephan Rammler



Wir sind am Ende des Kulturmodells der Massenmotorisierung. Soll die Massenmotorisierung mit dem Elektroauto fortgeführt werden, so ist das eine Innovation in der Sackgasse. Die Elektrifizierung der Mobilität auf Basis regenerativer Energie wird nur als Synergie von Kollektiv- und Individualverkehrsmitteln wirklich zukunftsfähig sein, d.h. als Systeminnovation die den Besitz von Individualfahrzeugen durch den individualisierten Zugang zu geschäftsmäßig betriebenen Mobilitätsdienstleistungen ersetzt.

Mobilitätspolitische Leitgedanken

Die klassischen Konzepte ökologischer Verkehrspolitik sind Verbesserung, Verlagerung, Vermeidung. Der Innovationstrias einer synergetischen Gestaltung von *Produkten, Abläufen und Systemen* realisiert diese Zielmatrix zukunftsfähiger Mobilitätsgestaltung mit Blick auf definierte Handlungsebenen und Zielparame- ter wie Nutzerfreundlichkeit, Universal Design, Verringerung des Energie- und Ressour-

cenverbrauchs, der Umwelt-, Gesundheits- und Sozialverträglichkeit etc. Produktinnovation einzelner Verkehrsträger setzt bereits während des Planungs- und Produktionsprozesses an, etwa bei der Frage der Wiederverwertbarkeit von Komponenten, und sollte eine umfassende Nachnutzung von Beginn an mit in den Blick nehmen. Nutzungsinnovationen setzen beim Betrieb von Verkehrsmitteln an. Der Innovationsimpuls bezieht sich hier auf die (Neu-) Organisation von Handlungsabläufen mit gegebenen Produkten in einem gegebenen Umfeld. Dieses kann mit oder ohne korrespondierenden Produktinnovationen stattfinden. Diese Strategie zeichnet sich durch eine geringe technologische Eingriffstiefe aus. Es ist eine Strategie des klugen Umgangs mit der aktuell jeweils vorgefundenen Welt, deren Potenziale in allen Bedürfnisfeldern bei weitem noch nicht ausgeschöpft sind. Klassische Nutzungsinnovationen sind „Sharing-Konzepte“ unterschiedlichster Ausprägung und Reichweite. Die Strategie der Systeminnovationen verknüpft Produkt- und Nutzungsinnovationen und setzt dabei meist

umfängliche Umbaumaßnahmen und Investitionen in den urbanen und infrastrukturellen Kontexten der Mobilität voraus. Systeminnovationen haben eine neue integrierte Gesamtarchitektur postfossiler Energieversorgungs-, Informations- und Verkehrsinfrastrukturen zum Ziel. Unter Ansatz des Kriterienkataloges zukunftsfähiger Mobilitätsgestaltung ist es die Strategie mit den größten ökologischen und sozialen Entlastungseffekten, der größten gesamtsystemischen Innovationsstärke, Reichweite, Tiefgängigkeit und kulturellen Prägekraft. Es ist aber auch die Strategie mit der geringsten erwartbaren Umsetzungsgeschwindigkeit.

Leitsektoren zukunftsfähiger Mobilitätspolitik

Es lassen sich drei Leitsektoren zukunftsfähiger Mobilitätspolitik ausmachen in denen kombinierte Produkt-, Nutzungs- und Systeminnovationen Raum greifen sollten. Sie anzugehen bedeutet, alle wichtigen umwelt-, klima- und energiepolitischen Herausforderungen zugleich, zügig und hinreichend zu adressieren, die Hebelpunkte also an der richtigen Stelle anzusetzen und wichtige Synergien auch im Hinblick auf einen Beitrag zur gesamtgesellschaftlichen Transformation zu erzeugen.

Energiekonversion in der Mobilität

Die Energiekonversion der Mobilität ist der wichtigste Leitsektor insofern hier aufgrund der zentralen Rolle der fossilen Energie das größte und unmittelbarste ökologische und geopolitische Entlastungsmoment zu erwarten ist. Hinzu kommt, dass ein Austausch der energetischen Basis im Betrieb der Verkehrsträger ungleich weniger konfliktreich sein wird, als die Restrukturierung der baulich-infrastrukturellen, organisatorisch-betriebswirtschaftlichen und mentalen Dispositionen moderner Mobilität. Bislang werden unterschiedliche Innovationspfade für verschiedene Verkehrsträger und Verkehrsarten diskutiert. Letztlich laufen alle Wege darauf hinaus, regenerative Primärenergie in unterschiedlichen Formen zum Fahr-

zeugantrieb zu nutzen. Meiner Ansicht nach werden wir in Zukunft eine Mischung dieser Energieträger in unterschiedlichen Verkehrsarten und Nutzungskontexten einsetzen. Im Bereich der urbanen Mobilität scheint der Einsatz von Elektrizität für den Personen- wie den Gütertransport sehr nahe zu liegen. Hier kann an vorhandene Versorgungsinfrastrukturen und etablierte Nutzungsformen, wie dem elektrischen Betrieb der öffentlichen Verkehrsträger, angeschlossen werden. Nicht zweckmäßig ist der Einsatz von Elektrizität für den nicht-urbanen und nicht schienenengebundenen Gütertransport auf Strasse, Wasser und zu Luft und den in seiner Bedeutung oft unterschätzten Transportbedarf in der landwirtschaftlichen Produktion. Hier ist der Einsatz von Biokraftstoffen der zweiten Generation oder von Wasserstoff für die Energieversorgung des noch verbleibenden Verkehrsaufwandes zu etablieren, der nach einer grundlegenden Restrukturierung der Güterlogistik nicht weiter vermeidbar oder zu verlagern ist.

Elektromobilität als Systeminnovation

Mit Blick auf die externen Effekte der Automobilität und die ökonomische und gesellschaftliche Bedeutung der Automobil- und Mineralölbranche ist die Modernisierung der Automobilität und ihrer energiesystemischen, verkehrsinfrastrukturellen und sozialen Funktionsräume heute einer der Angelpunkte ökologischer Industriepolitik in modernen Gesellschaften. Vor diesem Hintergrund gehe ich davon aus, dass die klassische Automobilität heute im doppelten Sinne – als kulturelles Modell der Massenmotorisierung und als technologischer Entwicklungspfad – am Ende ist, ja sein muss, wenn wir die Kriterien der Zukunftsfähigkeit konsequent anlegen: Automobilität als Privatbesitz eines Fahrzeuges mit Verbrennungsmotor, hinreichender Lade- und Transportkapazität, moderaten Kosten und einer großen Reichweite ist in keiner Weise global verallgemeinerungsfähig. Ebenso wenig verallgemeinerungsfähig ist das Elektroauto, wenn

es dem Verbrennungs-Pkw im Sinne des „Conversion Design“ funktional äquivalent nachzueifern versucht.

Wenn wir die Lage der Dinge wirklich ernst nehmen führt der einzige Weg zu einer dauerhaft nachhaltigen Mobilität nur über die Entindividualisierung der Privat-Mobilität und der Güterlogistik auf Basis einer mittelfristig vollkommen regenerativen Energiebasis, der massiven Aufwertung der kollektiven Verkehrsträger und des Umbaus unserer Wirtschafts- und Siedlungsstrukturen. Bislang ist Selbstbeweglichkeit als massenhafte Privat-Pkw-Nutzung codiert und in dieser Form in unsere Siedlungs-, Wirtschafts- und Produktionsinfrastrukturen tief eingeschrieben. Die Funktion der Selbstbeweglichkeit könnte aber auch anders realisiert sein. Eben nicht als technologisches Einzelartefakt sondern als reibungsloses Zusammenspiel von Komponenten eines Systems. Statt mich in einem Artefakt – und nur in ihm – durch die Welt zu bewegen um von A nach B zu kommen, werde ich also im Sinne dieser Designphilosophie durch ein System in der Welt bewegt, um von A nach B zu kommen. Die Automobilität der Zukunft ist in diesem Sinne tatsächlich eine weitgehend „autofreie Zukunft“. Sie ist selbstbewegliche Mobilität von Menschen und Gütern auf der Basis eines modernen, hoch entwickelten Kollektivverkehrs und seiner Verknüpfung mit innovativen Nutzungsstrategien für individuelle Verkehrsträger, die so genannte Mikromobilität (Segways, E-Leichtfahrzeuge, E-Fahrräder, E-Mobile, Fahrräder, etc.). Besonders in den Metropolenregionen Südasiens wird die weitere ökonomische und soziale Entwicklung ohne das belastbare Rückgrat eines hocheffizienten und leistungsfähigen Massenverkehrs nicht möglich sein. Gerade hier erscheint die Etablierung einer automobilen Monokultur aus Gründen der massiven Raumkonkurrenz nicht zielführend. Diese Dichteproblematik ist in den meisten Regionen der nachholenden Modernisierung vorherrschend. Der Einstieg in die Entwicklung von integrierten Mobilitätssystemen durch die Verknüpfung von elektrischem

Individual- und Kollektivverkehr erscheint für die europäische Mobilitätsindustrie vor dem Hintergrund des Entstehens dieser enormen Märkte in den globalen Metropolenregionen chancenreich.

Systeminnovation des Güterverkehrs

Mit der Güter- und Konsumwelt ist es wie mit der Windows-Benutzeroberfläche auf unserem Heimcomputer: Hinter den Icons verbergen sich hocheffiziente und enorm energie- und ressourcenintensive Prozessorganisationen. Die moderne Welt würde ohne diese Güterlogistik nicht im Geringsten funktionieren. Wenn über Verkehrspolitik diskutiert wird, steht meist der Personenverkehr im Mittelpunkt. Der Güterverkehr ist noch immer ein ungeliebtes Kind der mobilitätspolitischen Diskussionen. Zu Unrecht: Als Ressourcenverbraucher, Treibhausgasproduzent und Minderungsfaktor urbaner Lebensqualität durch ein immer kleinteiligeres und höheres Transportaufkommen wird der Transport von Rohstoffen, Halbgütern und konsumfertigen Endprodukten den Anforderungen einer nachhaltigen Entwicklung heute in keiner Weise gerecht und lässt überdies eine äußerst dynamische Entwicklung erkennen. Auch der Güterstruktureffekt hin zu hochwertigen, eilbedürftigen und vor allem in geringen Sendungsgrößen anfallenden Gütern scheint ungebrochen.

Die Antwort auf diese Herausforderungen ist auf drei Ebenen mit abnehmender Eingriffstiefe zu suchen. Erstens und grundsätzlich sollten wir die Genese von Gütertransporten betrachten. Letztlich ist die Verkehrsgenesefrage unmittelbar mit den extrem arbeitsteiligen und global nach komparativen Kostenvorteilen in den Rohstoff- und Arbeitsmärkten suchenden Wirtschafts- und Produktionsstrukturen verknüpft und somit mit der Verfasstheit unseres Wachstumsmodells. Niedrige Treibstoffpreise haben die Entstehung dieses global ausgreifenden Systems der Arbeitsteilung erst ermöglicht. Ohne die billigen Ressourcen der fossilen Epo-

che wären weder die Globalisierungsprozesse unserer Tage möglich gewesen noch die Entwicklung einer im Kern nicht zukunftsfähigen Zirkulationsbranche, die Produktions- und Konsumtionsstandorte auf aus ökologischer Sicht gänzlich unsinnige Weise miteinander verknüpft, die ohne energetischen Dumpingpreise auf diese Weise niemals miteinander in Beziehung getreten wären. Die Verkehrsgenesefrage wandelt sich in letzter Konsequenz also zur Verkehrsvermeidungsfrage und ist eng und ursprünglich mit der Frage unseres Lebens- und Konsumstils verknüpft, d.h. eine Lösung liegt außerhalb der genuinen mobilitätspolitischen Gestaltungskompetenz, muss aber dennoch aus dieser Perspektive heraus thematisiert werden. Antworten werden sich dementsprechend nur im großen Zusammenhang der zu führenden gesellschaftspolitischen Debatte über die Reichweiten und Grenzen unseres Wirtschafts- und Konsummodells insgesamt finden lassen. Regionalisierte Produktions- und Nachfragemuster, jahreszeitliche Angemessenheit von Konsumgewohnheiten, Vorausschau, Planung und Geduld bei den individuellen Konsumentscheidungen und Langfristigkeit und Dauerhaftigkeit der Produkteigenschaften sind Antworten, die sich unmittelbar auch in verringerten Verkehrsaufwänden und Verkehrsleistungen niederschlagen werden. Sie werden letztlich auch einem Transportstruktureffekt hin zu entschleunigten und damit weniger energie- und flächenverbrauchend operierenden Güterverkehrskonzepten entgegen kommen.

Damit ist die zweite, im engeren Sinne mobilitätspolitische Handlungsoption angesprochen: Die Verlagerung von Transporten von der Strasse und Flugzeug hin zu schienengebundenen Verkehrsträgern und zum Wassertransport. Hier sind u.a. die Potenziale der Transporte auf den Binnenwasserstraßen noch völlig unausgeschöpft. Verlagerung setzt die Vernetzung der Transportmodi voraus. Der kombinierte Verkehr ist ein lange und vielfältig diskutiertes Konzept, wurde gleichwohl in der Realität niemals wirklich ernsthaft umgesetzt und erprobt. Die

Gründe liegen in den oben beschriebenen Kostenrelationen und der Stabilität von Konsumstilen, die bislang eine absolut funktional äquivalente Angebotsqualität zu den vergleichsweise schnellen und flexiblen Straßengütertransporten verlangen.

Die dritte mobilitätspolitische Option liegt bei der Steigerung der Nutzungseffizienz der gegebenen Transportträger durch bessere logistische Disposition, im Einsatz regenerativer Treibstoffe und schließlich in der Steigerung der direkten Energieeffizienz der eingesetzten Antriebssysteme. Hier reicht die Spannweite der Konzepte vom Einsatz von Elektroleichttransportern für die „letzte Meile“ in urbanen Ballungsräumen über die Option des Einsatzes von Biokraftstoffen der zweiten Generation im Lkw-Transport bis hin zu visionären Konzepten wie „Sky Sails“ für die Verringerung des Energieverbrauchs der Überseetransporte durch Windkraft. Insgesamt liegt die zukunftsfähige Gestaltung des Güterverkehrs also in der Vielfalt, der Synergie und einer dem Nutzungskontext angemessenen Adaption und klugen Vernetzung von organisatorischen und technologischen Optionen.

Zusammenfassung: Die Umkehrung der Innovationspyramide

Der teilsystemischen – auf technische Trägersysteme, organisatorische Verlaufssteuerung und -optimierung ausgerichteten – inkrementellen Innovationslogik der bisherigen Verkehrspolitik muss heute das Ideal einer gesamtgesellschaftlich ambitionierten Mobilitätspolitik entgegengesetzt werden. In diesem Zusammenhang sollte in disziplinärer Offenheit auch danach gefragt werden, welche Veränderungen in anderen Gestaltungsfeldern angestoßen werden müssten, um zu Veränderungen in der Mobilitätspraxis zu kommen. Umgekehrt ist zu fragen, welche Änderungen der Mobilitätspraxis im inkubatorischen Sinne zu nachhaltigen Veränderungen in anderen Teilsystemen führen könnten.

Anders als heute geht es zukünftig darum, das Innovationsgeschehen vom Gesamtsystem her zu denken und sich über die Ableitung von innovativen Nutzungs- und Geschäftsmodellen erst am Ende der Frage der Produktinnovation zu nähern. Als Strategie geringer Eingriffstiefe ermöglichen Nutzungsinnovation sofort zu starten ohne fundamentale Änderungen, radikalen Verzicht, aufwändige Produktinnovationen oder konfliktreiche System- und Infrastrukturumbauten. Nutzungsinnovationen orientieren sich am Ziel, gegebene Bedürfnisse der Mobilität zu befriedigen, dabei aber weniger Produkte einzusetzen bzw. durch einen effektiveren Einsatz den Material- und Ressourcenaufwand zu reduzieren. Der Innovationsimpuls bezieht sich hier also zunächst auf die (Neu-) Gestaltung von Handlungs- und Organisationsabläufen mit gegebenen Produkten in einem gegebenen Umfeld.

Eine Modernisierungsoffensive für die systemischen Verkehrsträger

Das Rückgrat der Mobilität der Zukunft werden leistungsfähige, robuste und in bislang unbekannter Qualität vernetzte Kollektivverkehrsträger sein. In einem Gestaltungsszenario dienen sie als Basissystem innovativer Nutzungsformen und Geschäftsmodelle der Mobilität. In einem Zwangsszenario, wie es unter bestimmten Umständen nicht unwahrscheinlich ist, dienen sie der schlichten Grundabsicherung des gesellschaftlichen Mobilitätsbedarfs. Im Sinne von Vorsorge und Risikoabsicherung kann Verkehrspolitik heute also gut begründet zur Entscheidung kommen, massive investitionspolitische Umschichtungen vom motorisierten Individualtransport zum Kollektivverkehr vorzunehmen.

Wirklich zukunftsfähige Mobilität basiert auf einem notwendigen Minimum an Verkehr

Die Anwendung der hier vorgestellten Innovationstrias kann ein Beitrag zur Erneuerung der Mobilitätspolitik sein. Dennoch ist zu fra-

gen, ob deren Wirkeffekte ausreichend sind, um zu einer wirklich zukunftsfähigen Mobilität zu gelangen. Die entscheidenden Antworten werden auf die Frage der Verkehrsgenese gegeben werden müssen, die – wie anhand des Güterverkehrs illustriert – genuin eine Frage nach unserem Lebensstil ist und sich damit außerhalb des engeren mobilitätspolitischen Handlungsbereichs bewegt. Um noch einmal zuspitzen: Alle Optimierungs- und Lenkungs-, Verflüssigungs- und Verlagerungskonzepte für den Verkehr kommen nicht an der Tatsache vorbei, dass wir möglicherweise gänzlich auf dem falschen Pfad sind, solange wir uns innerhalb des geltenden Gesellschaftsmodells bewegen.

Die Macht unserer Phantasie geht der Mobilitätspolitik voraus

Der aktuelle Zustand ist nicht alternativlos. Die herkömmliche Verkehrspolitik muss sich als Mobilitätspolitik neu erfinden und gesellschaftspolitisch interpretieren. Mobilitätspolitik kann heute nur als paradigmatischer Angriffspunkt einer gesamtulturellen transformativen Praxis begriffen werden. Erst die anleitenden und motivierenden Bilder der anders gelingenden Wirklichkeit einer zukünftigen Welt werden helfen eine gesellschaftsweite Innovationsmentalität entstehen zu lassen, die wir brauchen um uns auf tiefe Veränderungen einzulassen und die entsprechende Politik mit zu tragen. Eine solche „narrative Mobilitätspolitik“ kann nicht Aufgabe einzelner Visionäre sein, sondern muss einer dezentralen und vernetzten Innovationslogik entspringen, die es zu organisieren und über neue Kanäle in politische Prozesse und öffentliche Debatten einzuspeisen gilt. In diesem Sinne: Mobilität beginnt im Kopf. Manche Dinge müssen wir in Zukunft mutig gänzlich anders denken und dann anders machen, damit Vieles so bleiben kann wie gewohnt. ■

↳ Dr. Stephan Rammler ist Professor an der Hochschule für Bildende Künste Braunschweig und Leiter des Instituts Transportation Design.

In Deutschland fehlt ein nationales Verkehrskonzept

von Alexander Kirchner

Früher, da war alles besser. Da fuhr die Eisenbahn noch pünktlich und zu jeder Jahreszeit. Heute ist genau das Gegenteil der Fall. Ständig Verspätungen, Zugausfälle, Winterchaos. Das zumindest ist der Eindruck, den man gewinnen kann, verfolgt man aufmerksam die öffentliche Diskussion über die Deutsche Bahn.

Die Wirklichkeit ist – wie immer – eine andere. Früher war die Bundesbahn eine schwerfällige Behörde und der Fahrgast ein „Beförderungsfall“. Wettbewerb und Service wurden klein geschrieben, Konkurrenz gab es nicht.

Heute ist das anders. Im Regional- und Nahverkehr tobt der Wettbewerb; insbesondere große ausländische Bahnkonzerne gründeten in Deutschland Tochterunternehmen, um der DB AG ordentlich Konkurrenz zu machen. Eine Entwicklung, die es bald auch im Fernverkehr geben wird. Und die von der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft immer noch mit Sorge betrachtet wird.

Nicht, dass Konkurrenz als etwas Schädliches verstanden würde. Keinesfalls – wichtig aber ist, dass die Rahmenbedingungen stimmen. Das war lange Zeit nicht der Fall.

Kein Lohndumping auf Kosten der Beschäftigten

Von Beginn an galt bei den meisten Bestellern das Prinzip, bei Streckenausschreibungen im Nahverkehr den möglichst billigsten Anbieter zu beauftragen. Ausgeblendet wurde dabei völlig, dass von dieser Form der Vergabepolitik niemand wirklich profitierte. Weder der Fahrgast, dessen Ticket nun nicht weniger kostete, obwohl die Auftraggeber jetzt meist weniger als vorher für die zu erbringenden Leistungen zahlten. Noch die Mitarbeiter, die

– als Preis für die Streckenvergabe – Lohneinbußen hinnehmen mussten.

Dem unerträglichen Lohndumping auf dem Rücken der Beschäftigten hat die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft sehr schnell Einhalt gebieten können. In langwierigen und oft vom Scheitern bedrohten Verhandlungen konnte mit den sechs führenden privaten Bahnunternehmen und der DB Regio AG ein Branchentarifvertrag für den Schienenpersonennahverkehr vereinbart werden. In dem wurde für alle neuen Ausschreibungen ein Mindestlohniveau vereinbart. Dieses Niveau orientiert sich ganz dicht an den Löhnen, die vom Marktführer DB Regio, aber auch bereits von zahlreichen Privatbahnen gezahlt werden.

Und doch bleiben für „schwarze Schafe“ immer noch Schlupflöcher. So versuchen derzeit in Nordrhein-Westfalen die Aufgabenträger das Fehlen eines Tariftreuegesetzes auszunutzen, um weiterhin auf den billigsten Anbieter setzen zu können. Ähnliches geschieht in Brandenburg. Dort wird der Branchentarifvertrag SPNV im Entwurf des Vergabegesetzes nicht als „repräsentativer“ und damit maßgebender Tarifvertrag benannt. Statt dessen soll „nach billigem Ermessen“ irgendein gültiger Tarifvertrag angewendet dürfen.

Fragwürdige Vorgehensweise der Politik

Eine Vorgehensweise, die für die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft in keinsten Weise akzeptabel ist. Da einigen sich die EVG, die DB Regio und die sechs führenden privaten Bahnunternehmen darauf, den Wettbewerb im Schienenpersonennahverkehr nicht mehr auf dem Rücken der Mitarbeiter auszutragen und die Politik ignoriert diese Steilvorlage. Statt den Branchentarifvertrag SPNV schnellstmöglich, durch entsprechende po-

litische Vorgaben, in geltendes – und damit von allen Wettbewerbern anzuwendendes – Recht umzusetzen, lassen gerade die von Sozialdemokraten geführten Bundesländer Lohndumping auf Kosten der Beschäftigten weiterhin zu.

Dabei macht der von der EVG verhandelte Branchentarifvertrag SPNV deutlich, dass eine nachhaltige Verkehrspolitik immer auch die Interessen der Kunden und Mitarbeiter im Blickfeld haben muss. Der Preis – und damit das billigste Angebot – ist nicht das Maß aller Dinge. Die Leistung an sich muss stimmen.

Deshalb fordert die EVG die Auftraggeber auf, in ihren Ausschreibungen für mehr Zugbegleitpersonal und Sicherheitskräfte, vor allem in den Abend- und Nachtstunden, zu sorgen. Das kostet zwar Geld, insbesondere wenn auch hier ausschließlich qualifizierte Mitarbeiter eingesetzt werden, schafft aber Vertrauen und bindet letztlich Kunden.

Nur mit einem attraktiven Nahverkehrsangebot wird es gelingen, Pendler, aber auch abendliche Kino- oder Theaterbesucher, von der Straße zu holen. „Mehr Verkehr auf die Schiene“, war schon immer das Ansinnen der Gewerkschaft EVG (und der Gewerkschaften TRANSNET und GDBA, aus der sie hervorgegangen ist). Angesichts der augenblicklichen Klimadebatte muss es Ziel einer zukunftsorientierten Verkehrspolitik sein, möglichst viele Anreize zu schaffen, das Auto stehen zu lassen.

Dazu passt aus Sicht der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft so überhaupt nicht das Ansinnen der Bundesregierung, künftig Fernbuslinien zuzulassen. Das politische Ziel, mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern, wird hier ad absurdum geführt.

Nötig ist ein nationales Verkehrskonzept

Die EVG fordert deshalb mit Nachdruck ein nationales Verkehrskonzept, das allen

Belangen Rechnung trägt. Umweltpolitische Gesichtspunkte und verkehrslenkende Maßnahmen müssen genau so berücksichtigt werden, wie der nachvollziehbare Wunsch von Reisenden nach einer für sie bezahlbarer Mobilität. Es ist an der Zeit zu definieren, welche Form von Mobilität wir wo wollen. Die Eisenbahn spielt da für die EVG eine ganz entscheidende Rolle.

Vor diesem Hintergrund kritisiert die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft die einseitige und allein auf das Auto reduzierte Diskussion über Elektromobilität. Lösungsansätze ausschließlich für den Individualverkehr zu entwickeln, reicht nicht aus. Von entscheidender Bedeutung wird sein, wie die rasant anwachsenden Mengen an Gütern künftig umweltfreundlich transportiert werden können.

Elektromobilität im Güterverkehr

Die Bahn fährt schon heute zu 90 Prozent mit Strom. Elektromobilität im Güterverkehr bedeutet zwangsläufig eine deutliche Verlagerung auf die Schiene. Das, was auf der Straße mühsam erreicht werden soll, ist bei der Eisenbahn längst schon Realität. Gleichwohl gibt es auch bei der elektrisch betriebenen Bahn noch deutliches Optimierungspotenzial. Entsprechende Förderprogramme aber lassen auf sich warten.

Zudem muss die Schieneninfrastruktur ausgebaut werden. Schon heute stößt das Netz immer wieder an seine Grenze. Die Anbindung der Containerhäfen im Norden der Republik stellt ein empfindliches Nadelöhr dar, das Rheintal gilt nach wie vor als neuralgischer Bereich und auch die Zuführung zum neuen Gotthard-Basistunnel hinkt auf der deutschen Seite den Planungen weit hinterher. Nur drei von vielen Beispielen, die zeigen, wo dringender Handlungsbedarf besteht. Denn die im Bereich des Güterverkehrs prognostizierten Zuwächse müssen bewältigt werden.

www.marxistische-blaetter.de



Einzelheft:
128 Seiten, 9,50 €
Jahresabo: 48,00 €
Ermäßiggt: 32,00 €

Ältere Hefte
schicken wir
gerne auch
kostenlos zu

Der Krieg in Libyen und die Bewegungen in arabischen Ländern

Revolutionen in Nordafrika – Zusammenhänge, Perspektiven **Georg Polikeit** | Der Krieg des Westens gegen Libyen **Lothar Kieslich** | Der NATO-Einsatz in Libyen ist (Öl-) interessengeleitet **Andreas Buro und Clemens Ronnefeldt** | Libyen – NATO-Krieg für Demokratie und Menschenrechte **Klaus Schreer** | Das grandiose libysche Ablenkungsmanöver **Immanuel Wallerstein**
Weitere Themen: Die Kosten der Energie-wende **Hans-Peter Brenner** | Der Mikrozen-sus **Klaus Stein** Parteitag der Kubanischen Kommunisten **Tobias Kriele** | 70. Jahrestag des Überfalls auf die Sowjetunion **Stellung-nahme des DKP Parteivorstands** | Engels und die Naturdialektik **Nina Hager**

Bestellung bei Neue Impulse Versand
Hoffnungstr. 18 | 45127 Essen
Tel.: 0201-24 86 48 2 | Fax: 0201-24 86 48 4
E-Mail: info@neue-impulse-verlag.de



Allein mit dem Aus- und Neubau von Strecken ist es jedoch nicht getan. Gerade der von Güterzügen verursachte Lärm wird immer mehr zum Problem. Anwohner wehren sich gegen engere Taktfolgen und neue Trassen, die dicht an Wohngebieten vorbeiführen, weil sie um ihre Ruhe fürchten.

Aus Sicht der EVG sind die Eisenbahnen als Betreiber aber auch die Politiker gefordert, in dieser Frage schnell Lösungen zu entwickeln, die das Problem Lärm grundsätzlich angehen. Ansonsten wird es immer schwieriger Verständnis für den Aus- und Neubau von Eisenbahntrassen insbesondere für den Güterverkehr zu wecken.

Integrierter Konzern sichert Arbeitsplätze

Keinen Konsens gibt es bislang in der Frage, wie das Unternehmen DB AG künftig geführt werden soll. Immer noch steht die politische Forderung im Raum, den Konzern mit dem Ziel zu zerschlagen, Netz und Betrieb von einander zu trennen.

Die EVG hat sich stets für den Integrierten Konzern und damit gegen die Zerschlagung ausgesprochen. Dafür gibt es gute Gründe. Der Wettbewerb funktioniert auf dem bundesdeutschen Schienennetz. Darüber wacht nicht zuletzt die Bundesnetzagentur. Einen zwingenden Grund zur Trennung gibt es insofern nicht.

Im Gegenteil, Guillaume Pépy, Präsident der französischen SNCF, hat jüngst beklagt, dass die Trennung zwischen Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnverkehrsunternehmen, die es in Frankreich seit 1997 gibt, dem Unternehmen zwischenzeitlich große Probleme bereitet. So würde die Infrastruktur versuchen, Gewinne durch die Erhöhung der Trassenpreise beim Hochgeschwindigkeitsverkehr zu erzielen, was zwar ein grundsätzlich marktwirtschaftlicher Gedanke sei, den Betrieb des TGV betriebswirtschaftlich aber immer unattraktiver mache.

Für die Beschäftigten hätte die Zerschlagung der DB AG katastrophale Folgen. Nur der Integrierte Konzern bietet die Gewähr, Mitarbeitern, deren Arbeitsplatz etwa aus Rationalisierungs- oder konjunkturellen Gründen wegfallen wird, innerhalb des Unternehmens eine akzeptable Alternative zu bieten. Mit jedem Bereich, der aus dem Unternehmen herausgebrochen wird, schwinden entsprechende Möglichkeiten. Gerade die aber haben in den vergangenen Jahren viele Beschäftigte vor der Arbeitslosigkeit bewahrt.

Die Deutsche Bahn ist ein Verbundunternehmen, bei dem zahlreiche Räder ineinander greifen, um ein Funktionieren des komplexen Systems garantieren zu können. Gewerkschaftspolitischer Ansatz der EVG ist insofern, die Interessen aller Mitarbeiter zu vertreten und nicht nur einen Teilbereich.

Ein Tarifvertrag für die Zukunft

Derzeit wird beispielsweise der „Zukunft-Tarifvertrag“ verhandelt. Eine der darin zu lösenden Aufgaben wird sein, wie Mitarbeiter, die ihren erlernten Beruf absehbar nicht bis zur Rente ausüben können, so frühzeitig weiterqualifiziert werden, dass ihnen im Unternehmen DB AG eine neue berufliche Perspektive geboten werden kann. Zu klären sein wird auch die Frage, wie das Unternehmen Deutsche Bahn ein so attraktiver Arbeitgeber wird, dass die Folgen des demografischen Wandels dessen Handlungsfähigkeit nicht negativ beeinflusst. Schon heute bleiben beispielsweise in den Werkstätten Ausbildungsplätze frei, weil andere Unternehmen offensichtlich bessere Rahmenbedingungen bieten.

Lösungen müssen nach Maßgabe der EVG für alle Mitarbeiter gefunden werden. Nur das ist gerecht und wahrt den Betriebsfrieden. Eine Trennung in Netz und Betrieb wäre vor diesem Hintergrund kontraproduktiv.

Kritik ist nicht immer gerechtfertigt

Das Thema Bahn ist ein hochemotionales. Da erscheint so manche Kritik ungerechtfertigt. Als im Winter beispielsweise Autofahrer ganze Nächte auf Autobahnen feststeckten und Flughäfen tagelang gesperrt waren, war es allein die Bahn, die – wenn auch eingeschränkt – noch fuhr. Trotzdem gab es massive Klagen und Unmutsäußerungen, vornehmlich gegenüber Mitarbeitern, die ihr Bestes gaben, um den Betrieb am Laufen zu halten. Das ist ungerecht und demotivierend.

Trotzdem darf und muss Kritik geübt werden. Gerade im Service läuft noch nicht alles so, wie es sollte. Drastischer Personalabbau ist heute glücklicherweise kein Thema mehr. Gleichwohl gibt es Bereiche, in denen es aus Sicht der EVG an Mitarbeitern fehlt. In der Auskunft und am Fahrkartenschalter beispielsweise.

Die DB AG trägt, gemeinsam mit ihren privaten Konkurrenten, wesentlich dazu bei, Deutschland vor dem Verkehrsinfarkt zu bewahren und garantiert Tag für Tag die umweltfreundliche Mobilität von rund fünf Millionen Menschen. Das ist ein Pfund, mit dem der Bund als Eigentümer viel mehr als bisher wuchern sollte.

Noch ist keine Regierung dem eigenen politischen Anspruch gerecht geworden, mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern. Bislang hat auch keine Regierung ein annähernd tragfähiges und nachhaltiges Verkehrskonzept vorgelegt. Nach Maßgabe der EVG muss der Eisenbahnverkehr darin eine zentrale Rolle spielen, quasi das innerdeutsche Rückrat sein.

Die Schiene ist der Verkehrsträger der Zukunft. Es ist an der Zeit, die Weichen entsprechend zu stellen. ■

☞ Alexander Kirchner ist Vorsitzender der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG).

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 können. 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 Bemaßung 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 schwarz-gelbe 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.

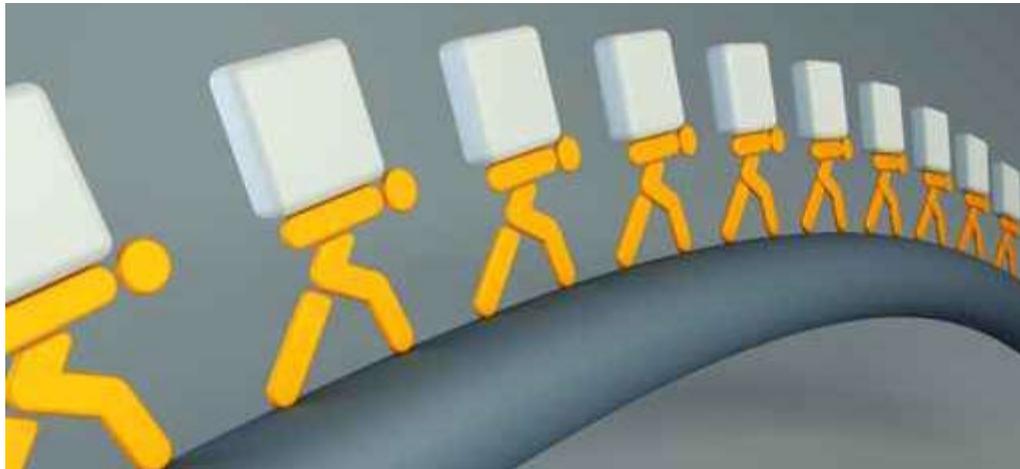
Dazu sind teilweise andere Instrumente und Rezepte geeignet, als sie von der politischen Konkurrenz vorgesehen werden. Die Rolle des Staates, die Frage in wie weit Infrastruktur und Mobilität als Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge verstanden wird und in wie weit auch in strukturschwachen Räumen für 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.

Wettbewerb im Verkehrssektor

Auf dem Rücken der Beschäftigten und auf Kosten der Sicherheit.

von Raoul Machalet



In vielen Wirtschaftsbereichen weitet sich der Wettbewerb mit negativen Folgen für die Beschäftigten aus. Das klassische „Normalarbeitsverhältnis“ – das Fundament unseres Systems der sozialen Sicherung – verliert zunehmend an Bedeutung. Die Zahl der „Normalarbeitsplätze“ in der deutschen Wirtschaft sinkt. Ein stetig wachsender Bevölkerungsanteil lebt und arbeitet unter prekären Bedingungen. Zudem ist zu befürchten, dass sich die Ausbreitung unsicherer Beschäftigungsverhältnisse in einer Gesellschaft mit hoher struktureller Arbeitslosigkeit auf die noch tarifvertraglich geschützten Arbeitsbereiche auswirkt, indem sie dort zur Verbreitung von Arbeitsplatzängsten beiträgt und den Druck auf die Stammebelegschaften und deren Beschäftigungsbedingungen erhöht.

Die Ursachen für das Zurückdrängen des Normalarbeitsverhältnisses und die Zunahme prekärer Beschäftigungsformen sind vielfältig. Globalisierungsprozesse und die Internationalisierung der Märkte erzeugen einen

hohen Konkurrenzdruck für Wirtschaft und Betriebe. Sie müssen ihre Wettbewerbsfähigkeit erhalten. Die Lohnkosten spielen hierbei eine wichtige Rolle. Von Arbeitgeberseite werden deshalb prekäre Beschäftigungsverhältnisse oftmals auch als Brücke hin zu gesicherten Arbeitsplätzen verstanden. Es gibt aber eine Kontroverse um die Bewertung flexibler Arbeitsverhältnisse. Die Verfechter einer liberalen Marktdoktrin sehen in einer Verkrustung und Überregulierung des Arbeitsmarktes die Hauptursache für die hohe Arbeitslosigkeit in Deutschland. Eine Flexibilisierung der Beschäftigungsverhältnisse wird von ihnen als ein wichtiger Ansatzpunkt zur Bekämpfung der Unterbeschäftigung betrachtet. Für die anderen sind prekäre Beschäftigungsverhältnisse Ausdruck dafür, dass zunehmend soziale Mindeststandards ausgehöhlt werden und die Gefahr der Zunahme gesellschaftlicher Desintegrationsprozesse besteht.

Die (wirtschafts-) politische Bewertung prekärer Beschäftigung und gesetzliche, tarif-

liche und betriebliche Strategien ihrer Regulierung sind Herausforderungen, denen sich Politik und Tarifpartner stellen müssen. Die entstandene Spannung zwischen reguliertem Sozialrecht und dereguliertem Wettbewerb wird wachsenden Handlungsdruck auf die politischen Akteure ausüben. Beginnend mit der europäischen Richtlinie 91/440/EWG wurden die Rahmenbedingungen für Eisenbahnverkehrsunternehmen in der Europäischen Union tiefgreifenden Änderungen unterzogen. In der Folge des ersten¹ und zweiten² Eisenbahnpakets³ kam es bis 2007 zu einer vollständigen Liberalisierung des Schienengüterverkehrsmarktes. Beide Gesetzespakete sind bezüglich der Wettbewerbssituation national umgesetzt worden. Infolge dieser Änderungen wurde die Struktur, aber auch die Organisation des europäischen Schienenverkehrsmarktes heterogener. Das hat unter anderem Auswirkungen auf die Beschäftigten sowie deren Arbeitsbedingungen in der Bahnbranche.

Bei der fortschreitenden Liberalisierung des Verkehrssektors müssen die Auswirkungen auf das quantitative und qualitative Arbeitsangebot berücksichtigt und eine sozialverträgliche Bewältigung des Strukturwandels ermöglicht werden. Vor allem muss verhindert werden, dass der Wettbewerb im nichtindividuellen Verkehrssektor zu einer Ausweitung ungeschützter Arbeitsverhältnisse z. B. durch Scheinselbständigkeit, Leiharbeit und geringfügige Beschäftigung führt. Eine solche Entwicklung würde zu Lasten der sozialen Sicherheit der ArbeitnehmerInnen, der sozialen Sicherungssysteme und eines fairen Wettbewerbs gehen. Durch geeignete Rahmenbedingungen muss verhindert werden, dass Wettbewerber sich durch So-

zialdumping ungerechtfertigte Vorteile verschaffen.

mobifair e.V. wurde vor 5 Jahren gegründet, um einen Beitrag zu leisten, dass der Wettbewerb im Verkehrssektor nicht auf dem Rücken der Beschäftigten ausgetragen wird. In diesen 5 Jahren wurde deutlich, dass es in vielen Bereichen zu einer Verschlechterung der Sozialstandards gekommen ist und der Wettbewerbsdruck an die Beschäftigten weitergegeben wird. Im Folgenden werden Beispiele aus der Arbeit von mobifair dokumentiert und soweit möglich, politische Handlungsoptionen aufgezeigt.

Wettbewerb im Personenverkehr

Der Wettbewerb im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist ein reiner Ausschreibungswettbewerb, also ein Wettbewerb der Anbieter von Verkehrsdienstleistungen um einen Verkehrsvertrag. Die Wahl hat somit nicht die Kundin oder der Kunde, die zwischen besseren oder schlechteren Angeboten auswählen können, sondern es werden Verkehrsverträge vergeben, die für die Dauer ihrer Laufzeit dem Eisenbahnverkehrsunternehmen eine sichere Einnahmequelle garantieren. Ausgeschrieben werden die Strecken durch quasi-staatliche Institutionen und finanziert werden sie zum Großteil über Regionalisierungsmittel. Bei der Diskussion um den Sinn von Wettbewerb im Regionalverkehr sind Argumentationen zu finden, die einerseits auf den Glauben an die Kraft des Wettbewerbs bauen und andererseits gestützt werden durch ein tiefes Misstrauen gegenüber dem Branchenführer und Ex-Monopolisten DB AG. Aus diesen Komponenten lässt sich trefflich begründen, dass Wettbewerb stattfinden muss, „weil die Bahn ja bekanntermaßen schlecht ist“ und „durch den Wettbewerb eine bessere Qualität zum niedrigeren Preis erzielt werden kann.“ Ersteres wird durch Diskussionen um Klimaauswirkungen, Verspätungen oder Stuttgart 21 weiter befeuert, so dass selbst wettbewerbskritische

¹ Richtlinien 2001/12/EG, 2001/13/EG und 2001/14/EG
² Richtlinie 2004/49/EG, Richtlinie 2004/50/EG, Richtlinie 2004/51/EG, Verordnung (EG) Nr. 881/2004
³ Das dritte Eisenbahnpaket wirkt sich vor allem auf den Personenverkehr aus. Mit Blick auf den Schienengüterverkehr ist aus diesem Paket allerdings vor allem die Einführung eines europäischen Lokführerscheins von Relevanz.

Menschen nichts gegen eine Konkurrenz zur Bahn haben.

Dabei verblüfft es, dass diese Argumentation selbst von denen hoch gehalten wird, die sich eigentlich einer Bahnprivatisierung und einem Börsengang mit guten Argumenten widersetzt haben. So sprachen sich auf dem Hamburger Parteitag der SPD viele Delegierte auch aus Brandenburg und Berlin gegen den Börsengang aus, um im Jahr 2009 die mit rund 20 Mio. Zugkilometern bis dahin größte Ausschreibung auf den Weg zu bringen. Dabei wurden weder Lohn- noch Sozialstandards eingefordert, aber es wurde durch die Aufteilung der Ausschreibung in unterschiedliche Tranchen (Lose) sicher gestellt, dass der bisherige Betreiber nicht die gesamte Ausschreibung gewinnen konnte. Eine Aufteilung des Marktes unter unterschiedlichen Betreibern war also Ziel der Ausschreibung. Wozu man ein Unternehmen in staatlichem Besitz in einen Wettbewerb mit privaten Konkurrenten schickt, blieb ebenso offen, wie die Frage, warum die vorhandenen Möglichkeiten der Absicherung der Sozialstandards für die Beschäftigten nicht genutzt wurden.

Mit der EU-Verordnung 1370/2007 wurde das Vergaberecht für den Verkehrsbereich separat zu denen anderer Dienstleistungssektoren geregelt und es wurden Möglichkeiten geschaffen, Sozialstandards in die Ausschreibungskriterien aufzunehmen. Sowohl das Vorschreiben konkreter Entgelte, aber auch die Möglichkeit den Betreiberwechsel als Betriebsübergang für die Beschäftigten zu definieren, damit diese nicht bei jeder neuen Ausschreibung – i.d.R. alle 10 Jahre – die gleiche Beschäftigung bei einem neuen Betreiber neu beginnen müssen und damit die bisher erworbenen Sozialstandards verlieren. Richtig ist zwar nach wie vor: Die primären Zwecke des Vergaberechts sind erstens der wirtschaftliche Einkauf der öffentlichen Hand und zweitens die Sicherstellung des Wettbewerbs. Der Zwang zu wirtschaftlichem

Verhalten stellt sicher, dass Steuergelder sparsam verwendet werden. Gleichzeitig verhindert er, dass der Staat seine Marktstärke missbraucht.

Dies ändert aber nichts daran: Öffentliche Auftraggeber dürfen Beschaffungsvorgänge sekundär mit der Einhaltung sozialer Aspekte verbinden. Der Ursprung und die rechtliche Grundlage der Sekundärzwecke sind die europäischen Vergaberichtlinien in ihrer Interpretation durch den Europäischen Gerichtshof. Er hat schon Ende der achtziger Jahre festgestellt, dass ein Beschaffungsvorhaben z.B. mit dem Einsatz einer bestimmten Anzahl von Langzeitarbeitslosen bedingt werden darf. Diese Rechtsprechung hat der europäische Gesetzgeber 2004 zum Anlass genommen, Sekundärzwecke in den europäischen Vergaberichtlinien zu verankern.

Angesichts dessen wird es heute für die öffentlichen Auftraggeber zu einer Frage der politischen Glaubwürdigkeit, sich bei der Vergabe öffentlicher Aufträge für die Einhaltung sozialer Aspekte einzusetzen. Auch und gerade im Verkehrsbereich, der dem öffentlichen Beschaffungswesen unterfällt, sind im Stadium der Auftragsausführung sehr bedenkliche Entwicklungen zu verzeichnen. Stichpunkte hierfür sind unzureichende Qualifikationen, Doppelschichten, die Nichtzahlung von notwendigen Zulagen und die Nichtzahlung von repräsentativen Tariflöhnen.

mobifair hat dafür einen Vergabeleitfaden entwickelt, um diese Möglichkeiten aufzuzeigen. Trotzdem wurde im Jahr 2010 in keiner Ausschreibung im SPNV von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht. Diese Fixierung des Wertungsprozesses auf den Preis nimmt den Bietern jeglichen Anreiz dazu, auf Qualitäts- und Sozialaspekte zu achten. Ganz im Gegenteil belohnt der reine Preiswettbewerb qualitative und soziale Kürzungen. Da bei Dienstleistungen der größte Spielraum für Einsparungen immer noch bei den Löhnen

der ArbeitnehmerInnen besteht, leistet der reine Preiswettbewerb letztlich einem Lohndumping Vorschub.

Die Rechtfertigung vieler öffentlicher Auftraggeber lautet bis heute: Wir würden gerne soziale Kriterien in Vergabeverfahren einbeziehen. Wir haben aber Bedenken hinsichtlich der Rechtsgrundlage, der praktischen Handhabung der Sekundärzwecke sowie der Nachprüfungsanfälligkeit. An repräsentativen Tariflöhnen als Ausschreibungsbedingung hindert uns das „Rüffert“-Urteil des Europäischen Gerichtshofes.

Offenbar herrschen vielerorts vage Befürchtungen vor. Möglicherweise besteht aber auch Unkenntnis über die geltende Rechtslage. Dass soziale Kriterien wie die Tariftreue in Vergabeverfahren nicht einbezogen werden könnten, entpuppt sich bei näherem Hinsehen als nicht haltbar:

Der Gesetzgeber hat mit der Novellierung des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) im Jahr 2009 die Vergaberichtlinien der Europäischen Union weiter umgesetzt. § 97 Abs. 4 GWB sieht heute ausdrücklich vor, die Beachtung sozialer Belange als zusätzliche Bedingungen für die Ausführung von Aufträgen zu verlangen. Im Bereich von Verkehrsdienstleistungen bestehen seit dem Inkrafttreten der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 weitere Sonderregelungen. Sie lassen es zu, dass öffentliche Auftraggeber die Auftragsvergabe an soziale Kriterien binden.

Wer den Wettbewerb derart gestaltet, muss aber wissen, dass die erhofften Einsparungen vor allem auf Kosten der Beschäftigten gewonnen werden. Im Kern geht es darum, durch Ausschreibungen Geld zu sparen und zwar v.a. durch die Senkung der Lohn- und Sozialstandards der Beschäftigten, denn weiterhin gehört die DB AG im Vergleich zu den Unternehmen, die ihre Beschäftigten

am besten absichert. In der Regel schreiben die Ausschreibungen alle Komponenten vor – Art des Fahrzeugs, Anzahl der Sitze, Taktung der Züge, Zugbegleitquote – bis auf die Lohn- und Sozialstandards. Als variable Faktoren bleiben daher nur die Lohnkosten und die Fahrzeugfinanzierung. Auch wenn die Summen der Personalkosten nicht den größten Teil der Angebotssummen ausmachen, sind sie doch der Teil, an dem die Unternehmen am einfachsten drehen können. Allerdings mussten wir auch in den letzten Jahren vermehrt Versuche erleben, in denen die DB AG eigene Tochtergesellschaften gegründet hat, um nicht den eigenen Tarifvertrag anwenden zu müssen.

Im Personenfernverkehr dagegen gibt es zum jetzigen Zeitpunkt noch keinen wirklichen Wettbewerb. Im Schienenverkehr versuchen Anbieter sich lukrative Teilstücke herauszugreifen und hier gezielte Angebote entgegen zu setzen. Außerdem sieht die schwarz-gelbe Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBfG) die vereinfachte Zulassung von innerdeutschen Fernbuslinien vor, die der Bahn weitere Konkurrenz machen sollen. Die Erfahrungen von ausländischen Anbietern, die jetzt auf den deutschen Markt drängen wollen, machen deutlich, dass preiswertere Tickets auf Kosten sinkender Lohn- und Sozialstandards der Beschäftigten erkaufte werden. So steht mit der First Group Ltd. ein Anbieter parat, der in den USA (Greyhound, Schulbusse) vor allem durch das aktive Behindern gewerkschaftlicher Arbeit und schlechte Löhne aufgefallen ist. Hier gilt es politisch darauf zu achten, dass auch die Vergabe von Konzessionen für Fernbuslinien an Lohn- und Sozialstandards gekoppelt werden muss.

Ausbildungsstandards

Im Rahmen des Wettbewerbs im Verkehrsbereich rücken immer stärker die Ausbildungsstandards in den Mittelpunkt des Kostenspa-

rens. War früher eine mehrjährige Ausbildung zum „Eisenbahner im Betriebsdienst“ Standard, sind inzwischen Ausbildungszeiten ab 6 Monaten vorzufinden. Neben der Ausbildung in einem EVU treten zusätzlich Bildungsträger auf dem Markt auf, die eine Ausbildung von TriebfahrzeugführerInnen mit Mitteln der Bundesagentur für Arbeit anbieten. Hier hat sich ein Markt für dubiose Ausbildungsbetriebe entwickelt, finanziert durch die Bundesagentur für Arbeit. Während die Bundesagentur Erwerbslose in Bildungsmaßnahmen „parkt“, um die Statistik zu entlasten, verdienen diese Unternehmen viel Geld ohne den TeilnehmerInnen eine angemessene Ausbildung zu gewähren. Ziel der Unternehmen ist nicht eine fachliche Ausbildung, um die TeilnehmerInnen dann auch in ein geregeltes Arbeitsverhältnis zu vermitteln, sondern einzig die Einlösung von Bildungsgutscheinen und die Abrechnung mit der Bundesagentur zur Gewinnmaximierung.

Bei dem von mobifair dokumentierten Fall handelte es sich um eine Lokführerschule, die mit Bildungsgutscheinen der Bundesagentur Langzeitarbeitslosen eine Chance offerierte, ohne eine qualitative Ausbildung zu gewährleisten. Rund 95 % der Teilnehmenden fielen durch die Prüfung und wurden zu einer kostenpflichtigen Nachprüfung angemeldet. Dass diese Quote bei der Bundesagentur nicht zum Nachdenken führte, sondern erst ein Beitrag von mobifair bei Frontal21 zu Reaktionen führte, ist bezeichnend. Die Inhaber der Schulungseinrichtung haben so auf Kosten der Steuerzahler Innenund der Langzeitarbeitslosen rund 1 Mio. Euro eingestrichen, die nicht zurückgefordert wurde.

Hinzukommt im Bereich der Eisenbahn ein Ausbildungs- und Prüfungssystem, das weiterhin am historischen Bild der Behördenbahn festhält und die nötige Transformation in das neue Wettbewerbsumfeld nicht vollzogen hat. So ist der Eisenbahnbetriebsleiter im EVU sowohl für die Erstellung

der Ausbildungsinhalte und die Prüfungsabnahme wie auch die Personalplanung im Einsatzbereich des Fahrpersonals zuständig. Dass hier vor dem Hintergrund eines Personalmangels Interessenskonflikte auftreten können, ist absehbar. In Zeiten einer Behördenbahn, in der der Eisenbahnbetriebsleiter als Beamter hoheitliche Aufgaben wahrgenommen hat, ist ein solches Modell verständlich. In einem Wettbewerbsumfeld, in dem im Schienenpersonennahverkehr rund 300 und im Güterverkehr rund 400 Eisenbahnverkehrsunternehmen konkurrieren und der Eisenbahnbetriebsleiter jeweils nur seinem Unternehmen verpflichtet ist, führt dies zu Problemen.

So gibt es derzeit noch kein einheitliches Register über Lokführerscheine, Baureihenqualifikationen und die Teilnahme an verpflichtenden Fortbildungen. Zugespielt formuliert, wird jeder Mofa-Führerschein besser dokumentiert als ein Lokführerschein, der berechtigt, mehrere hundert Personen oder mehrere tausend Tonnen an Gütern zu transportieren. Hier muss mit einer einheitlichen und unabhängigen Prüfung und einem verbindlichen, alle Qualifikationen umfassenden Register für Lokführerscheine gegengesteuert werden. Nur so kann mittelfristig die notwendige Sicherheit gewährleistet werden. ■

↳ Raoul Machalet ist Projektleiter bei mobifair e.V.

Wettbewerb im Schienenpersonennahverkehr – Herausforderungen für Betriebsräte oder wettbewerbsbedingte Hilflosigkeit?

von Ralf Halbauer

Der Wettbewerb im Schienenpersonennahverkehr stellt Betriebsräte insbesondere dann vor große Herausforderungen, wenn ein Vergabeverfahren einer bestehenden Zugstrecke bevorsteht. In der Regel gewinnt das Unternehmen das Verfahren, welches die Leistungen am billigsten anbietet. Dies geht in der Regel mit Arbeitsplatzverlusten einher oder Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer konnten sich bei der Konkurrenz bewerben, allerdings meistens zu niedrigeren Lohn- und Sozialbedingungen. Bei dem neuen Verkehrsunternehmen fahren sie dann auf der gleichen Strecke und üben die gleiche Tätigkeit aus, müssen aber oftmals länger arbeiten und verdienen weniger, obwohl sich an ihrem eigentlichen Job nichts ändert.

In größeren Unternehmen gibt es oftmals die Möglichkeit, anstelle des wegfallenden Arbeitsplatzes eine neue Tätigkeit angeboten zu bekommen. Auch dies ist aber nicht immer hilfreich: Personalbedarf und Stellenlücken liegen nicht selten entfernt von Familie und Heimat oder in teuren Ballungsgebieten.

Ein weiteres Problem ist das Halten von qualifizierten Fachkräften. Wenn Beschäftigte wissen, dass aufgrund einer Übernahme der Zugleistungen durch ein Konkurrenzunternehmen Arbeitsplatzverlust droht, sind frühzeitige Stellenwechsel nur verständlich. Dies führt jedoch dazu, dass insbesondere qualifizierte Fachkräfte die Firma vor dem Betreiberwechsel verlassen. Aufgrund der zeitlichen Beschränkung sind geeignete BewerberInnen nur schwer zu finden, frei gewordene Stellen werden dann oftmals mit LeiharbeiterInnen gefüllt. Hier befinden sich die Be-

triebsräte in einem Konflikt, da – trotz aller Skepsis gegenüber Leiharbeit – das Personal benötigt wird um die bis zum Betreiberwechsel vertraglich vereinbarten, notwendigen Verkehrsleistungen aufrecht zu erhalten.

Zuspitzung des Wettbewerbs durch „Dumpingtöchter“

Das Primat des billigsten Angebots führte außerdem dazu, dass Firmen mit guten Lohn- und Sozialbedingungen sogenannte „Dumpingtöchter“ gegründet haben. Mit diesen wurde dann die Tariffucht aus den eigenen Tarifverträgen begangen. Diese Töchter nahmen an Vergabeverfahren teil und kalkulierten mit Löhnen, die entsprechend unter Tarif lagen. Erst nach dem Zuschlag wurden die entsprechenden Beschäftigten gesucht. So wurde eine Abwärtsspirale bei den Lohn- und Sozialstandards innerhalb der Konzerne eröffnet. Die Beschäftigten erhielten „Weiterbeschäftigungsangebote“ in der Tochterfirma zu niedrigeren Bedingungen. Diese Situation stellte die Betriebsräte vor viele Fragen: Sollte man den Weg der Dumpingtöchter mitgehen, um zumindest den Mantel des Konzerns zu erhalten? Oder sollte man den Konflikt austragen, nur Angebote zu Tarifbedingungen fordern und Arbeitsplatzverluste riskieren? Was ist die beste Strategie zur Sicherung von Arbeitsplätzen und Lohn- und Sozialstandards? Und wie geht man mit erfolgreichen Dumpingtöchtern um, wenn vor der Betriebsaufnahme Betriebsräte fehlen? Galt dieser Wettbewerbsdruck bisher im Konkurrenzverhältnis zu anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen, fand er nun auch im eigenen Konzern statt.

Zumeist warnten die Betriebsräte die Beschäftigten, solche Angebote anzunehmen und forderten die Übernahme der MitarbeiterInnen zu den vorherigen Bedingungen, um nicht die Beschäftigten innerhalb eines Konzerns zwischen Mutter- und Tochterfirma auszuspielen.

Branchentarifvertrag – ein wenig Entspannung, auch für Betriebsräte?

Im Januar 2011 wurde mit der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft EVG ein Branchentarifvertrag für den Schienennahverkehr mit der Deutschen Bahn und den sechs größten Privatanbietern abgeschlossen. Damit entspannt sich der Wettbewerb für die Beschäftigten insofern, dass die Ausschreibungen mit gedrückten Personalkosten nicht mehr nur auf dem Rücken der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gewonnen werden. Auch ist das Problem der Gründung von Dumpingtöchtern bei der Deutschen Bahn und den sechs größten Privatbahnen behoben. Bedeutet der Branchentarifvertrag nun auch eine Entspannung für die Betriebsräte in der generellen Wettbewerbssituation?

Es ist zu vermuten, dass ein Eisenbahnverkehrsunternehmen mit hohen Lohn- und Sozialstandards sich nunmehr auch wieder mit seinen Tarifverträgen im Wettbewerb besser behaupten kann und Betreiberwechsel weniger oft stattfinden werden. Im Falle von Leistungsübernahmen durch Konkurrenzunternehmen sind die Beschäftigten nun zwar besser geschützt, die Probleme für die Betriebsräte bleiben aber. Außerdem sind Mitbewerber außerhalb des Geltungsbereichs des Branchentarifvertrages möglich.

Die Umsetzung desselbigen führt die Betriebsräte zu neuen Problemen. Die DB hat für sich geregelt, dass die Gewerkschaft der Lokomotivführer GDL für die Angelegenheiten dieser Berufsgruppe alleine zuständig ist. Damit gilt der Branchentarifvertrag im Schienennah-

verkehr nicht für die Lokführer, die bei der DB beschäftigt sind. Bei den Privatbahnen gibt es eine solche Regelung nicht. Dies führte zum Streik der GDL für einen Tarifvertrag mit bundesweiten Mindestbedingungen. Die Arbeitgeber verweisen auf den Branchentarifvertrag der EVG, der, anders als bei der DB, auch die LokführerInnen umfasse und deshalb von Lohndumping zu deren Lasten keine Rede sein könne, wie es die GDL behauptet. Die Betriebsräte werden nun von Beschäftigten gefragt, ob der Branchentarifvertrag für sie als LokomotivführerIn gelte oder nicht. Während die Antwort der Betriebsräte bei der DB eindeutig ist, differieren die Antworten bei den Privatbahnen je nach Gewerkschaftszugehörigkeit oder politischer Einstellung zur Tarifpluralität. Hier könnte Allgemeinverbindlichkeitserklärung des Branchentarifvertrages Klarheit schaffen.

Auch zu gesetzlichen Regelungen wie einem Tariftreuegesetz gibt es von Betriebsräten durchaus kritische Töne an dem Branchentarifvertrag oder vergleichbaren Regelungen. Tariftreuegesetze richten sich oft nach sogenannten „repräsentativen Tarifverträgen“, also Tarifverträgen, die bereits für viele Beschäftigte gelten. In der Regel sind dies die Bedingungen, die für die MitarbeiterInnen der DB Regio AG gelten, also der Tochterfirma der DB für den Schienennahverkehr. Der Branchentarifvertrag liegt (noch) unter den tariflichen Regelungen der DB Regio AG, und wird als „repräsentativer Tarifvertrag“ für Tariftreuegesetze festgelegt. Im Fazit heißt dies: Wenn für Beschäftigte ein Tariftreuegesetz greift, dann gilt für die Ausschreibungen nunmehr eher der Branchentarifvertrag anstatt die höheren Tarifvereinbarungen des „Branchenprimus“ DB Regio AG. Trotzdem: Der Branchentarifvertrag oder vergleichbare Regelungen sind notwendig, um zu verhindern, dass sich der Wettbewerb im Schienennahverkehr zu Lasten der Beschäftigten auswirkt! ■

↳ Ralf Halbauer ist Wissenschaftlicher Mitarbeiter des Gesamtbetriebsrats der DB Regio AG.

Verkehrsinfrastruktur – Herausforderungen und Gestaltungsoptionen

von René Bormann

Einleitung

Deutschland besitzt mit rund 41.300 km Schienenwegen, 7.300 km Wasserstraßen und 231.000 km (überörtlichen) Straßen eine im europäischen Vergleich einzigartige Verkehrsinfrastruktur. Diese Infrastruktur wurde in den letzten Dekaden deutlich zu Gunsten der Straße erweitert. So stieg beispielsweise die Länge der Autobahnkilometer in Westdeutschland von 4.110 km im Jahre 1970 auf 8.822 km im Jahre 1990. Nach der Wiedervereinigung wurden noch einmal etwa 1.700 km Autobahn neu gebaut. Das Schienennetz hingegen schrumpfte seit 1991 um rund 2.800 km.

Die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur wird allgemein als Erfolgsgeschichte gewertet, da die Erreichbarkeit und die durchschnittliche Geschwindigkeit erheblich gesteigert wurden. Güter und Personen können immer schneller immer weitere Wege zurücklegen. Das hat jedoch nicht dazu geführt, dass die Wegezeit im Personenverkehr zurückgegangen ist, sondern hat im Gegenteil bewirkt, dass die Wegelänge deutlich angestiegen ist. Arbeitswege von 100 km und mehr sind heutzutage keine Seltenheit. Diese Entwicklung hat auch dazu geführt, dass der Neubau der Infrastruktur mit dem Wachstum des Verkehrs nicht schritthalten konnte. Es stellt sich die Frage, ob mit den massiven Investitionen in das Verkehrsnetz der Wohlstand wirklich gesteigert wurde, ob dieses Vorgehen effektiv und effizient war und ob es auch in Zukunft tragfähig ist.

Effektiver, effizienter Mitteleinsatz oder zielloses Investieren?

Ein Blick auf die Straßen, die Brücken, die Tunnel, die Langsamfahrstellen der Bahn und den Zustand der Schleusen und Kanäle macht deutlich, dass viel Geld in den Neubau investiert wurde, der Erhalt der Infrastruktur aber massiv vernachlässigt wurde.

Die bisherige Investitionspolitik hat dazu geführt, dass von den 38.782 Brücken im Netz der Bundesstraßen und Autobahnen aktuell nur noch 15 Prozent in gutem bzw. sehr gutem Zustand sind (BT-Drs. 17/5325). Dass es bei der Schiene ähnlich aussieht, lassen die von der Bundesarbeitsgemeinschaft Schienenpersonennahverkehr angeführten 532 Störungen am Tag vermuten.

Neben dem unzureichenden Erhalt, der nicht nur die Qualität des Netzes mindert, sondern auch den Betrieb kurz- und langfristig verteuert, gerät auch der Neubau zunehmend in die Kritik. Der Neu- und Ausbau zielt nicht auf die Optimierung des Gesamtnetzes, die Ursachen des Verkehrswachstums sind nur mangelhaft berücksichtigt und statt Engpässe zu beseitigen, wird in Großprojekten dem – nur schwer ins Netz integrierbaren – Neubau gefrönt. Darüber hinaus wird nur wenig innovativ geplant und Kosten und Nutzen systematisch falsch eingeschätzt.

Ein Beispiel für den mangelhaften Netzgedanken ist die neugebaute Hochgeschwindigkeitseisenbahnstrecke zwischen Köln und Frankfurt. Nicht nur, dass die 6 Mrd. Euro teure Strecke ausschließlich für den Personenverkehr geeignet ist, der 279 Mio. teure Anschluss von Wiesbaden an diese Strecke wird gegenwärtig

an Wochentagen lediglich viermal von ICEs genutzt – statt der geplanten 2 Zugpaare pro Stunde.

Ein weiteres Beispiel ist die Y-Trasse, deren Ziel die „kapazitive Erweiterung der Korridore Hamburg – Hannover und Bremen – Hannover mit dem Ziel der Entmischung des schnellen und

langsamen Verkehrs“ und der „Beschleunigung des Personenfernverkehrs“ (BT-Drs. 15/5972: 74) ist. Für kalkulierte 1,3 Mrd. Euro wird die Fahrzeit von Hamburg nach Hannover um ganze 13 Minuten und von Bremen nach Hannover um 8 Minuten verkürzt. Die dringend erforderlichen Verbesserungen für den Güterverkehr, um die steigenden Transporte von und zu den norddeutschen Häfen auf der Schiene abzuwickeln, unterbleiben hingegen.

Interessant ist auch die Tatsache, dass im Schienenverkehr die größten Zuwächse in den letzten Dekaden auf den Personennah- und den Güterverkehr entfielen, wohingegen von Investitionen ins Netz häufig nur der Personenfernverkehr profitiert. Dies zeigt neben der bereits erwähnten Strecke Köln – Frankfurt auch die geplante Strecke Wendlingen – Ulm.

Aber auch die Entwicklungen im Bereich der Straßen und Wasserwege sind kritisch zu beurteilen. Statt alternative Verkehrsträger zu befördern und Ortsdurchfahrten stadtvorfähiger zu gestalten, wird auf teure Ortsumfahrungen gesetzt. Statt Bundesstraßen zu erweitern, damit Kosten zu minimieren, Eingriffe zu verringern und die Anbindungen der Orte zu verbessern, werden trotz niedriger Verkehrsprognosen Autobahnen gebaut, wie beispielsweise die A14 zwischen Magdeburg und Schwerin. Statt sich auf einen Verkehrsträger zu konzentrieren, wird parallel gebaut. So soll unweit einer verfügbaren Bahnstrecke von Calbe bis zur Mündung der Elbe für 100 Millionen Euro der Saalekanal gebaut werden, um die Befahrbarkeit der Saale zu verbessern. Dabei ist absehbar, dass die Schiffe auf der Elbe mit ihren langen Niedrigwasserperioden kaum wirtschaftlich fahren können.

Nur bedingt effizient und zunehmend weniger Rückhalt in der Bevölkerung

Die angeführten Beispiele verdeutlichen, dass die Verkehrswegeplanung des Bundes nur bedingt effizient und effektiv ist. Dies ist sicherlich auch der Eigendynamik bestimmter

Projekte und Akteure, der begrenzten Kompetenzen des Bundes und der Tatsache, dass die Bundesverkehrswegeplanung ein Investitionsrahmenplan und keine strategische Verkehrsplanung ist, geschuldet.

Hinzu kommt, dass die Bevölkerung auf Grund des Verkehrslärms, des Feinstaubes und der Auswirkungen auf die Landschaft den Neubau von Verkehrswegen zunehmend kritisch sieht. Die Bürgerinnen und Bürger wollen in den Planungsprozess eingebunden werden. Sie wollen, dass ihre Bedenken, Ideen und Vorschläge berücksichtigt und die von ihnen vorgeschlagenen Alternativen gleichberechtigt geprüft werden. Da dies derzeit nicht gegeben ist, wählen verärgerte Bürger oftmals den Rechtsweg, um die eingeforderte Aufmerksamkeit zu erreichen und ihre Forderungen durchzusetzen. So werden Planungsprozesse zu einer kraftzehrenden, langwierigen Auseinandersetzung.

Gesellschaft und Verkehr im Wandel. Neue innovative Lösungen benötigt.

Begleitet werden die Probleme bei der Planung durch die unzureichende Finanzausstattung der öffentlichen Haushalte, den hohen Mittelbedarf für den Erhalt der Infrastruktur und die vielfältigen gesellschaftlichen Herausforderungen, die sich im Bereich Mobilität niederschlagen. Zu diesen Herausforderungen gehören der demographische Wandel, die regional sehr ungleich verteilten Wachstums- und Schrumpfungstendenzen, der Klimawandel, der Wandel der Wirtschaftsstruktur hin zur Dienstleistungsgesellschaft und die Endlichkeit der Ressourcen und die damit verbundene Verteuerung des Verkehrs – bei einer gleichzeitig eher bescheidenen Lohnentwicklung.

Dies und der prognostizierte massive Anstieg des Straßengüterverkehrs insbesondere in Transitkorridoren – bei rückläufigem, motorisiertem Individualverkehr – erfordert innovative Lösungen. Benötigt werden Konzepte, die Erreichbarkeit nicht durch neue Infrastruktur,

sondern durch effizienzsteigernde und verkehrssparende Maßnahmen absichern.

Infrastrukturpolitik an netzübergreifenden, gesellschaftlichen Zielen ausrichten

Um die Infrastruktur fit für die Zukunft zu machen ist eine ressortübergreifende Politik erforderlich, die Erreichbarkeit sozial, ökonomisch und ökologisch nachhaltig ermöglicht – mit klar formulierten Zielen und der konsequenten Ausrichtung der Infrastrukturpolitik an diesen Zielen. Hierbei müssen die Verkehrsträger zusammengedacht werden. Auf dieser Basis ist ein integriertes, intermodales Mobilitätsleitbild und ein auf diesem fußender Verkehrswege-Netzplan zu erstellen.

Dieser Paradigmenwechsel ist eine Herausforderung, denn die Partikularinteressen müssen in einer integrierten Politik zusammengeführt werden. Erreichbarkeit und Mobilität dürfen nicht nur durch neue Verkehrsinfrastruktur, sondern müssen auch durch eine neue Gestaltung des Raums gesichert werden, die es den Menschen ermöglicht, ohne großen Aufwand den Arbeitsplatz, den Supermarkt und die Freizeitmöglichkeiten zu erreichen.

Eine intelligente, vernetzte, zielorientierte und steuernde Raum- und Verkehrspolitik muss alle ihr zur Verfügung stehenden Politikbereiche mit den dazugehörigen Verwaltungen, Aufgaben und Mittelzuweisungen an einem operationalisierten, in der Bevölkerung verankerten Leitbild ausrichten. Prognosen über die zukünftige Entwicklung sind Szenarien gegenüberzustellen, mit denen die definierten Ziele aktiv erreicht werden können.

Eckpfeiler einer zielorientierten Infrastrukturpolitik des Bundes

Ziel ist eine Infrastrukturpolitik des Bundes, die den ökonomischen, sozialen und ökologischen Herausforderungen der Gegenwart und der Zukunft gerecht wird und gleichzeitig



**Zeitschrift
Marxistische
Erneuerung**

**Vierteljahres-
zeitschrift**

22. Jahrgang, Nr.86, Juni 2011, 224 Seiten

Umwälzungen im arabischen Raum
Ruf – „Arabellion“ / Hanieh – Aufstand in Ägypten / Kebir – Al Dschasira

Medien- und Meinungsmacht
Hautsch – Kapitalstrukturen der deutschen Medienwirtschaft / Becker – Der weltweite TV-Markt – Ende des US-Medienimperialismus? / Boris – Mitte-Links und neue Medienpolitik in Lateinamerika / Diederich – Scherbenwelt des SPIEGEL / Kessler – Medien und LINKE in Hessen 2009 / Salomon – Formate der Ideologieproduktion: Nachmittagsfernsehen

Marx-Engels-Forschung
Losurdo – Hegel, Marx und die Ontologie des gesellschaftlichen Seins / Lambrecht – Siegfried Landshut

Und: Roesler – Die Treuhand 1990-1994 / Tjaden-Steinhauer – Geschlecht - Nein Danke (II) / Wehr – Über Losurdo, „Freiheit als Privileg“ / Röhr – Lenin und die Oktoberrevolution

Sowie: Zuschriften, Berichte, Buchbesprechungen

Z Einzelpreis: 10,- Euro (zzgl. Versand) im Abo: 33,50 Euro; Auslandsabo 40,- Euro (4 Hefte/Jahr incl. Vers.) Studenten-Abo: Inland 26,50 u. Ausland 34,- Euro. Bezug über E-mail, Buchhandel (ISSN 0940 0648) oder direkt: Z-Vertrieb: Postfach 500 936, 60397 Frankfurt am Main, Tel./Fax 069 / 5305 4406

www.zeitschrift-marxistische-erneuerung.de
e-mail:redaktion@zme-net.de

die Mittel möglichst effizient und effektiv einsetzt: Eine solche Infrastrukturpolitik erfordert ein Leitbild (a), die Ausrichtung der Infrastrukturpolitik an diesem Leitbild (b), den Vorrang von Erhalt und Optimierung (c), die Sicherung des Finanzierungsrahmens (d), die Fokussierung auf die Fernverkehrsinfrastruktur (e), die integrierte und nachhaltige Weiterentwicklung des Netzes (f) und die Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger (g).

a) Bundesmobilitätsleitbild, das übergeordnete Planungsinstrument

Die Verkehrsinfrastrukturpolitik benötigt klare verkehrspolitische Ziele. Diese müssen in einer Diskussion über die Frage, wie Verkehr mittel- und langfristig sozial, ökologisch und wirtschaftlich nachhaltig organisiert werden soll, erarbeitet werden. In Form eines Bundesmobilitätsleitbilds bzw. einer Strategieplanung „Mobilität und Verkehr“ (Wiss. Beirat für Verkehr 2010: 20) sind diese zu formulieren und kontinuierlich weiterzuentwickeln. Konkrete Ziele dienen aber nicht nur der Bestimmung langfristiger Handlungsstrategien, sondern sie ermöglichen auch eine Evaluation und ein Nachsteuern.

b) Infrastrukturpolitik an Handlungsstrategien und Zielen ausrichten

Auf der Basis des Leitbilds, der definierten Ziele und Handlungsstrategien und der verkehrlichen Prognosen sind netzübergreifende, integrierte Szenarien zur Steuerung zu entwickeln. In einem Strategieentwurf für einen nachhaltigen Güterverkehr zeigte das Umweltbundesamt 2009 auf, wie eine solche aktive Steuerung aussehen kann. Wichtig ist, dass sie netzübergreifend plant – und nicht wie bisher von Punkt zu Punkt, und dass alle Politikbereiche, inklusive Ordnungs- und Preispolitik, berücksichtigt werden. Das effektivste und effizienteste Szenario ist als Basis für die Erstellung eines Verkehrsinfrastrukturplans sowie zur Bestimmung von Erhalt, Ausbau, Rückbau und Optimierung zu

wählen. Das Erreichte, die Probleme und Lösungsansätze sollten in Form eines regelmäßig erscheinenden Infrastrukturberichts veröffentlicht werden.

c) Vorrang für Erhalt und Optimierung

Um die vorhandene Infrastruktur zu erhalten, haben der Substanzerhalt und die Optimierung des bisherigen Verkehrs Vorrang vor dem Neubau. Vorhandene Kapazitätsreserven müssen ausgeschöpft werden, beispielsweise mittels Optimierung des Verkehrsflusses und der Knotenpunkte durch Verkehrsleitsysteme, Tempolimits oder die temporäre Nutzung von Standstreifen. Zusätzlich müssen eine Verlagerung auf umweltfreundlichere Verkehre angestrebt und Strategien zur Vermeidung von Verkehr entwickelt werden. Dies ist auch erforderlich, da bereits heute auf vielen hoch belasteten Strecken – zumeist Abschnitte für die ein deutliches Wachstum des Güterfernverkehrs prognostiziert wird – ein weiterer Ausbau der Autobahnen nicht mehr möglich ist.

d) Sicherung einer nachhaltigen Finanzierung

Die Verkehrspolitik steht in starker Konkurrenz zu anderen Politikfeldern bei der Verteilung der verfügbaren Mittel. Notwendig ist eine breit angelegte Diskussion um ein Bundesmobilitätsleitbild bzw. eine Strategieplanung „Mobilität und Verkehr“ und die Entwicklung von Handlungszielen und Strategien zur Zielerreichung. Dies würde die Begrenzung auf die effektivsten und effizientesten Maßnahmen ermöglichen und gleichzeitig die Ausgangsposition bei der politischen Durchsetzung eines auskömmlichen Finanzierungsrahmens verbessern. Haushaltsmittel können auch durch Nutzungsbeiträge sowie die Anlastung der externen Kosten ergänzt werden, wobei jedoch eine verkehrsträgerübergreifende Verwendung aller zur Verfügung stehenden Mittel erforderlich ist. Die als öffentlich-private Partnerschaft bezeichnete Beteiligung privater Unterneh-

men sollte nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden, sofern es sich um ein transparentes Verfahren handelt, dies keine verdeckte Kreditaufnahme des Staates bedeutet und alle Unterlagen offengelegt werden.

e) Bundesverkehrswegeplanung auf Fernverkehrsinfrastruktur fokussieren

Eine zielorientierte, integrierte Netzplanung auf Bundesebene erfordert eine Fokussierung auf den Fernverkehr. Der Bund muss ein Zielnetz für den Fernverkehr definieren, es planen und bewirtschaften. Für den Regionalverkehr bedeutsame Infrastrukturen können nur auf regionaler Ebene optimal geplant und gebaut werden. Dazu muss das Bundesmobilitätsleitbild bzw. die Strategieplanung „Mobilität und Verkehr“ für die Regionen konkrete Ziele definieren. Darüber hinaus müssen die Regionen mit den Finanzmitteln ausgestattet werden, die ihnen eine eigenständige Infrastruktursteuerung und -planung ermöglichen.

f) Fernverkehrsnetze weiterentwickeln

Ziel der Verkehrsinfrastrukturpolitik muss eine kontinuierliche, integrierte Weiterentwicklung des Verkehrsnetzes sein. Bei der Beseitigung von Kapazitätsengpässen sind Parallelinvestitionen zu vermeiden und den umweltfreundlichen Verkehrsträgern Vorrang zu geben. Darüber hinaus sind den Flüssen angepasste Logistikkonzepte und eine Netzstrategie für Wasserstraßen inkl. der Stärkung der Häfen als trimodale Logistikstandorte erforderlich. Dabei gilt es, Verkehrslärm durch vorsorgende Planung zu minimieren.

g) Bürger einbinden

Die Bürgerinnen und Bürger müssen nicht nur bei der Erstellung des Bundesmobilitätsleitbilds bzw. der Strategieplanung „Mobilität und Verkehr“ eingebunden werden, sondern auch bei allen baulichen Vorhaben frühzeitig und umfassend informiert und angehört werden.

Neben der Prüfung konzeptioneller Alternativen sind die Einwände, Vorschläge und Ideen der Menschen in einem breit angelegten Beteiligungsverfahren zu berücksichtigen.

Ausblick

Die Entwicklung des Ölpreises und die ökologischen Probleme verdeutlichen, dass wir unser gegenwärtiges Verkehrsverhalten überdenken müssen. Aber auch ein Blick auf unsere Verkehrsinfrastruktur zeigt, dass ein Umdenken erforderlich ist. Die aktuelle Diskussion um Elektroautos muss deshalb ein Einstieg in ein neues, bewussteres Verkehrsverhalten sein – denn das tägliche Fortbewegen eines Menschen über eine Distanz von 100 km in einem Gefährt von zwei Tonnen ist auch mit einem Elektroantrieb ökonomisch, ökologisch und sozial nicht tragbar. Erforderlich ist eine offene Diskussion über die Frage, wie Mobilität auch in Zukunft ökonomisch, ökologisch und sozial tragbar ermöglicht werden soll. Mobilitätsleitbilder, Ziele und Handlungsstrategien sind zu entwickeln und die entsprechenden Politikbereiche daran zu orientieren. Statt Prognosen zu folgen, muss die Zukunft aktiv gestaltet werden. Im Bereich der Infrastruktur ist eine netz- und zielorientierte Planung, die Ausschöpfung von Kapazitätsreserven, die Optimierung des Verkehrs und die Beteiligung der Bürger erforderlich. ■

☞ René Bormann ist Referent der Abteilung Wirtschafts- und Sozialpolitik der Friedrich-Ebert-Stiftung.

Literatur:

- Bormann, R./Bracher, T./Flege, D./Groß, M., Holzapfel, H./Kerth, H.-S./Knobloch, M./Kountchev, I./Mietzsch, O./Röthke-Habeck, P./Ziesak, M. (2010): Eckpunkte für eine zielorientierte, integrierte Infrastrukturplanung des Bundes - Vom Bundesverkehrswegeplan zur Bundesverkehrsnetzplanung, WiSo Diskurs.
- BT-Drs. 17/5325 (2011): Zustand von Brücken im Zuge von Bundesfernstraßen in Deutschland.
- BT-Drs. 15/5972 (2005): Bericht zum Ausbau der Schienenwege 2005.
- Umweltbundesamt (2009): Strategie für einen nachhaltigen Güterverkehr.
- Wiss. Beirat beim BMVBS (2010): Strategieplanung „Mobilität und Transport“: Folgerungen für die Bundesverkehrswegeplanung, in: Internationales Verkehrswesen, 62. Jahrgang, Heft 4, S. 20-29.

Zur Diskussion um ein zukunftsfähiges Mobilitätssystem

von Astrid Ziegler



Alle reden davon, wie wichtig ein neues Mobilitäts- und Verkehrssystem ist. Zurzeit konzentriert sich die Diskussion auf die Elektromobilität und den Wandel des Autos mit herkömmlichem Verbrennungsmotor zu einem Elektrofahrzeug. Bis zum Jahr 2020 sollen in Deutschland eine Million Elektrofahrzeuge auf die Straße gebracht werden. Das hat die Bundesregierung beschlossen. Wie das vor sich gehen soll und wie die deutsche Industrie und ihre Unternehmen fit für den Markt Elektromobilität gemacht werden sollen, zeigt der Zweite Bericht der Nationalen Plattform Elektromobilität (NPE) (Die Bundesregierung 2011). Das ist ein guter Anfang, reicht aber nicht.

Grenzen des heutigen Mobilitätssystems

Denn die Fakten sprechen eine eindeutige Sprache. Sie machen deutlich, wie dringend ein Umsteuern vonnöten ist.

1. steigendes Verkehrsaufkommen beim Güter- und Individualverkehr

In Zukunft wird der Verkehr weiter wachsen. So prognostiziert die EU-Kommission (2011), dass der Güterverkehr in Europa im Vergleich

zu 2005 bis 2030 um rund 40 Prozent und bis 2050 um mehr als 80 Prozent zulegen wird. Im Luftverkehr droht ähnliches. Auch das Passagieraufkommen wird sich mehr als verdoppeln (bis 2030 um 34 Prozent; bis 2050 um mehr als 50 Prozent). Bisher rollt er überwiegend über die Straßen. Das bedeutet: zunehmende Überlastung, Staus, Flächenverbrauch, Lärm und Umweltprobleme.

2. Bedarf nach umweltschonenden Verkehrsträgern

Der Verkehr ist heute schon für einen Teil der CO₂-Emissionen verantwortlich. Das Transportwesen trägt zu fast einem Fünftel zu den europäischen Treibhausgasemissionen bei. Hier wiederum ist der Straßenverkehr mit einem Anteil von 93,7 Prozent zentral (VDB 2011). Dem Verkehrssektor kommt also eine ganz zentrale Bedeutung zu, wenn es um nachhaltige Klima- und Umweltschutzpolitik geht.

3. Verstädterung und Alterung der Bevölkerung

Die Bevölkerung wird weltweit anwachsen, die Verstädterung nimmt zu. Nach Schätz-

ungen der UN werden 2030 60 Prozent der Menschen in oder um große Metropolen leben. Nicht nur in den sogenannten Megastädten kämpft man gegen den Verkehrskollaps an, auch in deutschen Städten halten die Verkehrssysteme mit dem Bevölkerungswachstum nicht stand. Der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs wird wegen der hohen Investitionskosten vernachlässigt. Zusätzlich muss sich in Deutschland die Verkehrswirtschaft auf die alternden Gesellschaften einstellen, etwa auf das Bedürfnis älterer Menschen nach hoher Sicherheit und Komfort.

4. knappes Erdöl und steigende Mobilitätskosten

Die Mobilitätskosten steigen stetig an, hervorgerufen insbesondere durch die Erdöl- und Erdgaspreise. Die Finanz- und Weltwirtschaftskrise hat die Preissprünge an den Rohstoffmärkten zunächst gestoppt. In den letzten Monaten steigen die Preise für Erdöl und Rohstoffe aber wieder an. Diese Entwicklung wird weiter gehen. Weltweit wird die Ölnachfrage steigen, während die Förderung bald das Maximum überschritten hat. Die wirtschaftlich aufstrebenden Nationen, allen voran China, haben einen steigenden Energie- und Rohstoffbedarf. Unser Verkehrssystem muss unabhängiger vom Öl werden.

In der Konsequenz werden wir unsere Mobilität dauerhaft nur sichern können, wenn sie Umwelt und Klima immer weniger belastet, immer weniger endliche Ressourcen verbraucht und zugleich für die Menschen bezahlbar bleibt. Für die IG Metall ist das Thema nicht neu. Anfang der 1990er Jahre hatte sie schon Wege aus der Verkehrskrise entwickelt (IG Metall/Deutscher Naturschutzbund 1992). Sie reichen von schadstofffreier Produktion über weniger Rohstoffverbrauch durch mehr Recycling, emissionsärmeren Fahrzeugen, Ausbau des öffentlichen Verkehrs bis zu einer besseren Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger. Seit dieser Zeit ist eher das Gegenteil passiert,

um die Systeme besser zu vernetzen. Staatliche Programme für eine bessere Verkehrsinfrastruktur wurden zurückgefahren. Die Privatisierungspläne bei der Bahn führten dazu, dass sie zu wenig in Strecken, moderne Güterzüge und Verteilzentren investiert hat. Die Liberalisierungs- und Privatisierungswelle in der deutschen Verkehrswirtschaft dünnte nicht nur das öffentliche Verkehrsangebot aus und konzentrierte die Verkehrsleistungen immer mehr auf betriebswirtschaftlich rentable Bereiche, sondern verschlechterte im Gegenzug für die Beschäftigten die Arbeitsbedingungen und senkte das Einkommensniveau.

Verkehrswirtschaft: Hohe volkswirtschaftliche Bedeutung

Von einem Umbau des Mobilitätssystems wären große Teile der Bevölkerung betroffen, zum einen als Mobilitätsnachfrager, zum anderen als Beschäftigte in der Verkehrswirtschaft. Der Umbau des Verkehrssystems stellt eine große Herausforderung für die einzelnen Branchen der Verkehrswirtschaft, die etablierten Wertschöpfungsketten, das Innovationssystem und die Beschäftigten dar. Eine andere Mobilität in Deutschland, Europa oder weltweit ist auch möglich, ohne dass die entsprechende Hardware (Autos, LKWs, Schienenfahrzeuge, Busse, Schiffe etc.) bei uns gebaut wird. Es könnte auch ausreichen, wenn wir die neuen Mobilitätssysteme nur nutzen würden. Allerdings mit weitreichenden negativen Konsequenzen für unseren Wohlstand.

Für die deutsche Volkswirtschaft spielt die Verkehrsindustrie eine wichtige Rolle. Mehr als 820.000 Menschen sind direkt mit der Herstellung von Fahrzeugen, Fahrzeugteilen und entsprechender Infrastruktur befasst. Einige mehr hängen indirekt bei den Zulieferern oder in vor- und nach gelagerten Bereichen (wie z. B. im Maschinenbau, in der Elektroindustrie, der Metallerzeugung, der Kunststoff- und Textilindustrie). Die Verkehrsindustrie ist eine Schlüsselbranche der deutschen Volkswirt-

schaft nicht nur aus beschäftigungspolitischer Sicht, sondern auch aus volkswirtschaftlicher mit einem überdurchschnittlichen Anteil an der gesamten Wertschöpfung und mit einem überproportionalen Anteil bei den Aktivitäten in Innovation, Forschung und Entwicklung.

Diese beschäftigungspolitische und volkswirtschaftliche Dimension von Mobilität wird in den Debatten um neue Verkehrskonzepte - wenn überhaupt - nur am Rande gestreift.

Zwei Ansatzpunkte: Verkehrsvermeidung und -verlagerung

Mobil zu sein ist ein Grundbedürfnis der Menschen. Immer mehr Erwerbstätige sind aber auch beruflich gezwungen, viel zu fahren. Durch die räumliche Trennung von Arbeit, Wohnen, Versorgung und Freizeit sind viele Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer auf Verkehrsträger angewiesen. Aufgrund des reduzierten Angebotes an öffentlichem Nahverkehr hängt ihre Mobilität in vielen Regionen sehr stark vom Auto ab. In Wirtschaften mit zunehmender (weltweiter) Arbeitsteilung ist Mobilität eine Grundlage für Arbeit und Wohlstand. Nur: Hohe Wachstumszahlen beim Verkehr, die Abhängigkeit vom Öl und der Belastung der Umwelt durch den Klimakiller CO₂ und anderes mehr stellen unsere heutige Mobilität in Frage und zeigen auf, dass wir eine andere Mobilität brauchen. Wie soll diese Mobilität aussehen? Ohne Mobilität können wir nicht am gesellschaftlichen Leben teilnehmen, unsere produzierten Güter und Dienstleistungen absetzen usw.

Es geht einerseits um die Vermeidung von Verkehr und andererseits um die Verkehrsverlagerung auf umweltschonendere Verkehrsträger. Bei der Vermeidung von Verkehr steht das international arbeitsteilige Wirtschaftssystem als Verursacher des steigenden Verkehrsaufkommens im Mittelpunkt und die Fragen nach der Externalisierung der Transportkosten bzw. der Reduzierung unsinniger Verkehre. Müssen

wir an jedem Ort der Welt und zu jeder Zeit alle Güter und Dienstleistungen haben? Können wir über die Stärkung regionaler Wirtschaftskreisläufe unseren Gütertransport in den Griff kriegen und gleichzeitig unsere heimische Wirtschaft und damit Beschäftigung stützen?

Der zweite Strang setzt an dem bestehenden Verkehrssystem und schwerpunktmäßig an der Integration der Verkehrssysteme an.

Zukunft: Integrierte Mobilitätskonzepte

Die Zukunft liegt hier in integrierten Mobilitätssystemen: PKWs, LKWs, Bahnen und andere Verkehrsmittel müssen so aufeinander abgestimmt werden, dass sie umweltschonend, rohstoffsparend und ohne Verluste an Zeit und Lebensqualität optimal genutzt werden können – und bezahlbar bleiben. Hersteller dürfen nicht mehr nur Autos oder Züge verkaufen, sondern müssen Mobilität aus einem Guss anbieten. Integration der Verkehrssysteme bedeutet für uns:

- umfassende Vernetzung und wechselseitige Abstimmung der verschiedenen Verkehrsträger. Es geht um komplette Mobilitätslösungen und –angebote.
- verkehrsträgerübergreifende Innovationen und ein entsprechendes Innovationsmanagement.
- alle Verkehrsträger spielen eine Rolle (d.h. sowohl das Auto als auch die Einbeziehung des Schiffs- und Bahntransports).
- Strukturverschiebungen und Veränderungen im modal split.
- einen umfassenden gesellschaftlichen Zielkatalog (ökonomisch, ökologisch, sozial, kulturell).
- eine strategische Neuausrichtung sowohl der Verkehrsbetreiber als auch der

Verkehrsmittelproduzenten hin zum Mobilitätsanbieter.

- ein breiter sozialer Dialog und eine breite Partizipation gesellschaftlicher Gruppen am Umbauprozess.

Ein Schritt dorthin sind zum Beispiel Car-sharing-Modelle, wie «Car2go» von Daimler. In Ulm stellt Daimler Smarts zum Ausleihen bereit. Das Auto kann auf jedem öffentlichen Platz abgestellt werden. GPS und elektronische Datenverarbeitung zeigen, wo sich die Wagen befinden und welche verfügbar sind. Künftig soll die Vermittlung über eine Webseite laufen und per Smartphone bezahlt werden können. Ein lohnender Schritt - das Konzept wird mittlerweile nach Amsterdam exportiert.

Neue Akteure kommen auf die Bühne

Bei der Bereitstellung integrierter Mobilität spielen in Zukunft viele Akteure mit unterschiedlichen Produkten eine Rolle. Neben den Herstellern von Verkehrsmitteln und ihren Zulieferern gewinnen durch die Elektrifizierung und Vernetzung Energieunternehmen, Betreiber von Verteilnetzen und Telekommunikationsanbieter an Bedeutung. Mobilitätskonzepte setzen die Kooperation verschiedener Wirtschaftsakteure voraus. Dabei kann es auch zu einem Paradigmenwechsel bei den Nachfragern kommen, weg vom individuellen Eigentum des Verkehrsmittels (wie z. B. des Autos) hin zu einer dienstleistungsorientierten, d.h. eher nachfrageorientierten und intermodalen, Mobilität. In der Konsequenz würde sich das Verkehrsverhalten ändern, die Investitions- und Betriebskosten reduzieren und die Nachfrage nach bedarfsgerechten Mobilitätsangeboten steigen. Diese Entwicklung bedeutet für die Verkehrswirtschaft eine große Chance, sie kann sich von einem reinen Verkehrsmittelproduzenten und -anbieter hin zu einem integrierten Mobilitätsdienstleister weiterentwickeln.

Öffentliche Hand in der Verantwortung

Die zentrale Stellschraube zur Realisierung eines integrierten Mobilitätskonzeptes ist das Vorhandensein einer entsprechenden Verkehrsinfrastruktur, diese muss gleichberechtigt Lösungen für das Straßen-, Bahn-, Wasserstraßen- und Flugliniennetz umfassen. Schon heute nutzen viele Verkehrsteilnehmer für eine Teilstrecke oder zu verschiedenen Zeitpunkten unterschiedliche Verkehrsmittel. Die Verknüpfung der Verkehrsmittel hängt aber sehr stark von den Bedingungen in den Kommunen und Regionen ab. Eine Umsteuerung vor Ort bedeutet den Ausbau umweltfreundlicher Verkehrsträger und -infrastrukturen (insbesondere muss der ÖPNV seine Funktion der Daseinsvorsorge wieder erlangen) und attraktive Innenstädte als Wohn- und Arbeitsorte. Damit reicht Mobilität weit über den Verkehrsbereich in die Stadtentwicklung hinein.

Die öffentliche Hand ist gefordert insbesondere die Möglichkeiten moderner Informations- und Kommunikationsmittel (Verkehrsbeeinflussungsanlagen, Leitsysteme, Verkehrsinformationsprovider, Logistiknetze, integrierte Abrechnungssysteme etc.) weit über Forschungs- und Demonstrationsprojekte hinaus voranzubringen und für entsprechende Rahmensetzungen zu sorgen, damit Mobilitätsleistungen verschiedener Verkehrsträger (Straße, Schiene, Luft und Wasser) jeweils optimal genutzt und integriert angeboten werden können. Dazu bedarf es neben fairen Wettbewerbsbedingungen einer intelligenten Vernetzung der Verkehrsträger und einer gemeinsamen Verkehrs- und Raumplanung.

Trotz in Zukunft enger finanzieller Handlungsspielräume der öffentlichen Hand ist eine weitere Verlagerung der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur auf private Investoren – wie im aktuellen EU-Fahrplan 2050 (Europäische Kommission 2011) vorgesehen

– keine Lösung. Das zeigen uns sehr anschaulich die Erfahrungen der letzten Jahre. Dieser Weg würde weiter zu Lasten der Beschäftigten in der Verkehrswirtschaft und der Nutzer des Verkehrsangebots gehen. Es geht also kein Weg daran vorbei, ein öffentliches Zukunftsinvestitionsprogramm „Mobilität“ aufzulegen, das eine integrierte Verkehrsinfrastruktur in ihrer Substanz quantitativ und qualitativ modernisiert und ausbaut.

Auch effiziente und moderne Güterverkehrsströme notwendig

Die intermodale Mobilität ist nicht nur für Personenverkehre gedacht, sondern bietet auch für die Bewältigung des Gütertransportes Lösungsansätze. Aufgrund der zentralen Lage Deutschlands in Europa und dem damit verbundenen Transitverkehr werden die Verkehre hierzulande künftig noch stärker ansteigen, was eine Belastung der Straßen-, Wasser- und Schieneninfrastruktur nach sich zieht. Das prognostizierte Güterverkehrswachstum lässt sich nicht weiter auf der Straße umsetzen. Wir werden die zukünftigen Gütermengen nur bewältigen können, wenn es zu einer Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene und auf das Wasser kommt. Die Abwicklung des Güterverkehrs auf der Schiene oder auf dem Wasser ist aber heute aufgrund der infrastrukturellen Bedingungen nicht zu bewältigen. Auch für Kommunen und Regionen brauchen wir praktikable Lösungen für den stadtgebundenen Lieferverkehr beispielsweise über kleine, schadstoffarme Autos beziehungsweise LKW, über ein Straßenbahnnetz, das für den Gütertransport genutzt werden kann etc. Der kombinierte Güterverkehr geht mit der Umsetzung effizienter Güterverkehrsströme einher. Dies setzt eine moderne Güterverkehrslogistik voraus.

Beschäftigungspolitische Gestaltung

Der Umbau unseres Verkehrssystems zu einem integrierten Mobilitätssystem wird

Auswirkungen auf die Beschäftigten und Arbeitsplätze haben. Zum einen direkt über die Veränderungen in der Produktion von Transportmitteln, -systemen und Infrastrukturprodukten. Zum anderen indirekt über die Beschäftigungswirkung von Innovationen und verkehrspolitischen Weichenstellungen. Ein stimmiges Konzept, das die Bewältigung des Strukturwandels in der Verkehrswirtschaft zum Ziel hat, muss auch Antworten für die Beschäftigten in den einzelnen Verkehrsbranchen sowie für die Bedürfnisse der Menschen nach einer flächendeckenden Mobilität geben. Qualifizierte und motivierte Beschäftigte, ihre Fähigkeiten und ihr Knowhow sind der Erfolgsgarant für die deutsche Wirtschaft und die wichtigste Ressource. Darüber hinaus geht es nicht zuletzt um die Gestaltung der allgemeinen Arbeits- und Lebensbedingungen: Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes, ökologische Belastungen, individuelle Mobilitäts- und Kommunikationsbedürfnisse. ■

☞ Dr. Astrid Ziegler ist Referentin für Industrie- und Verkehrspolitik beim IG Metall Vorstand.

Literatur

- Die Bundesregierung (2011), Regierungsprogramm Elektromobilität
- Europäische Kommission (2011), WEISSBUCH - Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem
- IG Metall / Deutscher Naturschutzring (1992), Auto, Umwelt, Verkehr, – Umsteuern, bevor es zu spät ist
- VDB (2011), Die Bahnindustrie in Deutschland. Zahlen und Fakten zum Bahnmarkt und –verkehr
- Ziegler Astrid (2011), Mobilität und Arbeit – Anforderungen an den Industriestandort Deutschland, Diskussionspapier des IG Metall Vorstands
- Ziegler Astrid, Europäische Verkehrspolitik - Ein Fahrplan ohne beschäftigungspolitische Visionen, IG Metall Wirtschaftspolitische Informationen 02/2011

Kinderspiel Kapitalismus: Von Null auf kurz vor 100

von Gesa Rünker

An dieser Stelle kann ich es ja sagen: Ich habe eine sehr unschöne Erfahrung gemacht, ein persönliches Wellental durchschritten, einen Hauch von Einsamkeit verspürt, eine Ahnung davon erhalten, was es heißt, im Abseits zu stehen – drei Wochen lang war ich privat offline. Nach zehn Jahren treuer elektronischer Assistenz hatte sich mein PC ohne Ankündigung verabschiedet. Nie hatte er geklagt, selten musste er repariert werden. Plötzlich ging nichts mehr und ich war allein. Die Frage, warum eine Radioredakteurin, die vom Lesen, Schreiben und Sprechen lebt, zehn Jahre lang darauf verzichtet, sich technisch zu modernisieren, ist nur zu berechtigt. Natürlich glaube ich nicht an das besondere Expertenwissen alter Computer, erst recht bin ich nicht für die Rente mit 70. Meine Passivität war eher mit Trägheit verbunden, „never change a running system“, eine Weisheit, die wohl besonders dann gilt, wenn zum System auch eine spezielle Software und eine Braillezeile gehören, die Geschriebenes in Blindenschrift lesbar machen. Vom Jahr 2008 an kam wohl Sentimentalität hinzu, schließlich begleitete mich dieser alte Rechner schon so lang...

Aber nun war das vorbei, ich brauchte schnell etwas Neues. Denn die Stille zu Hause war unerträglich! Der neue Rechner war prompt gekauft und geliefert. Die Idee allerdings, dass meine sechs Jahre alte Blindenschriftzeile aus dem Büro mit dem neuen Betriebssystem harmonieren würde, konnte ich schnell abschreiben. Da so ein Ding weit über 10.000 Euro kostet, trete ich in Verhandlungen mit dem Gesundheitssystem. Ein Leihgerät tut es bis dahin.

Hungernd nach Kommunikation und neugierig auf die Moderne stieg ich bei Facebook

ein, nicht achtend die Warnungen einiger KollegInnen, dass ab jetzt die Privatperson endgültig öffentlich werde.

Was ich seitdem erlebe, ist berauschend: Die Zahl meiner FreundInnen nimmt stetig zu – bald erreiche ich die 100! Alte Kumpel aus schwerer Zeit treffe ich wieder, Jusos von damals, ich spüre Wärme, und das sentimentale Gefühl meinem alten Rechner gegenüber wird ausgetauscht durch die Erinnerung an den Beginn der 1990er, als wir unsere Rechner bis zur Unkenntlichkeit aufschraubten, um dabei zu sein – in der neuen Mailwelt! Und die Erinnerungen wandern weiter: in den 1980ern, als politisierter Teenager, fand ich es gut, dass die Jusos gegen die Volkszählung stritten; schließlich wollte ich keinesfalls ein gläserner Mensch sein!

Die Menge der Informationen, die ich allerdings jetzt in die Welt blase, kann und will auch der aktuelle Zensus nicht verarbeiten.

Facebook erinnert mich daran, mit wem ich mich jüngst befreundete und gibt mir Tipps zum Abnehmen. Ich finde Angebote für Schuhe und akzeptiere Freundin Nr.58 – genau so, wie sie ist. Ich vernetze mich und kommentiere „gefällt mir“. Die Kommentare sind kurz, damit wir nicht so viel Zeit mit Denken verbringen müssen. Ich bin mit Spaß dabei, wenn erwachsene Menschen Kindergeburtstag spielen – „Bist Du mein Freund?“ Wir sammeln Freunde, in Zeiten, in denen uns oft genug Zeit fehlt, Freundschaften zu pflegen.

Ich werde per Mail gebeten, zu bestätigen, dass ich mit Reinhold Rünker verheiratet bin. Er hat das behauptet. Klar, mach ich, stimmt ja.

Aber mitten im Klick, der den Beziehungsstatus bestätigt, begegnet mir die lästige Sinnfrage und ich fühle mich einen kleinen Moment lang alt und auch wieder etwas einsam. ■

☞ Gesa Rünker arbeitet als Hörfunkredakteurin und lebt in Leichlingen.

Stichwort zur Wirtschaftspolitik: Deutsches Beschäftigungswunder?

von Arne Heise

Krise? Welche Krise? Die deutsche Volkswirtschaft scheint die Weltfinanzkrise nicht nur überwunden zu haben, sondern stärker zu sein als zuvor. Dieser Eindruck kann entstehen, wenn die Rekordbeschäftigungszahlen vom Arbeitsmarkt und die hohen Wirtschaftswachstumsraten des letzten Jahres und die positiven Prognosen für dieses Jahr berücksichtigt werden. Und kontrastiert dies nicht mit den weiterhin anhaltenden Krisensituationen in anderen Euroländern wie Griechenland oder Spanien, aber auch mit der deutlich schlechteren Wachstums- und Beschäftigungsentwicklung in den USA oder Großbritannien? Zahlen sich jetzt endlich, vielleicht zu spät für die SPD, die unter Kanzler Schröder eingeleiteten Arbeitsmarktreformen aus, die als Hartz-Gesetzgebung bekannt wurden und bei Wählern und Mitgliedern zu großer Verärgerung geführt haben?

Wir wollen uns zunächst die Wirtschafts- und Beschäftigungsentwicklung genauer anschauen: Tatsächlich erlebt Deutschland einen vergleichsweise starken konjunkturellen Aufschwung mit einem BIP-Wachstum von 3,6 Prozent in 2010 und erwarteten 2,8 Prozent in 2011 (vgl. Tab. 1) – dies sind Wachstumsraten, wie wir sie in den letzten Jahrzehnten nur selten erlebten, die eine kräftigere Erholung als in früheren Konjunkturzyklen (1993-1995 oder 2003-2005; vgl. Tab.1) anzeigen und gegenwärtig auch von

anderen OECD-Ländern kaum übertroffen werden. Allerdings gibt es zwei Wermutstropfen: Einerseits war auch der konjunkturelle Einbruch in 2009 extrem stark. Mit einem Rückgang des BIP von -4,7 Prozent wurden nicht nur historisch einmalig Ausmaße in der Geschichte der Bundesrepublik erreicht, der Einbruch war zugleich stärker als im EU-Durchschnitt mit -4,0 Prozent. Andererseits wird auch mit dem kräftigen Aufschwung in 2011 gerade erst das Vorkrisenniveau wieder erreicht – wir sind also Ende 2011 gerade erst wieder auf dem Einkommensniveau, auf dem wir bereits Mitte 2008 waren. Diese kräftige Konjunkturschwankung ist in erster Linie nachfrageseitig bedingt: die realwirtschaftlichen Auswirkungen der Weltfinanzkrise sind wesentlich auf den Ausfall (2008-2009) und dann das Anziehen (seit 2009) der Nachfrage nach Gütern auf den globalisierten Weltmärkten zurückzuführen. Aufgrund der überdurchschnittlich großen Marktanteile des Vize-Exportweltmeisters Deutschland war der Einbruch ebenso stark, wie nun der Aufschwung besonders ausgeprägt ist. Es deutet sich an, dass das exportorientierte deutsche Wachstumsmodell auch

Tab. 1: Wirtschafts- und Beschäftigungswachstum in Deutschland (Veränderung in Prozent)

	1993	1994	1995	2003	2004	2005	2009	2010	2011
BIP	-0,8	2,7	1,9	-0,2	1,2	0,8	-4,7	3,6	2,8
Erw.	-1,3	-0,1	0,2	-0,9	0,4	-0,1	0,0	0,5	0,9
AV	-	-	-	-1,4	0,6	-0,6	-2,5	2,6	1,6
AZ	-	-	-	-0,4	0,2	-0,5	-2,5	2,1	0,7
AP	-	-	-	1,2	0,6	1,4	-2,2	1,0	1,2
ALR*	7,6	8,2	8,0	9,3	9,8	10,7	8,2	7,7	7,0

Anmerkungen:
AV = Arbeitsvolumen; AZ = Arbeitszeit je Erwerbstätiger; AP = Stundenproduktivität; * Arbeitslosenquote
Quelle: Europäische Wirtschaft, Stat. Anhang, 2010; IAB-Kurzbericht 7/2011; eigene Berechnungen

nach der Krise beibehalten werden wird – mit zumindest in der Vergangenheit nur begrenztem Erfolg, mittelfristig aber desaströsen Konsequenzen für die Eurozone, die die entstehenden regionalen Ungleichgewichte dauerhaft nicht vertragen kann.

Die Beschäftigungsentwicklung zeigt seit 2009 ein sehr erstaunliches Bild (vgl. Tab. 1): Trotz des schweren Wachstumseinbruchs und einem kräftigen Rückgang des Arbeitsvolumens (AV) ist die Erwerbstätigkeit in 2009 nicht gesunken, die Arbeitslosigkeit nur deshalb leicht gestiegen, weil das Arbeitsangebot geringfügig gewachsen ist. Dieses einmalige Phänomen lässt sich nur durch die starke Verkürzung der Arbeitszeit (je Erwerbstätigen) und die Reduktion der Arbeitsproduktivität (pro Erwerbstätigenstunde) erklären: Hierfür waren arbeitsmarktpolitische Instrumente (Kurzarbeit), der Abbau von Überstunden und tarifliche vereinbarte Arbeitsflexibilität (Abbau von Arbeitszeitkonten, Verkürzung der regulären Arbeitszeit) verantwortlich. Es konnten also quasi Arbeitnehmer in den Unternehmen gehortet werden – ein besonders in Wirtschaftsmodellen sehr sinnvolles Verfahren, in dem die Unternehmen auf betriebsspezifische Qualifikationen setzen, die bei Entlassungen verloren gehen und auch im folgenden Aufschwung im Zweifel nicht wieder zurückgewonnen werden können. Diese 'interne' Arbeitsmarktflexibilität hat dann allerdings im Aufschwung ihren Preis, weil nun selbst ein kräftiges BIP- und AV-Wachstum wie 2010 kaum neue Beschäftigung schafft, sondern zunächst Kurzarbeit ab- und Arbeitszeitkonten wieder aufgebaut werden. Wenn dennoch gerade in 2011 ein relativ kräftiger Beschäftigungsauf- und Arbeitslosigkeitsabbau stattfindet, dann allenfalls weil die Instrumente der befristeten und Leiharbeit den Beschäftigungsaufbau zeitlich etwas beschleunigen (ohne zu einem höheren Beschäftigungsniveau im Durchschnitt des Konjunkturzyklus zu führen!) und der seit 2010 einsetzende Rückgang des Arbeitskräfteangebots den Arbeitsmarkt demografisch entlastet.

Hat diese Entwicklung irgendetwas mit den Arbeitsmarktreformen der letzten Jahre zu tun? Offensichtlich nicht, denn die Wirtschaftsentwicklung in Deutschland ist wesentlich von weltmarktbedingten Nachfrageeffekten getrieben – es gibt keine Anhaltspunkte für angebotsseitige Effekte. Die Instrumente, die das 'Arbeitskräftehorten' in der Krise ermöglichten, haben nichts mit der Hartz-Gesetzgebung zu tun, sondern sind bewährte Maßnahmen der deutschen Arbeitsmarktpolitik und zeigen die Flexibilität der korporatistischen Tarifpartner an.

Die Beschäftigungs- und Arbeitslosigkeitsentwicklung seit 2010 ist ohne Zweifel positiv zu bewerten, eine offiziell registrierte Arbeitslosigkeit von 7 Prozent (bei einer 'stillen Reserve' – nicht-registrierter Arbeitslosigkeit – von mindestens weiteren 3 Prozent) ist aber weit von Vollbeschäftigung entfernt. Auch der häufig an die Wand gemalte Fachkräftemangel ist vor diesem Hintergrund unwahrscheinlich und wird auch vom Forschungsinstitut der Bundesagentur für Arbeit nirgends gesehen.

Das exportorientierte Wachstumsmodell der Bundesrepublik, dass die Entwicklung der Binnennachfrage (durch entsprechende Makro- und Tarifpolitik) zugunsten unterdurchschnittlich wachsender Lohnstückkosten vernachlässigt, wird einerseits nicht ausreichen, das Wirtschaftswachstum dauerhaft auf jenem Niveau zu halten, dass für Vollbeschäftigung nötig wäre. Gleichzeitig verschärft es die Spannungen innerhalb der Europäischen Währungsunion (EWU). Ein Umdenken in der Wirtschaftspolitik, wie ja mittlerweile auch mehr oder weniger offen von den europäischen Partnern in der EWU gefordert, ist deshalb erforderlich und dank der gegenwärtig guten Konjunkturaussichten auch machbar, wenn sich nicht die Steuersenkungsforderungen in der Regierungskoalition durchsetzen. ■

Dr. Arne Heise ist Professor für Volkswirtschaftslehre an der Universität Hamburg.

Die aktuelle Zahl

von Claudia Bogedan

2,08

2,08 Billionen Euro betragen zum Jahresende 2010 die deutschen Staatsschulden. Für die meisten eine unvorstellbare Summe. 2010 ist die Schuldenquote um fast 10 Prozentpunkte gewachsen. Ursache hierfür sind vor allem die Maßnahmen zur Bewältigung der Finanzmarkt- und Wirtschaftskrise, die mit 241 Milliarden Euro zu Buche schlagen. Nun ertönt der Ruf, der Staat solle sparen. Doch der Staatshaushalt funktioniert nicht wie das Haushaltsbuch von Tante Gerda. Neben Einnahmen und Ausgaben verfügt der Staat einerseits über Vermögenswerte, vergleichbar mit der Familie, die sich zum Hausbau verschuldet, aber „Werte“ schafft. Andererseits sichern viele Staatsaufgaben quasi investiv zukünftige Einnahmen. Anders als bei Tante Gerda, die durch sparen allein ihr Haushaltsbuch wieder ins Lot bekommt, wirkt sich Staatssparen an der falschen Stelle zukünftig negativer auf den Haushalt aus als eine kurzfristige Ausgabenerhöhung. Die gegenwärtige Zeit liefert uns hierfür Beispiele:

1. Aus den 241 Milliarden Euro zur Krisenbekämpfung wurden auch die Schulden zweier sogenannter Bad Banks finanziert, die der Staat gründete. Diese haben jedoch nicht nur die Schulden der Banken sondern auch damit verbundene Vermögenswerte übernommen. Werden diese verkauft, erzielt der Staat damit Einnahmen, die Schulden sinken.
2. Andere Länder, die vor der Krise mit ihren Haushalten als Vorbilder galten, wie Irland und Spanien, befinden sich im Gegensatz zur deutschen Wirtschaft weiterhin in schwerem Fahrwasser. Dort verschuldete sich der Privatsektor im Zuge von Spekulationsblasen und als diese platzten, weitete der Staat zur Stabilisierung der Wirtschaft – nach Jahren der Haushaltsüberschüsse und geringen Schulden – seine Verschuldung sprunghaft aus.

3. Auch bei zentralen gesellschaftspolitischen Herausforderungen in der Familien-, Bildungs- und Umweltpolitik, angesichts des demografischen Wandels und der Spaltung des Arbeitsmarktes sind „Investitionen“ notwendig. Es ist unumstritten, dass frühkindliche Förderung und ein durchlässiges Bildungssystem zukünftige sozialstaatliche Reparaturkosten verhindern können. Diese im Staatshaushalt als konsumtive Ausgaben verbuchten Kosten sollten daher zukünftig als Zukunftsinvestitionen ausgewiesen werden. Im internationalen Vergleich liegt Deutschland sowohl bei den öffentlichen Investitionen in „Beton“ als auch in „Köpfe“ unter dem Durchschnitt.

4. Obwohl die deutschen Staatsausgaben bereits vor der Wirtschaftskrise gesenkt wurden, der Staat also sparte, konnten die Schulden nicht reduziert werden, da die Steuern, also die Staatseinnahmen, noch stärker gesenkt wurden. Dass hiervon keine Wachstumsimpulse ausgingen, ist wenig überraschend.

Der schwarz-gelbe Sparkurs droht zusammen mit den in den Konjunkturpaketen, im Wachstumsbeschleunigungsgesetz und im Bürgerentlastungsgesetz enthaltenen Steuerentlastungen, die strukturelle Unterfinanzierung der öffentlichen Haushalte weiter zu verschärfen. Eine grundsätzliche wirtschafts- und finanzpolitische Umsteuerung wäre nötig, um die Handlungsfähigkeit des Staates nicht zu gefährden und nötige Zukunftsaufgaben anzugehen. Nötig ist ein anderer Investitionsbegriff und auch an Steuererhöhungen wird kein Weg vorbeiführen, wenn wir ein Gemeinwesen wünschen, in dem „alle Menschen ein Leben ohne Ausbeutung, Unterdrückung und Gewalt, also in sozialer und menschlicher Sicherheit führen können“ (Hamburger Grundsatzprogramm).

↳ Dr. Claudia Bogedan leitet die Abteilung Forschungsförderung in der Hans-Böckler-Stiftung und lebt in Bonn.

Welcher Weg führt nach Ithaka? Oder die Irrfahrten der Euro-Krisenpolitik

von Klaus Busch und Dierk Hirschel



Berliner und Brüsseler Irrfahrt

Die Eurokrise spitzt sich weiter zu. Erneut kreisen die Pleitegeier über der Akropolis. Griechenland bekommt auch nächstes Jahr kein Geld von den Kapitalmärkten. Ein neues Rettungspaket soll das Schlimmste verhindern. Frische Notkredite vergibt die Troika – Internationaler Währungsfonds, Europäische Union und Europäische Zentralbank -, aber nur, wenn noch brutaler gespart und Volksvermögen verkauft wird. Deswegen schnürt der sozialistische Staatschef Papandreou gerade ein neues Sparpaket.

Merkel, Sarkozy und die anderen EU-Staatenlenker lernen aber nicht aus ihren Fehlern. Ihre Politik ist komplett gescheitert. Die Medizin der Troika fesselte die europäischen Patienten ans Krankenbett. Am stärksten leidet Griechenland. Der unglückliche Papandreou kürzte und strich, was der Rotstift hergab. In den letzten 25 Jahren sparte kein Land so radikal wie Athen. Mit fatalen Folgen: Die griechische Wirtschaft schrumpft,

die Arbeitslosigkeit steigt und die Steuereinnahmen sinken. Deswegen ist jetzt das Haushaltsloch größer als erwartet. Der 340 Milliarden Euro große Schuldenberg – das 1,5-fache der Wirtschaftsleistung – wächst weiter.

Die deutschen Eliten setzen das europäische Schiff auf Grund

Die griechische Tragödie wirft ein Licht auf den Zustand der deutschen Eliten. Die herrschende Politik und die Wirtschaftselite des Landes sind kurz davor, den Euro-Tanker zu versenken. Damit verstoßen sie paradoxerweise gegen eigene Interessen.

Für die heimische Exportindustrie, die Banken und Versicherungen ist die Euro-Rettung von existenzieller Bedeutung. Ein Zerfall des Währungsraums würde die preisliche Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Industrie nachhaltig schwächen. Die Aufwertung eines Nord-Euro respektive der DM würde deutsche Exportgüter empfindlich

verteuern. Die Folge wäre ein großer Verlust an Marktanteilen. Die deutsche Wirtschaft exportiert jährlich Waren im Wert von 100 Mrd. Euro nach Südeuropa. Doch damit nicht genug. Der heimische Finanzsektor müsste durch einen südeuropäischen Zahlungsausfall stark bluten.

Warum gelingt es den Eliten nicht eine Strategie zu entwickeln, die den eigenen Interessen dient und die Eurozone rettet? Die Antwort ist komplex: Erstens sind die deutschen Eliten Gefangene ihres einzelwirtschaftlichen Denkens und Handelns sowie des daraus abgeleiteten neoliberalen Politikentwurfs. Die Eliten halten an einer einseitigen Exportorientierung fest und verschärfen dadurch die Ungleichgewichte im Euroland. Zweitens verfolgt die herrschende Politik bei der Bekämpfung der Staatsschulden eine bornierte nationalstaatliche Strategie, die den Problemen nicht gerecht wird. Und drittens bedient die schwarz-gelbe Regierung einen Nationalpopulismus, der eine europäische Lösung der Krise verhindert.

Doch der Reihe nach: Die wirtschaftliche Integration Europas stärkte die Macht der Unternehmen. Im grenzenlosen Binnenmarkt konnte das Management mit dem Damoklesschwert der Standortverlagerung die Löhne drücken, die Arbeitszeiten verlängern und unsichere Beschäftigungsverhältnisse durchsetzen. Die Währungsunion verschärfte den Konkurrenzkampf der Unternehmen um Preise und Löhne. Des Weiteren drängten Management und Arbeitgeberverbände auf eine Politik der Deregulierung, Privatisierung, des Sozialabbaus und der Umverteilung von unten nach oben. Die so genannten Arbeitsmarkt- und Sozialreformen schwächten die gewerkschaftliche Handlungsfähigkeit. So wurden die deutschen Lohnstückkosten an die Kette gelegt. Die Exportüberschüsse explodierten. Im Süden der Eurozone stiegen hingegen die Handels- und Leistungsbilanzdefizite.

Arbeitgeberverbände und Regierung feiern die deutschen Exporterfolge. Sie übersehen aber in ihrer beschränkten einzel- und nationalwirtschaftlichen Sicht die gesamtwirtschaftlichen Folgen ihres Handelns für ganz Europa. Im sogenannten „Pakt für den Euro“ gehen sie sogar so weit, den europäischen Defizitländern zu empfehlen, der deutschen Lohn- und Arbeitsmarktpolitik zu folgen. Dabei übersehen sie, dass diese Strategie die Deflationsgefahr auf dem alten Kontinent nur noch verschärft.

Hinzu kommt, dass reine Kostensenkungsstrategien und neoliberaler Umbau die ablehnende Haltung der deutschen Bevölkerung gegenüber dem Euro verfestigt haben. Die Lebenswirklichkeit vieler verschlechterte sich seitdem es den Euro gibt. Die Reallöhne sind gesunken. Unsichere Arbeitsverhältnisse haben zugenommen. Die Mehrheit der Deutschen möchte die DM wieder zurück. Die Rettungspakete für Athen, Dublin und Lissabon stoßen auch deshalb auf große Ablehnung.

Erschwerend hinzu kommt eine Renaissance nationalstaatlicher Politik. Merkel, Westerwelle & Co verweigern sich einer europäischen Strategie, um die Schuldenkrise zu überwinden. Im Europäischen Haus ist aus konservativ-liberaler Sicht jeder Nachbar für sich selbst verantwortlich. Beim Aufbau der Rettungsschirme - EFSF und ESM – wurden die Schulden der EU-Staaten nicht zu gemeinsamen Schulden erklärt. Anstelle dessen wurden individuelle Kreditpakete mit spezifischen Sparauflagen geschnürt. Nun können die Finanzmärkte weiterhin gegen jeden einzelnen Staat spekulieren. Es gibt unterschiedliche Ratings und unterschiedliche Zinssätze. Ein gemeinsames europäisches Vorgehen hätte hingegen die Zinslast der Schuldnerstaaten deutlich senken können. Statt über eine europäische Wachstumsstrategie die Schulden mittelfristig abzubauen, haben die überharten nationalen Sparstrategien das

Wachstum abgewürgt und die Schuldenquoten noch einmal deutlich erhöht.

Darüber hinaus vergiften die bürgerlichen Parteien und Medien durch einen populistischen Nationalismus das politische Klima. Sie schüren gezielt das Vorurteil vom deutschen Zahlmeister Europas – oder in den Worten der Kanzlern: „Es geht auch darum, dass man in Ländern wie Griechenland, Spanien, Portugal nicht früher in Rente gehen kann als in Deutschland, sondern dass alle sich auch ein wenig gleich anstrengen - das ist wichtig“.¹ Das Bild von den faulen und korrupten Griechen, Portugiesen und Spaniern, die angeblich jahrelang über ihre Verhältnisse lebten, hat sich in den Köpfen festgesetzt. Die Schuldenberge sind nach dieser Lesart das zwangsläufige Ergebnis unsolider Haushaltsführung.

Die deutschen Eliten bringen sich auf diese Weise in eine fast aussichtslose Lage. Einerseits können und wollen sie den Euro nicht opfern. Andererseits schadet ihr konkretes Handeln den Schuldenländern. Anschließend müssen sie Hilfspakete schnüren, die sie der deutschen Öffentlichkeit kaum noch vermitteln können. Jedes neue Rettungspaket wird mit immer drakonischeren Sparauflagen gespickt. Diese ökonomisch schädlichen Zutaten sind die beste Garantie für das Scheitern. Die Abstände zwischen den Rettungspaketen werden immer kürzer. Und mit jeder Hilfsmaßnahme schwindet der politische Rückhalt hüben wie drüben. Es ist nur eine Frage der Zeit bis ein „Durchregieren“ nicht mehr möglich ist.

Vier Wege, aber nur ein einziger Weg führt nach Ithaka

Die europäischen Staatschefs kaufen mit dem sich jetzt abzeichnenden Rettungspaket wieder Zeit. Die verschärften Sparaufla-

gen werden jedoch die wirtschaftliche Lage Athens verschlechtern. Die Deflationspolitik führt in die Sackgasse. Das Wachstum ist zu gering, die Zinsen sind zu hoch und die notwendigen Primärüberschüsse – Haushaltsüberschuss vor Zinszahlungen - nicht realisierbar. Für Tilgung und Zinsen aller regulären Kredite benötigt Griechenland im Jahr 2013 einen Primärüberschuss von 16 Prozent. Sollen auch die 110 Mrd. Euro schweren Hilfskredite bis 2017 getilgt werden, müsste der Primärüberschuss sogar 30 Prozent erreichen.² Dafür bräuchte Athen aber ein nominales Wirtschaftswachstum von durchschnittlich 3 Prozent. Klar ist, dass solch hohe Überschüsse selbst mit den brutalsten Sparprogrammen und dem Verkauf des griechischen „Tafelsilbers“ nicht machbar sind. Was für Griechenland gilt, gilt auch für die anderen Schuldnerstaaten.

Wenn weitere Rettungspakete politisch nicht mehr durchsetzbar sind, könnte der Weg der Umschuldung beschritten werden. Die Ökonomen unterscheiden zwischen einer „weichen“ und „harten“ Variante. Bei einer weichen Umschuldung könnte die Tilgung regulärer und internationaler Kredite bis 2020 respektive 2027 gestreckt werden. Eine solche weiche Umschuldung würde jedoch selbst bei einem fünfprozentigen nominalen Wachstum immer noch Primärüberschüsse zwischen 5 und 12 Prozent erfordern. Dies ist finanzpolitisch nicht darstellbar. Lediglich in Kombination mit einer harten Umschuldung – in Form eines 50 prozentigen Schuldenerlasses –, ergeben sich realistische Überschussziele in Höhe von 3 bis 6 Prozent.

Ähnlich verhält es sich mit Portugal und Irland. Auch diese Länder stecken in der Schuldenfalle. Ihr Wachstum schrumpfte in der Krise und wird in den nächsten Jahren kaum vom Fleck kommen. Die Zinshöhe liegt

¹ „Merkel attackiert urlaubsfreudige Südeuropäer“, in: Spiegel Online Politik, 7.Juni 2011-06-07

² Daten nach Heinz-Dieter Smeets: Ist Griechenland noch zu retten?, in: Wirtschaftsdienst, Nr. 5, 2010

deutlich über der Wachstumsrate. Durch radikales Sparen können die notwendigen Haushaltsüberschüsse nicht erzwungen werden. Folglich wird sich der Schuldenanstieg beschleunigen. Der Ökonom Hishow plädiert deshalb für eine EU-„Schenkungsan Lissabon, Dublin und Athen in Höhe von 209 Mrd. Euro. Nur so könne die Insolvenz dieser Staaten vermieden werden³.

Die Berechnungen sind überzeugend. Wenig befriedigend ist jedoch, dass die Folgen der Umschuldung nicht ausreichend diskutiert werden. Ein großes Risiko liegt in der Infektionsgefahr anderer Schuldenstaaten. Darüber hinaus drohen unkalkulierbare Reaktionen der Finanzmärkte auf die durch Kapitalverluste gefährdeten Banken. Nach neuesten Angaben der Bank für Internationalen Zahlungsausgleich waren deutsche Banken Ende 2010 mit insgesamt 34 Mrd. Euro in Griechenland engagiert, französische Geldhäuser gar mit 57 Mrd. Euro.

Auch das Institut für Makroökonomie und Konjunkturforschung (IMK) warnt vor den unkontrollierbaren Folgen einer Umschuldung. Vor diesem Hintergrund ist es nur allzu verständlich, dass die Troika vor einem solchen Schritt (noch) zurückschreckt. Zudem behandelt ein Schuldenschnitt nicht die Krisenursachen. Solange der Anleihezins über der Wachstumsrate liegt, stecken die Krisenstaaten in der Schuldenfalle. Ein Schuldenerlass durchbricht nicht den Teufelskreis aus schrumpfendem Wachstum und hoher Zinslast.

Da die herrschende Politik die wirtschaftliche und soziale Lage der Schuldnerländer weiter verschlechtert, wird die politische Debatte in den Krisenregionen sich zunehmend auf einen möglichen Austritt aus der Eurozone konzentrieren. Vorstellbar ist der

Austritt eines einzelnen Staates, aber auch einer Staatengruppe. Positiv an diesem Schritt wäre, dass die Staaten ihre internationale Wettbewerbsfähigkeit durch eine Währungsabwertung verbessern könnten. Diesem Vorteil stehen aber große Risiken gegenüber. Zunächst droht eine massive Kapitalflucht. Zudem würden die Staatsschulden, die in Euro notiert sind, abwertungsbedingt erheblich ansteigen. Die internationalen Kapitalmärkte würden diesen Staaten nur noch zu Wucherzinsen Kredite gewähren. Schon jetzt liegen die Zinsen für zweijährige griechische Anleihen bei mehr als 20 Prozent - für zehnjährige Anleihen bei mehr als 15 Prozent. Faktisch wäre dann der Zugang zu den internationalen Kapitalmärkten versperrt. Die kriselnden Staaten müssten ihre Zahlungsunfähigkeit erklären und ein Schuldemoratorium verhängen.

Denkbar ist jedoch, dass die Schuldenstaaten anschließend andere Kreditgeber finden – beispielsweise China oder Russland. Diese Finanziers würden aber nicht als reine Wohltäter auftreten. Die neuen Geldgeber müssten schließlich einkalkulieren, dass sie ihr Kapital teilweise verlieren. Zudem wäre die Kreditvergabe mit einer politischen Einflussnahme dieser Länder verbunden.

Die Perspektiven eines Austritts aus der Eurozone sind für die Schuldenstaaten ungewiss. Kurzfristig müssten sich die Austrittsländer auf eine ökonomische Verelendung und massivste innenpolitische Kämpfe einstellen. Für die restlichen Eurostaaten wäre der Austritt mit einem Schrumpfen der Exportmärkte und mit einem Verlust von Marktanteilen verbunden. Das europäische Bankensystem würde in Lebensgefahr schweben. Eine Rekapitalisierung mit Steuergeld wäre unumgänglich. Zudem würde der europäische Integrationsprozess um Jahrzehnte zurückgeworfen. Alles in allem sollte ein Austritt aus der Eurozone tunlichst vermieden werden.

Athen und den anderen Schuldenstaaten hilft jetzt nur noch eine neue Wachstumsstrategie im Mix mit einer neuen Zins- und Lohnpolitik. Erforderlich ist zu allererst eine europäische Strategie für qualitatives Wachstum und Beschäftigung. Wir brauchen ein Investitions- und Entwicklungsprogramm für Südeuropa.

Eine solche Strategie sollte aus folgenden drei Elementen bestehen:

- Einem europäischen *New Deal* zur Verbesserung der europäischen Infrastruktur und der Umwelt. Die Finanzierung könnte durch europäische Anleihen organisiert werden. Dieses Programm soll dem Abbau des Entwicklungsgefälles in der EU und der Bekämpfung der Arbeitslosigkeit (vor allem der Jugendarbeitslosigkeit) in besonders von der Krise betroffenen Ländern dienen (Spanien, Griechenland, Irland, Portugal, den drei baltischen Staaten, Ungarn).
- Einer starken *Stimulierung der Binnenachfrage in den Überschussländern*. Eine Schlüsselrolle fällt hier Deutschland zu. Das größte Überschussland kann durch eine Änderung seiner wirtschaftspolitischen Strategie helfen, die Defizite der Krisenländer abzubauen. Gleichzeitig kann Deutschland einen Beitrag zur Stimulierung der Konjunktur in der EU leisten. Notwendig sind hierfür eine expansivere Lohnpolitik, ein Abbau der Schiefelage auf dem Arbeitsmarkt und eine Stärkung öffentlicher Investitionen.
- Eine *Beendigung der deflatorischen Austeritätspolitik* in den überdurchschnittlich verschuldeten Ländern.

Wachstum allein reicht jedoch nicht aus. Gleichzeitig müssen die Zinsen runter. Der Zins für den EU-Dispo sollte von fünf auf

drei Prozent sinken. Nach Berechnungen des IMK würde eine solche Zinssenkung die griechische Schuldenquote bis 2015 um 40 Prozentpunkte auf 110 Prozent reduzieren. Die schnelle Einführung von Eurobonds würde die Finanzierungslasten der Schuldenstaaten zusätzlich senken. Darüber hinaus brauchen wir Reformen zur Entkopplung der Staatsfinanzierung von den Kapitalmärkten.

Schließlich braucht die Lohnpolitik der Mitgliedsstaaten einen Paradigmenwechsel. Diese ist europäisch so zu koordinieren, dass die nationalen Lohnzuwächse im Durchschnitt den verteilungsneutralen Spielraum ausschöpfen. Damit würden lohnkostenbedingte Wettbewerbsverzerrungen vermieden und ein Beitrag zum Ausgleich der Leistungsbilanzen geleistet. Deutschland müsste in der Anfangszeit eine stark expansive Lohnpolitik betreiben, um die Fehler der Vergangenheit zu korrigieren. Der Anpassungsdruck läge also zu Beginn dieses Politikwechsels bei den Überschussländern und nicht bei den Defizitländern.

Mit Wachstum, niedrigen Zinsen und einer verbesserten außenwirtschaftlichen Leistungsfähigkeit können die Schuldenstaaten aus der Schuldenfalle befreit werden. Hierfür braucht es einen politischen Kurswechsel. Die Irrfahrten der Berliner und Brüsseler Euro-Krisenpolitik haben großen Schaden angerichtet. Das Spardiktat muss jetzt fallen. Wenn hierzulande aber weiterhin der Stammtisch regiert, dann sind Athen, Lissabon und Madrid bald gezwungen aus dem Euro auszusteigen und werden ein Schuldemoratorium verkünden. Spätestens dann wird aus der griechischen eine europäische Tragödie. ■

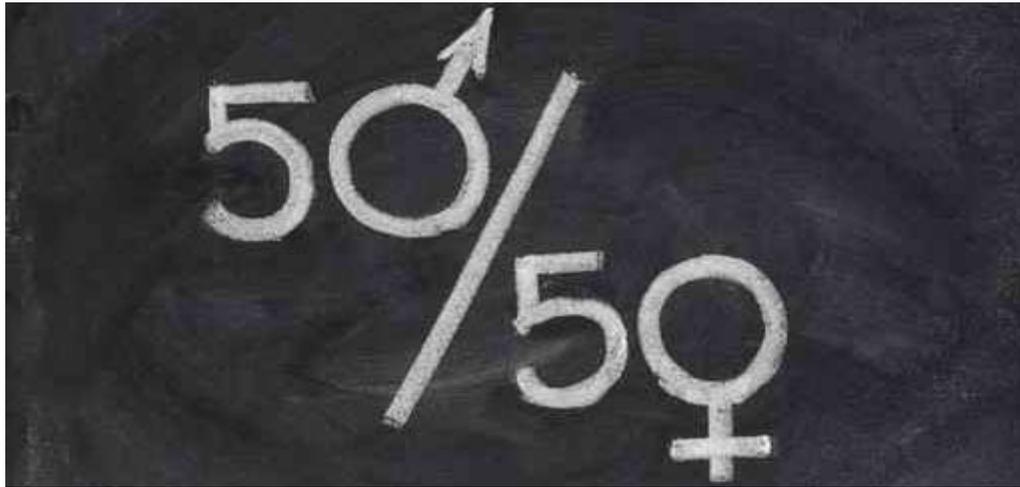
☞ Prof. Dr. Klaus Busch ist europapolitischer Berater der Gewerkschaft Ver.di.

☞ Dr. Dierk Hirschel ist Bereichsleiter Wirtschaftspolitik, Europa, Internationales der Gewerkschaft Ver.di.

³ Ognian N. Hishow: EU-Schuldenkrise – Schuldenmanagement und die Kosten, in: Wirtschaftsdienst, Nr. 3, 2011

Gleichstellung ist mehr als Quote

von Katharina Oerder und Lena Oerder



Zurzeit ist eine gleichstellungspolitische Maßnahme in aller Munde, die lange eher als altbacken galt: die Quote. Mehr Frauen sollen in Aufsichtsräte, auf 40 Prozent hat man sich bei SPD und Grünen geeinigt, und auch einige (weibliche) Abgeordnete von CDU und FDP liebäugeln hiermit. Das wird höchste Zeit, denn dass man allein mit Selbstverpflichtungserklärungen nicht weit kommt, wurde uns im letzten Jahrzehnt eindrucksvoll bewiesen. Dennoch reicht eine Quote für Aufsichtsräte allein nicht aus. Um wirkliche Gleichstellung auf dem Arbeitsmarkt zu erreichen, benötigen wir mehr als dieses medienwirksame Feigenblatt.

Denn es ist ja kaum so, dass die meisten Frauen im mittleren Management sitzen, und darauf warten, endlich in den Aufsichtsrat vorgelassen zu werden. Viele der Diskriminierungsmechanismen greifen lange vor den ersten Führungsetagen. Sie sorgen dafür, dass Frauen in Niedriglohn, in Teilzeit, in Berufen ohne Aufstiegsmöglichkeiten festsitzen. Und selbst bei gleichen und gleichwertigen Arbeiten, kann von Gleichbehandlung von Frauen und Männern keine Rede sein.

Obwohl die unterschiedliche Entlohnung aufgrund des Geschlechts seit langem verboten ist, sieht es in der Praxis anders aus. Mit 23,2 Prozent Entgeltdifferenz zulasten der Frauen, liegt Deutschland deutlich über dem EU-Durchschnitt (17,6 Prozent). Je nach Berechnungsart lässt sich knapp die Hälfte dieser Differenz mit unterschiedlichen sozialen und beruflichen Merkmalen erklären. Der sog. „unerklärte Rest“ kann hingegen nicht anders, als durch Frauendiskriminierung begründet werden (Gutachten der Sachverständigenkommission für den ersten Gleichstellungsbericht der Bundesregierung, 2011).

Was ist passiert?

Wie aber können in einem Land mit Alice Schwarzer und einer Bundeskanzlerin im Jahre 2011 noch solche Zustände herrschen? Geschlechtsspezifische Entgeltdiskriminierung findet heutzutage zum ganz überwiegenden Teil in Form von mittelbarer Diskriminierung statt (Kühnlein, Ranftl, Stefaniak, Tondorf & Webster, 2002). Das heißt in Form von Regelungen, die sich zwar nicht direkt auf

das Geschlecht beziehen, sich in ihren Auswirkungen aber ganz überwiegend nur auf eines (negativ) auswirken. Dies kann durch einseitige Vorgaben von Arbeitsbewertung (beispielsweise durch Tarifvertragsparteien) geschehen, in denen Kategorien wie „emotionale Kompetenzen“ kaum aufzufinden sind. Aber auch in den einzelnen Betrieben ist ein weites Einfallstor für geschlechtliche Entgeltdiskriminierung gegeben. So wird gerade bei der anforderungs- und leistungsbezogenen Entgeltdifferenzierung immer noch oft von (unbewussten) Vorurteilen und Stereotypen weniger leistungsfähiger Frauen ausgegangen.

Nun gibt es im Allgemeinen Gleichbehandlungsgesetz (AGG) ein weit reichendes Diskriminierungsverbot. Frauen oder Männer, die sich benachteiligt fühlen, könnten also klagen. Dies tun sie jedoch kaum (Winter, 2010). In diesem Zusammenhang kann über die Konfliktscheue von Frauen im Allgemeinen geseufzt werden. Diese „Selber-Schuld-Haltung“ relativiert sich aber, nimmt man jene Verfahren genauer in den Blick. Um ein solches nach dem AGG anzustrengen, müsste die potenziell Diskriminierte zunächst einen Diskriminierungsverdacht entwickeln. Bei den mittelbaren Diskriminierungen ist ein solcher aber oft schwer zu erkennen. Es bedürfte umfangreicher Informationen über das Entgeltsystem des Betriebs, Know-how bezüglich der Untersuchung von Arbeitsbewertungsverfahren oder systematische Vergleiche mit männlichen Kollegen. Viele werden schon an der Beschaffung und Analyse der nötigen Informationen scheitern müssen. Ist diese Hürde trotz aller Schwierigkeiten genommen, so ist die Benachteiligte gezwungen, individuell gegen ihren eigenen Arbeitgeber zu klagen. Angesichts der erheblichen Kosten und Dauer eines Gerichtsverfahrens sowie der emotionalen Belastungen, in einem bestehenden Arbeitsverhältnis seinen Arbeitgeber zu verklagen, erscheint das gesetzliche Klagerecht hohl.

Der Betriebsrat oder eine im Betrieb vertretene Gewerkschaft kann nur dann gegen den Arbeitgeber vorgehen (und der Beschäftigten ein eigenes Klageverfahren ersparen), wenn es sich um einen „grobe“, das heißt offensichtlich schwerwiegenden Verstoß handelt (§ 23 III Betriebsverfassungsgesetz). Ein solcher ist jedoch bei Aspekten mittelbarer Diskriminierung als häufigster Diskriminierungsform vor einem gerichtlichen Verfahren nur schwer zu identifizieren, denn auch Betriebsräten und Gewerkschaften dürften Informationen und fachliche Expertise für eine entsprechende Prüfung fehlen.

Dem Arbeitgeber schließlich, der über entsprechende Informationen verfügt, sind nach geltendem Recht weder wirtschaftliche noch politische Anreize gegeben, sich für Entgeltgleichheit einzusetzen.

Was ist zu tun?

Wie kann dem Grundsatz des gleichen Entgeltes für gleiche und gleichwertige Arbeit zur Durchsetzung verholfen werden? Schaut man zehn Jahre zurück, wird zunächst deutlich, was nicht zu tun ist. In keinem Fall sollte eine neue freiwillige Selbstverpflichtung der Privatwirtschaft angestrebt, oder gar auf die alte verwiesen werden. Diese wurde 2001 auch vereinbart, um das „Gesetz zur Gleichstellung der Geschlechter in der Privatwirtschaft“, entwickelt von einer Experteninnenkommission um Heide Pfarr, zu verhindern. Abgesehen davon, dass laut einer Umfrage von Krell und Ortlieb (2003) nur gut die Hälfte der befragten Unternehmen angab, überhaupt von der Vereinbarung zu wissen, wird das Ziel der Verringerung der geschlechtsspezifischen Einkommensunterschiede lediglich mit einem einzigen Satz erwähnt. Dass hieraus keine Verbesserung der Entgeltsituation entstanden ist, verwundert kaum.

In einem neuen Vorschlag einer Expertengruppe um Heide Pfarr (2011) werden

Eckpunkte für ein Gesetz zur Durchsetzung der Entgeltgleichheit zwischen Männern und Frauen vorgestellt. Die Selbstregulierungsmechanismen der Unternehmen sollen hierbei in Gang gesetzt und systematisch überwacht werden.

Laut diesem Vorschlag soll der Arbeitgeber in einem ersten Schritt verpflichtet werden, einen Entgeltbericht zu erstellen und ihn an die Antidiskriminierungsstelle des Bundes (ADS) zu übermitteln. Dies allein kann unter Umständen die Initialzündung für die Beschäftigung mit Frauenförderplänen oder Gleichstellungsmechanismen sein. Der Bericht wird von der ADS geprüft. Ergibt dies den Verdacht auf Diskriminierung, kann die ADS detaillierte Daten vom Arbeitgeber verlangen. Diese können dann – in anonymisierter Form – von Tarifvertragsparteien, Antidiskriminierungsverbänden (auch Gewerkschaften), Betriebs- bzw. Personalräten oder Beschäftigten des Betriebs für eine detaillierte Prüfung genutzt werden. Wird der Diskriminierungsverdacht bestätigt, kommt es darauf an, ob in dem Unternehmen ein Betriebs- bzw. Personalrat besteht. Ist dies der Fall, wird eine paritätisch besetzte Entgeltgleichheitskommission mit einer sachkundigen Person als Vorsitzende/r, sowie einer weiteren sachverständigen Person gebildet. Ist dies nicht der Fall, führt der Arbeitgeber die Anpassungen mit Hilfe einer sachkundigen Person gemeinsam durch. Die Ergebnisse der Anpassungen müssen der ADS mitgeteilt werden und werden erneut überprüft. Ebenso gibt es ein detailliertes Verfahren zur Überprüfung von Tarifverträgen. Wegen der zu achtenden Tarifautonomie wird den Tarifvertragsparteien aber größtmögliche Gestaltungsfreiheit gelassen. Die Anwendung dieses sogenannten „soft laws“ würde bei den Unternehmen wohl auf weit weniger Widerstand stoßen, als etwa ein fremdentwickeltes, starres Bewertungssystem übernehmen zu müssen.

Die SPD und die Entgeltgleichheit

Eine entsprechende Gesetzesvorlage wurde im März in der SPD-Bundestagsfraktion einstimmig beschlossen (Drs. 17/5038). Bei der Einbringung Anfang April wurde das Gesetzesvorhaben in den zuständigen Ausschüssen mit der Mehrheit von CDU/ CSU und FDP jedoch abgelehnt.

Dass die Sozialdemokratie zu ihren gleichstellungspolitischen Wurzeln zurückgefunden hat, ist ein positives Signal. Ob sie sich ihrer fortschrittlichen Handlungen auch nach einer Regierungsübernahme noch erinnern werden? Der verkorkste erste Anlauf zu einem entsprechenden Gesetz zu kommen sowie die Dauerkontroverse um die Abschaffung des Ehegattensplittings lassen Skepsis aufkommen. Klar ist aber: Auch an der Einhaltung der gleichstellungspolitischen Versprechen während Oppositionszeiten wird sich die SPD zur Bundestagswahl 2013 messen lassen müssen. Papier mag geduldig sein, jungen Frauen sind es zunehmend nicht mehr. ■

↳ Katharina Oerder ist Wissenschaftliche Mitarbeiterin am Institut für Psychologie der Universität Bonn und Mitglied im Juso-Landesvorstand NRW.

↳ Lena Oerder ist Juristin und Promotionsstipendiatin im WSI der Hans-Böckler-Stiftung.

Literatur

- Gutachten der Sachverständigenkommission an das Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend für den ersten Gleichstellungsbericht der Bundesregierung (2011), S. 117.
- Kühnlein, G./Ranftl, E./Stefaniak, A./Tondorf, K./Webster, J (2002), „Alles was Recht ist“, S. 17.
- Winter, R. (2010), Diskriminierungsfreie(re) Entgeltgestaltung – leider immer noch ein Prinzip ohne Praxis, in: Hohmann-Dennhardt, Ch./Körner, M./Zimmer, R., Geschlechtergerechtigkeit. Festschrift für Heide Pfarr, S. 329f.
- Krell, G./Ortlieb R. (2003), Umsetzung der „Vereinbarung zwischen der Bundesregierung und den Spitzenverbänden der deutschen Wirtschaft zur Förderung der Chancengleichheit von Frauen und Männern in der Privatwirtschaft“, vom 02.02.2001, S. 3
- Pfarr, Heide (2011): Die Entgeltgleichheit für Frauen und Männer erfordert ein Durchsetzungsgesetz, in: WSI Mitteilungen, 5/2011, S. 253 – 257.

Ich war dann mal weg! Und mache jetzt sozialdemokratische Kommunalpolitik!

von Michael Hans Höntsch

Keine typische politische Biografie: Die Entscheidung der Sozialdemokratischen Partei Deutschlands beizutreten fiel für mich auf dem Parteitag der Demokratischen Sozialisten 1985 in Frankfurt. Als einer der Bundessprecher hatte ich seinerzeit mit dem Parteivorstand einen Leitantrag eingebracht, den Parteienstatus aufzugeben und die Arbeitszusammenhänge innerhalb der DS in eine politische Vereinigung zu überführen. Das Projekt, eine Partei links von der SPD zu gründen war ganz offensichtlich gescheitert. Wir waren uns als Bundesvorstand einig und dann hielt der ehemalige MdB Karl Heinz Hansen eine flammende Rede. Der Antrag scheiterte und mein nächster Weg führte mich in die Odeonstraße ins Kurt-Schumacher-Haus. Es folgten 19 Jahre SPD-Mitgliedschaft in einem aufgeschlossenen, linken Ortsverein in Hannover.

2004 war es dann soweit, was die desaströse Bildungspolitik in Niedersachsen nicht fertiggebracht hatte, schaffte die Agenda 2010. Aber ich wollte mich nicht nur enttäuscht aus dem Politikbetrieb zurückziehen, ich suchte nach einer neuen politischen Heimat. Gleich von Anfang an schloss ich mich der WASG an und wurde auch sehr schnell Doppelmitglied bzw. trat der PDS bei. So weit, so gut. Die Erfolge sprachen für sich. Wie viele andere musste ich allerdings feststellen, dass die Krise meiner alten Partei nun aber nicht scharenweise aktive sozialdemokratische Funktionsträger in die neue Linke brachte. Lafontaine und Maurer zierten sich noch, sie warteten ganz bewusst den Ausgang der Landtagswahlen in NRW ab. Als es dann soweit war, fand sich die neue Partei als „Getriebene“ wieder. Keine Zeit für inhaltliche solide programmatische Festlegungen, eine Wahl jagte die nächste. Mit den PDSlern im Osten verstand ich mich, vor Ort

war es dann komplizierter. Anfänglich als Sozialdemokrat erfreut begrüßt, änderte sich das Klima bald.

Mittlerweile aber hatte ich meinen Platz gefunden, allerdings ganz anders als von mir vorher erwartet. Mein Bezugspunkt wurde zunehmend die inhaltliche Zusammenarbeit mit PDS-Mitgliedern aus Berlin, Sachsen-Anhalt und anderswo. Ich schloss mich dem Forum Demokratischer Sozialismus an, dessen Bundesvorstand ich bis zum November letzten Jahres angehört habe. Eine schöne, eine spannende Zeit! Im besagten November 2010 fiel allerdings meine Entscheidung, zurück zur SPD zu kehren. Gründe zu gehen gab es viele, Gründe zu bleiben gab es auch. So wie ich die Zeit in der Partei DIE LINKE zu keinem Zeitpunkt genutzt habe, um mich an der SPD abzuarbeiten, so werde ich es allerdings auch jetzt halten, denn es geht um mehr.

Mit Hamburg, Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg liegen nunmehr drei Landtagswahlen hinter uns. Es blieb Angela Marquardt vorbehalten, den „Siegestaumel“ zu relativieren. Neben dem guten Hamburger Ergebnis gab es nur wenig Erfreuliches zu vermelden. Ein Minus von 10 Prozent in Rheinland-Pfalz und ein dritter Platz in Baden-Württemberg wiegen die Freude über den Machtverlust von schwarz-gelb letztendlich nicht auf. In den einschlägigen Publikationen war von einer „Zeitenwende“ die Rede. Für wahr ein großes Wort. Abgesehen davon, dass erst die Zukunft zeigen wird, ob es den Bündnisgrünen tatsächlich gelingt, die erreichten Prozentzahlen stabil zu halten, muss doch vor allen Dingen konstatiert werden, dass wertkonservative Wählerschichten einfach mal nur das Logo gewechselt haben. Ob damit überhaupt ein Po-

litikwechsel gelingen kann, sei dahingestellt. Unisono was in den Ländern passiert.

Sarrazin und kein Ende, ja auch er hat mich beschäftigt. Kam gerade richtig zum Wiedereintritt. „Wie kannst du nur?“, wurde ich häufig gefragt. Nun sollte aber eine Parteimitgliedschaft nicht von einzelnen Personen abhängig gemacht werden. Unterm Strich blieb für mich: Der Mann ist in meiner Partei nicht mehrheitsfähig und das ist gut so! Von anderen in den alten politischen Zusammenhängen konnte ich das so nicht sagen. Geholfen hat mir die freundliche Aufnahme im Ortsverein, in der Ratsfraktion aber auch und gerade thematische Zusammenhänge, wie ich sie im Rahmen der DL 21 gefunden habe.

