

Vom Abbruch zum Aufbruch – gesellschaftliche Infrastrukturen erneuern

Arno Brandt

Zur politischen Ökonomie der Zeitenwende.

Transformation, Souveränität, Infrastruktur und öffentliche Investition

Cosima Ingenschay, Florian Wrobel

It's the infrastructure, stupid!

Wie die Bahn endlich wieder zuverlässig werden könnte

Carsten Sieling, Kevin Rösch/Patricia Bauer

Transformationsfonds in Bremen und Saarland

Olaf Struck/Axel Priebis

Pro & Contra Bürokratieabbau

Elisabeth Humbert-Dorfmueller

Sind die Linksparteien in Frankreich bereit für die Regierungsverantwortung?

ACHTUNG:
spw-Bezug ab dem
01.01.2025
nur noch als
Vereinsmitglied



| | |
|-------------|---|
| Uwe Kremer | |
| Kurzum..... | 4 |

IN EIGENER SACHE

| | |
|--------------------------|---|
| Verlagsmitteilung | 5 |
| Mitgliedserklärung | 6 |

MEINUNG

| | |
|--|---|
| Folke große Deters | |
| Vorwärts zurück zu Hartz IV? Warum die SPD beim Bürgergeld hart bleiben muss | 7 |

SCHWERPUNKT: VOM ABBRUCH ZUM AUFBRUCH – GESELLSCHAFTLICHE INFRASTRUKTUREN ERNEUERN

| | |
|--|----|
| Ole Erdmann, Arno Brandt | |
| Einleitung zum Heftschwerpunkt..... | 10 |
| Arno Brandt | |
| Zur politischen Ökonomie der Zeitenwende. | |
| Transformation, Souveränität, Infrastruktur und öffentliche Investition..... | 14 |
| Juliane Bielinski, Torsten Windels | |
| Infrastrukturdefizite als Risiko – Zu den Zusammenhängen von öffentlichen Investitionen, Staatsverschuldung und Krisenbewältigung..... | 20 |
| Cosima Ingenschay, Florian Wrobel | |
| It's the infrastructure, stupid! Wie die Bahn endlich wieder zuverlässig werden könnte | 27 |
| Ulf-Birger Franz | |
| On demand: Auch im ländlichen Raum ohne Auto mobil | 31 |
| Hans Lawitzke, Witich Roßmann | |
| Mobilitätswende in der Krise – E-Mobilität in der Sackgasse?..... | 35 |
| Carsten Sieling, Kevin Rösch | |
| Transformation unter Druck – Das Beispiel Bremen..... | 43 |
| Patricia Bauer | |
| Saarländischer Transformationsfonds: Ohne zusätzliche Investitionen droht die Beschleunigung des wirtschaftlichen Abstiegs..... | 46 |
| Sarah Philipp | |
| Ein Plädoyer für landeseigene Wohnungsbaugesellschaften: Selbst baut sich das Land am besten | 50 |
| Axel Priebes | |
| Vom Nutzen der Bürokratie..... | 55 |
| Olaf Struck | |
| Bürokratie braucht Leitplanken..... | 58 |

ANALYSE & STRATEGIE

Arne Heise

Veralteter Kapitalstock – leidet die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Volkswirtschaft? 61

Elisabeth Humbert-Dorf Müller

Sind die Linksparteien in Frankreich bereit für die Regierungsverantwortung? 64

REZENSIONEN

Leon Billerbeck

Rezension: Eine Idee für Morgen 67

Thilo Scholle

Rezension: Theorien des digitalen Kapitalismus 69

MELDUNGEN & TERMINE

Peter von Oertzen

Symposium am 15.11.2024 in Hannover

Bausteine für einen demokratischen Sozialismus im 21. Jahrhundert 71

Impressum: spw – Zeitschrift für sozialistische Politik und Wirtschaft

Herausgeber*innen:

Niels Annen (Hamburg), Claudia Bogedan (Bremen), Andreas Bovenschulte (Bremen), Björn Böhning (Berlin), Arno Brandt (Lüneburg), Klaus Dörre (Jena), Franziska Drohsel (Berlin), Iris Gleicke (Schleusingen), Michael Guggemos (Düsseldorf), Andreas Fisahn (Enger), Arne Heise (Hamburg), Marc Herter (Hamm), Oliver Kaczmarek (Kamen), Dietmar Köster (Wetter), Michael R. Krätke (Lancaster), Uwe Kremer (Bochum), Kevin Kühnert (Berlin), Andrea Lange-Vester (Hannover), Detlev von Larcher (Weyhe), Matthias Miersch (Laatzten), Benjamin Mikfeld (Berlin), Susi Möbbeck (Magdeburg), Andrea Nahles (Weiler), René Röspele (Hagen), Ernst-Dieter Rossmann (Elmshorn), Sarah Ryglewski (Bremen), Alexandra Scheele (Berlin), Joachim Schuster (Bremen), Carsten Sieling (Bremen), Sigrid Skarpelis-Sperk (Bonn), Thomas Spies (Marburg), Margareta Steinrücke (Bremen), Olaf Struck (Erfurt), Michael Vester (Hannover), Claudia Walther (Köln), Felix Welti (Lübeck), Thomas Westphal (Dortmund).

Heftschwerpunkt: Arno Brandt, Ole Erdmann

Redaktion:

Arno Brandt, Ole Erdmann, Folke große Deters, Lasse Rebbin, Thilo Scholle, Stefan Stache

V.i.S.d.P.:

Ole Erdmann, redaktion@spw.de

Abo-/Verlagsadresse:

spw-Verlag / Redaktion GmbH • Westfälische Str. 173 • 44 309 Dortmund • Tel.: 0231-2 02 00 11 • Fax 0231-2 02 00 24 • spw-verlag@spw.de • www.spw.de

Geschäftsführung:

Andreas Bach, Christoph Ittner, Eckhart Seidel, Stefan Stache

Konto des Verlages:

Postbank Dortmund-IBAN: DE81 4401 0046 0032 443468 • BIC: PBNKDEFF • USt.-ID-Nr.: DE 122946515.

Die spw erscheint mit vier Heften im Jahr. Jahresabonnement Euro 39,- (bei Bankeinzug, Euro 37,-), Auslandsabonnement Europa Euro 49,-. Abbestellungen mit einer Frist von drei Monaten zum Jahresende. Postvertriebsstück, keine Nachsendung. Anschriftänderung ist dem Verlag mitzuteilen. ISSN 0170-4613, K 5361. ©spw-Verlag/Redaktion GmbH 2023. Alle Rechte vorbehalten.

Titelfoto: © Chat-GPT/Arno Brandt

Satz und Druck: Ilpa grafischer Betrieb GmbH, Bochum, Auflage: 960 Stück, Oktober 2024

Kurzum von Uwe Kremer



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

Foto: © Larssen

Im (mehr oder weniger) linken bzw. progressiv-demokratischen Spektrum der deutschen Gesellschaft ist eine wachsende Demoralisierung und der Verlust von politischen Koordinaten, Hoffnungen und Verbundenheiten zu verzeichnen. Im Kern erklärt sich dies nicht mit der Verzweiflung an der einen oder anderen politischen Thematik oder Organisation, sondern mit der Fragmentierung und Auflösung des linken Spektrums als einem in seiner Vielfalt gesellschaftlich und politisch wirksamen Lager.

Dabei vermittelten die Bewegungen gegen rechts Anfang des Jahres eine schon länger vermisste Erfahrung von Selbstwirksamkeit und Zusammengehörigkeit über unterschiedliche politische und soziokulturelle Kontexte hinweg. Aber schon nach kurzer Zeit ist dies wieder durch eine weitere und noch weitaus heftigere rechtspopulistische Welle konterkariert worden. Sie schwappt nicht nur weit ins bürgerlich-konservative Lager hinein, sondern formiert sich offenbar in einem neuen – von der Union geführten – nationalkonservativen Block, dessen Rollback-Konzept mit einem klaren Feindbild verknüpft ist: Schuld an allen gesellschaftlich relevanten Problemen sind die Grünen und die Migration.

Dieser mit Wucht – und den Reichweiten einer noch weitgehend als Volkspartei funktionierenden Union – betriebenen Entwicklung wird man wohl nur begegnen können, wenn sich die Bewegungen gegen rechts in ihrem Blick auf die gesellschaftlichen Problemlagen (und die damit zusammenhängenden „Schuldfragen“ wie auch Alternativen) weiter politisie-

ren. Hierfür muss es Bezüge in den politischen Raum geben – und dies führt uns wieder in die Zukunft eines sich neu formierenden linken bzw. progressiv-demokratischen Lagers.

Bei uns ist das Denken in einer derartigen „Lager-Perspektive“ allerdings völlig unterentwickelt. Die unterschiedlichen Teile des linken Spektrums sind einander recht egal und ihre politische Gravitation jeweils – auch im Falle der Sozialdemokratie – zu klein, um in den sich verschärfenden und noch anbahnenden politischen Großkonflikten bestehen zu können. Dabei zeigt der Blick über die Grenzen, dass eine Formierung eines linken, progressiv-demokratischen Lagers nicht aus der Zeit gefallen ist:

- Im spanischen Fall fungiert die Sozialdemokratie als führendes Zentrum eines weiten Spektrums politischer Kräfte und soziokultureller Milieus.
- Im französischen Fall bildet die „neue Volksfront“ ein Lager, das auch ohne ein derartiges Zentrum gemeinsam erfolgreich war.

In beiden Fällen ist zunächst einmal nicht die (recht unterschiedlich ausfallende) „regierungsrechtliche“ Konsequenz entscheidend, sondern die positive, in gewisser Weise therapeutische Wirkung auf die Motivation und Moral progressiver engagierter Menschen, was wiederum die Wirksamkeit im gesamten gesellschaftlichen Raum verstärkt.

Kurzum: Wir müssen uns auch in unserem Land über Organisations- und „Stammes“grenzen hinweg für zeitgemäße Lösungen im Zusammenwirken progressiv-demokratischer Kräfte neu beraten und verabreden. Unsere Zeitschrift kann dazu – in der Tradition früherer Crossover-Projekte – einen Beitrag leisten. ■

Verlagsmitteilung

Mitteilung der Geschäftsführung der spw Verlag GmbH

Wir wollen die spw ab dem 01.01.2025 als Mitgliederzeitschrift des Vereins zur Förderung von Demokratie und Völkerverständigung e.V. herausbringen. Mitglieder des Vereins werden die Zeitschrift weiterhin erhalten. Wir laden alle Leser*innen, die noch nicht Vereinsmitglied sind, ein, möglichst bald Mitglied zu werden – spätestens zum 01.01.2025. Ein entsprechendes Beitrittsformular findet sich auf der Homepage des Verlages: <https://www.spw.de/mitglied-werden/>.

Ein Zeitschriften-Abo kann nicht mehr abgeschlossen werden. Eine automatische Übertragung des Abos findet nicht statt. Die Verlags-GmbH stellt zum 31.12.2024 ihre Arbeit ein.

Für alle Abonent*innen der Zeitschrift bieten wir noch bis zum 15. Dezember dieses Jahres eine Rabattaktion an:

- Die folgenden Bücher aus dem Verlagsprogramm sind noch in kleinen Stückzahlen erhältlich. Darauf gewähren wir einen Rabatt zuzüglich einer Versandkostenpauschale von Euro 2 €. Bestellung über die Homepage: <https://www.spw.de/buchprogramm/>

**Europäische Souveränität?
Solidarische Entwicklungspfade
der EU in der “Zeitenwende”.**

Preis je Buch 15 € statt 49 €

**SPD-Linke zwischen Revolution,
linken Bewegungen und radikalem
Reformismus.**

Preis je Buch 10 € statt 39 €

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

Preis je Buch 3 € statt 11,90 €

- Viele Hefte der 261 Ausgaben der spw sind noch erhältlich. Auch hierauf gewähren wir einen Rabatt. Egal wann die Hefte erstellt worden sind, geben wir sie für je 3 € zuzüglich einer Versandkostenpauschale von 2 € ab. Bestellungen per E-Mail: spw-verlag@spw.de

Eure Geschäftsführung

Mitgliedserklärung

Vorname, Name: _____

Straße: _____

PLZ, Ort: _____

Telefon: _____ E-Mail: _____

Hiermit erkläre ich meine Mitgliedschaft zum obigen Verein

Ort, Datum _____ Unterschrift _____

SEPA-Lastschriftmandat

Ich ermächtige den Verein zur Förderung von Demokratie und Völkerverständigung Bielefeld e.V. bis auf Widerruf, meinen Mitgliedsbeitrag zum jeweiligen Fälligkeitstermin durch Lastschrift von meinem nachstehenden Konto einzuziehen:

Kontonummer (IBAN): DE ____ / ____ / ____ / ____ / ____ / ____

Geldinstitut: _____

Bankleitzahl (BIC): _____

Die Lastschrift erfolgt wie unten angegeben. Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die von meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen. Die Gläubiger-Identifikationsnummer (ID) des Vereins ist: DE30ZZZ00000373558.

Mein **monatlicher Mitgliedsbeitrag** beträgt (bitte ankreuzen):

- | | | | |
|---|------|---|---------|
| <input type="checkbox"/> Mindestbeitrag | 5 € | <input type="checkbox"/> Förderbeitrag I | 20 € |
| <input type="checkbox"/> Standardbeitrag I | 10 € | <input type="checkbox"/> Förderbeitrag II | 30 € |
| <input type="checkbox"/> Standardbeitrag II | 15 € | <input type="checkbox"/> Abweichender Beitrag | € |

Einziehbar per Lastschrift: vierteljährlich halbjährlich jährlich

Ich bin damit einverstanden, dass meine persönlichen Daten vom Verein gemäß Datenschutzgesetzen der BRD und der EU gespeichert und verarbeitet werden.

Datum _____ Unterschrift _____

Vorwärts zurück zu Hartz IV?

Warum die SPD beim Bürgergeld hart bleiben muss

von Folke große Deters



☞ Folke große Deters ist Mitglied der spw-Redaktion, Vorsitzender der ASJ NRW und lebt in Bornheim-Hersel.

Foto: © Michael Marinus

„Wir sind zurück bei Hartz IV“.¹ So kommentiert der ver.di-Vorsitzende Frank Werneke die Ampel-Pläne zu den Verschärfungen beim Bürgergeld.² Tatsächlich scheinen die alten Geister der Agenda aus ihrer Gruft zu steigen und fröhlich Urständ zu feiern. Erinnern wir uns: Die Grundmelodie der Agenda-Jahre war eine sehr individualistische Perspektive auf Arbeitslosigkeit. Wer keinen Job hatte, war selbst schuld! Mit wenig Zuckerbrot und viel Peitsche sollten die Arbeitslosen „aktiviert“ werden. Das war ungerecht, weil Arbeitslosigkeit selten mit individueller Faulheit und viel mit allgemeinen Strukturen zu tun hat: Steigende Arbeitslosenquoten lassen sich nicht durch sinkenden Arbeitseifer, sondern durch die Konjunktur erklären. Der arbeitslose Kohle-Kumpel in den 90er Jahren ist auch nicht plötzlich faul geworden. Seine Zeche war irgendwann zu – und er deshalb auf dem Arbeitsamt.

Mit der so genannten „Agenda“ wurde das Versprechen aufgekündigt, Durststrecken und Strukturwandel gemeinsam und solidarisch zu bewältigen. Die Lebensleistung vieler

Menschen wurde missachtet, weil erst die hart erarbeiteten Ersparnisse einzusetzen waren, bevor Arbeitslosengeld II bezogen werden konnte. Der arbeitslose Maurer oder die geschasste Kassiererin mussten nach jahrzehntelanger Plackerei fürchten, in kurzer Zeit so gestellt zu werden wie jemand, der noch nie eine Maurerkelle oder ein anderes Arbeitsgerät in der Hand hatte.

Das war nicht nur mangelnder Respekt vor der Lebensleistung fleißiger Leute, sondern auch das Gegenteil der aktuellen Botschaft „You`ll never walk alone“ des Bundeskanzlers. In den nächsten Jahren steht uns im Zuge von Digitalisierung und Dekarbonisierung ein Strukturwandel ins Haus, der in seiner disruptiven Wirkung mit der industriellen Revolution vergleichbar ist. Auf Akzeptanz werden wir als Gesellschaft nur hoffen können, wenn wir als sozialer Staat einigermaßen glaubhaft das Versprechen geben, dass wir in diesen aufgewählten Zeiten niemanden fallen lassen.

Schonvermögen und schlechte Arbeitsbedingungen

Die jüngsten Ampel-Pläne zum Bürgergeld³ untergraben den ohnehin nicht sehr starken Glauben in das Versprechen des Bundeskanzlers. Bisher durften Leistungsberechtigte des Bürgergeldes während der Dauer eines Jahres bis zu 40.000 Euro ihres Vermögens behalten und konnten dennoch Bürgergeld beziehen. Diese Frist wird jetzt auf ein halbes Jahr zusammengekürzt. Das Ampel-Papier bescheidet dazu kühl:

„Das Bürgergeld dient als existenzsichernde Leistung und ist nicht dafür da, das Vermögen

1 ver.di-Chef Werneke: „Wir sind zurück bei Hartz IV. In: Augsburgener Allgemeine. 13.07.2024, <https://www.augsburger-allgemeine.de/wirtschaft/spitzen-gewerkschafter-werneke-sieht-in-der-reform-des-buergergelds-ein-neues-hartz-iv-102870560>, abgerufen am 09.09.2024

2 Referiert wird im Folgenden der Stand nach Redaktionsschluss. Es bleibt zu hoffen, dass die parlamentarischen Beratungen entsprechend der Ankündigung des SPD-Fraktionsvorsitzenden Rolf Mützenich noch Änderungen an den im Juli kommunizierten Ampel-Plänen bewirken.

3 Bundesregierung, Wachstumsinitiative – neue wirtschaftliche Dynamik für Deutschland, <https://www.bundesregierung.de/resource/blob/976020/2297962/ab6633b012bf78494426012fd616e828/2024-07-08-wachstumsinitiative-data.pdf?download=1>, abgerufen am 09.09.2024

einzelner abzusichern.⁴ Dieser Satz nährt die weit verbreitete Angst der Mittelschicht, bei ungünstigen Umständen ungebremst nach unten durchgereicht zu werden.

Außerdem sollen die Zumutbarkeitsregeln für Job-Angebote nach Ampel-Plänen „zeitgemäß“ überarbeitet werden, zum Beispiel soll jetzt ein Arbeitsweg von insgesamt drei Stunden zumutbar sein. Aktuell zeigen offizielle Zugfahrpläne bestenfalls sehr theoretische Mindestfahrzeiten an. Man kann sich ausmalen, wie viele Stunden Fahrzeit den geringstverdienenden Betroffenen tatsächlich zugemutet werden soll.

Viel Lärm um wenige Totalverweigerer

Die aktuelle Kampagne gegen das Bürgergeld entzündete sich freilich nicht an den genannten Beispielen, sondern am Thema Sanktionen gegen „Totalverweigerer“. Die öffentliche Meinung reagiert seit der Bildzeitungs-Geschichte über „Florida Rolf“ Anfang des vorletzten Jahrzehnts zuverlässig und immer gleich. Dabei spricht wenig dafür, dass Totalverweigerer tatsächlich das drängendste Problem der Arbeitsmarktpolitik sind.⁵

Von den 5,5 Millionen Bürgergeld-Bezieher/innen sind ein Drittel noch minderjährig und nicht erwerbsfähig. Zwei Millionen Menschen stehen dem Arbeitsmarkt aus anderen Gründen nicht zur Verfügung. Darunter sind 800.000 Millionen so genannte „Aufstocker“; Menschen also, die trotz Arbeit so wenig verdienen, dass der Staat sie mit zusätzlichen Zahlungen über das Existenzminimum heben muss. Auch darunter sind alleinerziehende Eltern (wohl überwiegend Frauen!), die gerne Einkommen und Rentenpunkte sammeln würden, wenn es nur genügend Betreuungsmöglichkeiten für ihre Kinder geben würde.

Bei den übrigen 1,7 Millionen Menschen schlagen bei den wenigsten Arbeitsverweigerern, sondern multiple Vermittlungshemmnisse wie Krankheit, psychische Probleme und fehlende Berufsabschlüsse zu Buche. Viel Lärm um eine kleine Gruppe an Totalverweigerern also. Der wirtschaftliche Schaden durch reiche Steuerhinterzieher dürfte um ein Vielfaches höher sein!

Sanktionen müssen sein

Dennoch sollte die SPD einräumen, dass sie bei dieser Frage in der Vergangenheit nicht immer klar kommuniziert hat. Der Verfasser dieser Zeilen erinnert sich an Debatten, in welchen Bürgergeld-Empfänger/innen pauschal die allerbesten Absichten zugeschrieben wurden; folgerichtig sollten die Sanktionen vollständig abgeschafft werden. Solche Klischees über den ausnahmslos verantwortungsbewussten Bürgergeld-Empfänger sind zwar deutlich näher an der Realität als pauschale Diffamierungen von Menschen in einer schwierigen Lage; lebensnah sind sie aber ebenfalls nicht.

Die Erfahrung lehrt, dass sich nicht alle Menschen an Regeln halten und diese als letztes Mittel auch mit Zwang durchgesetzt werden müssen. Das Prinzip der Gegenseitigkeit, wohl eine anthropologische Grund-Konstante, besagt in diesem Zusammenhang, dass alle nach ihren Möglichkeiten einen Beitrag zur Erwirtschaftung unseres Wohlstandes leisten müssen. Das muss nicht Erwerbsarbeit sein; aber Unbekannte ohne jede Gegenleistung oder zumindest Rechtfertigung durchfüttern zu sollen, überfordert die Solidarität unter Staatsbürger/innen. Menschen wollen nicht betrogen werden, weder von Milliardären noch von Bürgergeldempfänger/innen! Hier braucht es eine klare Haltung und gleichzeitig die Fähigkeit, die öffentliche Aufmerksamkeit auf die wesentlichen Fragen zu lenken.

Sagen, worauf es ankommt!

Deutlich dagegenhalten sollte die SPD bei der immer wiederkehrenden Behauptung,

4 A.a.O., S. 17

5 Die im Folgenden zitierten Zahlen stammen aus dem Blog des Ökonomen Marcel Fratzscher: Marcel Fratzscher, Gehört das Bürgergeld abgeschafft? In: Blog von Marcel Fratzscher vom 05. August 2024, https://www.diw.de/de/diw_01.c.910414.de/nachrichten/ gehoert_das_buergergeld_abgeschafft.html, abgerufen am 09.09.2024

dass sich Arbeit finanziell nicht lohne. Erstens ist das erwiesenermaßen falsch.⁶ Und zweitens sollte der Abstand zum existenzsichernden Bürgergeld gewahrt werden, indem Hungerlöhne erhöht und nicht Sozialleistungen gesenkt werden.

Die Behauptung, die jüngsten Debatten zum Bürgergeld seien nicht zu Gunsten der politischen Linken ausgegangen, wäre eine höfliche Untertreibung. Das sollte uns aber nicht von einer Linie abbringen, die vor dem Hintergrund des oben Gesagten normativ richtig und strategisch zwingend ist. Vielleicht verlieren wir viele Debatten auch, weil wir zu verzagt sind. Anstatt Narrative von erklärten Gegnern eines handlungsfähigen Sozialstaates zu bedienen, sollten wir sagen, worauf es wirklich ankommt. Wie es nicht geht, zeigt aktuell Bundesarbeitsminister Hubertus Heil, der die gesetzlich vorgesehene Nullrunde beim Bürgergeld gerade offensiv als Erfolg seiner Politik zu verkaufen scheint.

Der ver.di-Vorsitzende Frank Werneke bringt es auf den Punkt: „Mit der Reduzierung des Schonvermögens und der Ausweitung der Pendelzeiten will die Bundesregierung Menschen unter Druck setzen, schlechte Arbeitsbedingungen zu akzeptieren.“⁷ Aus sozialdemokratischer Sicht sollte das Gegenteil richtig sein: Verhandlungsmacht von Arbeitnehmer/innen stärken, um gute Arbeitsbedingungen zu erzwingen. Wer Arbeitslose in schlechte Arbeitsbedingungen drängt, schadet allen arbeitenden Menschen. Hierbei geht es um den Kern der Identität der SPD als Partei der Arbeit. Wer hier Kompromisse macht, hat den politischen Kompass verloren.⁸ ■

6 A.a.O.

7 ver.di-Chef Werneke: „Wir sind zurück bei Hartz IV. In: Augsburgener Allgemeine. 13.07.2024, <https://www.augsburger-allgemeine.de/wirtschaft/spitzen-gewerkschafter-werneke-sieht-in-der-reform-des-buergergelds-ein-neues-hartz-iv-102870560>, abgerufen am 09.09.2024

8 Nochmals sei der Hoffnung Ausdruck verliehen, dass dieses harte Verdikt im Laufe der parlamentarischen Beratungen jedenfalls von der SPD-Bundestagsfraktion widerlegt wird. Hierüber war bei Redaktionsschluss noch nichts bekannt.

Vom Abbruch zum Aufbruch – gesellschaftliche Infrastrukturen erneuern

Einleitung zum Heftschwerpunkt

von Ole Erdmann, Arno Brandt¹



Die Bahn fällt aus, die Kita bleibt geschlossen oder die Straßenbrücke ist gesperrt. Wir alle kennen die alltäglichen Beispiele für die marode Infrastruktur nach 15 Jahren Schuldenbremse und über 30 Jahren öffentlicher

Unterinvestition. Auf eine veraltete Infrastruktur treffen im Zuge der sozialen, digitalen und ökologischen Transformation nun noch wachsende und teils neue, teils lang bestehende Ansprüche der Menschen an funktionierende Verkehrswege, Energienetze oder öffentliche Einrichtungen aller Art. Weder die Verkehrs- noch die Energiewende sind ohne einen Umbau bestehender und den Ausbau neuer Infrastrukturen zu bewältigen. Bildung ist ebenso wie Gesundheit oder die innere und äußere Sicherheit auf leistungsfähige Infrastrukturen angewiesen. All diese Infrastruk-

¹ Dr. Arno Brandt ist Ökonom (Schwerpunkte: Regional- und Innovationsökonomie sowie Strukturpolitik) und lebt in Lüneburg. Von 1990-2012 war er als Bankdirektor in der NORD/LB tätig. In Hannover ist er Vorsitzender des „Forums für Politik und Kultur e.V.“ und Mitglied des Koordinierungskreises der Keynes Gesellschaft Regionalgruppe Nord. Außerdem ist er Mitglied des Wissenschaftlichen Beirates des SPD-Wirtschaftsforums und Mitglied der spw-Redaktion.

Ole Erdmann ist Dipl. Volkswirt und Mitglied der spw-Redaktion.

turen haben gemeinsam, dass ihre Produktion und Reproduktion kein Ergebnis selbstständiger Marktprozesse sind, sondern der Finanzierung, Planung, Ausführung und Unterhaltung durch öffentliche Akteure bedürfen. Damit stehen sie auch symbolisch für die Handlungsfähigkeit und den Gestaltungswillen einer demokratischen Gesellschaft. Die Legitimation staatlichen Handelns beweist sich auch an der Frage, ob und wie öffentliche Infrastrukturen tatsächlich zur Verfügung stehen oder nicht.

Im Orientierungsrahmen der spw heißt es im Diskursblock „Globalisierung, Transformation und Resilienz“ dazu:

Funktionsfähige Infrastrukturen sind die Bedingung, um die transformativen Herausforderungen im globalen Maßstab wie auch mit Blick auf die alltäglichen Lebensverhältnisse bewältigen zu können. Sie bilden den Ausgangspunkt jeder zeitgemäßen, insbesondere aber einer progressiven und sozialistischen Politik, die in allen gesellschaftlich relevanten Bedarfsfeldern gemeinwohlorientierte Zielsetzungen und eine entsprechende Ausrichtung von Investitionen, Netzwerken und Märkten realisieren will.²

Die offensichtlich gravierenden Probleme des Zustandes der Infrastrukturen in Deutschland lassen mittlerweile selbst orthodoxe Ordoliberalen und Unternehmerverbände erkennen, dass die dauerhafte Unterfinanzierung des Staates, die sie seit Jahrzehnten gepredigt haben, nun mit voller Wucht auf Wirtschaft und Gesellschaft zurückschlägt und in den aufkommenden geopolitischen Konflikten einen massiven Nachteil darstellt.

Positiv gewendet bedeutet dies für die demokratische Linke die Möglichkeit, die für die Zukunft unabdingbar erforderlichen Maßnahmen für Investitionen und deren demokratischer Steuerung auf breiter Front voranzubringen. Eine wichtige Etappe ist in diesem Zusammenhang das Projekt, die Schuldenbremse zumindest in ihrer jetzigen Form zum Einsturz zu bringen. Es bietet sich darüber hin-

aus die große Chance, von den eher abstrakten Umverteilungsdebatten, mit denen die Linke trotz hoher Zustimmungsraten in den vergangenen Jahren nur sehr selten ihre Politikansätze durchsetzen konnte, wegzukommen und zu einem Zukunfts-Programm zu gelangen, welches bis tief in bürgerliche Kreise und private Unternehmerschaft anschlussfähig ist.

Dabei gilt es, dieses Programm schrittweise und anhand konkreter Ansätze zu entwickeln und die jeweiligen Elemente für sich im tagespolitischen Handgemenge zu platzieren. Nur so lassen sich auf den einzelnen Politikebenen in den jeweiligen Mehrheitskonstellationen auch Mehrheiten zur Umsetzung gewinnen. In unserem Heftschwerpunkt werden in den Beiträgen jeweils Ansätze vorgestellt, die, mit konkreten Politikmaßnahmen unterlegt, verdeutlichen sollen, wie in den verschiedenen Infrastrukturbereichen wie Verkehr, Wohnen, Energie oder Industrie der Um- und Ausbau öffentlicher und privater Infrastrukturen gelingen kann und muss.

Diese und weitere Ansätze zu einer linken, progressiven Erzählung einer demokratisch legitimierten und breit getragenen gesellschaftlichen Anstrengung zur Gestaltung unserer wirtschaftlichen Basis und des dazu passenden institutionellen Überbaus zusammenzuführen, muss die gesellschaftliche Linke allerdings noch leisten: mit konkreten Beispielen, die an den Alltagserfahrungen anknüpfen und motivieren. Entscheidend wird es dabei sein, den negativen Schuldendiskurs zu überwinden.

Die gesellschaftlichen Investitionsbedarfe sind so enorm, dass sie nicht durch die aktuellen Rahmenbedingungen kommunaler und landes- wie bundespolitischer Haushalte gedeckt werden können. Eine investitionsorientierte Reform (noch besser ihre Abschaffung...) der Schuldenbremse – nicht zuletzt auf Bundesebene – ist zentraler Baustein für die Wiedergewinnung öffentlicher Handlungsfähigkeit. Dass auch der Draghi-Report der EU-Kommission auf europäischer Ebene für eine entsprechende Kurskorrektur eintritt, unterstreicht die Notwendigkeit und stimmt verhalten hoffnungsvoll.

² Autor/innengemeinschaft: „Work in Progress - Politisch-redaktioneller Orientierungsrahmen für die spw“ in spw-Heft Nr. 258 (1/24), S. 14

Anknüpfend an unseren Orientierungsrahmen liefern wir in unserem Heftschwerpunkt einige Impulse, die wir als exemplarische Initiativen sehen, denen weitere folgen müssen.

In seinem Beitrag zur politischen Ökonomie der Zeitenwende zeigt *Arno Brandt* zunächst die Dringlichkeit der Modernisierung öffentlicher Infrastrukturen angesichts geopolitischer Konflikte, Transformationsprozesse und Wirtschaftskrisen auf. Die Komplexität der deutschen Volkswirtschaft erfordert erhebliche öffentliche Investitionen in die Verjüngung des volkswirtschaftlichen Kapitalstocks, der in seinem gegenwärtigen Zustand nicht zukunftsfähig ist. Eine aktive Rolle des Staates, die die Blockade der Schuldenbremse überwindet, ist daher in der Ära der Zeitenwende mehr denn je gefordert, um den Pfadwechsel zugunsten einer sozial-ökologischen Transformation zu ermöglichen und die Demokratie gegen die Zumutungen des Rechtspopulismus zu verteidigen.

Die öffentlichen Investitionen sind in Deutschland seit 30 Jahren niedriger als im EU-Durchschnitt oder den USA. Darauf weisen *Torsten Windels* und *Juliane Bielinski* in ihrem Artikel hin. Dieser Investitionsstau wird jetzt ergänzt durch die erforderlichen staatlichen Transformationshilfen (Klima, Digitalisierung, Demografie). Die staatliche Zurückhaltung wird zunehmend zum Entwicklungsrisiko. Die Schuldenbremse erweist sich als systemgefährdend. Die Finanzpolitik von Bund und Ländern hat aber durchaus Spielräume, die genutzt werden können. Zur Krisenbewältigung muss der Staat seine Investitionsfähigkeit verbessern und Engpässe in Planung und Genehmigung beseitigen.

Cosima Ingenschay und *Florian Wrobel* beleuchten die aktuelle Situation bei der Deutschen Bahn, und plädieren für eine präzise staatliche Steuerung bei der weiteren Entwicklung der Schieneninfrastruktur und der Ausgestaltung der Finanzierung. Zudem gelte es, die DB AG als integrierten Konzern aus Eisenbahninfrastruktur und Verkehrsunternehmen auszugestalten.

Die Diskussion um eine neue Mobilität ist gegenwärtig noch sehr stark auf die urbanen Zentren fokussiert, während der ländliche Raum bei innovativen Mobilitätskonzepten immer noch ein Schattendasein führt. *Ulf-Birger Franz*, Verkehrsdezernent der Region Hannover, zeigt in seinem Beitrag mobilitätspolitische Alternativen zum motorisierten Individualverkehr im ländlichen Raum auf und konzentriert sich dabei insbesondere auf smarten Demand Systeme, die flexible Formen der Mobilität innerhalb des ÖPNV und SPNV im ländlichen Raum repräsentieren, aber auch erhebliche Kosten mit sich bringen.

Die Mobilität der Zukunft beschäftigt auch *Witich Rossmann* und *Hans Lawitzke*. Sie setzen sich kritisch mit der Verkehrswende und der Autokrise in Deutschland auseinander und werfen einen differenzierten Blick auf die anstehenden Herausforderungen, der sowohl die industriepolitische Bedeutung der Automobilindustrie, die Mobilitätsbedürfnisse unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen wie auch die internationalen Rahmenbedingungen bei der Erreichung des unbestrittenen Ziels einer klimaneutralen Mobilität berücksichtigt.

Da sich die Schuldenbremse immer mehr als eine Investitionsbremse erweist, mehrten sich Initiativen in den Bundesländern, nach Alternativen zur traditionellen Kreditfinanzierung zu suchen. Die Bundesländer Bremen und Saarland sind in diesem Zusammenhang den Weg gegangen, durch die Etablierung eines Transformationsfonds den Finanzierungsspielraum für transformative Investitionen deutlich auszuweiten. *Carsten Sieling* und *Kevin Rösch* von der Bremer Arbeitnehmerkammer sowie *Patricia Bauer* von der Arbeitskammer des Saarlandes stellen jeweils die beiden Transformationsfonds in ihrem polit-ökonomischen Kontext vor und zeigen zugleich auf, welche Schwierigkeiten sich bei der konkreten Umsetzung der Fonds ergeben.

Wohnungen gehören zu den sozial dringend erforderlichen Infrastrukturen, die derzeit viel zu sehr den Marktgesetzen ausgesetzt sind. *Sarah Philipp* nimmt die Lage in Nordrhein-Westfalen in den Blick, analysiert die

dortigen Bedarfe und die Ungleichzeitigkeiten von Wohnungsmangel in den Ballungsräumen und dem Leerstand in demografisch rückläufigen eher ländlich geprägten Regionen des größten deutschen Bundeslandes. Ihr Vorschlag für eine landeseigene Wohnungsbaugesellschaft nimmt sich das Beispiel aus Niedersachsen zum Vorbild, wo die Landesregierung eine viel aktivere Rolle bei der Bekämpfung des Mangels an bezahlbarem Wohnraum einnimmt als die derzeitige konservativ geführte NRW-Landesregierung.

Es ist mittlerweile populär geworden, hinter fast jedem gesellschaftlichen und ökonomischen Problem als Ursache eine überbordende Bürokratie zu vermuten. Der Ruf nach Bürokratieabbau ist daher aktuell ein Dauerbrenner. In einem Pro und Contra setzen sich *Olaf Struck* und *Axel Prieb*s mit der Forderung nach Bürokratieabbau aus unterschiedlicher Sicht auseinander. Olaf Struck sieht als zentrales Problem der Bürokratie ein übermäßiges Kontrollsystem, das professionelles Handeln behindert und zu hohen Kosten und ineffizienten Prozessen führt. Statt starrer Regeln fordert er mehr Vertrauen in lokale Entscheidungen, Ermessensspielräume und innovative Lösungen. Ziel ist eine Verwaltung, die dezentral, flexibel und innovationsfördernd ist. Dagegen betont Axel Prieb die Bedeutung klarer Regeln und Vorschriften für eine funktionierende Verwaltung und den Rechtsstaat. Er verweist auf vielfältige Defizite, insbesondere Missbräuche, aus der Verwaltungspraxis. Eine gut ausgebildete Verwaltung sei daher wichtiger als ein pauschaler Bürokratieabbau. ■

Zur politischen Ökonomie der Zeitenwende

Transformation, Souveränität, Infrastruktur und öffentliche Investition

von Arno Brandt



⇒ Arno Brandt ist Ökonom (Schwerpunkte: Regional- und Innovationsökonomie sowie Strukturpolitik) und lebt in Lüneburg. Von 1990-2012 war er als Bankdirektor in der NORD/LB tätig. In Hannover ist er Vorsitzender des „Forums für Politik und Kultur e.V.“ und Mitglied des Koordinierungskreises der Keynes Gesellschaft Regionalgruppe Nord. Außerdem ist er Mitglied des Wissenschaftlichen Beirates des SPD-Wirtschaftsforums und Mitglied der spw-Redaktion.

Foto: © Wege

Die von der Bundesregierung ausgerufenen Zeitenwende geht weit über sicherheitspolitische Herausforderungen hinaus. Der Überfall Russlands ist nicht Ursache, sondern Erscheinungsform der Zeitenwende. Seit dem Untergang der SU, spätestens aber seit der Finanzmarktkrise von 2008/2009 sind tektonische Plattenverschiebungen erkennbar, die einen Wandel von einer unilateralen Welt zu einer polyzentrischen Welt signalisieren.

Die USA als ehemaliger Hegemon im geopolitischen Raum befindet sich zunehmend in Konfliktstellung zur aufstrebenden Wirtschaftsmacht VR China, während Russland als Verlierer aus dem sich verändernden geopolitischen Kräftediagramm hervorgeht. Die VR China entwickelt sich zu einer führenden Wirtschaftsmacht, mit starken geopolitischen Ambitionen (BRICS; Neue Seidenstraße). Die USA verfolgen mehr denn je ihre Eigeninteressen und orientieren sich zunehmend auf ihre machtpolitische Stellung im südpazifischen Raum.

Noch ist nicht entschieden, ob sich neben den USA und China auch Europa als Wirtschaftsmacht behaupten kann. Die EU entwickelt gegenwärtig eigene Strategien der politischen, ökonomischen und zum Teil auch militärischen Souveränität, um sich in dem

neuen geopolitischen Spannungsfeld zu behaupten.

Überlagert und verstärkt wird all dies durch eine doppelte Transformation, die einerseits als sozial-ökologische und andererseits als digitale Transformation erfolgt. Die ökologische Transformation impliziert einen Übergang von einem fossil-energetischen zu einem solar-energetischen Entwicklungspfad und von einem linearen zu einem zirkulären Wirtschaftsmodell (Ressourceneffizienz und -effektivität), während die digitale Transformation einen Pfadwechsel von einer analogen zu einer digitalen Kommunikation erfordert.

Pfadwechsel bedeutet einen Übergang von einem längerfristig eingespielten auf einen neuen Pfad der gesellschaftlichen und ökonomischen Entwicklung. Solche Pfadwechsel sind vor allem dann schwierig und kostspielig, wenn sich zuvor hartnäckige Pfadabhängigkeiten („lock-in“) herausgebildet haben.¹

Derartige Wegscheiden sind an sich nicht neu in der Geschichte der kapitalistischen Entwicklung. Der Kapitalismus war immer schon ein beständig in Umwandlung begriffener Organismus², aber im Rahmen der sozial-ökologischen Transformation geht es um die Überwindung von Pfadabhängigkeiten, die sich auf fossil-energetischer Basis in einem über 200 Jahre währenden Prozess kapitalistischer Entwicklung ergeben haben.

Auch die Künstliche Intelligenz hat das Potenzial einen radikalen Wandel der Arbeitswelt sowie unserer Lebensweise herbeizuführen

1 Hübner, K. (2019): National Pathways to low carbon emission economies – Innovation Policies for Decarbonizing and unlocking, New York, S. 1 - 44

2 Marx, K: Vorwort zur ersten Auflage von „Das Kapital“, MEW 23, S.16

und damit den bisherigen Wachstumsmodus grundlegend zu verändern.³

Vor diesem Hintergrund wird aller Voraussicht nach eine erneute Häutung der kapitalistischen Moderne die politische Agenda der kommenden Jahrzehnte in Deutschland und Europa bestimmen.⁴ Dieser Häutungsprozess wird konflikthaft sein und einen krisenhaften Verlauf nehmen, wie er bereits gegenwärtig erkennbar ist.

Adam Tooze spricht in diesem Zusammenhang in Abgrenzung zum Begriff der Zeitenwende von einer Polykrise, in der unterschiedliche Krisen zur gleichen Zeit auftreten, sich überschneiden und sich gegenseitig verstärken: „Wir stehen in einer umfassenden Krise der Globalisierung, die schon vor einiger Zeit begann, nicht erst mit dem 24. Februar 2022, und die sich auf verschiedenen Ebenen entfaltet: global, national und regional. Diese Krise der Globalisierung gestaltet sich heterogen. In ihr überschneiden sich Kriege, geopolitische Spannungen, die Klimakrise, eine Pandemie wie auch massive Spannungen im Weltwirtschaftssystem. Und alle diese Herausforderungen potenzieren sich gegenseitig, so dass tatsächlich der Effekt entsteht, dass das Ganze schlimmer ist als die Folgen der Einzelkrisen für sich alleine betrachtet.“⁵

Nach Kurt Hübner befinden sich Deutschland und Europa in einer Transformations- bzw. *Pfadwechselkrise*: „Das alte Wachstumsmodell ist nicht länger tragfähig und das neue Wachstumsmodell ist noch nicht ausgebildet“.⁶ Derartige Konstellationen sind Nährboden für rechts-populistische Bewegungen bzw. Parteien, wie sie gegenwärtig überall in Europa aufkeimen.

Wir brauchen dringlicher denn je eine gut entwickelte Infrastruktur

Wir befinden uns gesellschaftlich, ökonomisch und politisch in einer Situation, in der eine gut entwickelte öffentliche Infrastruktur und eine entsprechende öffentliche Daseinsvorsorge dringender denn je erforderlich wären. Wir bräuchten Investitionen in Infrastrukturen, Technologien, Bildung und öffentliche Dienstleistungen, die den volkswirtschaftlichen Kapitalstock stärken, die Produktivität steigern, die Resilienz verbessern und den Pfadwechsel zur Klimaneutralität ermöglichen.⁷

Die Corona-Krise, die Klimakrise und mittlerweile auch die Ukraine-Krise haben schonungslos offengelegt, mit welchen Defiziten wir in fast allen Bereichen des gesellschaftlichen Lebens (Bildung, Gesundheit, Verkehr, Gebäude, Energie, Netze etc.) konfrontiert sind. Die Kosten für die Kompensation der unterlassenen Investitionen und der für die Lösung der dringlichsten Zukunftsaufgaben werden auf 600 bis 800 Milliarden Euro für die nächsten zehn Jahre geschätzt.⁸ Ins Bewusstsein gerückt ist auch, wie stark Deutschland mit seiner ausgeprägten Exportorientierung in einer globalisierten Welt von anderen geökonomischen Macht- und Wirtschaftszentren abhängig geworden ist.

Mehr denn je wird deutlich, dass die großen gesellschaftspolitischen Herausforderungen nicht im nationalen Alleingang, sondern nur im Kontext der Europäischen Union bewältigt werden können. Dies wird aber nur gelingen, wenn die fiskalpolitische Architektur Europas zur Finanzierung der notwendigen Investitionen einer grundlegenden Revision unterzogen wird. Ob auch die Klimaziele im globalen Maßstab – wie im Pariser Abkommen vereinbart – erreicht werden können, ist aufgrund der aktuellen internationalen Konfliktlagen (z.B. Uk-

3 Acemoglu, D., Johnson, S. (2024): Learning from Ricardo and Thompson. Im Internet: https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=4826001. Acemoglu, D. (2024): The Simple Macroeconomics of AI. Im Internet: <https://economics.mit.edu/sites/default/files/2024-05/The%20Simple%20Macroeconomics%20of%20AI.pdf>. Crawford, K. (2024): Atlas der KI. Die materielle Wahrheit hinter den neuen Datenimperien, München

4 Beckert, J. (2024): Verkaufte Zukunft. Warum der Kampf gegen den Klimawandel zu scheitern droht. Berlin

5 Tooze, A. (2022): Zeitenwende oder Polykrise? Das Modell Deutschland auf dem Prüfstand, Willy Brandt Lecture 2022, Schriftenreihe der Bundeskanzler-Willy-Brandt-Stiftung, Berlin, S. 23), <https://willy-brandt.de/neuigkeiten/neuerscheinung-adam-tooze-zeitenwende-oder-polykrise-das-modell-deutschland-auf-dem-pruefstand/>

6 Hübner, K. (2024): Modell Deutschland in einer Umbruchphase der globalen Ökonomie, in spw 1/2024, S. 28 - 33

7 Autor*innengemeinschaft: Work in Progress. Politisch-redaktioneller Orientierungsrahmen für die spw, in: spw 1/2024, S.13 - 22

8 Windels, T., Bielinsky (2024): Infrastrukturdefizite als Risiko - Zu den Zusammenhängen von öffentlichen Investitionen, Staatsverschuldung und Krisenbewältigung, in dieser Ausgabe, S. 20 ff. Das Dezernat Zukunft beziffert in einer neuen Studie die erforderlichen Investitionen auf 782 Milliarden Euro für die nächsten 10 Jahre, FAS (2024): Ein Wunschzettel für Deutschland – und seine Kosten, FAS vom 08.09.2024

Modernisierungsdefizite des volkswirtschaftlichen Kapitalstocks

Die Modernisierungsdefizite sind in Deutschland auf mangelnde öffentliche und private Investitionen in die Erneuerung des Kapitalstocks zurückzuführen. Ein Vergleich mit anderen führenden Industrieländern zeigt, wie stark Deutschland mittlerweile hinter anderen Volkswirtschaften zurückgefallen ist.¹⁸ Während z.B. Kanada einen steigenden Modernisierungsgrad des volkswirtschaftlichen Kapitalstocks aufweist, befindet sich der Modernisierungsgrad der französischen oder britischen, stärker aber noch der deutschen Volkswirtschaft im Sinkflug. Der sinkende Modernisierungsgrad des volkswirtschaftlichen Kapitalstocks signalisiert, dass Deutschland hinsichtlich seiner öffentlichen Infrastruktur eine Entwicklung vollzieht, die tatsächlich die Wertschöpfungs- und Wettbewerbskraft der deutschen Wirtschaft untergraben könnte.¹⁹ Für eine nachhaltige Transformation der deutschen Volkswirtschaft ist daher eine Modernisierung des volkswirtschaftlichen Kapitalstocks in einem seit Jahrzehnten nicht mehr gekannten Ausmaß erforderlich.²⁰

John Maynard Keynes sieht in seiner General Theory – ähnlich wie Marx, Schumpeter oder Gordon – in der langfristigen Entwicklung des Kapitalismus eine sinkende Grenzleistungsfähigkeit des Kapitals²¹ und damit einen tendenziellen Fall der Investitionsneigung, der eine säkulare Abflachung der Akkumulation begründet.²² Als Ausweg fällt dem Staat nach Keynes die Rolle zu, eine umfassende Steuerung der Investitionen zu übernehmen. Nur tiefgreifende institutionelle Veränderungen und insbesondere die Sozialisierung der Investitionsfunktion können

aus den stagnativen Tendenzen herausführen.²³ In seiner Schrift „Das Ende des laissez faire“ plädiert Keynes dafür, dass sich der Staat dabei auf die Investitionen konzentrieren soll, die private Investoren nicht leisten.²⁴ Keynes hatte die Einschätzung, dass dieser Anteil gesellschaftlich notwendiger Investitionen, der von den Privaten nicht übernommen wird, über die Zeitläufe tendenziell wächst.²⁵

Der Staat hat in Deutschland diese Investitionsschwäche des privaten Sektors bislang nicht ausgleichen können. Im Gegenteil: Die Investitionszurückhaltung des Staates der vergangenen Jahrzehnte war Ausdruck eines neoliberalen Weltbildes, von dem auch weite Teile der Sozialdemokratie nicht unbeeindruckt blieben. Nach diesem Weltbild sollten die Marktkräfte entfesselt und der Staat weitgehend in seiner Rolle als Investitions- und Regulationsinstanz zurückgenommen werden: „Privatisierung, Deregulierung, Liberalisierung“. Da sich ebenso theoretisch wie empirisch gezeigt hat, dass Märkte a priori nicht effizient sind, Konzentrationstendenzen aufweisen und soziale und regionale Ungleichheiten erzeugen, ist die neoliberale Ideologie mittlerweile mehr oder minder stark in die Defensive geraten.

Schuldenbremse als Investitionsblockade

Die Fesselung des Staates in seiner Investitionsfunktion wurde maßgeblich durch die im Grundgesetz verankerte Schuldenbremse besiegelt. Diese Schuldenbremse hat in einer Welt der Polykrise fast zur Handlungsunfähigkeit des Staates geführt. Seither rettet sich die Bundesregierung nur durch Ausnahmetatbestände, Sonderhaushalte, Schattenhaushalte und alle denkbaren Umgehungsstrategien vor ihrer Machtlosigkeit. Am Gezerre der Ampelkoalition ist zunehmend erkennbar, wie stark Abweichungen von der Verschuldungsbremse

18 Michelsen, C., Junker, S. (2023): Alternder Kapitalstock: Wettbewerbsfähigkeit steht auf der Kippe, Studie der MacroScope Pharma, Berlin

19 Heise, A. (2024). Veralteter Kapitalstock – leidet die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Volkswirtschaft?, in diesem Heft, S. 61 ff.

20 Ebenda, Vgl. Dullien, Sebastian; Gerards Iglesias, Simon; Hüther, Michael; Rietzler, Katja: Herausforderungen für die Schuldenbremse, IMK Policy Brief, Düsseldorf

21 z.B. durch pessimistische Zukunftserwartungen oder sinkenden Absatz-erwartungen.

22 Kurz, H. (2018): Das Gespenst säkulare Stagnation – Ein theoriegeschichtlicher Überblick, Marburg, S. 76 ff., ähnlich, aber mit z.T. anderen Begründungen argumentieren Marx, K. (1979) Das Kapital III, MEW Bd.25, Berlin, S. 221 ff., Schumpeter, J. (1993): Kapitalismus, Sozialismus und Demokratie, 7. erw. Auflage, Tübingen, Gordon, R. (2016): The Rise and Fall of American Growth, Princeton, New Jersey

23 Kurz, H. (2018), a.a.O., S.80

24 Keynes, J.M. (2011): Das Ende des Laissez faire. Ideen zur Verbindung von Privat- und Gemeinwirtschaft, Berlin, S. 47

25 Keynes war übrigens auch der Überzeugung, dass wir es nicht dem Zufall privater Entscheidungen überlassen sollten, in welchem Umfang Ersparnisse ins Ausland transferiert werden, vgl. ebenda, S. 48

in die Mühlen parteipolitischer Auseinandersetzungen geraten.²⁶

Kernargument der neoliberalen Ökonomie gegen eine aktive Investitionspolitik des Staates ist die „Crowding out-Hypothese“, wonach öffentliche Investitionen private Investitionen verdrängen. Diese Hypothese beruht auf der Annahme, dass infolge zunehmender staatlicher Verschuldung die Zinssätze am Kapitalmarkt steigen und sich damit private Investitionen verteuern. Diese Annahme beruht aber auf einer veralteten Kredittheorie, wonach sich die Kreditnachfrage aus einem unelastischen Kapitalfonds speist, den sich Staat und Private teilen müssen.²⁷ Öffentliche und private Investitionen stehen aber nicht in einem substitutiven, sondern in einem komplementären Verhältnis zueinander. David Aschauer spricht daher auch von einem „Crowding in“ durch öffentliche Investitionen.²⁸ Öffentliche Investitionen sind oft Voraussetzung für private Investitionen, z.B. bei Infrastrukturen, die eine Grundlage für erfolgreiches wirtschaftliches Handeln sind. Für private Innovationen sind z.B. öffentliche Forschungsinvestitionen grundlegend, um Unsicherheiten und Kosten zu reduzieren. Aufgrund der externen Effekte von Forschung und Entwicklung (Wissensspillover) unterbleiben vielfach Forschungsanstrengungen der Privaten, wenn nicht der Staat im Rahmen seiner Forschungspolitik Anstöße gibt. Oder – um ein anderes Beispiel zu nennen – wenn man angesichts des Fachkräftemangels mehr Frauen in den Arbeitsmarkt integrieren will, muss man zunächst einmal mehr Ganztagskitaplätze zur Verfügung stellen.

Ein weiteres zentrales Argument, dass gegen die Staatsverschuldung von konservativer und liberaler Seite vorgetragen wird, stellt auf die vermeintliche Belastung künftiger Generationen durch die zeitliche Verschiebung von Schuldenlasten ab. Danach müssten die Zinsen in

den nachfolgenden Generationen in Form von höheren Steuern bedient werden, wodurch die Finanzierungsspielräume für künftig präferierte Projekte eingeschränkt würden. Zwei Gegenargumente zeigen, dass diese Argumentation nicht stichhaltig ist: Erstens trifft diese zwar für die künftigen Steuerzahler zu, „nicht aber für die Generationen als Ganzes; denn die Empfänger der Zinszahlungen gehören ja ebenfalls zur künftigen Generation.“²⁹ Zweitens sollten entsprechend dem Nachhaltigkeitsprinzip zukünftige Generationen über Zinszahlungen an der Finanzierung von heutigen Investitionen beteiligt werden, weil auch sie von diesen Investitionen profitieren. Daher ist es nicht einleuchtend, warum die heutige Generation die Gesamtlasten der Transformation allein schultern sollte.³⁰

Die Verschuldungsbremse ist inzwischen von vielen Ökonomen – auch lagerübergreifend – als schwerwiegender Fehler erkannt worden.³¹ So kommen Jens Südekum und Michael Hüther „zu dem Schluss, dass die deutsche Schuldenbremse vor allem mit ihrem weitreichenden Verbot investitionsorientierter Verschuldung aus makroökonomischer Perspektive keine sinnvolle Fiskalregel mehr darstellt.“³² Auch der

26 Stiglitz, J. (2024): Neoliberalism, Keynesian economics, and responding to today's Inflation, Review of Keynesian Economics, Vol. 12 No. 1, Spring 2024, pp. 1–26

27 Tatsächlich ist das Mittelangebot zum Zweck von Bankkrediten elastisch, da in der Realität Kreditgewährungen durch Geschäftsbanken mittels Giralgeldschöpfung finanziert werden.

28 David Aschauer (1989): Does public capital crowd out private capital?, in: Journey of Monetary Economics, Vol. 24, Issue 2, Sept. 1989, p. 171 - 188

29 Keynes-Gesellschaft (2024): Aktuelle wirtschaftspolitische Auseinandersetzungen auf nationaler und europäischer Ebene, S. 6, <https://keynes-gesellschaft.de/wp-content/uploads/2019/11/F-Aktuelle-Wirtschaftspolitische-Auseinandersetzungen-auf-nationaler-und-europaeischer-Ebene.pdf>

30 Lindner, F., Tiefensee, A. (2024): Nachhaltigkeit der Wirtschaftspolitik in Zeiten der Polykrise, Lehren aus dem Neuen Magischen Viereck, IMK-Studie, Hans-Böckler-Stiftung, Düsseldorf, S.14, https://www.imk-boeckler.de/de/faust-detail.htm?sync_id=HBS-008913

31 Bofinger, P. (2024): Kranker Mann und dummer Mann. Wie die Ampelkoalition uns in die Krise spart in: Blätter für deutsche und internationale Politik, <https://www.blaetter.de/ausgabe/2024/maerz/kranker-mann-und-dummer-mann>

Südekum, J. (2024): Schuldenbremse passt nicht mehr ins Hier und Jetzt, Bundesverband der Energiewirtschaft- und Wasserwirtschaft, <https://www.bdew.de/online-magazin-zweitausend50/schuldenbremse/jens-suedekum-kritik-an-schuldenbremse/>

Dullien, S., Iglesias, S., Hüther, M., Rietzler, K. (2024), Herausforderungen für die Schuldenbremse, Investitionsbedarfe in der Infrastruktur und für die Transformation, IW-Policy-Paper 2/2024, <https://www.iwkoeln.de/studien/simon-gerards-iglesias-michael-huether-investitionsbedarfe-in-der-infrastruktur-und-fuer-die-transformation.html> Fratzscher, M. (2023): Kluge Schulden heute sind der Wohlstand von morgen, https://www.div.de/de/div_01.c.889017.de/nachrichten/kluge_schulden_heute_sind_der_wohlstand_von_morgen.html

Truger, A. (2019): Deutsche Schuldenbremse: kein gutes Vorbild für Europa, in: Wirtschaftsdienst, H. 6/2019, S. 374 – 375, <https://www.wirtschaftsdienst.eu/inhalt/jahr/2019/heft/6/beitrag/deutsche-schuldenbremse-kein-gutes-vorbild-fuer-europa.html>

32 Südekum, J., Hüther, M. (2019): Die Schuldenbremse – eine falsche Fiskalregel am falschen Platz, in: Ordnungspolitische Perspektiven, Nr. 103, Heinrich Heine Universität, <https://d-nb.info/1204942773/34>

Sachverständigenrat hat mittlerweile, die Schuldenbremse in seiner jetzigen Form in Frage gestellt und fordert einstimmig eine „pragmatische Anpassung“.³³

Neue Rolle des Staates

Die italienisch-US-amerikanische Wirtschaftswissenschaftlerin Marianna Mazzucato weist dem Staat die Rolle zu, Akteur einer missionsorientierten Investitions- und Innovationspolitik zu sein.³⁴ Ähnlich wie seinerzeit die Apollo-Mission konzipiert wurde, soll z.B. das Ziel der Klimaneutralität in einer klimapolitischen Roadmap konkretisiert werden. Der entscheidende Unterschied zwischen einer missionsorientierten Strategie im Vergleich zu bisherigen industrie- bzw. strukturpolitischen Strategien liegt dabei darin, dass der Staat durch öffentliche Investitions- und Beschaffungsprogramme als Nachfrager und Treiber von Innovationen auftritt. Es geht nicht mehr nur um die Setzung von Rahmenbedingungen, sondern vielmehr auch um eine gezielte industrie- bzw. klimapolitische Steuerung von Nachfrage und Investitionen. Durch diesen fokussierten Einsatz von Ressourcen kann es dem Staat gelingen, gerade auch Pfadabhängigkeiten aufzubrechen.

Insbesondere dann, wenn es – wie in Zeiten der Transformation – um infrastrukturelle Systeminnovationen geht, ist der demokratische Staat am ehesten in der Lage, sich auf damit verbundene Unsicherheiten und Risiken einzulassen und frühzeitig wie auch langfristig zu investieren. Er kann damit auch die Entwicklung neuer Produkte und Problemlösungen sowie die Entstehung neuer Märkte begünstigen. Ihm kommt damit eine ebenso unternehmerische wie planerische Rolle zu, indem er strategische Ziele für die innovationsrelevanten Akteure und Institutionen vorgibt und Leitprojekte de-

finiert, die aus einem breiten gesellschaftlichen Verständigungsprozess hervorgehen.³⁵

Die Zeitenwende muss mehr als ein neuer Kurs in der Außen- und Sicherheitspolitik sein. Die sozial-ökologische und digitale Transformation sowie die Souveränität der EU in einem sich neu entwickelnden Weltsystem sind nur realisierbar, wenn der deutsche Staat bzw. die europäische Staatengemeinschaft eine wesentlich aktivere und selbstbewusstere Rolle wahrnimmt als dies in den letzten Jahrzehnten der Fall war.

Die Überwindung von Pfadabhängigkeiten bedarf umfangreicher öffentlicher Investitionen, insbesondere auch dann, wenn sie sozial ausgestaltet sein soll. Damit rückt aber auch die finanzpolitische Handlungsfähigkeit wieder auf die politische Agenda. Ohne eine Reform der Schuldenbremse werden die mittlerweile verfestigten Investitionsblockaden nicht gelöst werden können. Es wird daher einer der großen Reformprojekte für die nächste Legislaturperiode sein müssen, die Finanzierung von Investitionen durch Staatsverschuldung (Goldene Regel) in Zukunft wieder zu ermöglichen. Dies gilt prinzipiell auch für die europäische Finanzarchitektur. Gelingt dies nicht, werden weder die Transformationsprozesse erfolgreich bewältigt werden können noch dem anschwellenden Rechtspopulismus Einhalt geboten werden können.³⁶ Insofern ist die Investitionsfähigkeit Deutschlands und der EU am Ende auch eine Frage, die nicht nur über die erfolgreiche Transformation, sondern auch über die Zukunft der Demokratie entscheidet. ■

33 Sachverständigenrat (2024): Schuldenbremse pragmatisch anpassen, <https://www.sachverstaendigenrat-wirtschaft.de/presse/details/policy-brief-schuldenbremse-pressemitteilung.html>

34 Mazzucato, M. (2014): Das Kapital des Staates. Eine andere Geschichte von Innovation und Wachstum, München, Diess.(2021): Mission. Auf dem Weg zu einer neuen Wirtschaft, Frankfurt a. M.

35 Brandt, A., Kremer, U. (2019): Infrastrukturökonomie und Vergesellschaftung – Schlüssel für einen modernen Sozialismus, spw H. 6/2019, S. 27

36 Suedekum, Jens (2022) : Proactive regional policy: What a new policy to avoid socio-economic disruptions could look like, Working Papers, No. 06/2022, Forum for a New Economy, Berlin, Regionalpolitik ist der Schlüssel, (FAZ vom 27.08.2024), Stiglitz, J. (2024): The road to freedom – Economics on the goof society, Dublin, S. 232, Stiglitz, J. (2024) 'Neoliberal capitalism' has contributed to the rise of fascism, Interview, <https://www.abc.net.au/news/2024-08-11/joseph-stiglitz-the-road-to-freedom-neoliberalism-fascism/104210670>, Franz, Ch., Garamow, A., Kritikos, A., Kriwoluzky, A. und Fratzscher, M. (2024): m Wirtschaft, Demografie und strukturelle mMissstände: Die Faktoren hinter dem Erfolg der AfD bei der Europawahl 2024, https://www.diw.de/documents/publikationen/73/diw_01.c_909506.de/24-30-1.pdf

Infrastrukturdefizite als Risiko – Zu den Zusammenhängen von öffentlichen Investitionen, Staatsverschuldung und Krisenbewältigung

von Juliane Bielinski und Torsten Windels



⇒ Juliane Bielinski ist Wirtschaftsgeografin und lebt in Hannover.

Foto: © privat



⇒ Torsten Windels ist Ökonom und lebt in Hannover.

Foto: © privat

Ausgangslage

„Kein EU-Land investiert so wenig in seine öffentliche Infrastruktur wie Deutschland.“ (Rösel/Wolffson 2022, S. 529)

Von 2000 bis 2023 betragen die staatlichen Bruttoanlageinvestitionen in Deutschland durchschnittlich 2,3 Prozent des Bruttoinlandsprodukts (BIP). Dies waren 1,0-Prozentpunkte weniger als im EU-Durchschnitt, 1,5-Prozentpunkte weniger als in den USA und sogar 2,0 Prozentpunkte weniger als in Frankreich oder Schweden (Abb. 1). Gegenüber dem EU-Durchschnitt summiert sich die kumulierte Investitionslücke im staatlichen Kapitalstock Deutschlands auf 680 Milliarden EUR (auf Preis- und BIP-Niveau von 2023 beläuft sich dieser Rückstand sogar auf 1.030 Milliarden EUR). Entsprechend größer

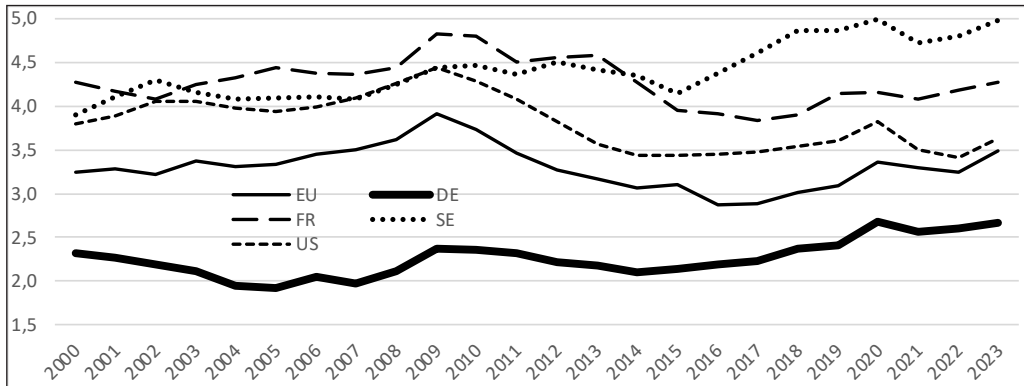
ist der Abstand zu den USA, Frankreich und Schweden. Der öffentliche Kapitalstock, das sind Schulen, Hochschulen, Krankenhäuser, Sozialwohnungen, Straßen, Brücken, Schienen, Bahnen, Busse, Häfen usw.

Öffentliche Investitionen – Leitbildwechsel

Die Sicht auf die Rolle öffentlicher Investitionen hat sich in den letzten Jahren erheblich verschoben (Fricke 2023, Müller/Schulten 2022). Bis zur Finanzkrise 2008 dominierte ein neoliberales Dogma sich selbst stabilisierender Märkte und eines bestenfalls wirkungslosen Staates. In einem globalen Steuersenkungswettbewerb (EU-Kommission 2024) und EU-geführter ‚Öffnungsprozesse‘ öffentlicher oder staatlich regulierter Bereiche sollten neue Wachstumskräfte mobilisiert werden (Müller/Schulten 2022, S. 335). Arbeitsmärkte wurden ‚flexibilisiert‘, soziale Absicherungen abgebaut (Rentenreform(en), Hartz IV), Güter- und Dienstleistungsmärkte geöffnet, Finanzmärkte ‚entfesselt‘ und öffentliches Vermögen (Wohnungen, Versorger, Krankenhäuser, ...) privatisiert. Seit fast 30 Jahren liegen die öffentlichen Nettoanlageinvestitionen (=Bruttoanlageinvestitionen abzgl. Abschreibungen) in Deutschland bei durchschnittlich 0,0 Prozent des BIP (Abb. 2). Insbesondere die kommunalen Investitionen wurden in Deutschland zurückgefahren (Abb. 3). Die Bevölkerung ist dagegen von 2000 bis 2023 um 3 Prozent gestiegen. Das reale Bruttoinlandsprodukt ist in dieser Zeit um 28 Prozent gewachsen. Die Gütermenge im Straßengüterverkehr hat um über 60 Prozent zugenommen. Bedarf und Angebot fallen also immer weiter auseinander.

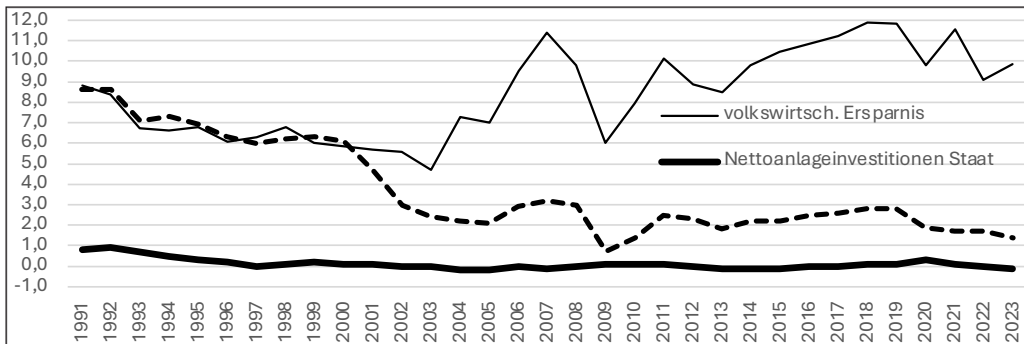
Die globale Finanzkrise 2008/2009 erschütterte das Marktvertrauen. Der Glaube an eine Selbststeuerung von Märkten erwies sich als falsch. Banken und Finanzmärkte mussten mit

Abb. 1: Öffentliche Investitionen (Bruttoanlageinvestitionen des Staates, in Prozent des nom. BIP)



Quelle: Ameco

Abb. 2: Nettoanlageinvestitionen und volkswirtschaftliche Ersparnis in Deutschland (in Prozent des BIP, in jeweiligen Preisen)



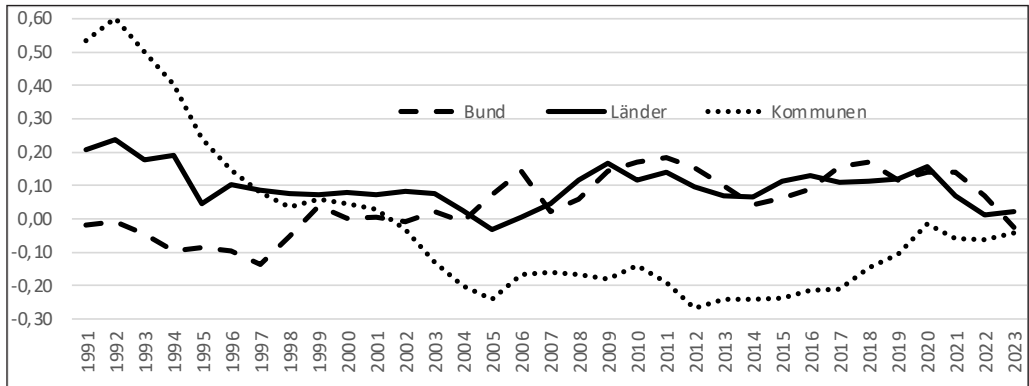
Quelle: StatBA, VGR – Arbeitsunterlage Investitionen, 1. Quartal 2024, Juni 2024, Tab. 3.1.0, StatBA, VGR, Inlandsproduktberechnung, Detaillierte Ergebnisse, Mai 2024, Tab. 2.1.5

viel Geld vom Staat gerettet werden und die Schwächen der Privatisierungen wurden deutlich (Müller/Schulten 2022, S. 359). Die unzulängliche öffentliche Infrastruktur belastet zunehmend die wirtschaftliche Entwicklung (Dullien 2024) und den sozialen Zusammenhalt in Deutschland.

Ausdruck fand diese Infragestellung des ‚Primats des Marktes‘ in Deutschland 2019 in gemeinsamen Forderungen von DGB und BDI nach einem großen, staatlichen Investitionsprogramm (Bardt 2019). Auch die Important Projects of Common European Interest (IPCEI) der EU stehen für eine aktivere Rolle staatlicher Investitionen (Industriepoli-

tik). Mit dem ‚EU-Chip-Act‘, will die EU die Eigenproduktion von mikroelektronischen Komponenten mit staatlichen Investitionen von 10 auf 20 Prozent verdoppeln, um Abhängigkeiten von Drittmärkten zu verringern (EU-Kommission 2023). Die hohen Subventionen für die Ansiedelung von Mikrochipfabriken in Magdeburg und Dresden werden hiermit gerechtfertigt (BMWK-PI 15.03.2022/08.08.2023). Auch in der Covid-19-Pandemie und dem Ukraine-Krieg waren erneut staatliche Schutzmechanismen gefragt. Risiken konnten durch Maßnahmen von Bund, Ländern und EU erheblich eingedämmt werden (OECD 2023, S. 26/27; Dullien 2022).

Abb. 3: Staatliche Nettoanlageinvestitionen in Deutschland (in Prozent des BIP (nominal))



Quelle: StatBA, VGR – Arbeitsunterlage Investitionen, 1. Quartal 2024, Tab. 3.6.2

Diese staatlichen Investitionen zur Krisenbewältigung stehen aber in Konkurrenz zu den ebenfalls drängenden Klimaschutzmaßnahmen. Und die Schuldenbremse verhindert eine kreditfinanzierte Erweiterung der Investitionen. Das Urteil des Bundesverfassungsgerichts zur restriktiveren Verwendung von Kreditermächtigungen aus Notlagenprogrammen vom November 2023 (Bundesverfassungsgericht 2023) spitzt aktuell dieses Dilemma noch weiter zu und macht eine Reform der Schuldenbremse drängender (Dullien 2024).

Verhältnis von öffentlichen und privaten Investitionen

In der Vergangenheit wurde oft angeführt, öffentliche Investitionen verdrängten private Investitionen (crowding out). Die jüngere Debatte hingegen geht von komplementären, also sich ergänzenden Beziehungen zwischen öffentlichen und privaten Investitionen aus. Öffentliche Investitionen sind oft Voraussetzung für private Investitionen, z.B. bei Infrastrukturen.

Rendite öffentlicher Investitionen

Multiplikator: Öffentliche Investitionen sind volkswirtschaftliche Nachfrage. Die Auftragnehmer der staatlichen Aufträge generieren durch die Verausgabung der staatlichen Einnahmen (Gehälter, Vorleistungen, Gewinn)

weitere Nachfrage, die das Wachstum weiter verstärken.

Akzelerator: Investitionen wirken aber zudem positiv auf das Potentialwachstum. Verkehrswege, Datenleitungen, Forschungs- und Bildungsinvestitionen erhöhen neben dem aktuellen vor allem das zukünftige Wachstum durch leistungsfähigere Angebotsfaktoren (kürzere Transportzeiten durch bessere Verkehrswege, qualifiziertere Beschäftigte).

Diese Wachstumseffekte (Multiplikator + Akzelerator) ergeben die volkswirtschaftliche Rendite der öffentlichen Investitionen. Krebs/Scheffel (2016) (ähnlich auch OECD 2023, S. 22) schätzen diese jährlichen Investitionsrenditen und die Selbstfinanzierungsfristen für öffentliche Investitionen durch höhere, zukünftige Steuereinnahmen (fiskalische Amortisation):

- Ganztagskitas und -schulen: 14,3 Prozent Rendite, 11 Jahre Amortisation
- Hochschulinvestitionen: 8,7 Prozent Rendite, 18 Jahre Amortisation
- Infrastrukturinvestitionen: 7,0 Prozent Rendite, 20 Jahre Amortisation.

Besonderheit Deutschland

Die oben geschilderten Bedingungen für die öffentlichen Investitionen gelten für alle Länder

aus Abb. 1, gleichwohl liegt die deutsche Quote für öffentliche Investitionen strukturell unter diesen Vergleichsländern. Dies ist nicht allein auf sozioökonomische Unterschiede zurückzuführen, sondern liegt auch an einer spezifisch deutschen Austeritätspolitik, die erst zur Schuldenbremse geführt hat und deren Überwindung nun durch die Schuldenbremse behindert wird (Rösel/Wolffson 2022, S. 529). Hinzu kommen personelle Engpässe in Planungs- und Genehmigungsämtern und eine komplexe Förder- und Genehmigungspraxis in Deutschland (KfW Kommunalpanel 2024, S. 19-23, Scheller et al. 2021).

Letzteres Problem wird deutlich in den Ausgaberesten der Haushalte von Bund und Ländern. Ausgabereste sind verplante, aber nicht abgeflossene Mittel, die auf das Folgejahr übertragen wurden. Hierin enthalten sind auch die Investitionsmittel, die nicht abgeflossen sind. Tendenziell steigen diese und verweisen auf zunehmende Probleme, vorhandene Mittel auch zu verausgaben. Im Bundeshaushalt 2022 wurden 40,9 Milliarden EUR übertragen, die 2023 als Ausgabereste zur Verfügung standen (Bundesrechnungshof 2023, S. 23).

„Allein das Land Baden-Württemberg schiebt Ausgabereste in Höhe von zehn Milliarden Euro vor sich her. Das sind zum Beispiel Mittel für den Breitbandausbau oder Hochschulsanierungen. Das Geld ist zwar verplant, fließt aber nicht im vorgesehenen Zeitraum ab, weil Genehmigungen oder Personal fehlen.“ (Bayaz 2024)

„Der ‚Sockel‘ an Ausgaberesten bei Investitionen liegt seit Jahren bei einem Wert von über 30 %.“ (Sächsischer Rechnungshof 2023, S. 7).

Bedarf

Die öffentlichen Investitionsbedarfe: Das KfW-Kommunalpanel (2024) beziffert den kommunalen Investitionsstau auf 186 Milliarden EURO. Die aktualisierte Studie von IMK und IW beziffert den Bedarf auf 10 Jahre auf knapp 600 Milliarden EURO (Dullien 2024c). Thöne (2022) beziffert den Finanzbedarf in der laufenden Legislaturperiode (2021-2025) zur Bewältigung von fünf großen Transformatio-

nen (demografischer Wandel, Klimaneutralität, Sicherheit (äußere, innere, Cyber), Auf- und Ausbau der Infrastruktur, Digitalisierung) auf jährlich 300 Milliarden EURO. Hierzu macht er auch Finanzierungsvorschläge. Krebs (2023) veranschlagt allein für die Bewältigung der Transformation zur Klimaneutralität 800 Milliarden EURO auf zehn Jahre.¹ Diese Summen passen zu den oben ermittelten Rückständen deutscher öffentlicher Investitionen zum EU-Durchschnitt.

Finanzierungsinstrumente

Eine Ausweitung der öffentlichen Investitionen ist durch höhere Einnahmen (Steuern) oder durch staatliche Kreditaufnahme möglich. Ersteres ist politisch konfliktär und in der regierenden Ampelkoalition mit der FDP kaum machbar. Letzteres ist durch die Schuldenbremse grundsätzlich blockiert. Eine Reform der Schuldenbremse wird zwar immer breiter diskutiert, wird aber auf Bundesebene bislang von FDP und CDU/CSU blockiert. Diese wollen die Investitionsmittel durch ‚Ausgabenpriorisierung‘ aufbringen. D.h. Investitionen werden im Haushalt gegen Personal- und Sozialausgaben ausgespielt.

Haushaltsdefizite sind in Deutschland eher negativ angesehen („das steckt tief in der DNA der Bundesrepublik“ Kierkegaard 2023). Es herrscht eine fiskalkonservative Haltung vor, dass der Staat mit dem auszukommen habe, was er einnehme. Diese Sicht ist ökonomisch überholt:

„Die Ökonomik der Defizite hat sich gewandelt.“ „Wirtschaftslehrbücher lehren, dass Staatsdefizite die Zinssätze erhöhen, private Investitionen verdrängen und alle ärmer machen. Ein Abbau der Defizite hingegen senkt die Zinssätze und spornt produktive Investitionen an. (...) Heute (...) sind die langfristigen Realzinsen auf die Staatsverschuldung viel niedriger. (...) Diese niedrigen Zinssätze (...) gingen der Krise voraus und scheinen in einer Reihe von tieferen Kräften zu wurzeln, darunter eine geringere Investitionsnach-

¹ Für die Bedarfsermittlung in einzelnen Bundesländern s. Bielinski/Brandt/Windels (2022, 2023, 2024a, 2024b).

frage, höhere Sparquoten und eine zunehmende Ungleichheit. (...) bedeutende Unternehmen halten große Mengen an Bargeld in ihren Bilanzen. Niemand behauptet ernsthaft, dass die Kapitalkosten die Unternehmen davon abhalten, Investitionen zu tätigen. Eine Senkung des Defizits wird also kaum private Investitionen anregen.“ (Furman/Summers (2019), S. 94, 84/85)

Als strukturelle Ausgaben sollten die hier ausgemachten Bedarfe über Steuern finanziert werden. Doch politische Blockaden und zeitliche Dringlichkeit sowie die generationenübergreifende Bedeutung der Transformationen rücken eine kurzfristig verfügbare Kreditfinanzierung in das Zentrum der Betrachtung. Hier wäre die Reform der Schuldenbremse dringend geboten. Jedoch ist eine erforderliche Zweidrittel-Mehrheit im Bundestag derzeit (noch) nicht erkennbar.

Das Beispiel des Sondervermögens ‚Bundeswehr‘ hat gezeigt, dass auch mit Schuldenbremse Kreditfinanzierungen möglich sind, wenn diese im Grundgesetz neben die Schuldenbremse gestellt werden. So wurden Fonds vorgeschlagen zur Finanzierung besonderer Aufgaben z.B. für den Klimaschutz (Bremen/Saarland) oder den sozialen Wohnungsbau (Pestel/ARGE 2023, S. 43). Doch auch hierfür sind (noch) keine notwendigen Mehrheiten sichtbar.

Aber auch ohne Verfassungsänderungen bietet der bestehende Rechtsrahmen Spielräume zur Ausweitung einer Kreditfinanzierung – wenn man sie nutzen will.²

- Aussetzung der Schuldenbremse durch eine ‚Notsituation‘

Bis zum Urteil des Bundesverfassungsgerichts zur Schuldenbremse vom 15.11.2023 gab es Einschätzungen, dass sich auch für die Klimakrise eine ‚außergewöhnliche Notsituation‘ anführen ließe (Krebs 2024, S. 22 ff.). Die gestiegenen Anforderungen (jährliche Feststellung der Notsituation, steigende Begründungsanforderungen) dürften aber eine Nutzung eher verun-

möglichen.³ Umso stärker wird der Druck auf eine Reform der Schuldenbremse oder die Nutzung von Alternativen.

- Anpassung des Konjunkturbereinigungsverfahrens

Die Methode zur Berechnung der Konjunkturkomponente kann auf Bundesebene einfachgesetzlich geändert werden. Zur Konjunkturkomponente gibt es eine Reihe von Änderungsvorschlägen, die den konjunkturellen Kreditpielraum erhöhen würden.

- Nutzung Öffentlicher Investitionsgesellschaften (ÖIG)

Öffentliche Investitionsgesellschaften (ÖIG) sind in der Regel ohne gesetzliche Anpassungen nutzbar. Diese Kredite werden unter bestimmten Voraussetzungen nicht auf die Schuldenbremse angerechnet (Hermes 2020).

- Nutzung von Beteiligungen

ÖIGs können vom Land direkt genutzt, gegründet, erworben oder indirekt über Landesbeteiligungsgesellschaften in Anspruch genommen werden. Der Koalitionsvertrag für die amtierende Bundesregierung verweist auf diese Möglichkeit z.B. bei der Deutschen Bahn und die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BIMA).

- Kommunen

Kommunen unterliegen nicht der deutschen Schuldenbremse. Etwaige Kreditspielräume für Investitionen sind unter Beachtung der finanziellen Tragfähigkeit der jeweiligen Kommune nutzbar.

- Bürgschaften, Garantien oder sonstige Gewährleistungen

Bürgschaften, Garantien oder sonstige Gewährleistungen des Landes befähigen Dritte zu einer erweiterten Kreditaufnahme und können damit entsprechende

³ Bremen/Saarland haben noch vor dem Urteil des BVerfG aufgrund der Folgen aus dem Ukraine-Krieg in Verbindung mit dem Klimawandel eine ‚außergewöhnliche Notsituation‘ und kreditfinanzierte Sondervermögen beschlossen. Berlin ist in Kenntnis des BVerfG-Urteils mit der Auflage eines ‚Klima-Sondervermögens‘ gescheitert (taz vom 01.03.2024).

² Quellen und rechtliche Details s. Bielinski/Brandt/Windels (2024a).

Aufgaben übernehmen. Auch diese unterfallen nicht der Schuldenbremse (Hermes 2021, S. 11).

- ÖPP-Fonds (Öffentlich-Private-Partnerschaft)

Nach dem Urteil des Bundesverfassungsgerichts werden auch ÖPPs erneut diskutiert (BDEW 2024). Da hier Gewinninteressen privater Investoren auf Gemeinwohlinteressen des Staates in der Daseinsvorsorge treffen, sind die Konflikte hinsichtlich der Risikopräferenz und der Transparenz vorgezeichnet (Beckers/Ryndin 2018, S. 5 ff).

Fazit

Die systematische Unterlassung notwendiger öffentlicher Investitionen in den letzten 25 Jahren hat den öffentlichen Kapitalstock in Deutschland erheblich geschwächt. Dies hat Folgen für die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Wirtschaft und belastet auch den sozialen Zusammenhalt. Der Abbau der aufgelaufenen Rückstände vor allem aber auch die Bewältigung der anstehenden großen Herausforderungen erfordern erhebliche öffentliche Investitionen. Diese Erkenntnis ist breiter Konsens auch in Parteien und Verbänden. Doch der Weg der Finanzierung ist strittig. Hinzu kommt das Problem, dass die Verwaltungsapparate und die Bauwirtschaft nicht hinreichend in der Lage waren/sind, selbst vorhandene Mittel umzusetzen. Es braucht daher mehr Geld und mehr Bauplanungskapazitäten in den Gebietskörperschaften und höhere Baukapazitäten. ■

Literatur

- Bardt, H. et al. (2019): „Für eine solide Finanzpolitik: Investitionen ermöglichen“ IMK Report Nr. 152 / IW-Policy Paper Nr. 10, 18. Nov. 2019 (https://www.boeckler.de/pdf/p_imk_report_152_2019.pdf)
- Bayaz, D. (2024): „Die Ampel hat eine allerletzte Chance“, in Die Zeit, 27.06.2024, Interview mit Danyal Bayaz, Finanzminister Baden-Württemberg
- BDEW (2024), Bundesverband der Energie und Wasserwirtschaft (BDEW), Verband kommunaler Unternehmen (VKU), Deloitte, Kapital für die Energiewende – Die EWF-Option, Zweites Konzeptpapier zur Funktion

und Ausgestaltung eines Energiewende-Fonds (EWF) als eines der zentralen Instrumente zur Finanzierung der Energiewende in Deutschland, Juni 2024

- Beckers, Th.; Ryndin, A. (2018): Das „HOWOGE-ÖÖP-Modell“ und der Status quo im Vergleich. Gutachterliche Stellungnahme für die Senatsverwaltung für Finanzen des Landes Berlin, 2018
- Bielinski, J.; Brandt, A.; Windels, T. (2022): Bedarfe und Finanzierung öffentlicher Investitionen in Schleswig-Holstein, Studie im Auftrag des DGB Nord, Mai 2022 (<https://nord.dgb.de/presse/++co++1732c668-dc03-11ec-9e07-001a4a160123>)
- Bielinski, J.; Brandt, A.; Windels, T. (2023): Investieren jetzt! Für Klimaschutz, Demokratie und soziale Gerechtigkeit in NRW, Studie im Auftrag des DGB Bezirk Nordrhein-Westfalen, Juli 2023 (<https://nrw.dgb.de/presse-und-social-media/++co++d2903072-5217-11ec-9369-001a4a160123>)
- Bielinski, J.; Brandt, A.; Windels, T. (2024a): Investieren jetzt! - Für Demokratie, Gerechtigkeit und Wohlstand in Sachsen, Studie im Auftrag des DGB Bezirk Sachsen und der Friedrich-Ebert-Stiftung Landesbüro Sachsen, Februar 2024 (<https://sachsen.dgb.de/presse/++co++bf61acac-e50a-11ee-8128-65c7c1293b7d>)
- Bielinski, J.; Brandt, A.; Windels, T. (2024b): Exzellenz kommt nicht von allein. Öffentliche Investitionsbedarfe und deren Finanzierung in Baden-Württemberg, Studie im Auftrag der Hans-Böckler-Stiftung und des DGB Bezirk Baden-Württemberg, August 2024
- Bundesrechnungshof (2023): Feststellungen zur Haushaltsrechnung und zur Vermögensrechnung des Bundes für das Haushaltsjahr 2022, Allgemeiner Teil, Zusammenfassung, 2023
- Bundesverfassungsgericht (2023): Urteil zur Verfassungsmäßigkeit des Gesetzes über die Feststellung eines Zweiten Nachtrags zum Bundeshaushaltsplan für das Haushaltsjahr 2021 vom 15.11.2023 (https://www.bundesverfassungsgericht.de/SharedDocs/Entscheidungen/DE/2023/11/fs20231115_2bvf000122.html)
- Demary, M., Zdrzalek, J. (2022): Transformation in NRW – Wie kann die digitale und klimaneutrale Transformation der Unternehmen in NRW am besten finanziert werden? IW Consult, 2022, Gutachten im Auftrag des Bankenverbandes NRW e.V. u.a. (<https://www.iwkoeln.de/studien/markus-demary-jonas-zdrzalek-wie-kann-die-digitale-und-klimaneutrale-transformation-der-unternehmen-in-nrw-am-besten-finanziert-werden.html>)
- Dullien, S.; Rietzler, K.; Tober, S. (2022): Die Entlastungspakete der Bundesregierung - Ein Update, IMK Policy Brief, Juli 2022 (https://www.boeckler.de/de/faust-detail.htm?sync_id=HBS-008352)
- Dullien, S.; Gerards Iglesias, S.; Hüther, M.; Rietzler, K. (2024); Herausforderungen für die Schuldenbremse: Investitionsbedarfe in der Infrastruktur und für die Transformation. IMK Policy Brief Nr. 168, Mai

- 2024 (<https://www.imk-boeckler.de/de/faust-detail.htm?produkt=HBS-08864>)
- EU-Kommission (2023): Europäisches Chip-Gesetz (https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/europe-fit-digital-age/european-chips-act_de) (08.08.2024)
- EU-Kommission (2024), Neue Ära für die Unternehmensbesteuerung in der EU beginnt heute, Presseinformation vom 01.01.2024 (https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/ip_23_6712)
- Fricke, T. et al. (2023), Mapping the state of a shifting socio-economic paradigm, Studie des Forum New Economy, Januar 2023 (<https://newforum.org/studie/mapping-the-state-of-a-shifting-paradigm/>)
- Furman, J., Summers, L.H. (2019): Who's Afraid of Budget Deficits, Foreign Affairs, März/April 2019 (https://www.law.nyu.edu/sites/default/files/Furman%20Jason%20Summers%20and%20Lawrence_2019_whos%20afraid%20of%20budget%20deficits_foreign%20affairs.pdf)
- Hermes, G. et al. (2020): Die Schuldenbremse des Bundes und die Möglichkeit der Kreditfinanzierung von Investitionen Rechtslage, ökonomische Beurteilung und Handlungsempfehlungen, Gutachten von, IMK Study Nr. 70, Oktober 2020
- Hermes, G. (2021): Kreditfinanzierte Infrastrukturinvestitionen unter den Bedingungen der Schuldenbremse in Nordrhein-Westfalen, Gutachten des Parlamentarischen Beratungs- und Gutachterdienstes des Landtags Nordrhein-Westfalen, 15.09.2021
- KfW-Kommunalpanel (2024): Kreditanstalt für Wiederaufbau, Kommunalpanel 2024, Mai 2024
- Kierkegaard, J.F. (2023): Die Schuldenbremse ist eine Verücktheit, Interview in Der Spiegel vom 24.11.2023
- Krebs, T., Scheffel, M. (2016): Quantifizierung der gesamtwirtschaftlichen und fiskalischen Effekte ausgewählter Infrastruktur- und Bildungsinvestitionen in Deutschland, Studie im Auftrag des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (BMWi), 22. September 2016
- Krebs, T. (2023): Zeitenwende: Wie wir unsere Wirtschaft und das Klima retten, FES Diskurs, Friedrich-Ebert-Stiftung, November 2023
- Krebs, T. (2024): Transformative Investitionen als Treiber eines neuen Wirtschaftsbooms?, Studie für das Forum New Economy, Januar 2024
- Mazzucato, M. (2014): Das Kapital des Staates: Eine andere Geschichte von Innovation und Wachstum, 2014
- Müller, T.; Schulden, Th. (2022), Die europäische Mindestlohn-Richtlinie – Paradigmenwechsel hin zu einem Sozialen Europa, Wirtschaft und Gesellschaft, Heft 3, November 2022, S. 335-364
- OECD (2023): Wirtschaftsberichte – Deutschland 2023, Mai 2023 (https://read.oecd-ilibrary.org/economics/oecd-wirtschaftsberichte-deutschland-2023_80df9211-de#page1)
- Pestel/ARGE (2023): Bauen und Wohnen in der Krise – Aktuelle Entwicklungen und Rückwirkungen auf Wohnungsbau und Wohnungsmärkte. Studie im Auftrag des Verbändebündnis Soziales Wohnen“, (https://www.mieterbund.de/fileadmin/public/Studien/Studie_-_Bauen_und_Wohnen_in_der_Krise.pdf)
- Rösel, F.; Wolffson, J. (2022): Chronischer Investitionsmangel – eine deutsche Krankheit; in: Wirtschaftsdienst, Juli 2022
- Sächsischer Rechnungshof (2023): Jahresbericht 2023, Band 1, Juni 2023
- Scheller, H.; Rietzler, K.; Raffner, Ch.; Kühl, C. (2021): Baustelle zukunftsfähige Infrastruktur, Ansätze zum Abbau nichtmonetärer Investitionshemmnisse bei öffentlichen Infrastrukturvorhaben, friedrich-Ebert-Stiftung, WISO-Diskurs, Juni 2021
- Thöne, M. (2022): Auf der Suche nach 300 Milliarden Euro. Staatliche Aufgabenerfüllung in den fünf großen Transformationen, FiFo Discussion Papers, Finanzwissenschaftliche Diskussionsbeiträge, Nr. 22-4 / Juli 2022

It's the infrastructure, stupid!

Wie die Bahn endlich wieder zuverlässig werden könnte

von Cosima Ingenschay und Florian Wrobel



☞ **Cosima Ingenschay**, 45, lebt in Berlin und ist stellvertretende Vorsitzende der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft und Mitglied im Aufsichtsrat der DB AG.

Foto: © Maximilian Lautenschläger



☞ **Florian Wrobel**, 46, lebt in Erlangen und leitet die Beratungsagentur der gewerkschaftlichen EVA Akademie. Er berät Aufsichts- und Betriebsräte der Eisenbahnunternehmen in Deutschland.

Foto: © Harry Weber Photography

Die Qualität der Deutschen Bahn ist auf einem Tiefpunkt angelangt. Im vergangenen Jahr lag die durchschnittliche Pünktlichkeit aller Fernverkehrszüge auf dem deutschen Schienennetz bei nur etwa 65 Prozent. Im August 2024 sank dieser Wert sogar auf 60 Prozent. Auch die Güterzüge der DB Cargo AG verzeichnen ähnlich schlechte Pünktlichkeitswerte. Diese Entwicklung sorgt nicht nur bei Bahnreisenden für Frust, sondern verursacht auch erhebliche Schäden für die deutsche Wirtschaft.

Die Gründe dafür sind vielfältig und bekannt. Fachkräftemangel, insbesondere bei Lokführer*innen, Qualitätsprobleme bei den Zugherstellern oder falsche Prioritäten der Eisenbahnunternehmen tragen alle zu den Schwierigkeiten bei. Doch von den meisten Expert*innen wird zu

Recht die seit Jahrzehnten vernachlässigte Schieneninfrastruktur als Hauptursache ausgemacht.

Wie marode das Schienennetz in Deutschland tatsächlich ist, zeigt der sogenannte „InfraGo-Zustandsbericht 2023“. Dieser Bericht, erstellt von der neu geschaffenen gemeinwohlorientierten Infrastrukturgesellschaft der DB AG (DB InfraGo AG) im Auftrag der Bundesregierung, analysiert und bewertet den Zustand der gesamten Schieneninfrastruktur in Deutschland – dazu gehören Strecken, Brücken, Tunnel, Weichen und Signalanlagen. Die Bewertung erfolgt anhand von Notenstufen und weiteren Kennzahlen.

Das Ergebnis ist alarmierend: Große Teile des Schienennetzes, insbesondere auf hochfrequentierten Streckenabschnitten, sind dringend sanierungsbedürftig. Besonders betroffen sind Stellwerke, Weichen und Bahnübergänge. Über 25 Prozent aller Stellwerke sind in einem derart schlechten Zustand, dass sie dringend erneuert werden müssen. Dass viele dieser Anlagen noch mit Technik aus „Kaisers Zeiten“ arbeiten, überrascht daher kaum.

Die Dringlichkeit der Erneuerungen wird besonders an einer Zahl deutlich: Die DB InfraGo AG schätzt den Wert der Anlagen, die aufgrund eines erhöhten Störaufkommens kurz- oder mittelfristig erneuert werden müssen, auf rund 92 Milliarden Euro. Dies betrifft sämtliche Anlagen, die als „schlecht“, „mangelhaft“ oder „einschränkend“ bewertet wurden. Diese Summe entspricht etwa 16 Prozent des Wiederbeschaffungswertes des gesamten DB-Schienennetzes. Angesichts der angespannten Haushaltslage des Bundes – der laut Grundgesetz (Art. 87e GG) für die Investitionen in die Schieneninfrastruktur verantwortlich ist – wird schnell klar, welche Mammutaufgabe hier bevorsteht. Die Deutsche Bahn AG wird diese Summen allein keinesfalls schultern können.

Um einen vollständigen Kollaps des Eisenbahnverkehrs zu verhindern, haben sich die Deutsche Bahn AG und der Bund darauf verständigt, bis 2030 im Rahmen von 40 Sanierungsprojekten mehr als 4.000 Kilometer Schienenwege auf den am stärksten frequentierten Streckenabschnitten zu modernisieren. Dies soll etwa 40 Milliarden Euro kosten. Ziel ist die Schaffung eines 9.200 Kilometer umfassenden Hochleistungsnetzes. Doch die Finanzierung ist nach dem Urteil des Bundesverfassungsgerichts zur Schuldenbremse von 2023 und den daraus resultierenden Kürzungen im Bundeshaushalt erneut ungewiss.

Kurzum: Es mangelt nicht an Erkenntnissen – doch was genau muss geschehen, um das deutsche Schienennetz mittel- und langfristig wieder auf Vordermann zu bringen?

1. Staatliche Steuerung notwendig

Der Staat muss endlich seiner Verantwortung gerecht werden und die Steuerung im Bereich der Schieneninfrastruktur übernehmen. Ein zentraler Hebel könnte der geplante langfristige Infrastrukturplan des Bundes sein, der gemeinsam mit der Bahn entwickelt wird. Dieser Plan sollte ein klar definiertes Zielnetz sowie die notwendigen Aus-, Neubau- und Instandhaltungsmaßnahmen für einen bestimmten Zeitraum umfassen.

Ein Blick nach Österreich, das oft als Vorbild für ein funktionierendes Eisenbahnsystem gilt, zeigt, wie erfolgreich ein solches Vorgehen sein kann. Der Staat legt dort gemeinsam mit der Österreichischen Bundesbahn (ÖBB) ein Zielnetz fest, das seine langfristige Schienenstrategie beschreibt, um beispielsweise klima- und verkehrspolitische Vorgaben zu erfüllen. Derzeit befindet sich das „Zielnetz 2040“ in der Endabstimmung.

Umgesetzt wird dieses Zielnetz über den sogenannten „ÖBB-Rahmenplan“. Dieser enthält sämtliche geplante Projekte und das dazugehörige Investitionsvolumen für einen fortlaufend aktualisierten Sechsjahreszeitraum. Enthalten sind auch alle Kosten für die notwendige Instandhaltung des Netzes. Auch andere Nachbarstaaten wie die Schweiz oder die Niederlande verfolgen ähnliche Ansätze.

2. Auskömmliche Finanzierung

Es klingt banal, aber keine Bahn der Welt kann aus eigenen Mitteln ein flächendeckendes Schienennetz bauen und unterhalten. Daher bedarf es einer wirklich auskömmlichen staatlichen Finanzierung. Hier hat Deutschland erheblichen Nachholbedarf.

Zwar haben sich die Pro-Kopf-Investitionen in das deutsche Schienennetz seit 2010 nahezu verdoppelt, was insbesondere der steigenden Mittelbereitstellung in den letzten drei Jahren durch Klimapakete und einer verstärkten Bereitstellung von Eigenkapital für die Deutsche Bahn AG zu verdanken ist. Doch mit 115 Euro pro Kopf liegt Deutschland noch weit hinter anderen Ländern wie der Schweiz (477 Euro), Österreich (336 Euro) und Großbritannien (215 Euro). Dies verdeutlicht die Allianz pro Schiene in ihrem jährlichen Investitionsvergleich europäischer Staaten.

Trotz des deutlichen Anstiegs der Bundesmittel fehlen laut DB InfraGo AG in der aktuellen Finanzplanung des Bundes bis 2030 etwa 60 Milliarden Euro für die Generalsanierung des Netzes sowie kapazitätserweiternde Investitionen. Ohne diese zusätzlichen Mittel wird die Bahn gezwungen sein zu priorisieren, um wenigstens die notwendigsten, sicherheitsrelevanten Instandhaltungsmaßnahmen umsetzen zu können.

Wichtige Modernisierungsprojekte, wie die Digitalisierung der Stellwerke oder die Elektrifizierung von Strecken, müssen dann vorerst aufgeschoben werden. Von einer Modernisierung der Schiene kann unter solchen Bedingungen keine Rede sein. Zusätzliche Kapazitätseinschränkungen, Verspätungen und eine erhebliche Schwächung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs gegenüber dem Straßen- und Luftverkehr wären die Folge.

3. Überjährige Finanzierung zur Schaffung von Planungssicherheit

Langfristige Infrastrukturprojekte, wie die großangelegte Sanierung von Schienenstrecken oder der Ausbau von Bahnhöfen, erfordern Planungssicherheit. Diese ist mit dem Prinzip der

jährlichen Haushaltsaufstellung oft nicht vereinbar. Hinzu kommt, dass mehrjährige Bauprojekte eine gewisse finanzielle Flexibilität verlangen, da Preissteigerungen und unvorhersehbare Ereignisse die Kostenentwicklung schwer kalkulierbar machen. Ohne langfristige Planungssicherheit führt dies häufig zu Ineffizienzen und steigenden Kosten.

Eine Lösung könnte die Entkoppelung der Investitionsmittel von den jährlichen Haushaltsberatungen und der Schuldenbremse sein. Vorstellbar wäre etwa ein Schienenfonds, der eng mit dem erwähnten Infrastrukturplan abgestimmt ist und langfristige Mittel bereitstellt. Ein ähnliches Modell existiert bereits in der Schweiz, die ebenfalls oft als Vorbild für die Qualität im Schienenverkehr gilt. Dort wurde vor einiger Zeit ein Bahninfrastrukturfonds geschaffen, der sowohl den Ausbau als auch den Unterhalt der Eisenbahninfrastruktur finanziert und so langfristige Planungs- und Umsetzungssicherheit bietet.

4. Verschlankung der Förderarchitektur

Um den Ausbau der Schieneninfrastruktur in Deutschland zu beschleunigen, ist es notwendig, die bestehenden rund 200 Fördertöpfe zu reduzieren und die Genehmigungsverfahren zu vereinfachen.

Die aktuelle Förderarchitektur verursacht einen enormen bürokratischen Aufwand. Projekte verweilen im Durchschnitt fünf bis sieben Jahre in der Planungs- und Genehmigungsphase, bevor mit dem eigentlichen Bau begonnen werden kann. Diese Verzögerungen kosten nicht nur Zeit, sondern auch Geld: Laut einer Studie des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung aus dem Jahr 2020 steigen die Kosten aufgrund von Verzögerungen bei Infrastrukturprojekten um 20 bis 30 Prozent.

Hinzu kommt, dass die Zersplitterung der Zuständigkeiten zu einer ineffizienten Vergabe von Fördermitteln führt. Laut DIW blieben im Jahr 2021 etwa 2,4 Milliarden Euro an Fördermitteln für Schienenprojekte ungenutzt. Dies verlangsamt den dringend benötigten Netzausbau, besonders im Vergleich zu Ländern wie der Schweiz, wo Genehmigungsverfahren um etwa

40 Prozent schneller abgewickelt werden und Fördertöpfe klarer strukturiert sind.

5. Punktuelle und vorübergehende Reduzierung von Verkehrsmengen

Um während der Generalsanierung des Netzes einen verlässlichen Fahrplan zu gewährleisten, könnten gezielte, temporäre Reduzierungen von Verkehrsmengen auf besonders belasteten Streckenabschnitten sinnvoll sein. Dadurch lässt sich die Belastung des ohnehin überbeanspruchten und durch Baustellen sowie Langsamfahrstellen beeinträchtigten Netzes verringern. Kurzfristig könnte so die Pünktlichkeit und betriebliche Qualität verbessert werden.

Eine interne Untersuchung der Deutschen Bahn AG zeigt, dass ein solches Vorgehen zu einer Verbesserung der Pünktlichkeit um bis zu 15 Prozent führen kann. Länder wie Frankreich und die Schweiz haben ähnliche Maßnahmen bereits erfolgreich ergriffen. Wichtig ist jedoch, dass nach Abschluss der Baumaßnahmen das ursprüngliche Angebot wiederhergestellt wird, um den Verkehr in vollem Umfang bedienen zu können.

6. Die Bahn als attraktiver Arbeitgeber

Angesichts des Fachkräftemangels in der Bahnbranche müssen die Eisenbahnunternehmen verstärkt als attraktive Arbeitgeber auftreten – insbesondere im operativen Bereich. Für die geplante schnelle Sanierung der Infrastruktur bedarf es einer großen Anzahl von Planer*innen, Bauüberwacher*innen und Gleisarbeiter*innen. Diese müssen in Großprojekten gebündelt eingesetzt werden und dürfen nicht an anderen Stellen fehlen. Ein gezielter Personalaufbau in diesen Bereichen ist deshalb unumgänglich. Ähnliches gilt auch für das operative Personal, das direkt auf den Zügen und in den Wartungswerken tätig ist. Diese Beschäftigten arbeiten aktuell bereits am Limit und sorgen vor allem durch Schichtarbeit und mit einer hohen Identifikation mit ihrer Arbeit dafür, dass der Betrieb trotz der gravierenden Mängel überhaupt noch aufrechterhalten werden kann.

Die derzeit geplanten Stellenkürzungen bei der Deutschen Bahn AG – über 30.000 Stellen

sollen abgebaut werden – kommen zur Unzeit und sorgen sowohl bei der Belegschaft als auch bei potenziellen Bewerber*innen für Verunsicherung. In Anbetracht der katastrophalen betrieblichen Lage im Unternehmen ist es wenig verwunderlich, dass viele Mitarbeiter*innen aus Frust nach alternativen Arbeitsplätzen suchen. Statt über einen solch großen Stellenabbau zu diskutieren, sollten dringend die Arbeitsbedingungen weiter verbessert und die gezielte Nachführung von Personal und der Transfer vom systemischen „Eisenbahner-Wissen“ im Vordergrund der Personalpolitik stehen.

7. Effiziente Aufstellung der DB AG als integrierter Konzern

Die Deutsche Bahn AG muss als Gesamtkonzern effizienter aufgestellt werden. In den letzten Jahren gab es in vielen Bereichen, insbesondere in den Zentralen, einen überproportionalen Zuwachs an Führungspositionen. Diese kostenintensiven Strukturen sollten einer kritischen Prüfung unterzogen und, wenn nötig, reduziert werden. Auch Doppelfunktionen müssen hinterfragt und nach und nach abgebaut werden.

Der Fokus auf Effizienz darf jedoch nicht in endlosen akademischen und ideologischen Strukturdebatten versanden. Solche Diskussionen lenken nur von den eigentlichen Problemen ab, nämlich der chronischen Unterfinanzierung des Schienennetzes. Die häufig geforderte Zerschlagung der Deutschen Bahn AG würde die bestehenden Probleme nicht lösen – sie würde weder einen Meter Schiene sanieren noch die betriebliche Qualität verbessern. Stattdessen drohen wichtige Synergien innerhalb des Systems verloren zu gehen, was letztlich auch die Arbeitsbedingungen der Beschäftigten verschlechtern könnte. Forderungen wie „mehr Güter auf die Schiene“ bleiben ohne eine intakte Infrastruktur reine Wunschvorstellungen.

Eine Trennung von Eisenbahninfrastruktur und Verkehrsunternehmen bietet keinerlei betriebliche oder verkehrspolitische Vorteile gegenüber der heutigen Struktur. Im Gegenteil: Die Erfahrungen aus anderen Ländern zeigen, dass integrierte Eisenbahngesellschaften wie in der Schweiz, Österreich oder Frankreich erfolgreich

arbeiten. In Großbritannien hingegen führte die Trennung von Infrastruktur und Verkehr zu erheblichen Problemen, weshalb die Labour-Regierung die Rückabwicklung dieser Trennung plant. Auch Frankreich hat seine Eisenbahninfrastruktur vor einigen Jahren wieder in die nationale Bahngesellschaft SNCF integriert.

8. Wirtschaftliche Stabilität der DB AG

Langfristig wird der Staat nicht in der Lage sein, Investitionen im derzeitigen Umfang fortzuführen. Daher ist es entscheidend, die wirtschaftliche Stabilität der Deutschen Bahn AG zu gewährleisten, um ihre Kreditwürdigkeit auf den Kapitalmärkten zu sichern. Ein wesentlicher Bestandteil dieser Stabilisierung ist der nachhaltige Abbau der Schuldenlast, die derzeit bei rund 33 Milliarden Euro liegt (Nettofinanzschulden).

Jährlich zahlt die Deutsche Bahn AG über 600 Millionen Euro an Zinsen – Gelder, die durch den Betrieb der Eisenbahn in Deutschland aktuell nicht erwirtschaftet werden können. Nur durch einen Schuldenabbau wird die Deutsche Bahn in die Lage versetzt, eigenständig in die Modernisierung der Infrastruktur, neue Fahrzeuge und die betriebliche Qualität zu investieren.

Vor diesem Hintergrund ist es zwingend notwendig, dass Erlöse aus dem Verkauf der DB Schenker AG vollständig in den Schuldenabbau der DB AG fließen.

In Summe ist der Staat in den letzten Jahrzehnten seiner Aufgabe der Daseinsfürsorge im Bereich der Schieneninfrastruktur nicht ausreichend nachgekommen. Hinzu kam ein Bahnmanagement, das die Situation schöneredet und falsche Prioritäten gesetzt hat. Im Augenblick kann man leise Hoffnung auf eine Kurskorrektur hegen, aber deren Umsetzung wird Fahrgästen, Beschäftigten und der Wirtschaft viel Geduld abverlangen. Das gehört leider zur bitteren Wahrheit dazu. ■

On demand: Auch im ländlichen Raum ohne Auto mobil

von Ulf-Birger Franz



⇒ Ulf-Birger Franz, Hannover, ist Dezernent für Wirtschaft, Verkehr, Bildung und Kultur bei der Region Hannover

Foto: © privat

Die Debatte über eine Veränderung der Verkehrspolitik und die Abkehr von der einseitigen Orientierung auf das Auto wird zumeist auf die großen Städte fokussiert. In den Großstädten wird viel über die Verkehrswende und die Umverteilung des öffentlichen Straßenraums gesprochen, es entstehen neue Fußgängerzonen und Radwege. Was dabei zu kurz kommt: Auch Menschen außerhalb der Städte wünschen sich Alternativen zum Auto und mehr Unabhängigkeit. Nur fehlen gerade im ländlichen Raum diese Alternativen zumeist. Allerdings gibt es auch hier positive Entwicklungen. Und das Thema on-demand-Verkehre könnte dabei für den ÖPNV im ländlichen Raum zum Game Changer werden.

Mobilität im ländlichen Raum wird in der Regel mit dem Automobil gleichgesetzt. Der Weg zur Arbeit wird zumeist mit dem Auto zurückgelegt, Kinder werden zur Schule und zum Sport gefahren. In manchen Regionen kommen über 50 Prozent der Schüler:innen mit dem Elterntaxi zur Schule. Für Menschen, die keinen Zugang zu einem Auto haben, weil sie es sich schlicht nicht leisten können, für Jugendliche und ältere Menschen bedeutet dies aber vor allem Mobilitätsarmut. Denn Kinder und Jugendliche können sich nicht unabhängig vom Auto der Eltern entfalten, ältere Menschen sind für die Versorgung mit Grundbedürfnissen auf andere (mit Auto) angewiesen.

Die Entwicklung vieler Ortschaften ist ein Abbild dieser automobilen Gesellschaft. Kleinere Supermärkte und Bäcker in der Ortsmitte wurden vielerorts durch größere Super- und Drogeriemärkte vor den Toren der Ortschaft ersetzt. In vielen Fällen führt nicht mal ein Radweg dorthin. Ein

Nebeneffekt dieser Verlagerung ist die Verödung von Dorf- und Ortsmitten. Öffentliche Orte der Begegnung gehen verloren, man grüßt sich durch das Autofenster.

Seit einigen Jahren gibt es allerdings auch Gegenbewegungen. Initiativen zur Wiederbelebung von Ortszentren und kulturelle Aktivitäten entstehen. Dorfladen-Initiativen, Genossenschaften und Vereine versuchen, neue Treffpunkte zu schaffen. Damit einher geht die Umgestaltung von Ortschaften und insbesondere Ortsdurchfahrten. Ziele sind die Reduzierung der Geschwindigkeit durchfahrender Autos, die Schaffung von Radwegen oder Fahrradschutzstreifen, bessere Querungsmöglichkeiten für Fußgänger:innen und nicht zuletzt die optische Aufwertung der Ortschaft. Orte, die demografisch nicht abgehängt werden wollen, müssen attraktiv sein.

In diesem Zusammenhang hat sich auch ein breites kommunales Bündnis für mehr Möglichkeiten zur Einführung von Tempo 30 in Ortsdurchfahrten gebildet. 1.100 Städte, Gemeinden und Landkreise haben sich mittlerweile der Initiative „Lebenswerte Städte“, die maßgeblich von Leipzigs Stadtbaurat Thomas Dienberg initiiert wurde, angeschlossen. Die meisten davon sind kleine ländliche Gemeinden. Warum das so ist wird jedem und jeder deutlich, die einmal zur Hauptverkehrszeit an einer typischen Ortsdurchfahrt gestanden hat: Autos eilen mit Tempo 70 durch Orte, die bestenfalls schmale Fußwege und zumeist keine Radwege haben. Und Schulkinder versuchen sich irgendwie auf die andere Straßenseite durchzuschlagen.

Die aktuelle Novelle der Straßenverkehrsordnung greift dies übrigens auf und weitet die Möglichkeiten zur Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 aus. Die in der Initiative zusammengeschlossenen Kommunen sind sich einig, dass dieser Kompromiss nur ein Anfang sein kann. Dies zeigt, dass sich ziemlich flächendeckend und in der Regel parteiübergreifend die Ansprüche an die räumliche Gestaltung von Ortschaften und Verkehrsräumen zugunsten des Fuß- und Radverkehrs verändert haben.

Einher geht diese Veränderung mit einer Zunahme des Radverkehrs auch in kleineren Ortschaften und vor allem im überörtlichen Verkehr. Moderne E-Bikes haben dazu in erheblichem Maße beigetragen. Die Zunahme des Radverkehrs ist allerdings stark abhängig von der Qualität des Radnetzes – und der Ausbau kostet Zeit und Geld. Große Projekte wie der Radschnellweg Ruhr (RS 1) mit über 100 km Länge oder der geplante 60 km lange Radschnellweg am Mittellandkanal in der Region Hannover werden den Anteil des überörtlichen Radverkehrs weiter erhöhen.

Auch als Zubringer zur Schiene hat der Radverkehr in den letzten Jahren im ländlichen Raum deutlich an Bedeutung gewonnen. Fahrradabstellanlagen platzen gerade an den kleinen Bahnhöfen mit guter Anbindung an die großen Städte aus allen Nähten. Denn das Fahrrad ist ein sehr flexibles, preiswertes und vor allem zuverlässiges Verkehrsmittel. Wer den stündlich fahrenden Zubringerbus verpasst, der hat reichlich Wartezeit. Das eigene Fahrrad dagegen wartet. Und dank Elektroantrieb hat sich der Einzugsbereich ländlicher Bahnhöfe deutlich vergrößert. Zurzeit entstehen überall in der Republik neue Abstellanlagen, die Bike&Ride-Offensive von Bundesregierung und Deutscher Bahn ist hier positiv hervorzuheben. Insgesamt sollen allein durch diese Initiative 100.000 neue Abstellplätze entstehen, viele Kommunen nutzen das attraktive Förderprogramm. In Freising (Bayern) ist mit 800 Plätzen die bislang größte Anlage entstanden, nach niederländischem Vorbild doppelstöckig.

Es tut sich also etwas, auch im ländlichen Raum. Allerdings bleibt der ÖPNV dort eine harte Nuss. Die Regional- und S-Bahnen in die größeren Städte, gerade für Berufspendler:innen in vielen Regionen wichtige Existenzgrundlage, sind heute dank der systematisch vernachlässigten und chronisch überlasteten Schienen-Infrastruktur so unzuverlässig wie nie zuvor. Es wird ein bis zwei Jahrzehnte dauern, bis die Betriebsqualität in Deutschland wieder das Niveau unserer Nachbarländer erreicht hat. Darunter wird die Attraktivität vieler ländlicher Kommunen als Wohnstandort deutlich leiden.

In vielen Regionen existiert der Busverkehr lediglich als reiner Schüler:innenverkehr. Angebote für Berufspendler:innen fehlen, am Wochenende oder in den Abendstunden sieht es noch schlechter

aus. Angesichts der geringen Bevölkerungsdichte ist es auch kaum möglich, eine einigermaßen akzeptable Auslastung in den Bussen hinzubekommen. Und ein Bus, der nur einmal die Stunde fährt, ist für Alltagsfahrten zum Einkaufen oder zum Sport keine wirkliche Alternative zum Auto. Erfolgreiche Ausnahmen mit Fahrgaststeigerungen gibt es allerdings auch. Direktbus-Linien aus kleineren Ortschaften in die Großstädte werden gut angenommen, wenn sie attraktive Takte, hohe Zuverlässigkeit und moderne Fahrzeuge mit WLAN bieten. Für die meisten Relationen gilt dies leider nicht, hier fehlt schlicht die kritische Masse für klassische Busverkehre.

Vor diesem Hintergrund werden in vielen Regionen zurzeit sehr erfolgreich on-demand-Verkehre getestet. Die Idee solcher Bedarfsverkehre mit Kleinbussen ist nicht einmal neu, bereits in den 70er Jahren gab es dazu einige sehr aufwendige Experimente. Was heute aber neu ist: Durch die Digitalisierung und entsprechende Software lassen sich solche Verkehre heute viel leichter planen, buchen und abwickeln. Das macht sie für viele Zielgruppen attraktiv und autonomes Fahren kann sie in der Zukunft auch für viele ÖPNV-Aufgabenträger bezahlbar machen.

Das derzeit größte in den ÖPNV integrierte on-demand-System in Europa existiert seit Sommer 2021 in der Region Hannover. Der „sprinti“ wurde zunächst in drei Kommunen erfolgreich getestet und 2023 im Rahmen der vom Bund geförderten ÖPNV-Modellregion Hannover auf zwölf Kommunen ausgeweitet. 120 Kleinbusse befördern seitdem täglich rund 5.000 Fahrgäste. Das Bediengebiet umfasst ein Gebiet von der doppelten Größe Berlins, rund 360.000 Menschen wohnen dort. Ausgewählt wurden Kommunen am äußeren Rand der Region Hannover (Tarifzone C), die überwiegend ländlich strukturiert sind. Die Fahrt mit sprinti ist zum normalen ÖPNV-Tarif ohne Aufschlag möglich. Allerdings können nur Fahrten innerhalb der eigenen Kommune oder zu Sonderzielen wie Bahnhöfen gebucht werden. Verantwortlich für die Verkehre ist das kommunale Verkehrsunternehmen ÜSTRA in Zusammenarbeit mit dem on-demand-Anbieter VIA.

Neu ist bei sprinti die konsequente Einbindung in den ÖPNV, nicht nur tariflich. So ist eine

Buchung nur möglich, wenn in den nächsten 20 Minuten kein reguläres Nahverkehrsangebot zur Verfügung steht. Es werden so also nur Angebotslücken geschlossen und Parallelverkehre vermieden. Innerhalb von 20 Minuten steht in der Regel ein Fahrzeug zur Verfügung, das Fahrgäste entlang der gebuchten Strecke einsammelt. Fast die Hälfte der Fahrten wird als Zubringer zum Bahnhof gebucht, die übrigen Fahrten erfolgen zwischen kleineren Ortschaften. Mehr als die Hälfte der Fahrten finden im Pooling, also mit mehreren Buchungen, statt. Verfügbar sind die Fahrzeuge in der Woche bis 1 Uhr, am Wochenende bis 4 Uhr. Abends sind die barrierefreien Mercedes-Transporter vor allem bei Jugendlichen beliebt. Die Stimmung ist gut, dank des persönlichen Service ist das subjektive Sicherheitsgefühl deutlich höher als bei anderen Verkehrsmitteln.

Ebenfalls neu ist die konsequente Digitalisierung des Angebots. Es gibt zwar eine Notruf-Telefonnummer, die Buchung soll aber über das Smartphone erfolgen. Begleitet wird diese eindeutige Kommunikation von Schulungsangeboten, Infoständen auf Wochenmärkten und Volkshochschul-Abenden zum Thema „Wie buche ich meinen sprinti?“. Über 96 Prozent der Fahrten werden so digital gebucht, auch dank der intuitiven App. Auch ältere Menschen schaffen das übrigens problemlos, sie nutzen das Angebot genau wie jüngere überdurchschnittlich oft.

Im Jahr 2022 hat das Deutsche Institut für Urbanistik (DIFU) das Projekt sprinti evaluiert. Fast 1.200 Fahrgäste haben (natürlich digital) mitgemacht. Die Ergebnisse sind eine Bestätigung für diese Angebotsform: 40 Prozent der Fahrten mit sprinti ersetzen eine Autofahrt, weitere 33 Prozent der Fahrten hätten ohne dieses Angebot nicht stattgefunden. Gerade letzteres ist bemerkenswert. Jugendliche hätten ohne passgenaues Angebot also einen Sport nicht betreiben können, Menschen hätten auf Kultur- und Restaurantbesuche verzichtet. Bei on demand im ländlichen Raum geht es nicht nur um Klimaschutz, es geht schlicht um Teilhabe, gleiche Lebenschancen und die Bekämpfung von Mobilitätsarmut.

Neben dem hannoverschen Angebot, das 2023 mit dem Deutschen Mobilitätspreis ausgezeichnet wurde, gibt es auch in anderen Regionen ver-

gleichbare Projekte. Flandern in Belgien führt ein ähnliches Angebot ein, in Deutschland sind es u. a. der Regionalverband Braunschweig, der Landkreis Osnabrück und der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV). Hier werden zumeist Preisaufläge für on demand erhoben. In Hamburg gibt es darüber hinaus eine Kooperation mit dem privaten Anbieter MOIA, der Rabatte für ÖPNV-Kund:innen gewährt. Auch die Deutsche Bahn beschäftigt sich mit on-demand-Systemen als Zubringer zu ländlichen Bahnhöfen.

Gemeinsam haben alle ÖPNV-Projekte im ländlichen Raum die unsichere Finanzierungsperspektive. Fördermittel durch die EU (EFRE) oder den Bund (Modellregion ÖPNV) gibt es bislang nur zur Anschubfinanzierung. Wenn das System sich bewährt hat und funktioniert, dann müsste es eigentlich wieder eingestellt werden. Deshalb haben Mecklenburg-Vorpommern und das Saarland als erste Bundesländer Förderrichtlinien für Bedarfsverkehre im ÖPNV auf den Weg gebracht. Dies ist auch dringend erforderlich. Denn der Zuschussbedarf pro Fahrgast liegt bei mindestens 10 Euro. Individualität kostet gegenüber der Massenförderung in Großstädten deutlich mehr Geld. Autonomes Fahren kann die Kosten möglicherweise irgendwann senken, aber darauf sollten wir nicht warten. Ohne eine Förderung durch Bund und Länder wird sich on demand auf dem Lande deshalb nicht etablieren können. Und das wäre schade. Denn die bisherigen Beispiele zeigen, wie dringend es dort gebraucht wird. ■

Links:

Spiegel online: Shuttle-Revolution auf dem Land
(25.10.2023)

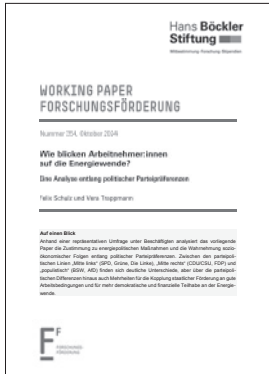
<https://www.spiegel.de/auto/fahrkultur/nahverkehr-auf-dem-land-wie-das-elterntaxi-ueberfluessig-wird-a-de2b29b9-9475-4e03-a3a9-1ea808f2dfa9>

taz: Fahrdienste in Stadt und Land - Halb Bus, halb Taxi
(28.1.2024)

<https://taz.de/Fahrdienste-in-Stadt-und-Land/!5985404/>

DIFU Sonderveröffentlichung: Mit On-Demand-Angeboten ÖPNV-Bedarfsverkehre modernisieren. Werkstattbericht zu Chancen und Herausforderungen (2021)

<https://difu.de/publikationen/2021/mit-on-demand-angeboten-oePNV-bedarfsverkehre-modernisieren>



Schulz, Felix / Trappmann, Vera
Wie blicken Arbeitnehmer:innen auf die Energiewende?

Eine Analyse entlang politischer Parteipräferenzen
Forschungsförderung Working Paper 354, 60 Seiten
www.boeckler.de/de/faust-detail.htm?sync_id=HBS-008723



Anhand einer repräsentativen Umfrage unter Beschäftigten analysiert das vorliegende Paper die Zustimmung zu energiepolitischen Maßnahmen und die Wahrnehmung sozioökonomischer Folgen. Zwischen den parteipolitischen Linien „Mitte links“ (SPD, Grüne, Die Linke), „Mitte rechts“ (CDU/CSU, FDP) und „populistisch“ (BSW, AfD) finden sich deutliche Unterschiede, aber über die parteipolitischen Differenzen hinaus auch Mehrheiten für die Kopplung staatlicher Förderung an gute Arbeitsbedingungen und für mehr demokratische und finanzielle Teilhabe an der Energiewende.



Andrea Jochmann-Döll
Entgeltgleichheit – Wege zum Ziel

Der deutsche Beitrag zu einem nordisch-deutschen Kooperationsprojekt von Gewerkschaften
Forschungsförderung Working Paper 356, 91 Seiten
www.boeckler.de/de/faust-detail.htm?sync_id=HBS-008964



Wie lassen sich Entgeltunterschiede zwischen den Geschlechtern reduzieren? Die Studie untersucht vier Einflussfaktoren: Entgeltdiskriminierung, horizontale Segregation, vertikale Segregation und Unausgewogenheit bei der Übernahme von (unbezahlter) Sorgearbeit in der Familie. Gewerkschaften nehmen in allen vier Bereichen eine Schlüsselposition ein; sie müssen der Entgeltgleichheit eine hohe Priorität einräumen. Im Fokus muss die geschlechtergerechte Bewertung von Arbeit stehen – auch mit Blick auf die Entgelttransparenzrichtlinie der EU.



Alexander Gallas
Im Angesicht der Ungleichstellung

Leiharbeit als Herausforderung für gewerkschaftliche Strategiebildung
Study 490, 80 Seiten
www.boeckler.de/fpdf/HBS-008810/p_study_hbs_490.pdf



Leiharbeit in Deutschland verursacht oft geringere Lohnkosten als eine Festanstellung – und die Aufwendungen, um Arbeitskräfte auszuwählen und wieder loszuwerden, sind geringer. Leiharbeiter:innen verdienen im Schnitt wesentlich weniger als andere Beschäftigte, und ihre Beschäftigungsdauer ist in vielen Fällen sehr kurz. Die Studie zeigt, dass Leiharbeit sich normalisiert hat. Sie wird von den Arbeitsagenturen genutzt, um Menschen vorübergehend in Lohn und Brot zu bringen, ohne deren Position auf dem Arbeitsmarkt nachhaltig zu bessern.

Mobilitätswende in der Krise – E-Mobilität in der Sackgasse?

von Hans Lawitzke und Witich Roßmann



☞ **Hans Lawitzke**, geboren 1963 in Köln, ist Diplom-Informatiker und arbeitet als Sekretär des Europäischen Betriebsrates bei Ford. Er ist stellvertretender Leiter der IG Metall Vertrauensleute bei Ford in Köln und Sprecher des Angestelltenausschusses der IG Metall Köln-Leverkusen. Er arbeitet seit Jahren inhaltlich an Strategieentwicklungen der Gewerkschaften und speziell an Themen des Umbaus der Automobilindustrie.

Foto: © privat



☞ **Dr. Witich Roßmann**, Vorsitzender DGB Köln, 2000-2017 Bevollmächtigter IG Metall Köln-Leverkusen, Politikwissenschaftler mit Schwerpunkt „Industrielle Beziehungen“ und Geschichte Gewerkschaften und Arbeiterbewegungen.

Foto: © privat

E-Mobilität im mehrfachen Krisenmodus, Mobilitätswende im Finanz- und Kapazitätsengpass. Nach drei Jahren Pandemie-, Energiepreis- und Transformationserfahrung Zeit für ein Update zu unseren in spw 2021 skizzierten Überlegungen: „Mobilität aus der Zukunft denken.“¹

Auszuwerten sind nicht einige Pilotprojekte zur Mobilitätswende. Hinter uns liegt vielmehr – eher sind wir noch mittendrin? – ein gesellschaftlicher Praxistest historischer Dimension in kurzer Zeit: Preisexplosion bei Benzin und Diesel für den motorisierten Individualverkehr (MIV)², 9-Euro- bzw. 49-Euro-Tickets für die kollektiven Nah- und Regionalverkehre, staatlich verordnete Mobilitätseinschränkungen aus Gesundheitsvorsorge sowie die schlagartige Etablierung digitaler Kommunikations-

formen (Videokonferenzen, Home-Office) mit großem Potential vor allem berufs- und geschäftsbedingte *reelle* Mobilität durch *virtuelle* zu ersetzen³ – mithin einer Neuakzentuierung zwischen virtueller (Welterfahrung) und reeller (Weltbegreifen) Mobilität.

Im Ergebnis dieses gesellschaftlichen Praxistests – so unsere erste These – ist zu konstatieren, dass sich trotz der weitreichenden Veränderungen eines zentralen Parameters der Mobilität (Preise, Kosten) die Verteilung der Mobilität auf die einzelnen Verkehrsträger nicht verändert haben. Oder mit anderen Worten: Unseres Erachtens scheitern die Mobilitäts- und Verkehrswendeprojekte, die sukzessive Automobilität durch Mobilität des Umweltverbundes ersetzen wollen, nicht allein an Finanzen, politischem Gestaltungswillen und -kompetenzen oder der Trägheit der Gesellschaft⁴, sondern an den strukturellen Vorteilen und Defiziten der einzelnen Verkehrsmittel.

Wir hatten vor drei Jahren darauf verwiesen, dass Mobilitätsentscheidungen der Menschen entlang der „*Mobilitätsmatrix*“ aus den fünf Kernelementen getroffen werden: *Zeit* (wie lang von A nach B), *Kosten* (Preis der Mobilitätsform), *Flexibilität* (wie flexibel können Wege, Transportgüter mit der Mobilitätsform kombiniert bzw. bewegt werden), *Sicherheit* (in welchem Grade sichert ein Verkehrsmittel unverletzte Mobilität, vermittelt Sicherheitsgefühl), *Verfügbarkeit* (wie schnell und unmittelbar kann aus eigener Entscheidung ein Verkehrsmittel genutzt werden).

Wir wollen uns im ersten Schritt des Updates die bislang verfügbaren empirischen

3 Witich Roßmann, Marco Schmidt, Angestelltenarbeit zwischen mobiler Arbeit und Home-Office, in: SPW 247/6-2021, S.21-25

4 Der neue Promotor der „Trägheit“ als positiver „struktureller Schutzmechanismus vernachlässigt die Relevanz der Interessen, die durchaus berechtigt gegenüber bestimmten Formen der Transformation entgegengesetzt werden, Armin Nassehi, Kritik der großen Geste. Anders über gesellschaftliche Transformation nachdenken, München 2024, S.11f;

1 Hans Lawitzke, Witich Roßmann, Mobilität aus der Zukunft denken: Welterleuchtet, in: SPW-Heft 246/5-2021, S.67-74.

2 Spritpreis-Entwicklung: Benzin- und Dieselpreise seit 1950 (adac.de)

Daten zur Mobilität in Deutschland angucken und vor dem Hintergrund unserer *Mobilitätsmatrix* interpretieren. Im zweiten Schritt wollen wir den aktuellen Konturen zukünftiger Mobilität nachgehen: Dem Stand der technologischen Entwicklung von E-Mobilität und autonomen Fahrsystemen, den Realisierungschancen eines klimaneutralen sowie sozialgerechten Umbaus der Mobilität und seiner gesellschaftlichen Akzeptanz sowie den Konsequenzen für die deutsche Automobil-, Bahn- und Fahrradindustrie.

Die EMPIRIE der Mobilität in der Krise

Kommen wir zur Empirie der Mobilität in der Krise. In unserem Schaubild 1 der Verkehrsleistung der einzelnen Verkehrsträger haben wir 2021 die Mobilitätsdynamik zwischen 1976 und 2018 abgebildet: Bei einer Verdoppelung (+106 Prozent) der zurückgelegten Personenkilometer wuchsen Luftverkehre (+682 Prozent), Eisenbahn (+156 Prozent) und Fahrrad (+190 Prozent) überdurchschnittlich, der ÖPNV (+18,7 Prozent) und der Fußgängerverkehr (+38,1 Prozent) am geringsten. Der Autopersonenverkehr dominierte über den ganzen Zeitraum die Mobilität mit stabil 74 Prozent, der Anteil der Eisenbahn wuchs von 6,4 auf 7,9 Prozent, der Radverkehr von 2,3 auf 3,2 Prozent. Der Anteil des ÖPNV sank von 11,2 Prozent auf 6,5 Prozent. Vor diesem Hintergrund betrachten wir die Mobilitätszahlen in den zurückliegenden Krisenjahren. Welche wesentlichen Erkenntnisse bieten die verfügbaren Zahlen?

Dynamik zunehmender Mobilität wurde gebrochen, erreichte bis 2022 nicht das Vorkrisenniveau. Erst die empirischen Daten für 2023/24 werden Aufschluss über die Wachstumsdynamik insgesamt ausweisen und Schlussfolgerungen erlauben, inwieweit die Zunahme virtueller Mobilität die reelle Mobilität strukturell zurückdrängt – inwieweit Homeoffice die Berufs- und Geschäftsmobilität nachhaltig beeinflusst.

2. Unsere skeptischen Annahmen über das Verlagerungspotential vom Automobil zum Umweltverbund haben sich unter den drastischen Veränderungen der Pandemie-/Energiekrise mehr als bestätigt. Die Mobilität ist kurzfristig drastisch durch staatliche Einschränkungen im kollektiven Massenverkehr gesunken zugunsten des individuellen Auto- und Fahrradverkehrs. In den individuellen Mobilitätsentscheidungen rückte in der Pandemie das Matricelement „Sicherheit“ als Gesundheitsvorsorge in den Vordergrund. Aber auch mit Abklingen der Pandemie und der Explosion der fossilen Kraftstoffpreise 2022/23 bei dem zeitgleich kostengünstigen Angebot von 9-Euro- bzw. 49-Euro-Ticket für den öffentlichen Nah- und Regionalverkehr haben sich die strukturellen Trends nicht verändert, geschweige denn umgekehrt: Der ÖPNV und der Luftverkehr verzeichneten die größten Einbrüche und die geringste Erholung bis 2022. Das 9-Euro-Ticket verursachte zwar keine Trendumkehr, aber immerhin legte es die Dimensionen verborgener Mobilitätsbedürfnisse, auch existenter Mobilitätsarmut finanzarmer Sozialschichten

| Personenverkehr nach Mobilitätsart in Kilometer (Mrd) | | | | | | | | | | | |
|---|--------|-------|--------|-------|--------|-------|--------|-------|--------|-------|----------------|
| Mobilitätsart | 2005 % | | 2019 % | | 2020 % | | 2021 % | | 2022 % | | 2019:2022 in % |
| Fuß | 38,6 | 3,3 | 36,0 | 5,9 | 36,2 | 3,6 | 42,3 | 4,0 | 43,0 | 3,7 | 19,4 |
| Rad | 30,3 | 2,6 | 39,8 | | 37,9 | 3,8 | 44,0 | 4,2 | 45,0 | 3,9 | 13,1 |
| Eisenbahn | 76,8 | 6,6 | 102 | 8,7 | 58,8 | 5,9 | 57,6 | 5,5 | 95,2 | 8,2 | -6,7 |
| Öffentlicher | 82,5 | 7,1 | 78,9 | 6,7 | 45,7 | 4,6 | 45,4 | 4,3 | 59,9 | 5,2 | -24,1 |
| Luftverkehr | 52,6 | 4,5 | 71,8 | 6,1 | 18,7 | 1,9 | 23,4 | 2,2 | 48,3 | 4,2 | -32,7 |
| Motorisierte | 875,7 | 75,7 | 917,4 | 78,4 | 798,7 | 80,2 | 835,9 | 79,7 | 862,6 | 74,7 | -6,0 |
| Summe | 1156,5 | 100,0 | 1245,9 | 106,5 | 996,0 | 100,0 | 1048,6 | 109,0 | 1154,0 | 100,0 | -7,4 |

1. Die Mobilität ist in den Pandemie Jahren 2020/21 deutlich zurückgegangen, hat sich aber nach dem 20prozentigen Einbruch (2020) schon 2022 trotz der extremen Energie- und Kraftstoffpreissteigerungen wieder erhöht.⁵ Die

offen: Alleinerziehende mit Kindern ebenso wie Senioren nutzten das Ticket für familiäre Begegnungen, Einkaufs-, Freizeit- und Nahtourismusmobilität.⁶ Das 49-Euro-Ticket stellte für

5 +75 Prozent(Diesel), +48 Prozent(Benzin) stiegen jährliche Durchschnittspreise 2022 gegenüber 2020.

6 ADAC-Mobilitätsindex: Wie nachhaltig ist die Mobilität in Deutschland? | ADAC. Aus dem Mobilitätsindex des ADAC, der vor allem die nachhaltige Mobilitätsentwicklung untersucht, sind wichtige Zahlen zur Bezahbarkeit und Verfügbarkeit der einzelnen Mobilitätsformen zu entnehmen.

regelmäßige Nutzer des Regionalverkehrs eine erhebliche Kostensenkung dar ohne gleichzeitig einen Trendwechsel von der individuellen zur kollektiven Mobilität auszulösen.

3. Der große Gewinner in den Krisenjahren war die *individuelle* Mobilität. Automobilität, deren Anteil kurzfristig anstieg, verzeichnete schon 2022 wieder seinen langfristigen Anteil von 74 Prozent. Die Fahrradmobilität wuchs in absoluten Zahlen deutlich, blieb aber mit 4 Prozent Anteil an der gesamten Mobilität deutlich hinter Eisenbahn und Auto zurück. Der Fahrradboom stellte vornehmlich eine Alternative zum ÖPNV, nicht aber zum Auto dar. Die Neuzulassungen sanken zwar fast um 1/3, der Bestand an Personenkraftwagen hingegen stieg kontinuierlich weiter. (Verkehr in Zahlen, S.132ff). Mit Auslaufen der E-Mobilförderung ist 2024 der bis 2023 dynamische Hochlauf der E-Autos bei den Neuzulassungen gebrochen. Gleichwohl stieg der Bestand an PKW mit 49,1 Millionen im Januar 2024 auf einen neuen Höchststand.⁷ Gleichzeitig wurde der Bestand immer älter.

4. Unsere Annahme einer eher geringen Preisensibilität bei Mobilitätsentscheidungen und damit auch geringer Lenkungswirkungen durch „Bepreisungsstrategien“ wurde insofern durch den gesellschaftlichen Praxistest in hohem Maße bestätigt.⁸ Die höheren Automobilitätskosten im Haushaltsbudget wurden im Kern nicht durch Einschränkungen der Automobilität, sondern in anderen Ausgabebereichen ausgeglichen (Neuanschaffungen, Restaurant-Besuche etc.). Die alltäglichen Mobilitätsentscheidungen werden entlang der fünf Kernelemente der Mobilitätsmatrix getroffen. Dies belegt auch die wechselvolle Geschichte der Fahrradmobilität.

Exkurs: Das Fahrrad wird auto-mobil

Nach dem technologischen Durchbruch bei der Entwicklung aller Komponenten des modernen Fahrrads am Ende des 19. Jahrhunderts (Rahmen, Antrieb, Reifen, Beleuchtung)

expandierte das Fahrrad in Europa neben dem kollektiven schienengebundenen Massenverkehr (Eisenbahn, Tram) zum individuellen Massenverkehrsmittel. Seine Entwicklung reagierte auf die Entkopplung von Wohnen und Arbeit ebenso wie es sie ermöglichte und es erweiterte zugleich die Räume der realen Weltaneignung, erweiterte die Freizeitmobilität.

Die Grundkonstruktionen des Fahrrads in Kombination mit der Motorenentwicklung ermöglichte die nächsten Stufen der individuellen Mobilität: Motorrad und Automobil. Zugleich transformierten sich einige Fahrradbetriebe zu den ersten Motorrad- und Autofabriken, wie z.B. Bianchi in Italien, Peugeot in Frankreich und Opel in Deutschland. Erst mit der Massenmotorisierung des Verkehrs nach dem Zweiten Weltkrieg verlor das Fahrrad seine Vorrangstellung als individuelles Massenverkehrsmittel, wurde von den Straßen als Störfaktor auf kleine Radfahrwege verdrängt, degenerierte zum Verkehrsmittel für Kinder, Jugendliche und Arme und Freizeitsportgerät.

Vor allem der Zugewinn an freier Zeit wie die Nachteile von Auto (Kosten) und ÖPNV (Verfügbarkeit, Kosten und Zeit) belebten die Renaissance des Fahrrads für die Nahverkehrsmobilität bis 7 km. Bis in die 90er Jahre beschränkten sich die technologischen Neuerungen auf die Entwicklung der Antriebe durch die Implementation von Schaltsystemen (Naben- und Kettenschaltung), die leichteres und schnelleres Fahren erlaubten.

Die Produktionsverlagerung nahezu aller Komponenten in den asiatischen Billiglohnssektor machte Fahrräder zudem preiswerter. Globale Produktion und Logistik der Fahrradkomponenten schränken zwar den ökologischen Footprint des Fahrrads ein, aber als quasi non-fossiles Verkehrsmittel profitierte das Fahrrad zusätzlich von den ökologischen Massenbewegungen, hier als klimaneutrale Alternative zum Auto begriffen.

Seit den 2000er Jahren wird deshalb systematisch an der Sprengung aller Grenzen der Fahrradmobilität gearbeitet. An der Qualität aller Fahrradkomponenten (Werkstoffe der Rahmen,

⁷ Antriebs- und Verkehrswende: Sind die politischen Ziele noch erreichbar? (adac.de)

⁸ Allerdings die Akzeptanz neoliberal inspirierter geprägter Transformationsprojekte minderte sich, was sich in den Stimmtzettelprotesten ebenso wie in den Bauerndemos vehement ausdrückte.

Bremsen, Licht, Reifen, Schaltsysteme), der Einsatzflexibilität (vom Kindersitz zum Lastenrad) sowie an der Überwindung räumlicher wie personeller Grenzen.

Mit der Integration der Elektromotoren werden geografische Hindernisse ebenso minimiert wie körperliche Leistungsdefizite der Fahrrad-fahrenden.

Folgte die Automobilentwicklung im frühen 19. Jahrhundert den grundlegenden technologischen Konstruktionsentwicklungen des Fahrrads, so kennzeichnet die 2000er Jahre der systematische Transfer der Autokomponenten auf das Fahrrad – das Fahrrad wird automobil nicht allein wegen der Elektromotoren. Airbags, Blinker, Wetterschutz gehören ebenso zu dieser Entwicklung wie der Ausbau des Fahrrads zum individuellen Massenpersonen- wie Gütertrans-

sich die Einsatzzwecke von Auto- und Fahrrad deutlich.

Nach Verkehrszwecken befragt dominiert beim Fahrrad die Freizeit noch stärker als beim Auto. Im Geschäftsverkehr und für Urlaubstourismus spielt es – im Gegensatz zum Auto – nahezu keine Rolle. Die quantitative Bedeutung der Fahrradmobilität liegt bei ca. 5 Prozent der Automobilität, gemessen an den zurückgelegten Strecken. Gleichwohl ist die Wachstumsdynamik beim Fahrrad seit der Pandemie-/Energiekrise am größten. Im schnellen Tempo hat sich das Fahrrad als zusätzliche Mobilitätskomponente etabliert, dreieinhalb Fahrräder pro Haushalt ist der aktuelle Stand. Gleichzeitig verfügen 87 Prozent aller Haushalte über mindestens ein Auto, ebenso wie die meisten Lastenradbesitzenden¹⁰.

| Motorisierter Individualverkehr nach Mobilitätswerk Mrd. Personenkilometer | | | | | | | | | | | |
|--|--------------|-------|----------|-------|----------|-------|----------|-------|---------------|-------|--|
| Verkehrszweck | MIV 2000 | % | MIV 2018 | % | MIV 2019 | % | MIV 2020 | % | MIV 2021 | % | |
| Beruf | 155,2 | 21,2 | 164,6 | 18,0 | 167,7 | 18,5 | 156,1 | 19,5 | 152 | 18,2 | |
| Ausbildung | 16,7 | 2,3 | 17,9 | 2,0 | 18 | 2,0 | 17,1 | 2,1 | 17 | 2,0 | |
| Geschäft | 133,5 | 18,3 | 170,5 | 18,7 | 171,4 | 18,9 | 101 | 12,6 | 134,7 | 16,1 | |
| Einkauf | 75,6 | 10,3 | 161,1 | 17,6 | 160,7 | 17,7 | 140,9 | 17,6 | 139,4 | 16,7 | |
| Freizeit | 305,2 | 41,7 | 281,4 | 30,8 | 283,6 | 31,3 | 299 | 37,4 | 297,3 | 35,6 | |
| Begleitung | | 0,0 | 50,8 | 5,6 | 37,4 | 4,1 | 37,4 | 4,7 | 41,7 | 5,0 | |
| Urlaub | 45 | 6,2 | 66,9 | 7,3 | 67,9 | 7,5 | 47,1 | 5,9 | 53,9 | 6,4 | |
| Insgesamt | 731,2 | 100,0 | 913,2 | 100,0 | 906,7 | 100,0 | 798,6 | 100,0 | 836 | 100,0 | |
| Verkehrszweck | Fahrrad 200% | | | | | | | | Fahrrad 2021% | | |
| Beruf | 4 | 16,8 | | | | | | | 7,1 | 16,1 | |
| Ausbildung | 3,3 | 13,9 | | | | | | | 2,3 | 5,2 | |
| Geschäft | 0,3 | 1,3 | | | | | | | 2,2 | 5,0 | |
| Einkauf | 4,5 | 18,9 | | | | | | | 6,5 | 14,8 | |
| Freizeit | 11,7 | 49,2 | | | | | | | 24,9 | 56,6 | |
| Begleitung | 0 | 0,0 | | | | | | | 1 | 2,3 | |
| Urlaub | 0 | 0,0 | | | | | | | 0 | 0,0 | |
| Insgesamt | 23,8 | 100,0 | | | | | | | 44 | 100,0 | |

portmittel als Lastenrad.⁹ Nicht zufällig erinnern diese Entwicklungen an die dreirädrigen italienischen, französischen und deutschen Transporter der frühen Nachkriegszeit. Diese Fahrradentwicklung erweiterte die soziale Basis der Nutzenden, vom Schüler bis Studierenden (Universitätsstädte entwickelten sich zu Innovationsmotoren fahrradbasierter Verkehrsplanungen) bis hin zu Senioren. Gleichwohl unterscheiden

Diese Implementation des Fahrrads als zusätzliches Verkehrsmittel neben MIV, ÖPNV und ÖFFV ist zugleich wesentliche Grundlage dafür, dass der innerstädtische Ausbau von Fahrradwegen auch von Autofahrenden, die zumeist auch das Fahrrad zu anderen Zwecken nutzen, akzeptiert wird – soweit bei der Neuverteilung der Mobilitätsräume die Automobilität nicht zur politisch gewollten Immobilität transformiert

9 „Die Attraktivität von Lastenrädern resultiert aus ihrem Vorteil, ein individuelles, schnelles und flexibles Verkehrsmittel zu sein, insbesondere beim Pendeln. Die Befragten betonen auch, dass das Lastenrad im Grunde die gleichen Eigenschaften wie ein Auto besitzt, es jedoch in der Stadt deutlich schneller, unkomplizierter, günstiger und umweltfreundlicher sei.“ Laura Trost, Lastenräder – Statussymbole oder ein Beitrag zur nachhaltigen Mobilität? - Soziale Ökologie (isoe.blog)

10 Insgesamt scheint überwiegend die Option Lastenfahrrad nicht das Auto als Ganzes zu ersetzen – bestenfalls den Zweitwagen. Leider konnten wir zu der Frage keinerlei Studien oder Daten finden. Spannend wäre auch die Untersuchung der Frage, ob bei der Ersetzung des Zweitwagens durch ein Lastenrad, die Anforderungen an das verbleibende Auto steigen und damit den Trend zum SUV als „moderne“ Form des Kombis weiter verstärken.

wird. Die Matrixvorteile der Fahrradmobilität (geringere Kosten bei gleicher Schnelligkeit und hoher 24 Stundenverfügbarkeit im 7-10km Nahbereich) machen sie eher zum ÖPNV denn zur Autokonkurrenz.

Aktuelle Entscheidungen gegen den Ausbau schienengebundener ÖPNV-Verkehre gründen insofern auch in der alternativen Attraktivität der Fahrradmobilität.

Ursachen für die Dynamik und Struktur der Mobilität

Ausgangspunkt unserer Überlegungen ist die empirisch wie historisch belegte ungeheure Mobilitätsdynamik. Historisch an der Entwicklung der Transportmittel Pferd, Wagen, Schiff, Eisenbahnen, Fahrrad, Automobil und Flugzeugen ablesbar, die immer mehr Menschen in immer größerer Dimension aus der „Idiotie“ der eingeborenen Dörfer und Siedlungen befreite, ihnen die Aneignung der Welt, ihrer Räume wie Kulturen ermöglichte – auch jenseits von Kriegen, Kreuzzügen und Migrationswellen.¹¹ Empirisch weist sie sich am eindrücklichsten nicht in absolvierten Wegen, sondern in den dabei zurückgelegten Kilometern aus. Können, wollen und müssen sind die Parameter dieser Mobilitätsdynamik: Die technologische Entwicklung der Verkehrsmittel wie die ökonomisch-soziale Verfügbarkeit bilden das „Können“ ab. Die menschlichen Bedürfnisse nach Weltaneignung und -erfahrung prägen das „Wollen“. Und die sukzessive Trennung von Arbeiten und Wohnen, die Ausdehnung der Lebensphasen (Jugend, Ausbildung, Arbeit, Seniorenzeit) wie der Zeitbudgets (Arbeit, Freizeit, Sport & Kultur, Reproduktionsarbeit von Erziehung bis Pflege) bestimmen ebenso wie gleichberechtigter werdende

Geschlechterbeziehungen und vor allem die sich global ausdifferenzierenden Produktions-, Handels- und Wissenschaftswelten das „Müssen“ der Mobilität. Oder mit anderen Worten, der Entfesselung der gesellschaftlichen Produktivkräfte ist die Mobilitätsdynamik inhärent, ihre Stilllegung nicht vorgesehen.¹²

Die romantische Hoffnung, dass die staatlich verordneten Restriktionen der Mobilität und die Euphorie bei der Wiederentdeckung der oftmals als „exotisch“ empfundenen Nahräume – Parks, Seen, Wälder, Burgen und Schlösser und Weiderräume, die Verkehrswende zu Lasten von Auto und Flugzeug beschleunigen würden, erwies sich allzu schnell als trügerisch.

Schon kurz nach Pandemieende setzte die Mobilitätsdynamik wieder ein, der Wunsch nach Aneignung neuer geografischer Räume, interkulturellen Begegnungen, der Pflege sich globalisierender Freundschaften und beruflichen Austausches fort. Menschen vertragen Leben in Isolation nur begrenzte Zeit: Auf die Isolation folgten Reiseboom und der Wunsch nach Begegnungen und Austausch in „lebendiger“ Präsenz. Die neuen Formen virtueller Mobilität fügten ihr nur eine neue, eben virtuelle Form hinzu – nun nicht mehr begrenzt auf den engen Kreis wirtschaftlicher und wissenschaftlicher Eliten.

Die Pandemie-Erfahrung öffnete nicht allein den Blick auf die „systemrelevanten Akteure“ – die für viele erstmalig aus dem Schatten der öffentlichen Wahrnehmung ins Rampenlicht befördert wurden –, sondern auch auf die Relevanz der Mobilität: Ohne sie bricht die physische Welt zusammen: Nahrungsketten, Lieferketten, Produktionsketten, Netzwerke der Daseinsvorsorge (Gesundheit, Pflege, Sicherheit). Die temporäre Diskussion über De-Globalisierung – Regionalisierung als neue Sicherheitsstrategie – zerbrach nur allzu schnell an den praktischen Einsichten in die global differenzierte Verteilung von Rohstoffen, Nahrungsmitteln und technischen Zulieferteilen, die Leben, Produktion und Reproduktion erst ermöglichen, wie z.B. pharmazeutische und chemische Grundstoffe

11 Wolfgang Schivelbusch, Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Zeit und Raum im 19. Jahrhundert, Frankfurt 1989, beschreibt eindrucksvoll wie Waren mit dem Schienenverkehr heimatlos werden und: „auf der einen Seite schließt die Bahn neue Räume auf, die bisher nicht verfügbar waren, auf der anderen Seite geschieht dies, in dem Raum vernichtet wird, nämlich der Raum dazwischen. Dieser Zwischenraum... verschwindet im Eisenbahntransport.“ (S.39); Annie Ernaux, Die Jahre, Berlin 2017, beschreibt eindrucksvoll die Emanzipationen des beschränkten Lebens durch das Automobil und dessen Metamorphosen in den einzelnen Lebensphasen: 50er Jahre: „Das Leben der meisten Menschen spielte sich in einem Umkreis von fünfzig Kilometern ab... Die Fremde begann in der nächstgrößeren Stadt. Der Rest der Welt war unwirklich.“ (S.37); Die Vorstellung „von der fernsten Zukunft... Sie arbeitet als Lehrerin... sie besitzt ein Auto, das wichtigste Zeichen der Emanzipation, eines Citroen 2 CV oder Renault 4 CV, sie ist frei und unabhängig.“ (S.67).

12 Oliver Schwedes, Am Steuer? Instrumente und Anwendungsfelder der Verkehrspolitik, in: Aus Politik und Zeitgeschichte APuZ 2019/43, S.21ff.

und Energieträger. Der Ukraine-Krieg und seine ökonomischen Folgen (wie z.B. Ersatz der ökologisch sinnvollen Pipeline-Gasversorgung durch globale Schiffsverkehre, der Bedeutung der regionalen ukrainischen und russischen Getreide- und Düngemittelexporte für die globale Landwirtschaft) erweiterten diese Erfahrungen ebenso wie Friktionen des globalen Welthandels durch politische Sanktionen. Selbst wenn weniger Mobilität gesellschaftlicher „Wille“ wäre, die gesellschaftlichen Triebkräfte der Mobilität wachsen weiter, bestimmen ihre Dynamik: Logistik-/Transportverkehre, Berufsverkehre (Handwerke/IT-Service/Montage-/Reparaturverkehre), Pendlerverkehre, Betreuungs- und Versorgungsverkehre (Daseinsvorsorge etc.), Freizeitverkehre (Kommunikation-, Kultur, Sport). Und ihre spezifischen Eigentümlichkeiten dominieren die Wahl des jeweils optimalen Verkehrsmittels nach den Kriterien der Mobilitätsmatrix. Nachhaltige Mobilität integral gedacht, also bei Produktion wie in der Nutzung der Verkehrsmittel erfordert deshalb Strategien, die Mobilität bezahlbar halten, Mobilitätsmittel verfügbar, flexibel und sicher einsetzbar halten und Mobilität nicht in Immobilität verwandeln.

Die strukturelle Relevanz des MIV in den Krisenjahren unterstreicht unsere zweite These aus 2021, dass die Realisierung der Klimaziele unabdingbar die Transformation der fossilen Antriebstechnik in allen Mobilitätsbereichen (Personen-/Güterverkehre, Straßen-, Schienen, Wasser- und Flugverkehre) unabdingbar macht, dass es schlicht keine andere Option gibt, als den Verkehr CO₂-neutral(er) zu machen, den MIV zu elektrifizieren.

Ist E-Mobilität ein Auslaufmodell in der Sackgasse?

Gibt es seit unserer positiven Einschätzung zur E-Mobilität in 2021 relevante Gründe, diese in Frage zu stellen?¹³ Dem wollen wir im nachfolgenden hinsichtlich Entwicklung der Technologie und der Automärkte nachgehen.¹⁴

¹³ Wie dies in den politischen Debatten seitens der AfD, BSW und der CDU (Aufgabe des „Verbrennerverbots“) und der FDP (Technologieoffenheit) kommuniziert wird.

¹⁴ Die Bewertung der Fortschritte beim autonomen Fahren und damit der Zukunft der Mobilität muss angesichts der unübersichtlichen Situation wie

Betrachten wir zunächst das Fahrzeug selbst. Hier ist die technische Entwicklung deutlich schneller vorangeschritten als wir angenommen hatten. Die Entwicklung bei Batterien, Leistungselektronik und Software ist weiter hochdynamisch und hat sich beschleunigt. Materialkosten nehmen ab, Energiedichten nehmen zu (mehrere Hersteller kündigen Batterien mit doppelter Energiedichte gegenüber heutigen Batterien für 2026/27 an), die Ladegeschwindigkeiten steigen.

Damit werden Batterie-elektrische Fahrzeuge (in der Branche englisch zu „BEV“ abgekürzt) weiter billiger, leichter und praktikabler. Sie sind mithin die Zukunft des MIV – aus technologischen wie ökonomischen Gründen.

Zweifel gibt es indes bezüglich des Ausbaus erneuerbaren Stroms und der Ladeinfrastruktur. Der Ausbau bei Stromerzeugung geht zwar voran, muss aber angesichts zusätzlicher Zukunftsbedarfe (für Heizung, Industrie etc.) ebenso wie vor allem der Netzausbau noch zulegen. Der ADAC – sicher nicht für Öko-Extremismus bekannt – präsentiert in seiner Untersuchung¹⁵ vom August dieses Jahres die Fakten. Bei der Ladeinfrastruktur sind wir deutlich hinter den Ausbauzielen (1 Million Ladepunkte bis 2030). Aber: Die praktische Erfahrung in Deutschland zeigt, dass die notwendige Dichte an Ladesäulen, gar nicht so hoch sein muss. Der ADAC zitiert verschiedene Untersuchungen, die den Bedarf auf 300 bis 680 Tausend schätzen. Daher kommt der ADAC auch zu der Einschätzung, dass das Ziel von 15 Millionen BEV im Fahrzeugbestand in Deutschland bis 2030 sehr wohl erreichbar ist. Dazu ist aber eine weitere Förderung der BEV und eine Beschleunigung beim Ausbau der Ladeinfrastruktur notwendig. Dieser Einschätzung schließen wir uns ausdrücklich an.

Dafür darf die deutsche Politik aber nicht noch mehr bremsen. Das Aus des „Verbrenner-Aus“ (das es so gar nicht gibt – aber das wäre hier jetzt zu lang) würde nicht nur direkt die ökologische Krise vergrößern. Auch industriepolitisch

Komplexität einem eigenen Artikel vorbehalten bleiben.

¹⁵ ADAC am 19.8.2024. „Elektromobilität: Sind die Ziele bis 2030 noch erreichbar?“ unter <https://www.adac.de/news/e-monitoring/>

und sozial ist das ein Irrweg. Die aktuelle Schwäche, ja Krise der deutschen (genau genommen aller „alten“) Autohersteller entsteht – entgegen der Erzählungen von AfD und CDU – nicht durch zu viel E-Autos.

Der als Einbruch in der E-Mobilität oder gar als das Ende der Transformation beschriebene Rückgang der Verkaufszahlen ist aber fast ausschließlich ein Phänomen in Deutschland und den USA. Zwar hat sich auch in Europa insgesamt die Dynamik der Transformation verlangsamt. Aber global bleibt die Entwicklung dynamisch (und technologisch gibt es nur einen Automarkt: die Welt!). Die Neuzulassungen elektrischer Fahrzeuge mit Stecker (also BEV und PHEV¹⁶) sind gegenüber dem Vorjahr um 22 Prozent gestiegen. Der Marktanteil beträgt nun etwa 20 Prozent (davon 12 Prozent-Punkte BEV!).¹⁷ Ein Einbruch sieht anders aus. Angesichts der oben bereits beschriebenen dynamischen Verbesserung der BEVs, wird dieser Trend anhalten. Und es ist ja nicht so, als wäre VW (zum Beispiel in Europa) nicht erfolgreich. Es fehlt nur die eingeplante Unterstützung bei der Förderung des Absatzes, Infrastrukturausbau und die Erweiterung der Produktpalette.

Der aktuelle Rückgang bei der Zulassung von E-Autos ist sicher auch vom klimapolitischen Rollback (AfD und CDU in Deutschland, Republikaner in den USA) beeinflusst. Die populistisch überzogene Anti-Regulierungsposition erklärt öffentlich den notwendigen Umstieg zu einem ökonomischen Unsinn. Auch wenn das Gegenteil richtig ist: es verunsichert und organisiert Widerstand.

Die deutliche Verschiebung der Zulassungszahlen hin zu mehr PHEV spricht dafür, dass die Zweifel in die Lade-Infrastruktur auch einen wesentlichen Einfluss haben (einfach das Beste aus beiden Welten kaufen). Dieses Verhalten entspricht sehr genau den Entscheidungswegen unserer Mobilitätsmatrix (Kosten minimieren, Verfügbarkeit erhöhen).

Aber vor allem: die preiswerten BEV fehlen im Markt. In Märkten, wo solche verfügbar sind (z.B. China, Süd-Asien), ist der Übergang zur E-Mobilität im MIV weiterhin ungebrochen dynamisch (China z.B. +33 Prozent zum Vorjahr). In China haben inzwischen über 50 Prozent der neu zugelassenen Autos einen Stecker. Auch konsequente Förderung und Infrastruktur helfen: In Norwegen hatten im August über 95 Prozent aller neu zugelassenen Autos einen Stecker!¹⁸

Die Probleme der „alten“ Autoindustrie werden daneben durch eine zweite Transformation befeuert, die häufig übersehen wird: Die Digitalisierung des Autos. Seit vielen Jahren rücken bei der Bewertung von Autos gegenüber den technologischen Hardware- (Fahrwerk-, Fahrverhalten) die Softwarekomponenten in den Vordergrund (Fahrassistenzsysteme, Entertainment- und Kommunikationssysteme). Dieser Trend nimmt rasch zu. Der Toyota Manager Steve Adler wird mit dem Spruch zitiert: „Software frisst die Welt auf, und Autos stehen als nächstes auf der Speisekarte“.

Eine gute Darstellung zu der Problemlage findet sich in der Studie von Andreas Boes und Alexander Ziegler mit dem Titel „Umbruch in der Automobilindustrie“¹⁹ und in der Studie von Boewe/Schulten.²⁰

Ursachen der deutschen Autokrise

Wozu das führt, kann man sich in China, dem mit Abstand größten Automobilmarkt anschauen, wo dieser Wettbewerb ungefiltert stattfindet: Für alle Hersteller gelten gleich niedrige Stahl-, Material- und Energiekosten, gleiche Kosten für Personal, gleiche Anreize für Werksansiedlungen. Entgegen allen lauten Rufen gibt es bis heute keinen Nachweis unfairer Subventionen. Die EU-Strafzölle werden auch nicht wegen bewiesener Subventionen verhängt, sondern wegen mangelhafter Kooperation bei deren Unter-

18 Zum Beispiel: <https://cleantechnica.com/?s=norway>

19 Andreas Boes und Alexander Ziegler, Umbruch in der Automobilindustrie. Analyse der Strategien von Schlüsselunternehmen an der Schwelle zur Informationsökonomie. Forschungsreport, Institut für Sozialwissenschaftliche Forschung (Hg.), München 2021.

20 Jörn Boewe und Johannes Schulten, Die Transformation der globalen Automobilindustrie: Ein Handbuch für Gewerkschafterinnen und Gewerkschafter, Rosa-Luxemburg-Stiftung Genf, März 2023.

16 Plug-in-Hybrid

17 Siehe zum Beispiel „Global EV Sales — Record Month for Plugin Hybrids!“ <https://cleantechnica.com/2024/09/02/global-ev-sales-record-month-for-plugin-hybrids/>

suchung. Wenn zurzeit irgendwo nationalistisch subventioniert wird, dann vor allem in den USA.

2019 hatte VW in China einen Marktanteil von über 16 Prozent und verkaufte über 4 Millionen hoch-profitable Verbrenner-Autos (zumindest weit überwiegend). VW produzierte in den 33 Werken seiner drei Joint-Venture mit einer Baukapazität von über 4 Millionen Autos p.a.

Im ersten Halbjahr 2024 hat VW ca. 1,2 Millionen Autos verkauft. Schlimm genug. Aber: der Anteil der neu zugelassenen PKW mit Stecker im chinesischen Markt beträgt, wie oben bereits erwähnt, jetzt über 50 Prozent. In diesem sehr dynamisch wachsenden Teil des Marktes findet VW aber so gut wie nicht mehr statt. Von den Top 20 Modellen mit Stecker ist keins von einem herkömmlichen Autobauer, nur zwei Modelle von Tesla, alle anderen entstammen chinesischen Firmen. Gleiches gilt für Toyota, Mercedes und BMW... (Ford war nie in irgendeinem Sinne groß in China).

Der Verlust dieser bisher so profitablen Marktvolumen im Verbrennermarkt in China und die offensichtliche Unterlegenheit gegenüber den chinesischen Firmen löst bei allen „alten“ Autobauern Panikattacken und hektische Umbaureaktionen aus. (Nach unserer Einschätzung wird Toyota – neben VW der größte Verlierer im chinesischen Markt – der Nächste sein, der drastische Maßnahmen verkündet). Die Wiederentdeckung von Verbrennern ist eine davon, um die – schrumpfenden – Teile des Weltmarktes, in denen man noch wettbewerbsfähig ist, besser ausbeuten zu können und sich Zeit und Geld zu verschaffen für die Aufholjagd im E-Mobilmarkt.

Jetzt die Elektrifizierung des Autoverkehrs abzuwürgen, hilft der deutschen Autoindustrie auch auf der kurzen Zeitachse nicht. Erstens sind so schnell keine zusätzlichen Verbrenner- oder Hybrid-Produkte und Produktionskapazitäten zu schaffen. Zweitens würden die bereits getätigten Investitionen in Forschung, Entwicklung und Fabriken für E-Autos entwertet. Das letzte, was die Autoindustrie braucht, sind hektische Änderungen der Regulierungsvorgaben. Wozu das führt, haben wir bei der Photovoltaik-Industrie schon einmal gesehen.

Jetzt den Umbau der Autoindustrie in beiden Feldern (E-Antriebe und Digitalisierung) zu stoppen oder gar umzukehren, hätte nur die Konsequenz, dass sich in einigen Jahren, wenn die chinesischen Autobauer ihr Händlernetz in Europa aufgebaut haben und in Europa produzieren, die Lücke in der Wettbewerbsfähigkeit vergrößert, statt verkleinert hätte.

Die Überwindung der aktuellen Autokrise – soweit sie durch mangelnde Wettbewerbsfähigkeit (bei Preisen, Produktqualität und -innovation) und nicht allein konjunkturell bedingt ist – erfordert die Forcierung des Umbaus, nicht deren Ausbremsung. Dafür geben die Vorschläge des ADAC wichtige, gleichwohl unzureichende Hinweise.²¹ Nur in der technologischen und ökonomischen Aufholjagd liegen die Zukunftschancen der deutschen Automobilindustrie – Verharren in fossilen Antrieben hingegen die Sackgasse. Dafür müssen gleichermaßen Forschung & Entwicklung wie infrastruktureller Ausbau industriepolitisch ebenso energisch unterstützt werden wie in den USA und China. Dafür liegen ökonomisch fundierte Vorschläge des BDI, des IMK und IW²² sowie zuletzt des „Dezernat Zukunft“²³ inklusive Finanzierungsvorschlägen vor – auch innerhalb der Grenzen der notwendig zu reformierenden Schuldenbremse. Mit anderen Worten:

Nötig ist die Einbettung der Mobilitätsstrategie in ein umfassendes Struktur-, Innovations-, Investitions- und Anreizprogramm. Die IG Metall hat dazu mit ihrem 11-Punkte-Programm²⁴ einen ebenso bemerkenswerten wie strategisch richtigen Aufschlag gemacht und eine Alternative zu den Sackgassen formuliert, die AfD und CDU, aber auch Teile der Ampelkoalition mit ihrer Verweigerung der notwendigen Infrastrukturinvestitionen politisch präsentieren. ■

21 ADAC am 19.8.2024 „Elektromobilität: Sind die Ziele bis 2030 noch erreichbar?“ unter <https://www.adac.de/news/e-monitoring/>

22 600 Milliarden Euro staatliche Extra-Investitionen über 10 Jahre können öffentliche Infrastruktur und Wirtschaft zukunftsfähig machen - Institut für Makroökonomie und Konjunkturforschung (imk-boeckler.de)

23 <https://dezernatzukunft.org/was-kostet-eine-sichere-lebenswerte-und-nachhaltige-zukunft/>

24 „Die Zeit drängt - 11 Punkte für ein modernes, innovatives und gerechtes Industrieland“. https://www.igmetall.de/download/20240515_11_Punkte_.pdf

Transformation unter Druck – Das Beispiel Bremen

von Carsten Sieling und Kevin Rösch



☞ **Dr. Carsten Sieling**, Beauftragter der Geschäftsführung, Arbeitnehmerkammer Bremen.

Foto: © Arbeitnehmerkammer Bremen



☞ **Kevin Rösch**, Referent für Finanz- und Wirtschaftspolitik, Arbeitnehmerkammer Bremen.

Foto: © Arbeitnehmerkammer Bremen

Einleitung

Das Bundesland Bremen hat sich wie so viele andere Bundesländer das ehrgeizige Ziel gesetzt, im nächsten Jahrzehnt klimaneutral zu werden. Die Transformation hin zu einer Klimaneutralität 2038 im Zwei-Städte-Staat erfordert neben technologischen Innovationen und gesellschaftlichen Veränderungen auch erhebliche finanzielle Mittel.

Die Bremer Klimastrategie umfasst eine Vielzahl von Maßnahmen zum Abbau von CO₂-Emissionen. Vor allem aber muss die Transformation der Stahlindustrie gelingen: denn das Werk von ArcelorMittal ist für die Hälfte der Emissionen im Land Bremen verantwortlich.

Bremen möchte bis 2038 klimaneutral sein

Der Umbau der Stahlindustrie in Deutschland ist zentral zur Minderung der klimaschädlichen Gase. Stahl wird weiter gebraucht

werden – für Windräder und Schienen genauso wie für Bauten und Fahrzeuge. Und weil Stahl Zukunft ist, muss die Produktion umgestellt werden. Sonst wird Stahl aus Weltregionen geliefert, die noch lange nicht kohlenstofffrei produzieren werden. In Bremen soll der erste herkömmliche Hochofen 2026 stillgelegt und durch einen Elektrolichtbogenofen ersetzt werden. Anfang der dreißiger Jahre folgt der zweite Ofen. Erforderlich sind dafür gewaltige Verstärkungen der Stromleistungen und für die zuerst gasbetriebene Direktreduktionsanlage perspektivisch die Nutzung von Wasserstoff. Hier verfügt der Nordwesten Deutschlands über einen großen Standortvorteil, da die bestehende Gasleitungs- und Kaverneninfrastruktur westlich von Bremen Möglichkeiten der Speicherung und auch der Zuleitung in der Nordsee erzeugten sowie importierten Wasserstoffs ermöglicht.

Stahl ist Zukunft

Dieses Transformationsprojekt ist die größte finanzielle Herausforderung. Die Bundesregierung hat Förderzusagen in Höhe von 800 Millionen Euro gegeben, wobei der Landesanteil Bremens rund 250 Millionen Euro beträgt. Die politischen Voraussetzungen sind erbracht, einzig fehlt noch die definitive Zusage des Mittal-Konzerns. Als Grund für das Zögern werden hohe Betriebskosten vorgetragen, da der Preis für Wasserstoff eine konkurrenzfähige Produktion (noch) nicht möglich mache. Nimmt man die Verkaufs- und Schließungspläne des ThyssenKrupp-Konzerns in Duisburg hinzu, zeigt sich die mangelhafte unternehmerische Verantwortung in diesem monopolistisch strukturierten Markt.

Trotzdem haben Betriebsrat und IG Metall bei ArcelorMittal Bremen mit seinen über 3.000 Beschäftigten auch die Soziale Transformation auf die Tagesordnung gesetzt. Dank der Gestaltungsmöglichkeiten der Montanmitbestimmung konnten Beschäftigungssicherung, strukturierte Weiterbildungsange-

bote für die Belegschaft sowie eine deutliche Ausweitung der Ausbildung in einem bundesweiten Pilotvorhaben entwickelt werden. Für das Bundesministerium für Arbeit ist das Vorhaben ein Vorzeigeprojekt für die Anwendung des im Sommer letzten Jahres beschlossenen Gesetzes zur Stärkung der Aus- und Weiterbildungsförderung.

Weitere Handlungsschwerpunkte der Klimaschutzstrategie

Die industrielle Transformation hat zwar ökonomisch und ökologisch eine herausgehobene Bedeutung, die Bremer Klimaschutzstrategie setzt aber auch weitere Schwerpunkte. Dazu gehören unter anderem der Ausbau und die Dekarbonisierung der Nah- und Fernwärmeversorgung, die Förderung nachhaltiger Mobilität (insbesondere der CO₂-arme ÖPNV sowie der Fuß- und Radverkehr) und die energetische Sanierung von Gebäuden.

So ambitioniert das Maßnahmenpaket auch ist, so wird angesichts der dramatischen Klimaveränderungen natürlich von vielen gesellschaftlichen Kräften eine konsequentere und ambitionierte Klimapolitik mit einem schnelleren Ausstieg aus fossilen Energieträgern gefordert. Die politischen Herausforderungen dafür sind aber selbst von einer rot-grünen Koalition auf Landesebene allein nicht zu bewältigen.

Investitionen im Volumen eines ganzen Landeshaushalts

Konzeptionell entwickelt wurde die Transformationsstrategie durch eine Enquete-Kommission der Bremischen Bürgerschaft (Landtag) in den Jahren 2020/21. Der Investitionsbedarf, den die Kommission ermittelte beläuft sich auf sechs bis sieben Milliarden Euro, zuzüglich jährlicher Betriebskosten von 200 bis 380 Millionen Euro (alles in Preisen von 2021). Dieses enorme Investitionsvolumen, das dem gesamten Landeshaushalt entspricht, stellt angesichts der finanziellen Situation Bremens eine zusätzliche Herausforderung dar. Daher schlug der Bremer Senat als ersten Schritt im Januar 2023 ein kreditfinan-

ziertes Volumen von drei Milliarden Euro, einschließlich einer halben Milliarde für Mehrausgaben aufgrund des Ukrainekriegs, vor.

Rücklagenbildung und Besonderheiten des „Klimafonds“

Im Gegensatz zu anderen Bundesländern wie dem Saarland wird der „Klimafonds“ in Bremen als eigener Produktplan im Haushalt und nicht als Sondervermögen außerhalb des Haushalts geführt. Dies bedeutet, dass kein separater Wirtschaftsplan erforderlich ist, sondern eine engere Kontrolle und Integration der Klimaschutzmaßnahmen in die regulären Haushaltsprozesse von Landesregierung und -parlament erfolgt.

Das Urteil des Bundesverfassungsgerichts von November 2023 zu kreditfinanzierten notlagenbedingten Sondervermögen stellt auch in Bremen eine Zäsur für den Klimaschutz dar. Infolge des Urteils wurden die geplanten Rücklagen im Nachtragshaushalt aufgelöst und vielmehr nur kassenwirksame Ausgaben für 2023 in Höhe von 362 Millionen Euro berücksichtigt. Durch eine Einigung der rot-grünen Koalition mit der CDU im Frühjahr 2024 auf ein kreditfinanziertes Sondervermögen könnte vor allem die Transformation des Stahlwerks gesichert werden. Es geht dabei um rund 450 Millionen Euro Klimaschutzausgaben, von denen rund 300 Millionen Euro für das Stahlwerk vorgesehen sind. Allerdings hat die FDP beim Staatsgerichtshof des Landes unter Bezugnahme auf eine strikte Auslegung der Schuldenbremse eine Klage gegen diese Finanzierung eingereicht.

Finanzpolitische Herausforderungen

Eine nachhaltige Finanzierung des Investitionsbedarfs ist allerdings mit den jetzt politisch verständigten Maßnahmen nicht gewährleistet. Außerdem steht Bremen durch das Bundesfinanzministerium unter Druck, auf weitere notlagenbedingte Kreditaufnahmen zu verzichten. Auch wenn das Land durch eine positive Einwohnerentwicklung künftig mehr Geld aus dem Länderfinanzausgleich erhält, wird sich die vorherrschende Fi-

nanzierungslücke nicht schließen lassen. Hier müssen neben der fundamentalen Reform der Schuldenbremse andere Wege gegangen werden: Eine reaktivierte Vermögensteuer sowie eine angemessene Erbschaftsteuer würden die Landeskassen entlasten. Darüber hinaus sind generell mehr Bundesmittel für Zukunftsausgaben erforderlich und insbesondere die Kommunen als Träger der Transformation müssen finanziell gestärkt werden.¹ Ein wichtiger Schritt in diese Richtung wäre, kommunale Klimainvestitionen als Gemeinschaftsausgaben im Grundgesetz zu verankern und damit eine gezielte Förderung zu etablieren. Dies würde die beiden Stadtgemeinden Bremen und Bremerhaven, die – anders als Kommunen in den Flächenländern – der Landesschuldenbremse unterliegen, darin unterstützen, das Ziel der Klimaneutralität zu erreichen. ■

¹ Besonders augenfällig wird dies im Hinblick auf den Anteil der kommunalen Investitionen an den gesamtstaatlichen Investitionen: Auf die Kommunen entfallen rund 52 Prozent aller Sachinvestitionen und sogar fast 60 Prozent aller öffentlichen Bauinvestitionen.

Saarländischer Transformationsfonds: Ohne zusätzliche Investitionen droht die Beschleunigung des wirtschaftlichen Abstiegs

von Patricia Bauer



☞ Dr. Patricia Bauer ist Referentin für Wirtschafts- und Finanzpolitik bei der Arbeitskammer des Saarlandes. Der Artikel gibt ihre persönlichen Analysen und Einschätzungen wieder.

Foto: © privat

1 Strukturpolitische Herausforderungen der Transformation für das Saarland

Die Bedingungen für kreditfinanzierte öffentliche Ausgaben sind seit dem 15. November 2023 mit dem Urteil des Bundesverfassungsgerichts zum Nachtragshaushalt 2022 des Bundes¹ noch restriktiver geworden als sie aufgrund der Regeln der Schuldenbremse ohnehin schon waren. Das liegt an der restriktiven – und man darf sagen ganz und gar unökonomischen – Interpretation der Schuldenbremse, wie sie das Bundesverfassungsgericht nun vorgelegt hat.² Für das Saarland ändern sich damit die Vorzeichen der Umsetzung des 2022 begründeten Transformationsfonds. Dieser soll wesentliche und dringend benötigte Investitionen im Saarland ermöglichen und so die Umkehr des seit zwei Dekaden andauernden Abwärtstrends der Saarländischen Wirtschaft einleiten.

Denn die klimapolitischen Transformationsprozesse in Europa und Deutschland treffen das

Saarland besonders stark. Seine industriepolitische Stärke in der Stahl- und Automobilproduktion stellt vor dem Hintergrund des Umbaus zur Klimaneutralität eine besondere Schwäche dar. Die Anforderungen an die klimaneutrale Erzeugung von Stahl erfordern enorme Investitionen zum Erhalt des saarländischen Stahlstandortes. Und die Krise der konventionellen Automobilindustrie schlägt sich nicht nur in der Schließung des Ford-Werkes in Saarlouis und des Michelin-Reifenwerkes in Homburg ab 2025 nieder, sondern trifft den gesamten Cluster an Zulieferern, wie den Ford-Zuliefererpark, ZF, Bosch und Eberspächer. Damit stehen viele saarländische Arbeitsplätze im stark tarifgebundenen und gut entlohnten Stahlsektor zur Disposition, deren Wegfall direkte Effekte auf die regionale Kaufkraft und damit auf andere Wirtschaftszweige zu entfalten droht.

Ohnehin sinkt das saarländische BIP seit zwei Jahrzehnten im Vergleich zum Durchschnitt der anderen Bundesländer stetig ab, betrug das saarländische BIP 2005 noch 97 Prozent des Länderdurchschnitts, so lag es 2023 noch bei 85 Prozent.³ Hinzu kommt der Energiepreisschock im Zuge des Ukrainekrieges, der die besonders energieabhängige saarländische Wirtschaft durch dauerhaft teurere Energiegüter empfindlicher trifft als andere Sektoren und Regionen in Deutschland.

Die saarländische Wirtschaftspolitik steht deshalb vor der Aufgabe, den Umbau der Stahlindustrie mitzugestalten, durch Neuansiedlungen Ersatzarbeitsplätze für den schrumpfenden Automobilcluster zu schaffen und die Wirtschaftsstruktur zukunftsfest und resilient auszugestalten. Im finanzschwachen Saarland ist

1 Bundesverfassungsgericht, „Bundesverfassungsgericht - Zweites Nachtragshaushaltsgesetz 2021 ist nichtig“ (Karlsruhe, 15. November 2023), <https://www.bundesverfassungsgericht.de/SharedDocs/Pressemitteilungen/DE/2023/bvg23-101.html>.

2 Siehe dazu ausführlich: Patricia Bauer, „Notwendige Investitionen in die Zukunft: Transformationsrisiko Schuldenbremse - Plädoyer für eine problemlösende Finanzpolitik“, AK Analyse (Arbeitskammer des Saarlandes, Juli 2024), https://www.arbeitskammer.de/fileadmin/user_upload/-----AK_Download_Datenbank-----/Publikationen/Sonderpublikationen/AK-Analyse/Web-PDF_Analyse_Schuldenbremse.pdf.

3 Arbeitskammer des Saarlandes, „AK Fakten öffentliche Finanzen 2023“, Oktober 2023, https://www.arbeitskammer.de/fileadmin/user_upload/-----AK_Download_Datenbank-----/Publikationen/AK_Fakten/Ak-Fakten_2023/AK_Fakten_2023.pdf.

der Landeshaushalt nach der Phase der Haushaltssanierung ab 2011 von 2020 an auf die Sanierungshilfe des Bundes in Höhe von 400 Millionen Euro jährlich angewiesen, die im Gegenzug zur Abtragung von 80 Millionen Euro Schulden jährlich fließt.⁴ Entsprechend eng ist der finanzielle Rahmen, in dem sich der Landeshaushalt bewegt. Regionale Wirtschaftspolitik der aktiven finanziellen Standortförderung ist wegen der aus der Schuldenbremse resultierenden Handlungszwänge nicht möglich.

2 Der Transformationsfonds als Ausweg aus der Abwärtsspirale

Die 2022 gewählte sozialdemokratische Landesregierung hat auf die außergewöhnlichen Subventions- und Investitionsbedarfe mit der Bereitstellung des Sondervermögens saarländischer Transformationsfonds reagiert. Um die dreifache Herausforderung von Strukturkrise, Umbau zur Klimaneutralität und Energiepreisschock erfolgreich zu bewältigen, sollen drei Milliarden Euro kreditfinanziert bereitgestellt werden. Über 10 Jahre (2023 bis 2032) sollen Mittel für die Neuausrichtung der saarländischen Industrie, den Aufbau besserer Infrastrukturen, eine funktionstüchtige Wasserstoffwirtschaft sowie den Aufbau einer wirtschaftlich wirksamen Innovationslandschaft bereitgestellt werden, auch um die notwendige Kofinanzierung für Bundes- und EU-Mittel überhaupt sicherzustellen.⁵

Der Transformationsfonds für das Saarland wurde als Nachtragshaushalt für das Jahr 2022 noch im Dezember 2022 vom Landtag verabschiedet. Der Fonds soll Investitionsmaßnahmen, die nicht bereits im Kernhaushalt oder in der Finanzplanung vorgesehen sind, finanzieren. Eine Verstärkung von Maßnahmen des Kernhaushalts ist jedoch zulässig. Für das Sondervermögen wird ein Jährlicher Wirtschaftsplan aufgestellt, der dem Landeshaushalt

beizufügen ist. Neben der halbjährlichen Berichterstattung des Ministeriums für Finanzen an den Haushaltsausschuss des Landtages ist vorgesehen, dass Ausgaben, die die bestehenden Ansätze um 500.000 Euro überschreiten, der Zustimmung des Landtages bedürfen. Abweichungen bis zu 500.000 Euro bedürfen der Zustimmung des Finanzausschusses des Landtages. Finanziert wird der Fonds aus Zuführungen aus dem Landeshaushalt, er besitzt keine eigene Kreditermächtigung. Die Tilgung der Schulden soll spätestens 2035 beginnen und über 35 Jahre bis zum Jahr 2070 laufen.

Verwaltet wird der Transformationsfonds im Ministerium der Finanzen. Die Steuerungsgruppe für den Fonds besteht aus einem Vertreter des saarländischen Finanzministeriums, der auch den Vorsitz führt, einem Vertreter des Wirtschaftsministeriums und einem Vertreter der Staatskanzlei. Diese Steuerungsgruppe entscheidet über die Finanzierung von Maßnahmen. Ein neunköpfiger Beirat berät die Steuerungsgruppe. Diesem gehören neben fünf ökonomischen Expertinnen und Experten die Vertreter der IHK, des saarländischen Unternehmerverbandes, der Arbeitskammer und der Bundesagentur für Arbeit an.

3 Was kann der Transformationsfonds und was nicht?

Das Sondervermögen Transformationsfonds ist explizit als reines Investitionsinstrument der Landesregierung angelegt. Konsumtive Ausgaben müssen deshalb aus dem knapp bemessenen Kernhaushalt des Landes bestritten werden. Im Haushaltsbegleitgesetz werden die Schaffung von Ersatzarbeitsplätzen in Großprojekten, die Förderung von KMU, die Schaffung von Infrastrukturen für grünen Wasserstoff, innovative Ausgründungen aus der Universität sowie außeruniversitären Forschungseinrichtungen und die Stärkung der forschungsbezogenen Innovationslandschaft sowie die energetische Gebäudesanierung bei Landesliegenschaften genannt. Nach Protesten der notorisch finanzschwachen saarländischen Kommunen wurden 100 Millionen Euro für die energetische Sanierung von Schulen im Transformationsfonds reserviert.

⁴ Siehe: Ministerium der Finanzen und für Wissenschaft des Saarlandes, „Sanierungshilfenbericht des Saarlandes für das Jahr 2023“, April 2024, https://www.saarland.de/SharedDocs/Downloads/DE/mfw/Sanierungshilfenberichte/Sanierungshilfenbericht_2023.pdf?__blob=publicationFile&v=1.

⁵ Zur Begründung siehe: Anke Rehlinger und Jakob von Weizsäcker, „Finanzpolitik: Warum das Saarland einen Transformationsfonds braucht“, FAZ, 12. September 2022, <https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/warum-das-saarland-einen-transformationsfonds-braucht-18311180.html>.

In der neuesten Version des Wirtschaftsplans⁶ sind neben der von Anfang an feststehenden Unterstützung des Umbaus zu grünem Stahl in Höhe von rund 721 Millionen Euro die Subventionen für die Ansiedlung der Wolfsspeed Chip-Fabrik im Gesamtumfang von 300 Millionen Euro und für die Nachnutzung des Ford-Geländes in Höhe von rund 105 Millionen Euro zu finden. Hinzu treten eine Reihe kleinerer Beträge für die energetische Sanierung der landeseigenen Gebäude. Im Bereich der Innovationsförderung, der mit insgesamt 783 Millionen Euro ausgestattet ist, zeigen sich bekannte Schwächen des Saarlandes: eine wenig lebhaft Kooperation von Forschung und Wirtschaft, eine zaghafte Gründungskultur, die sich auf die Start-up-Förderung niederschlägt, und eine dominante Rolle des Helmholz-Zentrums für Computersicherheit (CISPA), das als einziger Player in der Lage ist, große Fördersummen in relativ kurzer Zeit zu absorbieren. Bisher sind jedoch außer der Wolfsspeed-Ansiedlung keine Überraschungen im Investitionssportfolio des Transformationsfonds enthalten, was für eine eher träge Entwicklung des Strukturwandels an der Saar spricht.

4 Konsequenzen des Urteils des Bundesverfassungsgerichts vom 15.11.2023

Im Gegensatz zur eher behäbigen Entwicklung von Neuansiedlungs- und Gründungsprojekten ist wegen der durch das Bundesverfassungsgericht formulierten Anforderungen an Veranlassungszusammenhang, Jährlichkeit und Jährigkeit eine gewisse Eile bei der Allozierung von Mitteln geboten. Koriath⁷ kommt zu dem Ergebnis, dass notlagenfinanzierte Sondervermögen grundsätzlich nicht unzulässig sind, sie im Zuge der neuen Rechtsprechung aber einer jährlich anzuwendenden Notlagenklausel unterliegen – dass also die Notlage jedes Jahr

erneut vom Gesetzgeber aufgrund eines stichhaltig zu begründenden Veranlassungszusammenhangs festgestellt werden muss.

Die Landesregierung hat entsprechend mit der erneuten Erklärung der Notlage Ende 2023 reagiert und den Wirtschaftsplan des Transformationsfonds unter der Vorgabe des beschleunigten Mittelabflusses ausgestaltet. So sollen bis Ende diesen Jahres 1.448,55 Millionen Euro, also die Hälfte des Sondervermögens und bis Ende 2025 mehr als 2.000 Millionen Euro verausgabt werden. Ende 2025 wäre dann nur noch ein knappes Drittel für die restlichen sieben Jahre Laufzeit des Transformationsfonds verfügbar. Da sich die großen Ansiedlungsprojekte jedoch verzögern, erscheinen diese Planungen zumindest gewagt und eher der Tatsache geschuldet, dass in fernerer Zukunft die Vorgaben der Rechtsprechung nicht mehr erfüllt sein könnten. Damit geraten Planungen des geordneten Strukturwandels unter Druck und ökonomische Rationalitäten werden außer Kraft gesetzt.

5 Ausblick

Der Transformationsfonds für das Saarland ist ein wichtiges und im finanzschwachen Saarland notwendiges Instrument zur Gestaltung des regionalen Strukturwandels. Sein Zuschnitt beschränkt sich auf die notwendigsten investiven Ausgaben und Subventionen des Landes. Gerade im Innovationsbereich entwickeln sich Projekte aber weniger lebhaft, als möglicherweise erwartet. Eine Allozierung von Mitteln in wachstumsrelevanteren aber konsumtiven Bereichen wie der Bildung⁸ ist jedoch nicht vorgesehen. Mit dem Bundesverfassungsgerichtsurteil ist zudem eine gewisse Eile bei der Verausgabung der Mittel zu verzeichnen, die einen deutlichen Gegensatz zur mittel- bis langfristigen Ursprungsplanung des Landes bildet. Hier bleibt zu hoffen, dass größere Fehlallokationen

6 Saarland, „Haushaltsplan des Saarlandes für die Rechnungsjahre 2024 und 2025“, 18. Dezember 2023, Einzelplan 21, Anhang zu Titelgruppe 70, https://www.saarland.de/SharedDocs/Downloads/DE/mfw/Haushaltsplan_2023/Einzelplan01.pdf?__blob=publicationFile&v=1 Einzelplan 21, Anhang zu Titelgruppe 70.

7 Stefan Koriath, „Verfassungsrechtliche Kurzstellungnahme zu den Folgen des Urteils des Bundesverfassungsgerichts vom 15. November 2023 (2 BvF 1/22) für die Ausgestaltung des Transformationsfonds für den Strukturwandel im Saarland“ (München, 20. November 2023), https://www.saarland.de/SharedDocs/Downloads/DE/mfw/Transformationsfonds/Kurzstellungnahme.pdf?__blob=publicationFile&v=6.

8 Paul Krugman, „The Case for Permanent Stimulus (Wonkish)“, Opinion, New York Times, 7. März 2020, <https://www.nytimes.com/2020/03/07/opinion/the-case-for-permanent-stimulus-wonkish.html>; Siehe dazu: Tobias Henze und Björn Kauder, „Das Sondervermögen ‚Transformationsfonds‘ des Saarlandes. Stellungnahme zu den Auswirkungen des Urteils des Bundesverfassungsgerichts zum Zweiten Nachtragshaushaltsgesetz des Bundes (BVerfG, Urteil des Zweiten Senats vom 15. November 2023 – 2 BvF 1/22) auf das Saarland“, IW-Report 61/2023 (Köln: Institut der deutschen Wirtschaft, 5. Dezember 2023).

unterbleiben und der Mitteleinsatz in den angezielten Bereichen die wirtschaftliche Abwärtsspirale tatsächlich stoppen kann. ■

Saarland. „Haushaltsplan des Saarlandes für die Rechnungsjahre 2024 und 2025“, 18. Dezember 2023. https://www.saarland.de/SharedDocs/Downloads/DE/mfw/Haushaltsplan_2023/Einzelplan01.pdf?__blob=publicationFile&v=1.

Literaturverzeichnis:

Arbeitskammer des Saarlandes. „AK Fakten öffentliche Finanzen 2023“, Oktober 2023. https://www.arbeitskammer.de/fileadmin/user_upload/-----AK_Download_Datenbank-----/Publikationen/AK_Fakten/Ak-Fakten_2023/AK_Fakten_2023.pdf.

Bauer, Patricia. „Notwendige Investitionen in die Zukunft: Transformationsrisiko Schuldenbremse - Plädoyer für eine problemlösende Finanzpolitik“. AK Analyse. Arbeitskammer des Saarlandes, Juli 2024. https://www.arbeitskammer.de/fileadmin/user_upload/-----AK_Download_Datenbank-----/Publikationen/Sonderpublikationen/AK-Analyse/Web-PDF_Analyse_Schuldenbremse.pdf.

Bundesverfassungsgericht. „Bundesverfassungsgericht - Zweites Nachtragshaushaltsgesetz 2021 ist wichtig“. Karlsruhe, 15. November 2023. <https://www.bundesverfassungsgericht.de/SharedDocs/Pressemitteilungen/DE/2023/bvg23-101.html>.

Henze, Tobias, und Björn Kauder. „Das Sondervermögen ‚Transformationsfonds‘ des Saarlandes. Stellungnahme zu den Auswirkungen des Urteils des Bundesverfassungsgerichts zum Zweiten Nachtragshaushaltsgesetz des Bundes (BVerfG, Urteil des Zweiten Senats vom 15. November 2023 – 2 BvF 1/22) auf das Saarland“. IW-Report 61/2023. Köln: Institut der deutschen Wirtschaft, 5. Dezember 2023.

Korioth, Stefan. „Verfassungsrechtliche Kurzstellungnahme zu den Folgen des Urteils des Bundesverfassungsgerichts vom 15. November 2023 (2 BvF 1/22) für die Ausgestaltung des ‚Transformationsfonds für den Strukturwandel im Saarland‘“. München, 20. November 2023. https://www.saarland.de/SharedDocs/Downloads/DE/mfw/Transformationsfonds/Kurzstellungnahme.pdf?__blob=publicationFile&v=6.

Krugman, Paul. „The Case for Permanent Stimulus (Wonkish)“. Opinion. New York Times, 7. März 2020. <https://www.nytimes.com/2020/03/07/opinion/the-case-for-permanent-stimulus-wonkish.html>.

Ministerium der Finanzen und für Wissenschaft des Saarlandes. „Sanierungshilfenbericht des Saarlandes für das Jahr 2023“, April 2024. https://www.saarland.de/SharedDocs/Downloads/DE/mfw/Sanierungshilfenberichte/Sanierungshilfenbericht_2023.pdf?__blob=publicationFile&v=1.

Rehlinger, Anke, und Jakob von Weizsäcker. „Finanzpolitik: Warum das Saarland einen Transformationsfonds braucht“. FAZ, 12. September 2022. <https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/warum-das-saarland-einen-transformationsfonds-braucht-18311180.html>.

Ein Plädoyer für landeseigene Wohnungsbaugesellschaften: Selbst baut sich das Land am besten

von Sarah Philipp



⇒ Sarah Philipp ist Landtagsabgeordnete und seit August 2023 in einer Doppelspitze mit Achim Post Vorsitzende der nordrhein-westfälischen SPD. In der SPD-Landtagsfraktion verantwortet die Wirtschaftsgeografin die Bereiche Wohnen und Stadtentwicklung.

Foto: © privat

Im Jahr 1970 entstand aus dem Zusammenschluss von vier regionalen Wohnungsunternehmen die Landesentwicklungsgesellschaft NRW (LEG). Bis zur Privatisierung im Jahr 2008 hatte das Land Nordrhein-Westfalen mit ihr ein mächtiges politisches Instrument für eine aktive Wohnungsbau- und Entwicklungspolitik. Dass so ein Instrument wieder gebraucht wird, zeigt die Zahl von rund 550.000 fehlenden bezahlbaren Wohnungen im gesamten Bundesland. Erhebungen lassen zudem darauf schließen, dass sich der Mangel an Sozialwohnungen drastisch verstärken wird. Laut einer DGB-Studie besteht bis 2032 ein Investitionsbedarf von 17 Milliarden Euro im Bereich des geförderten Wohnungsbaus. Nordrhein-Westfalen muss wieder eine aktive Wohnungs- und Baupolitik betreiben, da die Marktmechanismen des freien Wohnungsmarktes in Teilen zum Erliegen gekommen sind. Wie das gehen kann, zeigt das Land Niedersachsen: Im Januar 2024 hat die von der rot-grünen Landesregierung neugegründete Wohnungsgesellschaft »WohnRaum Niedersachsen« ihre Arbeit aufgenommen.

Dem Vernehmen nach begab es sich in der späten Phase der neoliberalen Hochzeit: Jürgen Rüttgers, Helmut Linssen und Oliver Wittke kamen im Spätsommer des Jahres 2005 zu einem Abendtermin in der Düsseldorfer Staatskanzlei zusammen. Erst wenige Monate zuvor wurden der Ministerpräsident, sein Finanz- und sein Bauminister in ihren Ämtern vereidigt. Nach

38 Jahren SPD-geführter Landesregierung übernahm ein schwarz-gelbes Bündnis die Regierungsarbeit im bevölkerungsreichsten Bundesland.

Jetzt, nach dem Regierungswechsel, sollte alles ganz schnell gehen. Während draußen Gerhard Schröder und Angela Merkel im vorgezogenen Bundestagswahlkampf um die Gunst der Wählerinnen und Wähler kämpften, wurde in dieser vertraulichen Dreierunde hinter verschlossenen Türen die Privatisierung der LEG unter Dach und Fach gebracht.

Viel Überzeugungsarbeit mussten die CDU-Minister Rüttgers, Linssen und Wittke in ihrer Regierungskoalition nicht leisten. Schon im Wahlkampf liebäugelte die FDP mit einem Verkauf. Auch die nordrhein-westfälische CDU stellte die Landesbeteiligung offen zur Disposition. NRW verfüge über einen funktionierenden Wohnungsmarkt, die Einnahmen aus dem Anteilsverkauf würden zur Entschuldung des Landeshaushaltes benötigt, durch eine Privatisierung würden neue Investitionen in das bestehende Wohnungsportfolio freigesetzt und ganz generell sei es nicht mehr an der Zeit, dass sich ein Bundesland derart aktiv in den Wohnungsmarkt einmische – das waren neben den operativen Verlusten der LEG die Hauptargumente der Regierungsparteien.

Zeitenwende auf dem nordrhein-westfälischen Wohnungsmarkt

Ende Oktober 2006 folgte der Kabinettsbeschluss zur Privatisierung. Diese sollte in einem Bieterverfahren erfolgen. Auch wenn die Proteste der Opposition, zahlreicher Mieterorganisationen und der Gewerkschaften dazu führten, dass eine Sozialcharta zur Auflage des Verkaufs gemacht wurde, in der unter anderem der Kündigungsschutz bestehender Mietverhältnisse oder eine Begrenzung von Mieterhöhungen geregelt wurde, war der Verkauf nicht mehr

zu stoppen. Im Sommer 2008 wurde die LEG mit ihren damals rund 93.000 Wohneinheiten an eine Tochtergesellschaft der amerikanischen Investmentbank Goldman Sachs verkauft.

Das Wesen der LEG hat sich seither rasant verändert. Das Unternehmen ist zu einer durch und durch gewinnorientierten Gesellschaft geworden. Ich kenne kaum ein Mitglied der SPD-Landtagsfraktion, das in den letzten Jahren keine Beschwerdeschreiben oder Hilfseruche von LEG-Mieterinnen und Mietern erhalten hat. Seit 2013 ist die LEG ein börsennotiertes Unternehmen, welches in den Folgejahren sein Portfolio auf über 140.000 Wohneinheiten kontinuierlich erweiterte. Nach der im August 2020 erfolgten Rechtsformänderung in eine europäische Aktiengesellschaft (SE) sind die beiden US-amerikanischen Investmentgesellschaften MFS und Black Rock die größten Anteilseigner.

Die LEG-Privatisierung war ein Fehler – in vielfacher Hinsicht: Wirtschaftlich, denn ein rentabler und zugleich gemeinwohlorientierter Betrieb als landeseigene Gesellschaft wäre möglich gewesen. Doch vor allem politisch, da das Land seither beim Wohnungsbau und der Flächenentwicklung vollumfänglich auf Dritte angewiesen ist. Besonders deutlich wird das mit Blick auf die Entwicklung des nordrhein-westfälischen Wohnungsmarktes in den letzten Jahren.

Dysfunktionale Marktmechanismen auf dem nordrhein-westfälischen Wohnungsmarkt

Wohnungsmärkte in der freien Marktwirtschaft werden durch das Gesetz von Angebot und Nachfrage geprägt. Dort, wo die Nachfrage nach Wohnraum größer ist als das Angebot, sind die Mieten vor allem in den letzten Jahren drastisch gestiegen. Und gerade gewinnorientierte Wohnungsunternehmen haben an dieser Entwicklung ein hohes Interesse. Mit Blick auf NRW betrifft das vor allem die Ballungsräume. In Köln, Münster und Düsseldorf haben die Angebotsmieten im letzten Jahrzehnt zwischen 40 - 45 Prozent zugenommen. Die daraus resultierenden sozialen Effekte sind verheerend. Menschen mit kleinem und mittlerem Einkommen werden aus zentralen Wohnlagen

verdrängt. Auch berufstätige Familien gehören zu den Leidtragenden, da sie oftmals die Ungewissheit plagt, ob sie sich die steigenden Mieten in den nächsten Jahren noch leisten können.

Die in vielen nordrhein-westfälischen Städten historisch gewachsene soziale Durchmischung der Stadtteile ist vielerorts gefährdet. Wissenschaft und Sozialverbände raten dazu, dass Menschen maximal 30 Prozent ihres Nettoeinkommens für die Miete aufwenden. In vielen Regionen des Bundeslandes liegt die Mietbelastungen inzwischen bei weit über 30 Prozent. 2022 lag sie mit dem landesweiten Mittelwert von 28,9 Prozent im Bundesvergleich überdurchschnittlich hoch.

Wie diese Zahl einzuordnen ist, wird mit Blick auf das andere Extrem deutlich – dort, wo das Angebot größer ist als die Nachfrage. Mit Blick auf NRW trifft das vor allem auf zwei Regionen zu: Zum einen sind es ländliche Regionen mit oftmals mangelhafter infrastruktureller Anbindung an die Ballungsräume. Auch wenn sich dieser Trend – vor allem seit der Coronapandemie – zu relativieren scheint, prognostizieren Statistiken auch in den kommenden Jahren für Teile des Sauer- und Siegerlandes sowie Ostwestfalen-Lippe Bevölkerungsrückgänge von bis zu 10 Prozent.

Was passiert, wenn der Wohnungsmarkt nicht in einem vergleichbaren Tempo schrumpft wie die Bevölkerung, lässt sich zum anderen heute schon in manchen Städten des nördlichen Ruhrgebiets beobachten. Nach dem Ende der Kohleförderung mussten einige Kommunen dort hinnehmen, dass binnen eines Jahrzehnts bis zu einem Viertel ihrer Bevölkerung die Region verlassen hat, um woanders einen neuen Arbeitsplatz anzunehmen. Das in Folge dieses Strukturwandels entstandene Überangebot an Wohnraum sorgt nicht nur für geringe Mieten, sondern für eine tatsächliche Auswahl auf dem Wohnungsmarkt.

Das ist jedoch nur die eine Seite der Medaille. Die Kehrseite dieser Entwicklung sind geringe Investitionen in die Modernisierung des Wohnungsbestands. Zudem investieren gewinnorientierte Wohnungsunternehmen kaum

in Neubauprojekte, da die Mieten beim Erstbezug oftmals mehr als 10 Euro pro Quadratmeter unter der Miete in den Ballungsregionen liegen. Die Folgen der ausbleibenden Modernisierungen und Neubauten prägen ganze Stadtteile. Erst recht, wenn Objekte gar nicht mehr vermietet werden und zu leerstehenden Schrottimmobilien verkommen.

Die daraus resultierenden sozialen Effekte sind ebenfalls verheerend. Überproportionale Armut und Zuwanderung sowie Verwahrlosung der Immobilien prägen diese Gegenden. Diejenigen, die können und über das notwendige Geld verfügen, ziehen aus den Stadtteilen fort. Das befeuert die Spirale dieses Trading-Down-Effektes.

Wohnen und Bauen: Warum es einen aktiven Staat braucht

Das Versagen dieser Marktmechanismen befeuert die soziale Ungleichheit an beiden Enden des Wohnungsmarktes: Dort, wo die Nachfrage nach Wohnraum größer ist als das Angebot, clustern sich Menschen mit hohem Einkommen und überdurchschnittlich hohen formalen Bildungsabschlüssen. Dort, wo das Angebot höher ist als die Nachfrage, kommen die Menschen zusammen, die über ein geringeres Einkommen und im Schnitt eine niedrigere formale Bildung verfügen.

Das Prinzip von Angebot und Nachfrage funktioniert auf dem Wohnungsmarkt gleich an zwei Enden nicht mehr. Auch wenn das Urteil eines Marktversagens nicht pauschal auf den gesamten nordrhein-westfälischen Wohnungsmarkt zutrifft, lässt sich dieses in manchen Regionen nicht mehr leugnen. Es bedarf jetzt eines staatlichen Eingriffs, schon allein um die Marktmechanismen wieder flächendeckend in Kraft zu setzen: In den Regionen, in denen Mieten exorbitant hoch sind, muss der Staat mit allen Mitteln das Angebotsdefizit entschärfen, indem er selbst baut und damit mittelfristig Wohnraum wieder für alle bezahlbar macht. Dort, wo es ein Nachfragedefizit gibt, muss der Staat qualitativ minderwertigen Wohnraum durch Aufwertung, Sanierung und zum Teil auch durch Rückbau vom Markt

nehmen. Gelingt das, werden privatwirtschaftliche Investitionen wieder in Gang gesetzt und Quartiere, die über Jahrzehnte durch ein Investitionsdefizit geprägt waren, sozial durchmischer.

Vom Erkenntnisgewinn zum Handeln

Die Erkenntnis, dass der Wohnungsmarkt unter Funktionsstörungen leidet, ist nicht neu. Jedoch hat der Bauboom in der Niedrigzinsphase sie lange kaschiert. Doch mit dem Beginn des russischen Angriffskrieges, den dadurch gestiegenen Zinsen und gestörten Lieferketten sowie dem anhaltenden Fachkräftemangel ist der Schnee geschmolzen, der die Probleme lange verdeckt hat. Die offensichtlichen Dysfunktionen lassen sich auch durch die Landesregierung kaum noch in Abrede stellen.

2023 wurden in NRW etwas mehr als 48.000 Wohnungen fertiggestellt. Benötigt wird mindestens die doppelte Anzahl. Allein 51.000 neue Wohnungen im geförderten Segment müssen pro Jahr geschaffen werden. Vielleicht mag es auf den ersten Blick paradox klingen, doch der geförderte Wohnungsbau boomt derzeit. Die Fördersumme für 2024 wurde unmittelbar vor der parlamentarischen Sommerpause durch die Landesbauministerin um eine Milliarden Euro auf 2,7 Milliarden Euro aufgestockt.

Ob der aufgestockte Topf ausreicht, um allen Anträgen gerecht zu werden, ist bereits im Spätsommer fraglich. In NRW wird dringend mehr geförderter Wohnraum benötigt. Insofern ist die Aufstockung des Topfes durch die CDU-Bauministerin richtig. Aber auch diese Entwicklung hat eine Kehrseite. Denn bisher deutet nichts darauf hin, dass in NRW insgesamt wieder signifikant mehr gebaut wird. Aus zuletzt veröffentlichten Zahlen lässt sich ableiten, dass der Bau von freifinanzierten Immobilien selbst in den meisten Ballungsregionen für die gewinnorientierte Wohnungswirtschaft zu teuer geworden ist. Ein weiteres Indiz dafür, dass Marktmechanismen nicht mehr funktionieren. Eine aktive Bau- und Wohnungspolitik ist notwendiger denn je. Doch es genügt nicht mehr, nur einzelne Stellschrauben an Förderpöpfen zu drehen. Es braucht jetzt einen großen

Wurf. Das Land muss wieder zum Marktakteur werden.

Funktionen und Aufgaben einer landeseigenen Gesellschaft

Die Vorteile einer landeseigenen Gesellschaft für Bauen und Entwicklung liegen auf der Hand: Sie stellt dauerhaft bezahlbaren Wohnraum für unterschiedliche Zielgruppen zur Verfügung und kann gemeinwohlorientiert dort investieren, wo es der freie Markt nicht tut. Dabei richten sich die Angebote an alle Menschen. Der Bedarf berufstätiger Familien wird ebenso berücksichtigt wie der geförderte Wohnungsbau. Durch den Kauf, die Aufwertung und die Sanierung von minderwertigem Wohnraum wird unter stadtplanerischen Aspekten unmittelbare Sozialpolitik betrieben, die ganz nebenbei auch zum Erreichen der Klimaziele im Gebäudesektor beiträgt. Gleichzeitig ist das Land der steuernde Akteur und der Wohnungsbau wird planbarer. Es ist nicht von Anreizen für bzw. Absichtserklärungen von gewinnorientierten Wohnungsunternehmen abhängig. Zudem kann das Land über die landeseigenen Wohnungen maßgebenden Einfluss auf die Mietpreisbildung am Wohnungsmarkt nehmen, zumal es keine zeitlich begrenzte Mietpreisbindung gibt. Durch den Bau und die Vermietung von qualitativem Wohnraum, aber auch durch den Rückbau von minderwertigen Schrottimmobilien kann das Land einen Beitrag zur sozial integrativen Quartiersentwicklung leisten.

Mit Blick auf NRW sind bei der Konzeption einer eigenen Gesellschaft dabei vor allem folgende Punkte zu beachten:

Damit sich die Fehler der Vergangenheit nicht wiederholen, muss die neugegründete Gesellschaft Teil des unveräußerlichen Landesbesitzes werden, etwa als Anstalt öffentlichen Rechts. Zudem muss sie mit einer auskömmlichen Kapitaleinlage ausgestattet sein, die in Teilen durch Grundstücks- und Gebäudewerte des Landes eingezahlt werden könnte. Die landeseigene NRW-Bank kann auf dieser Grundlage das weitere Investitionsvolumen durch Kapitalaufnahmen generieren. Zugleich muss der Charakter der neuen Gesellschaft voll und ganz auf das

Gemeinwohl zielen. Das heißt zum einen, dass eine Kapitalentnahme ausgeschlossen werden muss. Und zum anderen, dass keine Gewinne ausgeschüttet werden dürfen. Mieteinnahmen müssen vollständig für Investitionen, Bestandserhalt, Instandhaltung und stabile Mieten eingesetzt werden.

Das Handlungsfeld beim Wohnungsbau muss bei der neuen Gesellschaft klar abgesteckt sein, mit dem Leitgedanken, die soziale Durchmischung in den Quartieren zu fördern. Dabei muss der Fokus im Aufbau eines breiten Segmentes für geförderten Wohnraum im Allgemeinen liegen, nicht nur auf Wohnungen für Personen mit Wohnberechtigungsschein. Jedoch sollte zunächst mindestens zu 70 Prozent geförderter und zu mindestens 20 Prozent Wohnraum im mittleren Segment entstehen. Genutzt werden sollten dabei Flächen aus dem landeseigenen Bestand sowie bundeseigene Grundstücke.

Ein begleitendes Maßnahmenkorsett ist nötig

Nur der große Wurf, die Schaffung einer neuen Landesgesellschaft für Wohnen und Entwicklung, wird die Situation auf dem Wohnungsmarkt stabilisieren, Marktmechanismen wieder in Kraft setzen und soziale Konflikte entschärfen. Zugleich sind begleitende Maßnahmen notwendig, damit dieser große Wurf gelingt. Komplizierte Bauvorschriften müssen abgeschafft und die bürokratischen Genehmigungsverfahren beschleunigt werden. Zudem muss die Zusammenarbeit mit den Städten und Gemeinden intensiviert werden. Bestehende kommunale Wohnungsbaugesellschaften sowie -genossenschaften müssen gestärkt werden. Gerade auch, damit sich die Landesgesellschaft auf die Kommunen fokussieren kann, die über keine eigene Wohnungsbaugesellschaft verfügen. Darüber hinaus muss in NRW die Befristung der Mietpreisbindung aufgehoben oder nach dem Hamburger Vorbild auf 100 Jahre verlängert werden.

Fazit

Der Verkauf der LEG war ein historischer Fehler. Doch es geht bei der Schaffung einer

neuen Landesgesellschaft nicht nur darum, den damaligen politischen Irrtum zu korrigieren. Ein viel stärkeres Argument sind die Veränderungen, die der Wohnungsmarkt seit der und durch die LEG-Privatisierung erfahren hat. Die Mechanismen des freien Marktes sind vielerorts gestört. Es braucht eine staatliche Intervention, um einen drohenden Kollaps abzuwenden. Das kann gelingen, indem das Land durch verschiedene Maßnahmen – vor allem aber mithilfe einer landeseigenen Wohnungsbaugesellschaft – die Zügel auf dem Wohnungsmarkt wieder stärker selbst in die Hand nimmt. Denn das Land baut nicht aus Profitorientierung, sondern im Sinne des Gemeinwohls und kann dadurch sein Handeln besser an die Bedürfnisse der Bevölkerung anpassen.

Von zentraler Bedeutung ist bei allen Planungen ein ganzheitlicher Ansatz, der alle Akteurinnen und Akteure des Wohnungsmarktes bedenkt. Eine umfassende Lösung darf keine Option ausschließen. Es geht nicht darum, nur zu bauen, zu vermieten, zu entwickeln oder nur geförderten Wohnungsbau anzustreben. Es geht um einen lösungsoffenen Ansatz, der den Wohnungsmarkt in Nordrhein-Westfalen langfristig stabilisiert, dysfunktionale Marktmechanismen korrigiert und das Recht auf Wohnraum endlich umsetzt.

Derzeit zeichnet sich nicht ab, dass die schwarz-grüne Landesregierung zu einem derart großen Wurf bereit ist. Zugleich wird immer offensichtlicher, dass die vielen Pflaster der Landesbauministerin das System mittel- bis langfristig nicht heilen. Der Druck wird weiterwachsen und der Ruf nach einer aktiven Bau-, Wohnungs- und Entwicklungspolitik lauter werden. ■

Vom Nutzen der Bürokratie

von Axel Priebes



⇒ Axel Priebes, war drei Jahrzehnte in der öffentlichen Verwaltung tätig, zuletzt als Umwelt- und Planungsdezernent der Region Hannover. Seitdem wissenschaftliche Tätigkeiten (Universitäten Wien, Kiel und Hannover), seit 2023 Präsident der Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft (ARL)

Foto: © Joyce Gosemann

Bürokratie gilt in aktuellen Diskursen als ein Grundübel der Gesellschaft, weswegen die permanente Forderung nach ihrem Abbau nur folgerichtig erscheint. Und tatsächlich wurde der Begriff der Bürokratie zunächst als Schimpfwort erfunden (Bogumil & Jann 2020, 172 ff). Der Franzose de Gournay habe damit die Herrschaft des „Büros“, die „nicht legitimierte Herrschaft von Subalternen“ kritisiert. Bogumil & Jann weisen aber auch auf Max Weber (1921) hin, der Begriff und Thematik wissenschaftlich „neutralisiert und objektiviert“ habe. Während viele Forderungen aus Politik und Lobbyismus den Anschein erwecken, die Welt werde mit jeder abgeschafften Rechtsvorschrift ein Stückchen besser, betont Weber zentrale Aspekte von Bürokratie, die heute wesentliche Merkmale rechtsstaatlicher Verwaltung sind – das Handeln nach allgemeinen, berechenbaren Regeln, den Schutz vor Willkür sowie ausgebildetes und weder korruptes noch politisch einseitig agierendes Personal. In diesem Sinne wäre es sinnvoll, in der teilweise sehr hektischen und populistischen Debatte über Bürokratieabbau einen genauen Blick auf das inkriminierte Objekt zu werfen. Eine funktionierende öffentliche Verwaltung (im Weber'schen Sinne auch gerne „Bürokratie“) stellt eine wesentliche Infrastruktur eines funktionierenden Staatswesens und einen unverzichtbaren Beitrag zum Rechtsstaat dar. Dessen klare Regeln für öffentliches Handeln machen den Standort Deutschland international durchaus attraktiv. Denn wie wichtig eine funktionierende Verwaltung im Kampf gegen Chaos und Willkür ist, sieht man in vielen

Staaten, in denen die Verwaltung nicht funktioniert und korrupt ist.

Aber wie viele Vorschriften sind im Verhältnis von Bürger*innen und Unternehmen einerseits und Behörden andererseits notwendig? Oft wird behauptet, dass die Menschen vernünftig seien und wir nicht so viele Vorschriften bräuchten. Passt das zu den Medienberichten, dass nach den pragmatisch angelegten Corona-Hilfen in rund 12.000 Fällen wegen Betrugsverdachts ermittelt wurde? Und wie häufig stolpern Personen, von denen man es nicht erwartet hätte, über frisierte Reisekostenabrechnungen oder den Missbrauch dienstlich bereitgestellter Ressourcen. Und „Kreativität“ oder kriminelle Energie bei Steuererklärungen und bei der Beantragung staatlicher Leistungen möchte ich hier gar nicht weiter ausführen – wo wir es mit Menschen zu tun haben, müssen wir auch mit ihren Schwächen rechnen und entsprechende „bürokratische“ Vorsorge und Kontrolle ins System einbauen.

Auch Menschen, die natürlich gegen Bürokratie sind, erwarten von Staat und Kommunen, dass er ihre Sicherheit garantiert. Ich erinnere mich an Brände in einer Flughafenhalle und an das eingestürzte Dach einer Sportanlage, wo als erstes die Frage gestellt wurde, wer das genehmigt habe. Während meiner persönlichen Zuständigkeit für die Bauaufsicht gab es gerade bei Brandschutzauflagen immer wieder Auseinandersetzungen und Forderungen, die zu teuren behördlichen Auflagen zu reduzieren. Gerne werden auch die Pflichten zur Meldung für statistische Zwecke kritisiert. Natürlich müssen derartige Pflichten immer wieder überprüft und ggf. auch reduziert werden – aber Medien, Verbände, Öffentlichkeit und natürlich auch die Politik bedienen sich gerne der amtlichen Zahlen, um eigene Argumente zu untermauern. Ein anderes Beispiel, wo der Öffentlichkeit in der Pandemie bewusst wurde, wie wichtig eine funktionierende Verwaltung ist, ist das öffentliche Gesundheitswesen. Obwohl auch Gesundheitsämter in den

letzten Jahren erhebliche Einsparungen hinnehmen mussten, haben sie in der Pandemie sowohl ihre Notwendigkeit als auch ihre Funktionsfähigkeit bewiesen.

Nicht immer sind sogenannte Erfolge der Entbürokratisierung überzeugend. Es ist schon einige Jahre her, da wurde es als Sieg über die Bürokratie gefeiert, dass „Kleinstgaststätten“ keine Gästetoiletten mehr vorhalten müssen. Man mag sich freuen, dass es dadurch mehr Imbisse mit Sitzgelegenheit gibt. Eltern kleiner Kinder oder Radtourist*innen hingegen, die in einer Bäckerei mit Kaffeeausschank keine Toilette mehr vorfinden, sind nicht ganz so begeistert von dieser heroischen Tat.

Aber beklagt wird ja nicht nur fehlender Bürokratieabbau, sondern auch eine ständig steigende Dichte von Gesetzen und Vorschriften. Aber diese fallen bekanntlich nicht vom Himmel. Dahinter steht in der Regel ein gesellschaftlicher und entsprechend politischer Gestaltungswille. Wenn erkannte Probleme beim Klimaschutz, bei den Lieferketten und bei der Verhinderung der Diskriminierung bestimmter Bevölkerungsgruppen aufgegriffen und gelöst werden sollen, müssen entsprechende Gesetze gemacht und von Behörden umgesetzt werden. Dabei müssen Kriterien, Grenzwerte und andere Regeln geschaffen werden, damit die Gesetze rechtssicher angewendet werden können. In diesem Kontext wird häufig argumentiert, man müsse mehr Vertrauen in die sachbearbeitenden Personen setzen und diesen Entscheidungsspielräume eröffnen, um einem Einzelfall gerecht zu werden. Dabei wird gerne vergessen, dass klare und transparente Regelungen den Antragstellenden ja auch Rechte geben und Willkür verhindern. Denn es gibt ja nicht nur ideale Sachbearbeitende – was, wenn da jemand mit rassistischem Gedankengut, politischer Voreingenommenheit, Geldnot oder anderen Schwächen sitzt?

Aber vielleicht besteht ja gar kein Dissens, dass wir eine gute Verwaltung mit klaren Regeln brauchen. Dann bin ich sofort dabei, über das zu reden, was nicht funktioniert. Auch mich nerven unverständliche Formulare, lange Bearbeitungszeiten, willkürlich komponierte

Textbausteine in Behördenbriefen und fehlende Erklärungen. Und natürlich müssen wir darüber reden, warum die Digitalisierung so schleppend umgesetzt wird. Brauchen jedes Bundesland und jede Kommune wirklich individuelle Software? Und warum müssen bei jedem neuen Antrag alle Personendaten neu eingegeben werden, obwohl diese mit Sicherheit schon in der Behörde gespeichert sind? In den nordeuropäischen Staaten haben alle Menschen lebenslang eine Personenkennziffer für alle Kontakte mit öffentlichen und von diesen beauftragten Stellen – von der Bibliothek über das Gesundheitswesen bis zur Steuererklärung. Wobei letztere eigentlich nur gegengezeichnet werden muss, weil das Finanzamt alle Daten schon hat. Vermutlich wird das in Deutschland wegen des gerne als Vorwand benutzten Datenschutzes und eines tiefen Misstrauens gegen „den Staat“ so nie gehen.

Sicherlich besteht ein breiter Konsens, dass Verwaltungsverfahren vereinfacht, Bearbeitungszeiten gestrafft und Regelwerke immer wieder auf ihre Erforderlichkeit überprüft werden. Aber warum läuft es so schleppend, hier besser zu werden? Einige von vielen Gründen sollen kurz angesprochen werden.

Erstens mangelt es an einer Fehlerkultur, die schnelles und pragmatisches Entscheiden höher wertet als eine dreifache Absicherung.

Zweitens ist die Klagefreudigkeit gerade in Deutschland immens, wobei eine im Vergleich zu anderen Ländern gut ausgebaute Verwaltungsgerichtsbarkeit eher fördernd als abschreckend wirkt. Und in einigen Verfahren, geht es häufig um hohe Summen. Oder es geht darum, dass demokratisch legitimierte Entscheidungen einfach nicht respektiert werden. Jedenfalls gelten Kanzleien als erfolgreich, die es schaffen, in jedem Verwaltungsverfahren einen formalen Fehler zu finden und damit ein Projekt zu kippen.

Drittens werden die Vorteile des Föderalismus zu häufig konterkariert mit materiell unbedeutenden, für Nutzende aber ärgerliche Unterschiede in den Verwaltungsverfahren, in

den gesetzlichen Begriffen und in den Zuständigkeiten.

Viertens werden Veränderungen in problematischen Verwaltungsabläufen und organisatorischen Strukturen häufig nicht gemeinsam mit den Kompetenten und Gutwilligen in der Verwaltung angegangen, sondern mit Externen, deren Unkenntnis eher Widerstand als Unterstützung erzeugt. Erst recht regt sich natürlich Widerstand, wenn erkennbar wird, dass gar nicht die Optimierung von Prozessen, sondern eher Personaleinsparungen das Ziel sind.

Da sind wir abschließend bei einem Punkt, der gerne übersehen wird: Behörden können nur besser und schneller werden, wenn sie genügend und gut ausgebildetes Personal haben. Im Vordergrund der öffentlichen Personalpolitik stand in den vergangenen Jahrzehnten aber eher der Personalabbau. Wenn die öffentliche Verwaltung pauschal schlechtgeredet wird, wird es schwer, die Fachkräfte zu gewinnen, die wir auf allen Ebenen von Staat und Kommunen brauchen, um die Leistungen in der Qualität zu bieten, die die Gesellschaft mit Recht erwartet. Auch und gerade in den (notwendigen) Diskussionen über die Optimierung von Verwaltungsprozessen, also über „Bürokratieabbau“, wäre etwas mehr Respekt für die Aufgaben und Differenzierung bei der Problemanalyse wünschenswert! ■

Literatur

Bogumil, Jörg und Jann, Werner (2020): Verwaltung und Verwaltungswissenschaft in Deutschland. Wiesbaden.

Weber, Max (1921): Wirtschaft und Gesellschaft. Berlin.

Bürokratie braucht Leitplanken

von Olaf Struck



☞ Prof. Dr. Olaf Struck, Herausgeber der SPW, Prof. für Arbeitswissenschaft, CIO-Board der Universität Bamberg, Vorsitzender der deutschen Vereinigung für Arbeitsmarktforschung (SAMF e.V.)

Foto: © privat

Vorweg: Es geht nicht darum, Bürokratie als *Normkonstrukt* in seiner *formal rationalen Form* (etwa nach Max Weber 1922) zu kritisieren: Aktenförmigkeit, stabile Regeln, Trennung von Amt und Person, Einsatz politisch-hierarchisch kontrollierter Fachmensen mit einheitlichen Kenntnissen, die damit auch einfach ausgetauscht werden können, sind geeignet, um Machtwillkür zu mindern sowie Regelgebundenheit, Neutralität, Erwartungssicherheit und Widerspruchsmöglichkeiten zu fördern.

Von solchen normativen Leit- oder Idealbildern ist jedoch immer die *institutionelle Praxis* und eine *substanzielle Rationalität* zu unterscheiden. In dieser war und ist Bürokratie in der Praxis oft ineffizient (Crozier 1964), behindert Innovationen (Merton 1940), mindert individuelle oder lokale Handlungsspielräume und Motivationen (Blau 1963).

In einem Rechtsstaat dürfen (auch vermeintlich gute) Zwecke *nicht* die Mittel heiligen. Hierfür werden generelle Vorschriften geschaffen. Das Problem ist aber, dass generelle Normen die Vielfalt des Lebens nicht angemessen erfassen können. So leidet unter Normierung oft die Einzelfallgerechtigkeit. Anstelle einer professionellen, also den Einzelfall und spezifische Bedingungen und Interessen vor Ort (Oevermann 1996) mitberücksichtigenden Abwägungen von Zielen und Mitteln bestehen Standardregeln. Für bürokratische Verfahren müssen Menschen ihre Anliegen

(die sie ggf. nur einmal im Leben haben) in für sie oft überfordernd komplexe, sprachlich zu meist unverständliche und in ihren Wirkungen teils gefährlich intransparente Aktenvorgänge übersetzen. Die falsche Angabe eines Laien im missverständlichen Formular kann Leistungsansprüche negieren. Man denke nur an den Sozialbereich (und die Umsetzung des SGB), hier ist eine seit langem eingeforderte Biographie-Orientierung unersetzlich.

Mit mehr als hunderttausend EU-, Bundes-, Landes- und Kommunalnormen, Verordnungen und Sonderregeln wird buntes und vielfältiges Handeln in graue Aktendeckel und graue, kalte Server gebunden. Dieses System von Rechtsvorschriften wird mit jeder als regelungsbedürftig erkannten Veränderung komplizierter (Crozier 1964).

Vermeiden derart intensiv geregelte soziale Tatbestände wenigstens juristische Klagewege? Nein. Die Ursache: Regeln, Verträge und Kontrollsysteme bleiben immer unvollständig (Grossman/Hart 1986). Juristen müssen in der Praxis damit umgehen. Hierbei ist ein Vertrag bereits vollständig, wenn er alle „wesentlichen Geschäftseigenschaften“ (essentia negotii) enthält – Zukunftsoffenheit, Vertrauen und Pauschalierungen eingeschlossen. Anders in der Ökonomie oder Soziologie. In der Wissenschaft meint Vollständigkeit, dass für jeden denkbaren faktischen Zustand der Zukunft explizite Regelungen über die dann eintretenden Rechte und Pflichten aller Beteiligten getroffen wurden. Dumm ist, dass die überwiegende Mehrzahl von Verwaltungsbürokraten meint, dies ginge auch in der Praxis. Eine vollständige ex ante Beschreibung aller Umweltzustände oder eine sinnvolle Zuordnung von Handlungen zu allen Umweltzuständen ist aber schlicht nicht möglich oder „irre-(und)-teuer“. Es ist diese Fiktion vollständiger Vereinbarungen und Kontrolle, die bürokratische Verfahren zu oft versuchen zu erreichen. Jedoch:

1. *Bürokratische Kontrollinstrumente sind zu oft unzulänglich.* Um im Fall von Klagen belegen zu können, „alles an aktuell bekannten Maßnahmen getan zu haben“ werden riesige, aber zu oft problemunangemessene Instrumente der Qualitätssicherung aufgebaut. Nur zwei Beispiele von heute früh: Forschungsarbeit zu Schutz- und Sicherheitsstandards einer Müllverbrennungsanlage. Tausend Seiten Verfahrens- und Sicherheitsanweisungen für das Bedienen der Anlage in deutscher Sprache. Gelesen werden die nicht. Nicht zuletzt reichen die Deutschkenntnisse der Beschäftigten mit Migrationshintergrund nicht aus. Ein anderes Unternehmen mittlerer Größe berichtet, dass es für ca. 50.000 verschiedene Zuliefererteile Lieferketten dokumentieren muss. Jeder Tag bietet viele Beispiele solcher Legitimationsfassaden.
2. *Wenige Bürger verfügen über einen notwendigen Überblick* über die sie betreffenden Normenkomplexe und Rechte! Dies führt zu Ungleichbehandlung zwischen jenen, die sich im System der Vorschriften zurechtfinden, und jenen die das nicht können. Dies erschwert Zugänge etwa zu Leistungen des Sozialstaates und es fördert Ungleichheit zu Lasten der „einfachen Leute“ bei Steuerabschreibungen. Die politischen Schäden solcher Ausschließungen gelten als hoch.
3. Der Versuch, *viel schon im bürokratischen Verfahrensablauf zu erfassen und zu kontrollieren* befördert entweder eine Standard-einfachproduktion von Gütern, um sie überhaupt vergleichend kontrollieren zu können. Dies widerspricht professionellem Handeln, Einzelfallgerechtigkeit und mindert Innovationshandeln. Oder es entstehen, gemessen am Verwaltungszweck, unverhältnismäßig hohe Kosten, Zeit- und Arbeitskraftbedarfe zu Lasten eines zügigen, zweckgerichteten Handelns. Beispiel Universität: Anstelle einer finanziell und personell hinreichenden Grundausstattung für Wissenschaft und Innovation sind permanent und auch für sehr kleine Summen sehr umfangliche Anträge zu schreiben, die

oft viele Ergebnisse schon vorwegnehmen. Eine hohe Ablehnungsrate bewirkt eine steigende Zahl von risiko- und innovationslos standardisierten Anträgen. Kommt das Projekt, dann ist es sehr kompliziert abzurechnen. Arbeiten in verlässlichen Teams, Zielvereinbarungen und Ergebniskontrolle durch professionelle Gutachtende im Ergebnis gingen mit deutlich mehr Zeit für qualitativ und quantitativ bessere Ergebnisse einher. Hierin unterscheiden sich innovative Institute und Unternehmen übrigens von deutschen Universitäten. Sinnvoll und günstig ist es zunächst, auf die Rationalität und Wahrung von Interessen vor Ort zu vertrauen. Insofern später Handeln oder das Ergebnis zu beanstanden ist, lässt es sich anpassen. So bleiben Innovationen möglich und Kosten einer (anlassbezogenen) Kontrolle von Ergebnissen sind viel geringer, als ein Bürokratieapparat für Kontrollen im Verfahren. Letztere binden in 99 Prozent der Fälle Personal ohne jeglichen Ertrag. Zur Abwehr opportunistischen Verhaltens sind demokratische, professionelle Entscheidungsgremien mit wechselnden Populationen, die Fehlverhalten durch Abwahl, Umbesetzungsvorschläge oder veränderte Mittelverteilungen sanktionieren können, effektivere Äquivalente zu Motivation raubenden, permanenten Verfahrenskontrollen.

Es geht um Personen und es geht um die Normen. Bei den *Personen* sind es die leider zu wenigen „Ermöglichenden“, die uns das Leben erleichtern. Gerne sprechen sie über ihre Erfolge des Ermöglichens. Unsere Anerkennung für ihr umsichtiges und substanziell, rationales Handeln ist ihr Anreiz. Aber leider gibt es weit überwiegend Verwaltende, die aus Angst oder Unwissenheit Kontrolle über Ermöglichung setzen.

Und bei *Normen* reichen Leitplanken, die sich an gemeinwohlorientierten Zwecken ausrichten, aber dabei Entscheidungskompetenzen in hohem Maße dezentralisieren. Hier ist Subsidiarität streng einzuhalten. Zudem sind Ermessensspielräume für Verwaltungen zu

schaffen und zur innovativen Gestaltung von Zielgesellschaft und Wirtschaft sind Experimentierräume (Reallabore) zu fördern. So lässt sich konkreten Situationen besser gerecht werden. Unter Einbezug der Bevölkerung können innovative Lösungsversuche unter Realbedingungen für Herausforderungen etwa im Bereich Wohnen, regionale Klima-, Umweltschutz-, Energie- und Verkehrskonzepte, Sozialarbeit, Pflege, Kinderbetreuung etc. ausprobiert und evaluiert werden. Kurzum: Es geht darum, überschaubare Lebens- und Funktionsbereiche zu schaffen, um eine demokratische Teilhabe der Bürger am politischen System zu stärken und Ermöglichungen zu schaffen, Vertrauen und Selbstwirksamkeit zu generieren. Bürokratie bleibt nötig. Aber substantiell rational im Ergebnis, nicht störend im Verfahren und umgesetzt von kompetenten, souveränen Ermöglichenden, die sich auch schon Max Weber erhoffte. ■

Literatur:

- Blau, P. 1955. *The Dynamics of Bureaucracy*. Chicago
- Crouzier, M. 1964. *The Bureaucratic Phenomen*. Chicago, London
- Grossman, S.; Hart, O. 1986. The costs and benefits of ownership. A theory of vertical and lateral integration. *Journal of Political Economy* 94, 691-719
- Merton, R. K. 1940. Bureaucratic structure and personality. *Social Forces* 18, 560-568
- Oevermann, U. 1996. Theoretische Skizze einer revidierten Theorie professionalisierten Handelns. In: Combe, A.; Helsper, W. (Hg.). *Pädagogische Professionalität. Untersuchungen zum Typus pädagogischen Handelns*. Frankfurt/M., 70-182
- Weber, M. 1922. *Wirtschaft und Gesellschaft*. Tübingen (v. a. 1. Teil, Kap. III)

Veralteter Kapitalstock – leidet die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Volkswirtschaft?

von Arne Heise

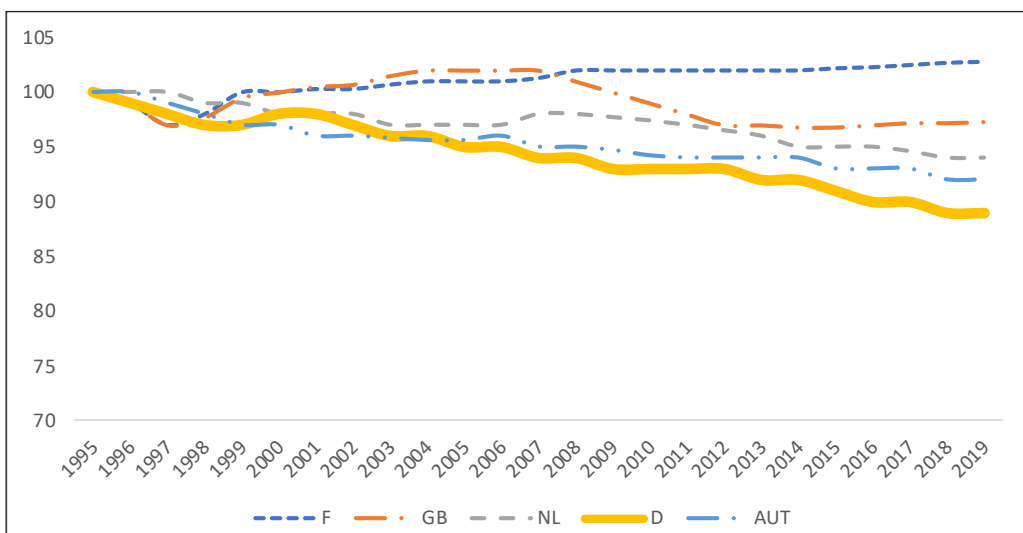
Es scheint ein ewig wiederkehrendes Ritual: Wann immer die Wachstumsraten der deutschen Wirtschaft allzu gering ausfallen, wird Deutschland als ‚kranker Mann Europas‘ ausgemacht und die Alarmglocken geläutet. Was angesichts zunehmender Skepsis hinsichtlich der Umweltverträglichkeit von Wirtschaftswachstum und einem gleichzeitig konstatierten Fachkräftemangel kaum mehr nachvollziehbar erscheint, greift doch immer wieder, wenn Forderungen nach Deregulierungsmaßnahmen, Steuersenkungen und Subventionserhöhungen begründet werden sollen.

Nun schreckt die deutsche Pharmaindustrie die Öffentlichkeit mit einer Untersuchung auf, die die zunehmende Veraltung des deutschen Kapitalstocks – im Zeitverlauf, wie aber auch im Vergleich zu anderen Volkswirtschaften – beklagt und daraus eine Gefahr für die Produktivkraft und Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Wirtschaft ableitet. Abb. 1 zeigt, dass ausgehend

vom Basisjahr 1991 der deutsche Kapitalstock im Jahr 2019 durchschnittlich ca. 10 Prozentpunkte älter ist als noch im Jahr 1991, während z.B. der französische Kapitalstock sogar leicht verjüngt wurde und die Kapitalstöcke wichtiger Partnerländer und Wettbewerber zumindest weniger stark alternen.

Der Kapitalstock eines Landes setzt sich aus einer Reihe von Kapitalgütern zusammen: Bauten, Ausrüstungen und Anlagevermögen wie Häuser, Maschinen oder Infrastruktur, aber auch geistiges Eigentum wie Patente oder Software und Datenbanken im digitalen Zeitalter. Die Eigentümer dieses Kapitalstocks sind juristische wie natürliche Personen und der Staat. Die Alterung des deutschen Kapitalstocks geht im Wesentlichen auf die über die kalkulatorische Nutzungsdauer hinausgehende tatsächliche Nutzung der Bauten und Ausrüstungen, nicht aber des in digitalen Zeiten zunehmend wichtig werdenden geistigen Eigentums zurück und es betrifft in besonderem

Abbildung 1: Modernitätsgrad des gesamtwirtschaftlichen Anlagevermögens ausgewählter Länder, indizierte Entwicklung im Zeitverlauf (1991=100).



Quelle: MacroScope Pharma; Alternder Kapitalstock: Wettbewerbsfähigkeit steht auf der Kippe, Economic Policy Brief No. 05/2023, S. 2

Maße Wirtschaftszweige wie die Textilindustrie, das Holzverarbeitende und Metallverarbeitende Gewerbe – sicher nicht jene Branchen, in denen Deutschlands internationale Wettbewerbsposition bestimmt wird. Und doch sollte der Befund keineswegs als unbedeutend zurückgewiesen werden: Es besteht eine empirisch gut belegte und auch theoretisch leicht nachvollziehbare Korrelation zwischen dem Alterungs- respektive Modernitätsgrad des volkswirtschaftlichen Kapitalstocks und der Wertschöpfungskraft einer Volkswirtschaft, die letztlich die Einkommen der Menschen – also Arbeitnehmer und Kapitaleigentümer – bestimmen: Da der technische Fortschritt wesentlich kapitalgebunden ist, weist ein modernerer Kapitalstock in Form von Ausrüstungen und Maschinen eine höhere Produktivität aus. Und alternde Bauten und Anlagen wie z.B. Verkehrs- oder Energieinfrastruktur führen aufgrund höherer Reparatur- und Erhaltungskosten und ausfallbedingter Produktionseinschränkungen zu Produktivitätsverlusten.

Und hier nun zeigt sich der Kern der Ursache eines alternden volkswirtschaftlichen Kapitalstocks: Der Bestand altert immer dann, wenn weniger Kapitalgüter nach der kalkulatorischen Abschreibung der weiteren Nutzung entzogen werden als durch Ersatz- oder Erweiterungsinvestitionen neu hinzukommen. Der Alterungsprozess ist also Ausdruck eines Rückganges der Investitionsdynamik, wie er in reifen Volkswirtschaften durchaus normal ist – allerdings für Deutschland in besonderem Maße konstatiert werden muss.

Tabelle 1: Brutto-Investitionstätigkeit in ausgewählten Ländern, jährliche Veränderungen in Prozent

| Land | 1995 – 2000 | 2001 – 2010 | 2011 – 2019 |
|------|-------------|-------------|-------------|
| D | 1,7 | -0,3 | 1,9 |
| F | 3,9 | 1,2 | 0,6 |
| GB | 2,8 | 0,6 | 1,1 |
| AUT | 2,6 | -0,2 | 2,1 |
| NL | 6,3 | 0,0 | 1,8 |

Quelle: Europäische Wirtschaft, Stat. Annex August 2020

Die Tabellen 1 und 2 zeigen die relative – im Vergleich zu ausgewählten europäischen Konkurrenzländern – Investitionsschwäche Deutschlands insbesondere in den 1990er Jahren und dem ersten Jahrzehnt des 21. Jahrhunderts und besonders ausgeprägt im Bereich der öffentlichen Investitionen, die einen wesentlichen Anteil an den Bauten und Ausrüstungen in Form von infrastrukturellen Grundlagen ausmachen.

Tabelle 2: Öffentliche Brutto-Investitionen als Anteil am BIP

| Land | 1995 – 2000 | 2001 – 2010 | 2011 – 2019 |
|------|-------------|-------------|-------------|
| D | 2,4 | 2,1 | 2,2 |
| F | 3,9 | 4,0 | 3,6 |
| GB | 1,8 | 2,6 | 2,7 |
| AUT | 2,7 | 2,8 | 3,0 |
| NL | 3,2 | 3,9 | 3,6 |

Quelle: Europäische Wirtschaft, Stat. Annex August 2020

Der von der Pharmaindustrie öffentlich gemachte Befund eines alternden volkswirtschaftlichen Kapitalstocks in Deutschland ist also nur eine neue Darlegung eines lange bekannten und vielfach beklagten Sachstandes, dass Deutschland insbesondere hinsichtlich seiner öffentlichen Infrastruktur, aber auch privatwirtschaftlicher Bauten und Ausrüstungen zunehmend von der Substanz lebt – marode Straßen- und Schienenverkehrswege, Schulen und andere öffentliche Einrichtungen sind die offensichtlichen Anzeichen einer Entwicklung, die tatsächlich die Wertschöpfungs- und Wettbewerbskraft der deutschen Wirtschaft (insbesondere im Vergleich zu den wichtigsten Handelspartnern in der Eurozone, zwischen denen produktivitätsseitige Wettbewerbsschwächen nicht mehr durch Wechselkursänderungen strukturell beseitigt werden können) untergraben können.

Es liegt in den Interessen der deutschen (Pharma-)Industrie begründet, aus dem offengelegten Befund einen Ruf nach steuerlicher Förderung und regulatorischer Entlastung der deutschen Unternehmen abzuleiten. Naheliegender – ins-

besondere auch im Wissen um heutige Nachhaltigkeitsprobleme, die keine rein quantitativ angelegte Wachstumspolitik mehr erlauben – ist es, die Schwäche der öffentlichen Investitionstätigkeit zu thematisieren: Für eine nachhaltige Transformation unserer Volkswirtschaft ist eine Modernisierung des öffentlichen Kapitalstocks in einem seit dem Zweiten Weltkrieg nicht mehr gekannten Ausmaß erforderlich¹. Dies nicht spätestens in den 2010er Jahren, in denen sich die deutschen öffentlichen Haushalte aufgrund der Nullzinspolitik der EZB und ihrem besonderen Vertrauensstatus gegenüber internationalen Finanzanlegern zu negativen Zinsen refinanzieren konnten, eingeleitet zu haben, lässt sich nicht einmal mit der (Dys-)Funktionalität der deutschen Schuldenbremse und dem Europäischen Stabilitäts- und Wachstumspakt erklären², denn öffentliche Investitionen können natürlich auch – wenn der politische Wille und die Durchsetzungsfähigkeit vorhanden sind – aus Steuern finanziert werden. ■

1 Vgl. Dullien, Sebastian; Gerards Iglesias, Simon; Hüther, Michael; Rietzler, Katja: Herausforderungen für die Schuldenbremse, IMK Policy Brief, Düsseldorf

2 Vgl. Heinemann, Friedrich; Schuldenbremse als Investitionshindernis?, ZEW-Kurzexpertise 19-07, Mannheim

Sind die Linksparteien in Frankreich bereit für die Regierungsverantwortung?

von Elisabeth Humbert-Dorf Müller



↳ Elisabeth Humbert-Dorf Müller, ist Schatzmeisterin und Koordinatorin der Beobachtungsstelle der Europäischen Linken (eurocite.eu). Sie ist Mitglied der SPD (Ko-Sprecherin der SPD International: spdinternational.de) und der PS (vormals Mitglied des Internationalen Sekretariats). Außerdem ist sie Unternehmensberaterin (Geschäftsführende Gesellschafterin bei SEE Conseil). Sie lebt und arbeitet seit vierzig Jahren in Frankreich.

Foto: © Studio Falour

Das Jahr 2024 war für die Franzosen aufregender, als man es noch 2022 bei der Wiederwahl von Emmanuel Macron hätte vermuten können.

Bei den Europawahlen im Juni schaffte es das rechtsextreme Rassemblement National (RN) erneut, das größte Lager zu werden, was zwar schon 2019 der Fall gewesen war, allerdings legte es um 8 Prozentpunkte zu (und kam auf 31 Prozent, im Vergleich zu 23 Prozent im Jahr 2019). Daraufhin verkündete Präsident Macron die Auflösung des Parlamentes (der Nationalversammlung), ein gänzlich unerwarteter und unangekündigter Schachzug. Entsprechend groß war die Verwirrung, nur einige Wochen vor den Pariser Olympischen Spielen.

Das Ergebnis der vorgezogenen Parlamentswahlen in zwei Wahlgängen Ende Juni/Anfang Juli war ebenfalls eine Überraschung: obwohl das Wahlrecht (2 Wahlgänge, wenn kein Kandidat mehr als 50 Prozent der Stimmen erhält, anschließend nur noch die Kandidaten, die 12,5 Prozent der Wahlberechtigten erreicht haben) kompliziert ist und Umfrageergebnisse erschwert, rechneten die meisten damit, dass das RN das größte Lager wird. Es wurde aber nur das drittstärkste Lager! Das passierte, weil die anderen beiden großen Lager (das linke und das Zentrums-Lager) sich jeweils vom zweiten Wahlgang zugunsten des anderen zurückzogen, wenn die Wahl eines RN-Kandidaten drohte. Diese „Republikanische Front“ war auch schon in der Vergangenheit er-

folgreich, um eine rechtsextreme Mehrheit zu verhindern.

Im Anschluss stand somit fest, dass niemand über eine absolute Mehrheit verfügt.

Obwohl der nächste logische Schritt gewesen wäre, dass die komplette Regierung zurücktritt, entschied Präsident Macron, dass alle seine Minister, inklusive des Premierministers Gabriel Attal kommissarisch im Amt verbleiben, auch und insbesondere um die Olympischen Spiele reibungslos durchzuführen. Diese verliefen sehr gut (auch unter Aspekten der inneren Sicherheit) und wurden somit als Erfolg für die Attal-Regierung verbucht.

Da im Parlament keines der Lager über eine absolute Mehrheit verfügt, hat trotzdem sofort das Geschacher begonnen. Schauen wir uns zunächst die Wahlergebnisse im Detail an.

Das linke Lager, in der gleichen Zusammensetzung wie 2022, nur mit einem anderen Namen, ist bei den Neuwahlen im Juni/Juli 2024 das größte Lager geworden – wahrlich ein Erfolg, der ebenfalls so von fast niemandem erwartet wurde. Zuerst zum Namen: „Nouveau Front Populaire“ (Neue Volksfront) ist an Anlehnung an den „Front Populaire“ benannt worden, der ersten Linksregierung des 20. Jahrhunderts, zwischen 1936 und 1938. Damals legte der Premierminister Léon Blum den Grundstein des Sozialstaates, mit grundlegenden Reformen, unter anderem der Einführung von bezahltem Betriebsurlaub mit ermäßigten Bahnfahrten für Arbeiter, Reduzierung der Arbeitszeit auf 40 Wochenstunden sowie Erhöhung der Gehälter und Stärkung der Gewerkschaften.

Der Name ist somit sehr positiv behaftet, denn selbst wenn der Front Populaire der 30er Jahre nur zwei Jahre regieren konnte, und die mühsam zusammengezimmerter Allianz der Linksparteien wieder auseinanderbrach, blieben die meisten Re-

formen oder wurden nach dem Zweiten Weltkrieg widerstandslos reaktiviert.

Die Allianz, die sich 2024 aufgemacht hat, um die Mehrheit in der Nationalversammlung zu erlangen, lehnt sich also an ein historisches Beispiel an.

Nun zum Wahlergebnis: die linke Allianz hatte zwei Jahre zuvor (mit dem Namen „NUPES“, aber in genau der gleichen Zusammensetzung) 151 (von 577) Sitzen erlangt; 2024 kann der „Nouveau Front Populaire“ oder NFP sich über 178 Sitze freuen. Das interne Kräfteverhältnis hat sich leicht verschoben: LFI¹ (Unbeugsames Frankreich) bleibt das stärkste Element und bleibt fast stabil, von 75 (2022) auf 72 (2024) Abgeordnete. Zweitstärkste Kraft bleibt die Sozialistische Partei (Parti Socialiste), mit 66 Sitzen ist das mehr als eine Verdopplung der Sitze (es waren 2022 nur 31 Abgeordnete). Die Grünen (Ecologiste et Social) haben ihre Sitze von 23 auf 38 erhöhen können. Die Fraktion „Gauche démocrate et républicaine“, die insbesondere aus der Kommunistischen Partei Frankreichs besteht (PCF) verliert leicht, von 22 (2022) auf 17 (2024) Sitze. Hierbei ist hervorzuheben, dass der Parteichef der PCF, Fabien Roussel, sein Mandat 2024 an einen Kandidaten des rechts-extremen Rassemblement National verloren hat.

Aber obwohl die linke Allianz das stärkste Lager geworden ist, macht sie nur knappe 31 Prozent der Sitze aus. Wäre sie koalitionsfähig, wäre das unproblematisch: Emmanuel Macron würde eine herausgehobene Persönlichkeit aus diesem Lager zum nächsten Premierminister und Chef der parlamentarischen Mehrheit ernennen, mit der Aufgabe, eine Koalition mit den anderen Kräften zu schmieden.

Nur ist Frankreich solche lagerübergreifenden Koalitionen nicht gewöhnt. Die 1958 von Charles De Gaulle eingeführte Verfassung erlaubt dies durchaus: zwar dominiert in dieser Verfassung das Mehrheitswahlrecht, aber Koalitionen sind rein technisch denkbar. Wer aber an die monatelangen Koalitionsverhandlungen z.B. der Ampel in Deutschland im Herbst 2021 denkt, kann schon ahnen, dass dieses Prozedere ohne jahr-

zehntelange „Koalitionskultur“ nicht einfach so übernommen werden kann. So verkündete Jean-Luc Mélenchon, der Übervater von LFI, schon am Abend des zweiten Wahlganges (7. Juli): „Wir haben gewonnen und wir werden unser Programm, und zwar ausschließlich unser Programm durchziehen“. Problematisch ist in diesem Zusammenhang, dass er sich nicht nur als Leader von LFI, sondern auch als Leader der Allianz NFP versteht, selbst wenn LFI innerhalb der Allianz nicht die Mehrheit darstellt. Das sehen natürlich nicht alle so. Die Parti Socialiste ist zwar nur Zweite in dieser Allianz, hat aber den größten Zuwachs an Sitzen. Nicht zu vergessen ist auch die Performance der Parti Socialiste einen Monat zuvor bei den Europawahlen: mit ihrem Spitzenkandidaten Raphaël Glucksmann, der eine klar sozialdemokratische Linie verfolgt, schaffte es die PS alleine auf Platz drei (mit 13,8 Prozent), wohingegen LFI Platz vier einnahm (mit 9,9 Prozent). Anders gesagt: die PS performt alleine besser als in Allianz mit LFI.

In den anschließenden zwei Wochen werden verschiedene Optionen für einen linken Premierminister geprüft und wieder verworfen. Die einen passen LFI nicht, die anderen der PS. Unter anderem werden beide Parteichefs, Jean-Luc Mélenchon für LFI und Olivier Faure für die PS, vorgeschlagen und von der jeweils anderen Partei abgelehnt. Die Grünen und die Kommunisten halten sich dabei weitgehend heraus. Ein erster Rückschlag kommt bei der Wahl zum Parlamentspräsidenten: gewählt wird im dritten Wahlgang Yaël Braun-Pivet, aus dem Zentrums-Lager, die bereits den gleichen Posten 2022 - 2024 innehatte. Der ihr unterlegene Kandidat der linken Allianz heißt André Chassaigne, ein Kommunist mit langjähriger Parlamentserfahrung. Wahrscheinlich nicht der Richtige, um das bürgerliche Lager zu erwärmen, das für eine Mehrheit nötig war. Wäre ein parlamentserfahrener Sozialdemokrat oder ein moderater Grüner erfolgreicher gewesen? Durchaus möglich.

Unter dem Strich kann man sagen, dass das Zentrums-Lager und die Bürgerlichen (Les Républicains) zwar zusammen keine Mehrheit haben (ihnen fehlen ca. 80 Stimmen dazu), aber im Großen und Ganzen das Geschehen der Nationalversammlung zusammen bestimmen können. Laurent Wauquiez, der scharfzüngige Vorsitzende

1 La France insoumise

der Fraktion der *Républicains*, hat bereits einen „legislativen Pakt“ angekündigt, den er aber auf keinen Fall als Koalition mit dem Zentrum verstanden wissen will.

Unter diesen Umständen hat Emmanuel Macron dann auch den Namen der Kandidatin, die die linke Allianz nach zwei Wochen Beratungen als Premierministerin vorgeschlagen hat, quasi ignoriert. Es handelt sich um Lucie Castets, eine gänzlich unbekannt Finanzbeamtin der Stadt Paris, die sich politisch engagierte, als sie eine Vereinigung zur Rehabilitierung der öffentlichen Dienstleistungen gründete.

Lucie Castets hat zwar anfangs die Mélenchon-Rhetorik übernommen („ausschließlich unser Programm“), hat aber nach einigen Wochen die Hand in Richtung der anderen Lager ausgestreckt. In einem Brief an alle Parlamentarier (außer an die des RN) am Tag nach Olympia definiert sie Prioritäten für die Zukunft: mehr Kaufkraft, mehr Ökologie, mehr Gesundheit sowie eine neue Arbeitsweise für das Parlament, das bei Gesetzesvorhaben anfänglich stärker Elemente der Zivilgesellschaft (u.a. Gewerkschaften) einbinden soll.

Kaufkraft, Ökologie und Gesundheit sind wahrscheinlich auch Prioritäten für Wähler des Zentrums- und des bürgerlichen Lagers. Der Weg dahin wird aber unterschiedlich sein. Genauso wie es auch bei der Ampel in Deutschland regelmäßig knirscht, wäre eine Minderheitsregierung in Frankreich unter der linken Allianz eine ständige Auseinandersetzung, mit dem zusätzlichen Risiko auseinanderzufallen.

Und so hat der Präsident Macron einen Premier Minister ernannt, der zum „legislativen Pakt“ des Zentrums mit den *Républicains* passt. Darf er das überhaupt? Er darf. Artikel 8 der Verfassung sagt lediglich, dass der Präsident den Premierminister ernannt, kein Wort mehr. Natürlich ist es Usus, dass der Premierminister über eine Mehrheit in der Nationalversammlung verfügt – wenn es denn eine Mehrheit gibt. Die Argumentation von Macron ist vermutlich, dass eine Persönlichkeit aus der Mitte des Gravitationszentrums der politischen Ausrichtung des Parlamentes es eher schaffen wird, sich Mehrheiten für Gesetzestexte zusammenzuzimmern.

Der neue Premier Minister Michel Barnier ist ein alter Hase der französischen Politik: Abgeordneter, Minister unter Jacques Chirac und Nicolas Sarkozy, Europa-Kommissar und zuletzt Chefverhandler der Europäischen Kommission beim Brexit. Die Idee ist, die *Républicains* (aus denen er stammt) und das Zentrum zu einer halbwegs stabilen Allianz zusammenzuführen. Das große Problem dabei ist, dass die rechtsextreme RN ihre stillschweigende Unterstützung zugesagt hat – solange sie sich nicht zu sehr auf die Füße getreten fühlt. Ethisch ist das nicht, den der Wähler hat ja gerade durch die „republikanische Front“ seine mehrheitliche Ablehnung des Mitspracherechtes des RN ausgedrückt. Es ist wohl eher als eine Überlebensgarantie für Macron bis 2027 zu verstehen – denn von Rücktritt will er selbstverständlich nichts wissen.

Und was passiert nun mit der linken Allianz? Diese muss die Gelegenheit nutzen, in diesem Kontext eine intelligente Opposition zu führen: durchaus mit einer gewissen Diversität, aber mit dem Willen, die richtigen Akzente zu setzen. Gegen alles zu opponieren wäre eine gefährliche Falle, die nicht von Fähigkeit zur Regierungsverantwortung zeugt. Schwierig wird auch die Vermeidung von thematischen Konvergenzen mit dem RN. Die Wiederherabsetzung des Renteneintrittsalters von 64 auf 62 (und unter gewissen Umständen sogar 60 Jahre) stand im Programm sowohl der NFP, als auch des RN. In den Umfragen ist dieser Punkt sehr populär, aber sowohl das Zentrum als auch die *Républicains* sind dagegen. Bei einer parlamentarischen Abstimmung dazu muss die NFP den Abstand zu den Rechtsextremen wahren oder zumindest deutlich machen.

Ein Thema, in dem die linke Allianz punkten könnte, ist die Erhöhung des Mindestlohns auf 1.600 Euro netto (was so in ihrem Programm stand). Dieser liegt zurzeit bei knappen 1.400 Euro, und eine Erhöhung um 14 Prozent ist vielen Unternehmen zuzutrauen. Diese Maßnahme belastet auch nicht allzu sehr den öffentlichen Haushalt, der wie allseits bekannt, mit einer hohen Schuldenquote (110 Prozent des BIPs) zu kämpfen hat. Zwischen populär und verantwortlich ist das Spannungsfeld, auf dem eine linke Allianz die kommenden Präsidentschaftswahlen (2027) vorbereiten sollte. ■

Rezension: Eine Idee für Morgen

von Leon Billerbeck¹

Krell, Christian/Lorenz, Ansgar

Eine Idee für Morgen

Über die Aktualität des demokratischen Sozialismus.

Schüren Verlag, Marburg 2024

72 Seiten, 10 €

Hörsaal, Systemkonflikt und Marx-Engels-Werke. Das sind die klassischen Dinge, die man mit einer Diskussion über den demokratischen Sozialismus verbindet. Zumeist wird die Theorieentwicklung und Diskussion unter recht restriktiven Voraussetzungen betrieben – auch innerhalb der Sozialdemokratischen Partei. Der Anspruch der demokratisch-sozialistischen Bewegung, die mit einem utopischen Überschuss die bessere Welt von Morgen beschreiben und für eine solche kämpfen und Mehrheiten organisieren möchte, muss allerdings ein anderer sein. Das Manko der komplizierten Sprache, welches bereits seit den Anfängen des demokratisch-sozialistischen Denkens ein Problem darstellte (wie Engels auch Marx immer vorwarf, vgl. Hunt 2012), versucht Christian Krell in seinem kurzen, aber eingängigen Buch zu überwinden.

Der Autor Dr. Christian Krell, seines Zeichens Professor für Politikwissenschaft an der HSPV in Köln und Honorarprofessor der Wilhelms-Universität in Bonn, versucht in seinem Heft der Schriftenreihe der Hochschulinitiative Demokratischer Sozialismus die Grundidee des sozialistischen Denkens in einfachen Worten und kurzen Kapiteln auf den Punkt zu bringen. Hierbei bedient sich der ehemalige Leiter der nordischen Büros der Friedrich-Ebert-Stiftung nicht nur einfacher Sprache, sondern auch zahlreichen Bildern zur Veranschaulichung und Alltagssituationen, an denen er Errungenschaften großer Sozialist*innen festmacht und verdeutlicht.

Grundstruktur des insgesamt 65 Seiten langen Buches sind 10 Kapitel, in denen je-

weils Denker*innen mitsamt ihrer Bedeutung für die Idee des demokratischen Sozialismus dargestellt werden. Diese reichen von Klassikern wie Karl Marx und Friedrich Engels, die wahrscheinlich in keiner zusammenfassenden Lektüre über die sozialistische oder kommunistische Denkschule fehlen dürfen, über Rosa Luxemburg und Eduard Bernstein bis hin zu aktuelleren Personen wie dem ehemaligen Bundesminister für wirtschaftliche Zusammenarbeit Erhard Eppler oder der amerikanischen Repräsentantenhausabgeordneten Alexandria Ocasio-Cortez. Wie man an dieser Aufzählung bereits erkennen kann, ist die Auswahl der beschriebenen Personen vielfältig und ebenso die Geschichten zum Beitrag der Akteure in den jeweiligen Kapiteln.

Startend mit der Frage, ob das Schulfest von Dr. Krells Sohn bereits Sozialismus sei (S. 10), hangelt er sich über Theoreme und Errungenschaften aus der politischen Praxis über die Jahrhunderte hinweg. Immerhin, so das Argument des Autors, ließen sich alle im weiteren Verlauf des Buches als sozialistische Theoriestücke auszumachenden Teilbereiche der Sozialistischen Denkschule in dem Schulfest finden. Die Organisation sei basisdemokratisch geschehen, die Getränkepreise unterlägen nicht den Kräften des freien Marktes und jede*r könne sich am Fest beteiligen und seinen Beitrag leisten, ganz nach seinen Fähigkeiten und Bedürfnissen.

Diese alltägliche Beobachtung dient der Grundlage, die Theoriewelt des demokratischen Sozialismus ein wenig zu erkunden. Er bewegt sich von „[...] der [...] Analyse der verheerenden Realität des Industriekapitalismus.“, also von Wilhelm Weitling, Karl Marx und Friedrich Engels (S. 17), über Eduard Bernstein und die Frage, ob es einer Revolution oder eines Reformweges hin zur Gesellschaft der Freien und Gleichen bedarf (S. 29) bis hin zur Bedeutung des demokratischen Verfassungsstaats, für

¹ Leon Billerbeck ist Büroleiter des SPD-Unterbezirks in Lüneburg

den der Autor stellvertretend Hermann Heller heranzieht (S.35).

Hierbei ist die von Dr. Krell aufgezeigte Geschichte des demokratischen Sozialismus, wie könnte es auch anders sein, die Geschichte der SPD und der vielen Kämpfe, die sie in ihrer mittlerweile über 160-jährigen Geschichte auszufechten hatte. Die Geschichte ist allerdings auch eine Geschichte der realpolitischen Erfolge, welche von der Ideologie des demokratischen Sozialismus ausgegangen sind. Ob der oben bereits genannte demokratische Verfassungsstaat, die durchsetzbare Mitbestimmung im Arbeitsrecht, das Frauenwahlrecht, welches auf Drängen von aktiven Genossinnen seinen Weg in die Verfassung der ersten deutschen Demokratie in Weimar fand, oder aber die allgemeine Erklärung der Menschenrechte, die Manifestation der Würde des Menschen, welche ebenfalls von aktiven Sozialdemokratinnen mitgeprägt worden ist (hier stellvertretend Toni Sender, S. 43).

Drei Kapitel und Gedankengänge des Autors möchte ich an dieser Stelle besonders hervorheben, weil sie eine gewisse Aktualität haben. Inhaltlicher Natur droht sich die Sozialdemokratie immer wieder an den Auseinandersetzungen um Integration oder Exklusion, ebenso wie am vermeintlichen Widerspruch zwischen Ökologie und Ökonomie zu zerreiben. Der Autor versucht in den jeweiligen Kapiteln darzulegen, dass sowohl die Inklusion von Menschen nicht-deutscher Herkunft als auch die Integration von ökologischen Ideen und die Betrachtung dieser als Chance für die Industrie Grundideen des demokratischen Sozialismus sein können, gar müssen. Stellvertretend für diese beiden Konflikte, die sich in den Bewegungen des demokratischen Sozialismus immer wiederfinden lassen, stehen Erhard Eppler (ab S. 53) und Alexandria Ocasio-Cortez (auch AOC ab S. 59). Der Appell des Autors: Gemeinsam sind wir stark. Solidarität war schon immer ein Grundgedanke der Arbeiter*innenbewegung, und wieso sollte diese durch Widersprüche gebrochen werden?

Neben den beiden oben genannten, inhaltlichen Abschnitten ist außerdem das Kapitel 7

meines Erachtens besonders herauszuheben. Es befasst sich mit Willi Eichler und Susanne Miller (ab S. 46) und damit einhergehend mit dem Theoriepluralismus innerhalb der sozialdemokratischen Partei und Bewegung. Die Grundessenz: Verschiedene Meinungen machen uns nicht schwächer, sondern stärker. Eine Idee, die in der politischen Debatte und der Schnelllebigkeit von Heute leicht unterzugehen droht. Die SPD ist eine der wenigen Parteien weltweit, die pluralistische Strömungen immer wieder integrieren konnte und dadurch gesellschaftlich mehrheitsfähig geworden ist. Hierauf gilt es sich zu besinnen und Debatten wieder offen zu führen. Dass Einsparungen in Strukturen der Partei und parteinahen Organisationen zuerst die inhaltlichen Kommissionen zu treffen scheinen, ist hierbei eine erschreckende Entwicklung.

Alles in allem hat Dr. Christian Krell es geschafft, in einem kurzen und kurzweiligen Buch eine schnelle Übersicht über wichtige Teile der demokratisch-sozialistischen Bewegung zu geben und Denkanstöße zu vermitteln. Besonders für den Start des Eintauchens in die Geschichte der organisierten Arbeiterbewegung und ihre Gedankenwelt eignet sich das Buch ideal – allerdings ohne Garantie auf Vollständigkeit. Bei über 200 Jahren Geschichte und 65 Seiten Platz ist dies allerdings auch schier unmöglich. ■

Literatur:

Hunt, T. (2012): Friedrich Engels: Der Mann, der den Marxismus erfand. Berlin: Propyläen Verlag.

Rezension: Theorien des digitalen Kapitalismus

von Thilo Scholle¹

*Tanja Carstensen/Simon Schaupp/
Sebastian Seignani (Hrsg.)*

Theorien des digitalen Kapitalismus

Arbeit, Ökonomie, Politik und Subjekt

Suhrkamp Verlag, Berlin 2023

533 Seiten, 28 €

Technologische Entwicklungen können auch Veränderungen des jeweiligen Kapitalismusmodells zur Folge haben. Die Frage, wie sich technologische Entwicklungen und die Beschaffenheit der jeweiligen kapitalistischen Formation zueinander verhalten, ist Gegenstand vielfältiger Debatten. In den letzten Jahren ist insbesondere mit Blick auf das Aufkommen digitaler Technologien das Bild des „digitalen Kapitalismus“ geprägt worden. Der vorliegende Band möchte sich diesem Thema mit einer Zusammenstellung grundlegender Texte widmen. Versammelt sind im Band insgesamt 25 Texte, die auf die Abschnitte „Arbeit“, „Ökonomie“, „Politik“ und „Subjekt“ verteilt sind. Bei sieben Beiträgen handelt es sich um Nachdrucke von anderer Stelle, die übrigen Texte sind Originalbeiträge.

In ihrer Einleitung halten die Herausgebenden fest, der Band solle eine Zusammenschau einzelner Aspekte und Veränderungen in verschiedenen gesellschaftlichen Bereichen bieten. Verbunden werden sollen dabei die nach Ansicht der Herausgebenden im deutschsprachigen Diskurs bislang weitgehend „sprachlos nebeneinanderstehenden Ansätze der kritischen Politischen Ökonomie und der Science and Technology Studies“. Für die weitere Forschung nötig erscheinen ihnen „1. eine stärkere produktivkrafttheoretische Unterfütterung, die herausarbeitet, was das diesbezüglich Neue am digitalen Kapitalismus ist; 2. ein konsequentes Zusammendenken von Produktion und Reproduktion – auch mit Blick auf ökologische Fragen, 3. die Weiterentwicklung intersektionaler und international vergleichender Perspektiven.“ Die einzelnen Beiträge sind

durchweg lesenswert, zeigen aber, dass „Aspekte des digitalen Kapitalismus“ möglicherweise ein etwas präziserer Titel für den Band gewesen wäre, da die einzelnen Texte doch in sehr unterschiedlicher Tiefe (auch) Fragen der Theorie verhandeln, oft aber eher Beschreibungen einzelner Aspekte und Ausprägungen des Einsatzes digitaler Technologien in bestimmten Bereichen von Gesellschaft oder Ökonomie beinhalten. Es zeigt sich, dass die Relevanz digitaler Technologien für den aktuellen Kapitalismus zunächst einleuchtend wirkt, eine wirklich tiefe Auseinandersetzung auf theoretischer Ebene bislang aber nur von wenigen betrieben wird.

Im ersten Abschnitt „Arbeit“ schreibt etwa Kylie Jarrett über „digitale Arbeit als feminisierte Arbeit“ – durch den Zusammenbruch der Unterscheidung von Arbeit und Freizeit werde in der digitalen Wirtschaft die feminisierte Sphäre der Reproduktion in wirtschaftliche Kalküle mit hineingezogen. Jamie Woodcock widmet sich der Plattformarbeit und hält fest, Plattformen hätten sich in den letzten Jahren zwar als „Laboratorium für das Kapital“ erwiesen, könnten zugleich aber auch ein Testfeld für neue Formen des Widerstands und der Organisation von Arbeitnehmer:innen darstellen. Andreas Boes und Tobias Kämpf stellen ihren Zugriff auf die Relevanz digitaler Technologien unter dem Begriff „Produktivkraftsprung“ vor. Ähnlich wie die Industrialisierung die Entfesselung der Produktivkräfte auf Seiten der Handarbeit bedeutet habe, treibe heute der Aufstieg des Informationsraums in Gestalt der digitalen Transformation eine Entfaltung der Produktivkräfte auf Seiten der Kopfarbeit voran. Diese gesellschaftstheoretische Perspektive dürfe nicht mit der „wenig ertragreichen mikro- oder makroökonomischen Suche nach Veränderungen in den Produktivitätskennzahlen der Wirtschaftsstatistik“ verwechselt werden. Marx folgend gehe es weniger um die ökonomische Kategorie der Produktivität, sondern vielmehr um eine wesentliche Erweiterung der menschlichen Handlungsfähigkeit.

¹ Thilo Scholle ist Mitglied der spw-Redaktion, Jurist und lebt in Lünen.

Im Abschnitt „Ökonomie“ hält Christian Fuchs fest, in der heutigen Gesellschaft seien digitale Technologien in Kombination mit digitaler Arbeit wichtige Produktivkräfte, die in fast allen Systemen und Momenten der Gesellschaft verwendet würden und diese prägten. Die heutige Gesellschaft sei digitale Gesellschaft und kapitalistische Gesellschaft zugleich. Akkumulation im digitalen Kapitalismus funktioniere auf den unterschiedlichen Sphären: Im Bereich der Wirtschaft erfolge Akkumulation von digitalem Kapital auf der Grundlage digitaler Waren, im Bereich der Politik entwickle Akkumulation von Entscheidungsmacht in Bezug auf die Kontrolle von digitalem Wissen und digitalen Netzen, und im Bereich der Kultur lasse sich Akkumulation von Reputation, Aufmerksamkeit und Respekt durch die Verbreitung von Ideologien im und über das Internet beobachten. Nick Srnicek plädiert in einem folgenden Beitrag dafür, mit Blick auf Regulierungsnotwendigkeiten statt der „Faszination“ des freien Zugangs zu Daten zu folgen, eher auf Fragen der Monopolisierung sowie auf die mit dem notwendigen hohen Anlagekapital verbundenen Marktzutrittsschranken zu schauen. Für eine Rückgewinnung der Kontrolle über Big Tech sei jedenfalls mehr als nur die Daten in den Blick zu nehmen. Stefan Schmalz bietet in seinem Text zudem interessante Vergleiche auf die digitalen Kapitalismen in den USA und China.

Der Abschnitt zu „Politik und Öffentlichkeit“ wird von einem Beitrag Philipp Staabs eröffnet. Darin versucht dieser, seine bisherigen Überlegungen zum digitalen Kapitalismus um Überlegungen zu den Entwicklungsrichtungen des sozialen Konflikts zu ergänzen. Eine auf Ordnungen jenseits von „Markt und Technokratie“ gerichtete Position kann Staab dabei aktuell nicht ausmachen. Die gesellschaftlichen Positionen formiert er um zwei Konfliktachsen, bei der sich zwei Varianten der „Adaptionskepsis“ mit Blick auf digitale Technologien, – „Digitaler Arbeitskampf“ sowie „Postneoliberales Marktdesign“, und zwei Positionen der „Adaptionseuphorie“, – „Digitale Planwirtschaft/ Demokratisches Marktdesign“ sowie „Punitiv Marktgeseellschaft“ gegenüberstehen. Marisol Sandoval widmet sich den Genos-

schaften im digitalen Kapitalismus. Trotz grundsätzlich positiver Bewertung genossenschaftlicher Ansätze müssten sich diese aber ihres kapitalistischen Umfelds bewusst sein, damit die Idee der Genossenschaften nicht als schlichte Variante verantwortungsbewussteren Unternehmertums ende. Jodi Dean erläutert ihre Auslegung des Konzepts des „Neofeudalismus“ als Beschreibung der aktuellen kapitalistischen Formation. Wichtige Merkmale für Dean sind die Entwicklungen von digitalen Herr-Leibeigenen-Beziehungen, etwa zwischen den Akteur:innen in der Plattformökonomie, sowie die „Hinterlandisierung“ – die Schaffung eines großen Bereichs der notwendigen riesigen Vertriebszentren, Serverfarmen und Callcenter, die jenseits der Metropolen errichtet werden können.

Mit Blick auf die weitere Entwicklung von „Theorien des digitalen Kapitalismus“ bieten etwa die Beiträge von Boes und Kämpf sowie von Fuchs interessante Ansätze. Entscheidend für die weitere Debatte dürfte unter anderem sein, wesentlich stärker die Verbindungen aus technologischen Entwicklungen, Geschäfts- und Produktionsmodellen und dem politisch-gesellschaftlichen Regulierungsrahmen zu beschreiben. ■

Peter von Oertzen Symposium

**Bausteine für einen
demokratischen Sozialismus
im 21. Jahrhundert**

**15. November 2024
in Hannover**

Der demokratische Sozialist Peter von Oertzen wäre am 2. September 100 Jahre alt geworden.

Aus diesem Anlass soll im Rahmen eines Symposiums der Frage nachgegangen werden, was heute noch Bausteine für einen demokratischen Sozialismus sein können.

Peter-von-Oertzen-Symposium

15. November 2024 | 15–21 Uhr
Arbeit und Leben Niedersachsen
Arndtstraße 20 | 30167 Hannover

Anmeldungen unter:
info@forum-fuer-politik-und-kultur.de

Veranstalter:



SPD Soziale Politik für Dich.

Arbeit und Leben
NIEDERSACHSEN

spw

perspektivends
Zentrum für Demokratieforschung und -politik

bildungswerk
ver.di

DGB Deutscher Gewerkschaftsbund Niedersachsen

Wolfgang Jüttner:

Peter von Oertzen und der demokratische Sozialismus

Klaus Dörre:

Nachhaltiger Sozialismus – eine konkrete Utopie

Michael Vester:

Die emotionale Dimension sozialer Gerechtigkeit: Geschichte und Aktualität einer moralischen Ökonomie nach E.P. Thompson

Sabine Nuss:

Wessen Freiheit, welche Gleichheit – Das Versprechen einer anderen Vergesellschaftung

Arno Brandt:

Zur Aktualität Karl Polanyis Verständnis eines demokratischen Sozialismus

Hendrik Küpper:

Eduard Bernsteins Beitrag zum demokratischen Sozialismus

Franziska Wiethold und Werner Widuckel:

Perspektiven der Wirtschaftsdemokratie

Moderation: **Thilo Scholle**

Hans **Böckler**
Stiftung 

Mitbestimmung · Forschung · Stipendien

GEMEINSAM DIE WELT GESTALTEN

... mit einem Stipendium
der Hans-Böckler-Stiftung.



Mit unseren Stipendien fördern wir ...

- junge Menschen, die studieren möchten oder bereits studieren;
- die überdurchschnittliche Leistungen sowie gewerkschaftliches und/oder gesellschaftspolitisches Engagement erbringen.



Wir besuchen im Rahmen unserer ideellen Förderung Institutionen und Personen in Deutschland, in Europa und weltweit, die aktiv an der Gestaltung unserer Zukunft beteiligt sind.

**BEWIRB DICH
UND BRING
DICH AKTIV
EIN!**