

AUF EINEN BLICK

Zusammenfassung der Studie

Die Verkehrswende nachhaltig steuern

Acht Thesen aus industriegewerkschaftlicher Sicht

Ziel des Thesenpapiers

Mit den vorliegenden Thesen will die Stiftung Arbeit und Umwelt der IG BCE die Handlungs- und Spannungsfelder einer sozial, ökologisch und wirtschaftlich nachhaltigen Verkehrswende ausloten. Im Mittelpunkt stehen dabei industrie- sowie beschäftigungspolitische Anforderungen, die aus einer Umgestaltung des Verkehrssystems entstehen. Die Thesen nehmen zudem die sozialen Aspekte einer nachhaltigen Verkehrswende in den Fokus. Dabei geht es sowohl um Beteiligungsrechte als auch um das Recht auf räumliche Mobilität.

Zentrale Aussagen

Die Verkehrswende ist unumgänglich. Unser Verkehrssystem belastet Mensch und Umwelt und stößt zunehmend an Kapazitätsgrenzen.

Ein „weiter so“ kann es in der Verkehrspolitik nicht geben. Das heutige Verkehrssystem verursacht zu hohe ökologische und gesundheitliche Schäden sowie Folgekosten.

Einige Beispiele: Die Globalisierung mit hohem Waren-, Güter- und Dienstleistungsaustausch bewirkt höhere Verkehrsleistungen. Urbanisierung und Re-Urbanisierung überlasten die klassischen Verkehrssysteme der Ballungsräume. Obwohl die vom Verkehr ausgehenden Luftschadstoffe seit 1990 deutlich und kontinuierlich reduziert werden, überschreiten sie noch in vielen Städten die Grenzwerte. Ca. 80 Prozent des Verkehrs finden auf der Straße statt. 2017 entstanden in Deutschland wegen Staus Kosten von 1770 Euro pro Autofahrer:in und Jahr, vor allem durch Produktivitätsverluste.

Die Verkehrswende ist auch eine Frage der sozialen Gerechtigkeit.

Berufsausübung und gesellschaftliche Teilhabe dürfen nicht an der fehlenden Möglichkeit scheitern, größere räumliche Distanzen zu überwinden. Eine gerechte Verkehrswende muss sicherstellen, dass Mobilität nicht zum Privileg wird und auch für einkommensschwache Haushalte erhalten bleibt sowie verbessert wird. Die spezifischen Herausforderungen in ländlichen Regionen sind zu berücksichtigen.

Ein umwelt- und klimafreundliches Verkehrssystem darf nicht zulasten der volkswirtschaftlichen Leistungsfähigkeit gehen.

Ein Industrieland wie Deutschland braucht ein leistungsfähiges Verkehrssystem. Ein Umbau darf dies nicht gefährden. