

# Wie soll eine sozial-ökologische Verkehrswende aussehen?

Dr. Dierk Hirschel

Bereich Wirtschaftspolitik  
ver.di-Bundesverwaltung

# Verkehr und Kapitalismus

- Grenzenloses Wachstum
- Wachsender Güterstrom erzeugt seit 150 Jahren permanentes Verkehrswachstum.
- Globalisierung: Aufbau globaler Wertschöpfungs- und Lieferketten. Just in time Produktion.
- Digitalisierung: E-Commerce
- Internationaler Handel wuchs seit 1960 um das 20fache.

# Verkehr und Kapitalismus

- Verkehr entsteht auch durch erzwungene Ortswechsel.
- Standortwahl der Unternehmen und der Wohnungsmarkt zwingen viele Beschäftigte zu langen Arbeitswegen.
- Wer nicht vom Kapitalismus reden will, sollte vom Verkehr schweigen.

# Rheinischer Kapitalismus und das Auto

- Nach dem Zweiten Weltkrieg entwickelten sich VW, BMW und Daimler zu international führenden Autobauern.
- Der heimische Automarkt ist stark vermachtet. Die drei größten Konzerne mit ihren Töchtern kontrollieren ihn zu über 60 Prozent.
- Insgesamt hängen rund zwei Millionen Arbeitsplätze am Auto. In Baden-Württemberg, Niedersachsen, Bayern, Bremen und Saarland entstanden große regionale Cluster.

# Rheinischer Kapitalismus und das Auto

- In den Nachkriegsjahrzehnten entstand eine Art autoindustrieller Komplex: Industrie, Staat, Gewerkschaften und Wissenschaft konnten tragfähige Kompromisse aushandeln.
- Die großen Autofabriken sind gewerkschaftliche Hochburgen. In Wolfsburg, Reutlingen und München sind bis zu 80 Prozent der Belegschaft gewerkschaftlich organisiert.
- Die große volkswirtschaftliche Bedeutung der Automobilindustrie förderte eine enge Verflechtung von Politik und Lobby, wodurch sie gezielt Einfluss auf die staatliche Steuerung und Regulierung nehmen konnte.

# Rheinischer Kapitalismus und das Auto

- Die Stadt- und Raumplanung wurde jahrzehntelang auf das Kraftfahrzeug ausgerichtet.
- Eine räumliche Trennung von Wohnen, Arbeit, Bildung, Freizeit und Konsum führte zu langen Wegen, die nur noch mit dem Auto zu bewältigen waren. Das westdeutsche Straßennetz bis zur Deutschen Einheit um ein Fünftel.
- Das Straßenrecht und die Straßenverkehrsordnung privilegierten das Auto gegenüber konkurrierenden Verkehrsmitteln.
- Die Steuer- und Abgabenpolitik förderte den Kauf und Unterhalt des Autos.
- Die Umwelt- und Gesundheitskosten des Autoverkehrs werden auf die Gesellschaft abgewälzt. Allein die Klimakosten belaufen sich jährlich auf 29 Milliarden Euro.

# Abstieg des öffentlichen Verkehrs

- Nach dem Zweiten Weltkrieg drängte das Auto den öffentlichen Verkehr an den Rand. Der Anteil von Bahn und ÖPNV an allen Verkehrsträgern schrumpfte auf 15 Prozent.
- Ende der 1960er-Jahre wurden viele Bahnstrecken stillgelegt. Zahlreiche Kleinstädte und Orte büßten ihren Bahnanschluss ein. Das westdeutsche Bahnnetz verlor bis zur Deutschen Einheit ein Viertel seiner Länge.
- Die Bahnprivatisierung beschleunigte den Niedergang. Für den geplanten Börsengang wurde die Bahn auf Rendite getrimmt. Anschließend schrumpfte das Schienennetz nochmals um ein fast ein Fünftel.

# Grenzen des fossilen Verkehrs

- Automobilindustrie kämpft mit schrumpfender Nachfrage und Absatz.
- In den überfüllten Straßen der Metropolen wird das Fahrzeug zum Stehzeug.
- Der Verkehr ist der drittgrößte Luftverschmutzer. Millionen Menschen leiden unter Feinstaub, Stickoxiden, Unfällen und Lärm. Die Treibhausgase des Verkehrssektors verschärfen den Klimawandel.
- Der motorisierte Individualverkehr steckt in einer funktionellen, stofflichen, sozialen und ökonomischen Krise.



# Ökologische Verkehrswende

# ökologische Verkehrswende

- Ziel einer klimaneutralen und sozial gerechten Mobilität.
- Die Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors müssen bis 2050 auf null gesenkt werden.
- Dafür ist es notwendig, den motorisierten Individualverkehr emissionsfrei zu gestalten, soweit wie möglich zu schrumpfen und auf klimafreundliche Verkehrsmittel zu verlagern.
- Sozial ist die Verkehrswende, wenn eine diskriminierungsfreie Mobilität allen Bürgern soziale Teilhabe ermöglicht.

# ökologische Verkehrswende

- Eine ökologische Steuerreform sollte den Energie- und Rohstoffverbrauch progressiv besteuern: Der Preisanstieg sollte dem Wachstum der Ressourcenproduktivität folgen.
- Die zusätzliche finanzielle Belastung für einkommensschwache Haushalte muss komplett ausgeglichen werden. Die Rückverteilung der Einnahmen kann über sinkende Strompreise und eine Klimaprämie erfolgen.

# ökologische Verkehrswende

- Grüne Märkte reichen nicht aus, um die umweltschädlichen Produktions- und Konsummuster des Kapitalismus zu überwinden. Umbau der Infrastrukturen unter politischer Regie.
- Öffentliches Zukunftsinvestitionsprogramm muss im Mittelpunkt jeder ökologischen Verkehrswende stehen.
- Stadt- und Raumplanung sollte auf die Stadt der kurzen Wege – Arbeit, Wohnen, Versorgung, Freizeit und Kultur – abzielen.
- Die Grundversorgung des ländlichen Raums sollte so ausgerichtet werden, dass sie ebenfalls auf kurzen Wegen erreichbar ist.

# ökologische Verkehrswende

- Die ländlichen Räume sollten stärker an die Ballungsräume angebunden werden. Dafür sollten Neusiedlungen zwingend an den öffentlichen Verkehr angeschlossen werden.
- Über umfassende staatliche Investitionen sollte eine flächendeckende Versorgung des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuß- und Radverkehrs – Umweltverbund – sichergestellt werden.

# Ausbau Bahn

- Der Verkehr muss von Luft und Straße auf die Schiene verlagert werden. Dazu ist es notwendig, das Bahnnetz zu erweitern, stillgelegte Strecken zu reaktivieren und wieder mehr Städte anzubinden.
- Wo aus technischen Gründen kein Bahnanschluss realisiert werden kann, müssen Fahrdienste auf Abruf und Schnellbuslinien in ausreichender Zahl dessen Aufgabe übernehmen.
- Eine integrierte Netzplanung – Deutschlandtakt – würde kurze Umsteigeverbindungen zwischen Nah-, Regional- und Fernverkehr ermöglichen.

# Ausbau ÖPNV

- Die Beförderungskapazität des ÖPNV muss perspektivisch verdoppelt werden. Der öffentliche Nahverkehr braucht ein dichteres Netz, erweiterte Betriebs- und kürzere Taktzeiten sowie saubere Antriebssysteme
- Die Barrierefreiheit von Haltestellen und Fahrzeugen sollte erhöht, zusätzliche Haltestellen eingerichtet sowie das Tarifsysteem vereinfacht und vereinheitlicht werden.
- ÖPNV braucht über Ampelvorrangschaltungen und Busspuren freie Fahrt gegenüber dem Individualverkehr.
- Ein gut ausgebauter Nah- und Fernverkehr benötigt aber auch mehr gut bezahltes und qualifiziertes Personal.

# Mobilitätsdienste

- Car-Sharing und Pooling-Dienste können ÖPNV sowie Bahn ergänzen und die Lücke zwischen Individualverkehr und öffentlichem Verkehr schließen. Die reine Nutzung des PKWs – als Alternative zum Besitz – senkt die Zahl der anfallenden Fahrten und damit das Verkehrsaufkommen.
- Das erfordert aber eine strikte Regulierung der neuen Mobilitätsdienste. Diese dürfen den ÖPNV nicht kannibalisieren.



# Radfahrer und Fußgänger

- Die Fußgänger- und Radverkehrsinfrastruktur muss ausgebaut werden.
- Wir brauchen Autofreie Innenstädte, mehr Tempo-30-Zonen und baulich abgetrennte Wege schützen Fußgänger.
- Radwege sind baulich vom Autoverkehr zu trennen und mit fahrradfreundlichen Ampelschaltungen auszustatten. Zudem sollte ein bundesweites Radschnellwegenetz aufgebaut werden.
- Das Parken von Fahrrädern in Wohnquartieren und Zielorten muss durch gute und sichere Fahrradstellplätze zu verbessert werden.

# Güterverkehr

- Der Güterverkehr muss stärker auf Schiene und Wasser verlagert sowie intelligent mit anderen Verkehrsträgern vernetzt werden.
- Die Trassenpreise gehören gesenkt und die LKW-Maut ausgeweitet.
- Die Schienentrassen sind flächendeckend zu elektrifizieren und mit Überholmöglichkeiten auszustatten.
- Die Infrastrukturen des kombinierten Verkehrs müssen ausgebaut werden. Dafür brauchen wir mehr multimodale Terminals.

# Güterverkehr

- Der deutsche und europäische Flugverkehr muss, soweit wie irgend möglich, auf die Schiene verlagert werden.
- Da dies zumindest in Teilen aber nicht möglich ist, gilt es, das klimaschädliche Kerosin weitgehend durch Power-to-Liquid-Kraftstoffe zu ersetzen.

# Transformation Automobilindustrie

- Der fossile Verbrennungsmotor muss unter Einhaltung eines politischen Ausstiegspfadens durch emissionsfreie Antriebe ersetzt werden.
- Die Subventionierung umweltschädlicher Autos – Dienstwagenbesteuerung, Dieselprivileg – sollte endlich abgeschafft und durch eine höhere und vor allem nach CO<sub>2</sub>-Ausstoß gespreizte Kfz-Steuer ersetzt werden.
- Auf Autobahnen, Fernstraßen und in Wohnsiedlungen brauchen wir ein striktes Tempolimit.

# Transformation Automobilindustrie

- Eine ökologische Industriepolitik sollte dafür sorgen, dass die Schlüsseltechnologien der Elektro- und Wasserstoffmobilität (Batterien, Brennstoffzellen, Power-to-X-Anlagen) in Europa entwickelt und hergestellt werden.
- Der Strom dafür muss natürlich rein aus regenerativen Energien kommen. Verkehrs- und Energiewende sind somit untrennbar miteinander verbunden.
- Der Betrieb von Elektro- und Hybridautos erfordert den Aufbau eines flächendeckenden Netzes von Lade- und Akkuwechselstationen.

# Transformation Automobilindustrie

- Da aber auch Elektroautos eine schlechte Öko- und Klimabilanz haben, führt kein Weg an einer Verringerung des Gesamtbestandes an Fahrzeugen vorbei.
- Ein ökologisches Mobilitätskonzept braucht neue Produkte und Geschäftsmodelle für die Konversion der Autobauer.
- Der Ausbau der Mobilitätswirtschaft – Herstellung von Zügen, S- und U-Bahnen, Straßenbahnen – könnte Ersatzarbeitsplätze schaffen.
- Eine aktive Arbeitsmarktpolitik mit passgenauen Qualifizierungs- und Weiterbildungsangeboten dürfte den Jobwechsel erleichtern.

# Transformation Automobilindustrie

- Ein Transformationsfonds sollte notwendige Zukunftsinvestitionen vorantreiben.
- Der Umbau muss mit einer stärkeren Demokratisierung wirtschaftlicher Entscheidungen einhergehen.
- Dafür sollte die Mitbestimmung ausgebaut werden. Umweltinitiativen und Umweltverbände sollten in regional- und strukturpolitischen Räten ebenfalls Einfluss nehmen können

# Wer soll das bezahlen?

- Die ökologische Verkehrswende erfordert große private und öffentliche Investitionsanstrengungen. Nach Berechnungen des Fraunhofer Instituts und MFive ist es erforderlich, bis 2035 insgesamt rund 700 Milliarden Euro zu investieren.
- Die notwendigen Investitionen in den öffentlichen Verkehr sollten auf Pump finanziert werden.
- Dauerhaft höhere Staatsausgaben etwa für Personal sowie Stadt- und Raumplanung sollten hingegen über eine umverteilende Steuer- und Abgabepolitik finanziert werden.
- Zusätzlicher finanzieller Spielraum entsteht durch den Abbau umweltschädlicher Subventionen und den Verzicht auf unsinnige Großprojekte wie Stuttgart 21.



# Wer soll das bezahlen?

- Geld ist genug da. Das private Nettovermögen beläuft sich auf 13 Billionen Euro.
- Dieser Reichtum konzentriert sich in wenigen Händen: Das reichste Zehntel der Bevölkerung besitzt fast zwei Drittel.
- Durch eine stärkere Besteuerung von Topverdienern, Großerben, Multimillionären und finanzstarken Unternehmen könnten jährliche Mehreinnahmen von über 60 Milliarden Euro erzielt werden.

# Allianz des Fortschritts

- Der Aufbruch in eine gerechte und umweltfreundliche Gesellschaft ist möglich. Die Verkehrswende hat für die sozial-ökologischen Transformation eine Schlüsselrolle.
- Gewerkschaften, Sozial- und Umweltverbände, soziale Bewegungen und fortschrittlich gesinnte Parteien können die dafür notwendigen Mehrheiten gewinnen.
- Gewerkschaften, Sozial- und Umweltverbände, fortschrittlich gesinnte Parteien und soziale Bewegungen stehen vor der Herausforderung, ihre Kräfte zu bündeln.

Danke für eure Aufmerksamkeit