Die Kommunalpolitik ist das Kernstück sozialdemokratischer Politik.

Gern zitiert der Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Hannover, Genosse Stephan Weil, den Beliebtheitsgrad der politischen Entscheidungsebenen in der Bundesrepublik., geht doch daraus eindeutig hervor, dass vor Ort noch das größte Vertrauen der Wählerinnen und Wähler in die Politik besteht. Nicht von ungefähr weichen von daher Wahlergebnisse in der Kommune so stark ab vom Genossen Trend auf Bundesebene.

Woran das liegt ist schnell auszumachen. Persönlicher Kontakt, direkte – wenn auch eingegrenzt – Einflussmöglichkeiten, vor allen Dingen aber sichtbare bzw. greifbare Veränderungen im Alltag, sind auf der kommunalpolitischen Ebene schneller spürbar. Dennoch erleben wir auch hier eine starke Zunahme der Enttäuschung und der Politikverdrossenheit. Was im Osten unseres Landes zu hohen Prozentzahlen der NPD bei der Gruppe der jungen Männer führt, schlägt sich beispielsweise in Hannover in einer deutlich geringeren Wahlbeteiligung in den so genannten Problemquartieren nieder. Der kaum messbare Anteil an rechtsradikalen Wählerinnen und Wählern

scheint hier unter anderem dem mangelnden personellen Angebot geschuldet.

Wenn also in einem Stadtteil mit hohem Migranten- und überproportionalem Transfergeldempfängeranteil die Partizipation deutlich unter 30 Prozent der abgegebenen Stimmen sinkt, dann ist dies ein untrügliches Alarmzeichen für die schwindende Akzeptanz unserer Demokratie in der Stadtgesellschaft. Bleibt zu konstatieren, dass es hier womöglich an einem politischen Angebot der Sozialdemokratie fehlt.

Meine Heimatstadt Hannover ist dennoch in vielerlei Hinsicht bemerkenswert. Hier liegt nicht nur die Wiege der Sozialdemokratie nach 1945, hier wird auch seit Jahrzehnten Kommunalpolitik in sozialdemokratischer Verantwortung betrieben. Hier hatten wir mit Herbert Schmalstieg den jüngsten und 2006 dann auch den ältesten sozialdemokratischen Oberbürgermeister. Es lohnt sich allemal in die jüngere Stadtgeschichte zu schauen. Wurden Anfang der 80-iger Jahre Anträge zum Atomausstieg noch regelmäßig auf Unterbezirksparteitagen abgeschmettert, war es dann 1986 im Rat soweit, mehrheitlich wurde der Atomausstieg beschlossen und mithilfe des örtlichen Energieversorgungssträgers, den kommunalen Stadtwerken (heute enercity) in die Tat umgesetzt. In Hannover korrespondiert die aktuelle Debatte mit den vorhandenen örtlichen Gegebenheiten. Enercity vertreibt keinen Atomstrom und ist auch nicht an Atomanlagen beteiligt. Diese kommunale AG leistet darüber hinaus Jahr für Jahr einen ganz entscheidenden Beitrag zum städtischen Haushalt.

Und genau hier liegt auch ein Ansatzpunkt, der in den kommenden Wahlauseinandersetzungen in die Debatte zurückgeholt werden muss. Diese vorausschauende Politik wird aktuell nicht der Partei zugerechnet, das so genannte „grüne Gewissen“ zählt man den Bündnisgrünen zu. Aufklärung ist also ange-

sagt! Sozialdemokratische Kommunalpolitik im Energiebereich ist in Hannover erfolgreich und wird es zunehmend sein.

Hannover wählt seit Jahren rot und auch bei den letzten Bundestagswahlen waren trotz erheblicher Verluste Ergebnisse weit über dem Bundesdurchschnitt zu konstatieren. Es gilt nun für den 11. September (Kommunalwahlen) dies fortzusetzen und nach Möglichkeit auszubauen. Die Chancen dabei sind nicht ungünstig. Auf der Habenseite unserer Partei steht ein ehrgeiziges, in großen Teilen bereits umgesetztes Schulsanierungsprogramm. In enger Zusammenarbeit mit den Bürgern ist es gegen den erklärten Willen der Landesregierung gelungen, mehrere neu integrierte Gesamtschulen einzurichten. Der Bedarf kann nach wie vor nicht befriedigt werden und die neu eingeführte Oberschule (Zusammenlegung von Haupt- und Realschule) in Niedersachsen, schwächt die finanziellen Mittel der Kommunen, da nunmehr die, den BürgerInnen versprochene Ganztagsbetreuung unter einem Finanzierungsvorbehalt steht. Sozialdemokratische Kommunalpolitik in Hannover bedeutet auch, keinen sozialpolitischen Kahlschlag betrieben zu haben. Es ist uns in den vergangenen 5 Jahren viermal gelungen, den Haushalt ohne Defizit abzuschließen, einmal gelang dies nicht, im Jahr der Finanzkrise. Allen Unkenrufen zum Trotz, hat sozialdemokratische Kommunalpolitik in Hannover nicht zu einem Einbruch bei den freiwilligen Leistungen geführt, im Gegenteil.

Während andere Kommunen gerade im Kulturbereich Einschnitte vornehmen, werden in Hannover die freien Theater weiter gefördert, wird das Sprengelmuseum ausgebaut. Die eigentliche Debatte mit den Bürgern ist die, dass ein mehr an freiwilligen Leistungen wünschenswert wäre, die Debatte mit dem politischen Gegner in Gestalt von schwarzgelb ist die Auseinandersetzung mit dem Vorwurf, wir würden nicht genügend sparen. In den kommenden Monaten werden diese

VERLAG WESTFÄLISCHES DAMPFBOOT

Ein Buch wie eine Taschenlampe, die in die Schattenseite der unsozialen Marktwirtschaft hineinleuchtet. (taz)



2010 - 169 S. - 14,90 €
ISBN: 978-3-89691-864-2

WWW.DAMPFBOOT-VERLAG.DE

Auseinandersetzungen sicherlich auch noch erweitert werden mit der Kritik der LINKEN, sozialdemokratische Kommunalpolitik in Hannover sei neoliberal bzw. unsozial. Vieles, was von z.B. Erwerbsloseninitiativen gefordert wird, kommt in diesem Zusammenhang auf die Agenda und so werden die BürgerInnen Hannovers die Forderung nach einem kostenfreien ÖPNV im Kommunalwahlprogramm der LINKEN finden, des weiteren Forderungen nach Ausbau des Hannover-Aktiv-Passes um weitere Vergünstigungen.

All das ist wünschenswert, will aber finanziert werden. Und genau an dieser Stelle bekommt der Terminus Realpolitik seinen tatsächlichen Stellenwert. Wir können uns als SPD mit allen darüber verständigen, was wünschenswert und notwendig ist. Wir können darüber hinaus einen breiten Konsens darüber erzielen, dass die Kommunen hoffnungslos unterfinanziert sind und es zu einer Neuregelung der Verteilung des Steueraufkommens zwischen Bund, Ländern und Gemeinden kommen muss. Worauf wir uns aber nicht verständigen können sind Geldausgaben, die im kommunalen Haushalt nicht zu stemmen sind. Das ist ganz nebenbei bemerkt in einer ostdeutschen Kommune mit der LINKEN in der Verantwortung nicht anders. Auch das ist sozialdemokratische, linke Kommunalpolitik auf diese Sachverhalte hinzuweisen.

Es wird in den kommenden Wochen und Monaten keinesfalls nur darum gehen, die rotgrüne Gestaltungsmehrheit im Rat von Hannover zu verteidigen. Dies als Ziel formuliert wäre fatal. Mehr Mut forderte am ersten Aprilwochenende der scheidende Vorsitzende der Stadt SPD, Walter Meinhold und legte die Latte hoch: 40Prozent plus x. Die Bedingungen, dieses Ziel zu erreichen sind vorhanden, ein „Wahlsieg“, der insgesamt einen geschwächten sozialdemokratischen Gestaltungsanspruch in Kauf nimmt, kann das Ziel nicht sein. Die partnerschaftliche Zusammenarbeit mit den Grünen im Rat von Hannover soll das

nicht beeinträchtigen, im Wahlkampf muss dennoch klare Kante gezogen werden. Frankfurt und Hamburg zeigen, dass Grüne auch andere Optionen haben, warum sollte das in der Perspektive in Hannover anders sein?

Vier Monate vor den Kommunalwahlen ist die Partei in Hannover gut aufgestellt. Es bleibt spannend, inwieweit aktuelle Geschehnisse und ein Bundestrend hier durchschlagen werden. Die Kernforderungen der Partei sind Alleinstellungsmerkmal zugleich, es wird darauf ankommen, dieses auch überzeugend zu vermitteln. Stimmen wollen gewonnen werden und da sollte sich der Blick in viele Richtungen wenden. Die enttäuschten NichtwählerInnen sind da zuvorderst zu nennen, aber auch und gerade Stimmen, die die Linke vor 5 Jahren gewonnen hat, können wieder sozialdemokratische Stimmen werden. Die eigentliche Auseinandersetzung aber wird hier in Hannover, wie im Bund, mit der CDU/FDP geführt werden müssen. Ich für meinen Teil werde mit dafür sorgen, dass Hannover am 11.09. rot bleibt! ■

↳ Michael Hans Höntsch war bis November 2010 Fraktionsvorsitzender der LINKEN in Hannover und Mitglied im Bundesvorstand des Forums Demokratischer Sozialisten (FDS). Er ist Mitglied der Ratsfraktion der SPD in der Landeshauptstadt Hannover.

Buchankündigung

Sascha Vogt (Hg.): JusoLinke.

40 Jahre theoretische Orientierung der Jusos – Vom Hannoveraner Kreis zum Netzwerk linkes Zentrum.

2011 jährt sich die Gründung des „Hannoveraner Kreis“ (HK) zum vierzigsten Mal. Anlässlich dieses Jubiläums erscheint im spw-Verlag eine umfassende Betrachtung der Strömungsgeschichte und die Einordnung vergangener Diskussionen sowie das Aufzeigen gegenwärtiger Herausforderungen. Obwohl es seitdem viele gravierende Veränderungen auf allen Ebenen der Gesellschaft, in der Partei und im Juso-Bundesverband gegeben hat, ließen sich inhaltliche und personelle Kontinuitäten identifizieren. Das „Netzwerk Linkes Zentrum“ (NWLZ) sieht sich dabei in der Tradition des „Hannoveraner Kreises“ (HK) und der „Juso Linken“ (JL). Entsprechend handele es sich bei der Publikation nicht um eine rein objektive Aufarbeitung der Juso-Geschichte, sondern um subjektive Erinnerungen und Bewertungen der damaligen und teilweise bis heute reichenden Auseinandersetzungen. Die Geschichte der Strömung sei dabei geprägt durch – auch über den Verband hinaus wirkende – Papiere, die sich mit der Analyse ihrer Zeit und den strategischen Herausforderungen der Jusos befassten. An diese Tradition soll mit der Veröffentlichung angeknüpft werden.

Herausgegeben vom Juso-Bundesvorsitzenden Sascha Vogt, spricht die Publikation über aktive und ehemalige Jusos hinaus Interessierte an sozialistischer Programmgeschichte und -diskursen innerhalb der politischen Linken an. Inhaltlich gliedert sich der Band in die Kapitel „40 Jahre theoretische Orientierung der Jusos“, „Zur aktuellen Analyse und Strategie“ und „Aus dem NWLZ“. Als AutorInnen für die Einzelbeiträge konnten u.a. Claudia Walther, Uwe Kremer, Franziska

Drohse, Reinhold Rünker, Marc Herter, Benjamin Mikfeld und verschiedene Mitglieder der spw-Redaktion gewonnen werden.

► Zu beziehen ist der Band ab dem **30. Juni** über den spw-Verlag (spw-Verlag@spw.de) für 11,90 Euro (Deutschland).

Summer School mit der Redaktionsgruppe Historical Materialism (London)

17. – 19. August 2011, Berlin

Veranstaltet von der Berliner HM-Gruppe (Historical Materialism) und der Helle Panke in Kooperation mit der Rosa-Luxemburg-Stiftung sollen bei der Summer School gemeinsam mit der Redaktionsgruppe des Historical Materialism Journal Fragen materialistischer Gesellschaftskritik anhand einiger ausgewählter Texte diskutiert werden. Die Zeitschrift Historical Materialism und ihre jährlichen Konferenzen sind eine der wenigen kontinuierlichen und zudem äußerst erfolgreichen Internationalisierungen einer am heterodoxen Marxismus orientierten Gesellschaftskritik. Auf der Sommerschule werden Grundsatztexte aus den Bereichen Philosophie, Ökonomie und Politik debattiert. Der theoretische Konflikt wird um die Begriffe Materialismus, Reproduktion und Klasse strukturiert. Texte und Diskussion sind auf Englisch.

► **Veranstaltung:** 17. – 19. August, Raumerweiterungshalle, Berlin

► **Teilnahmebeitrag:** 3 Tage komplett 7,-, ermäßigt 5,- Euro

► **Anmeldung** ab 1. August unter: historicalmaterialismberlin@googlemail.com

► **Weitere Infos:** www.helle-panke.de, www.historicalmaterialism.org

Fünf Fragen an... Katja Pohl



↳ Katja Pohl

Foto: privat

Zur Person:

Katja Pohl ist 36 Jahre alt. Sie war Vorsitzende der Jusos Hamm, lange Jahre Mitglied im Juso-Bezirksvorstand Westliches Westfalen und im Jahr 2001 die letzte Bezirksvorsitzende der Jusos im Westlichen Westfalen. Bis 2004 war Katja Mitglied im Juso-Landesvorstand NRW. Heute lebt sie mit ihrer Familie in Dortmund und arbeitet als Geschäftsführerin der SPD-Ratsfraktion in Hamm.

spw: Gibt es Debatten aus Deiner Juso-Zeit, die dir bis heute wichtig sind?

» **K.P.:** Ich finde es immer wieder erschreckend, wie viele der Debatten, die wir bereits in den 90er Jahren bei den Jusos geführt haben, heute immer noch aktuell sind. Die Forderung nach einer Umlagefinanzierung zur Schaffung von mehr Ausbildungsplätzen, die Diskussion um den Umbau der Arbeitslosenversicherung hin zu einer Arbeitsversicherung und die Vorstöße zur Verwirklichung eines öffentlichen Beschäftigungssektors sind nur drei Beispiele von Themen, die mich bis heute „verfolgen“.

spw: Und wie ist es dabei um die Lernfähigkeit der Sozialdemokratie bestellt?

» **K.P.:** Es ist natürlich schön zu sehen, dass die eine oder andere Erkenntnis, die die Jusos damals schon hatten, nun auch Eingang in die Konzepte der SPD gefunden hat. Nun bin ich aber nicht gerade für meine Geduld bekannt und mir gehen diese Diskurse - oder nennen wir sie einmal „Lerneffekte“ - innerhalb der Partei einfach zu langsam. Dazu kommt noch der Eindruck, dass die SPD die „großen“ Reformvorschläge nur in der Opposition aus der Schublade holt... Angesichts der Prügeln, die wir heute noch für die „Hartz-Reformen“ beziehen, ist dieses Verhalten sogar nachvollziehbar. Trotzdem bin ich sicher, dass wir gerade im Bereich der Arbeitsmarktpolitik, also quasi im (früheren) „Kerngeschäft“ der Sozialdemokratie, wieder klare Linien und ein erkennbares Profil entwickeln müssen.

spw: Aktuell wird wieder viel über Parteireform diskutiert. Welche Aspekte wären für dich entscheidend?

» **K.P.:** Ich glaube, dass wir als Partei am erfolgreichsten sind, wenn wir konkrete Initiativen vor Ort tragen oder auch „nur“ unterstützen. Politik wird positiv erfahrbar, wenn sie an den alltäglichen Problemen bzw. an den Themen aus der nächsten Umgebung der Menschen ansetzt und etwas (zum Guten) verändern kann. Dafür müssen wir als Partei - aber auch als einzelne Mitglieder und Funktionäre - offen sein und transparentere und weniger starre Strukturen anbieten. Dialogangebote an gesellschaftlich Aktive und die Kooperation mit Vereinen, Verbänden und Organisationen, wo es sich thematisch und politisch-inhaltlich anbietet, gehören inzwischen hoffentlich in den allermeisten SPD-Gliederungen zum Alltagsgeschäft. Was wir sicher darüber hinaus noch brauchen, sind Angebote für Menschen, die sich bei uns einbringen möchten, die aber nur ein spe-

zifisches, inhaltliches Interesse - oft nur in einem Themenkreis, der sie entweder selbst betrifft, oder wo sie besondere Kompetenz mitbringen - haben. Gerade die werden aber oft von den Angeboten der Ortsvereine nicht angesprochen. Wenn sie merken, dass sie ihr persönliches Projekt dort nicht voranbringen können und es auf keiner anderen Ebene eine inhaltlich zugeschnittene Ansprache gibt, sind diese engagierten Leute oft schnell wieder verschwunden.

spw: Welche Themen müsste die SPD vor allem besetzen?

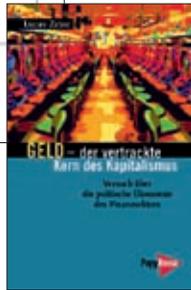
» **K.P.:** Grundsätzlich glaube ich, dass sich die SPD viel zu häufig nur um „Themen“ kümmert in dem Sinne, dass nur auf die aktuellen (journalistischen) Diskurse reagiert wird. Für mich sind die zentralen Fragen eigentlich immer die Gleichen geblieben: „Wie wollen wir (in Zukunft) leben, arbeiten und wirtschaften?“. Auch wenn in den letzten 12 Jahren in allen drei Feldern viel passiert ist, das in eine neue oder vielmehr aktualisierte Analyse der gesellschaftlichen Situation einbezogen werden muss, so ist eine einigermaßen konsistente Antwort der Sozialdemokratie für mich bislang nicht zu erkennen. Um gestalten zu können, müssen wir uns trauen Visionen zu entwickeln. Erst dann können wir den Menschen auch (längere) Wege zu unseren politischen Zielen aufzeigen und Zusammenhänge durchschaubar machen. Leider sind wir momentan auf allen Parteebenen oft die Getriebenen, die nur noch „Schlimmeres“ verhindern. Dazu kommt sicherlich auch, dass weder die BürgerInnen noch die verantwortlichen PolitikerInnen lange auf sichtbare Erfolge und Veränderungen warten möchten - was nicht unmittelbar „wirkt“ scheidet als probates Mittel in der Politik häufig aus.

spw: Du arbeitest nun für eine Ratsfraktion. Lässt sich sozialdemokratische Politik auch in der Kommune umsetzen?

» **K.P.:** Ich bin sicher befangen, aber ich bin überzeugt davon, dass wir auch auf kommunaler Ebene nicht nur pragmatisch entscheiden, sondern politische Ziele formulieren und in konkrete Maßnahmen umsetzen können. Früher hätte ich mir ehrlich gesagt nicht vorstellen können, mich mit dieser vermeintlichen „Gullydeckel-Politik“ zu beschäftigen. Dieses Vorurteil hat sich durch die Arbeit in Hamm aber schnell zerstreut. Sicher ist nicht jedes kommunale Thema spannend, aber man hat dafür fast immer die direkte Rückmeldung der BürgerInnen darauf. Wenn aber zum Beispiel gerade die Stadtwerke Hamm GmbH als städtisches Tochterunternehmen beraten, wie sie schnellstmöglich komplett aus dem Bezug von Atomstrom aussteigen können, dann sind wir schnell wieder bei der „großen“ Politik. Ich bin immer noch manchmal überrascht, was alles auf kommunaler Ebene entschieden wird und wie viel ideologischer Einfluss dort zum Tragen kommt. In der Opposition merkt man das leider schmerzlich, was aber nicht heißen soll, dass wir es nicht geschafft hätten in den letzten Jahren in Hamm „rote Spuren“ zu hinterlassen. ■

↳ Das Interview führte Thilo Scholle.

Leser/in werden – Prämie wählen!



Prämienpaket 1

Post-Neoliberalismus?
Ulrich Brand
224 Seiten; € 13,80

Arbeit, Kapital und Staat
Heinz J. Bontrup
649 Seiten; € 28,00

Prämienpaket 2

Wohlfahrtsstaatlichkeit und Geschlechterverhältnisse aus feministischer Perspektive
Regina-Maria Dackweiler / Reinhild Schäfer (Hrsg.)
248 Seiten; € 27,90

Geld – der vertrackte Kern des Kapitalismus
Lucas Zeise
192 Seiten; € 12,90

Prämienpaket 3

VielfachKrise
Alex Demirović / Julia Dück / Florian Becker / Pauline Bader (Hrsg.)
232 Seiten; € 16,80

Politische Ökonomie des Sozialstaats
Heiner Ganßmann
229 Seiten; € 19,90

Neue Abonnenten/innen erhalten eine Buchprämie als Geschenk

- Ich möchte ein **spw**-Probeheft!
 - Ich abonniere **spw** für mindestens zwölf Monate ab Heft: _____
 - Normal-Abo (39,00 € Inland, inkl. Versand; 37,00 € bei Bankeinzug)
 - Auslands-Abo (42,00 € inkl. Versand)
- Mein Prämienpaket: 1 2 3

Die **spw** geht an:

Name, Vorname _____

Straße, Nr. _____

PLZ, Ort _____

Telefon _____

E-Mail _____

Datum, Unterschrift _____

- Ich wünsche Bankeinzug:

Geldinstitut	Bankleitzahl
Konto-Nr.	
Datum, Unterschrift	
- Ich zahle per Rechnung. Die Rechnung geht an:

Name, Vorname	
Straße, Nr.	
PLZ, Ort	
Datum, Unterschrift	
- Ich möchte regelmäßig mit dem **spw** E-Mail-Newsletter informiert werden.

spw erscheint mit sechs Heften im Jahr bei einem Gesamtumfang von ca. 432 Seiten. Die Kündigung des Abonnements ist unter Einhaltung einer dreimonatigen Frist nur zum Jahresende möglich.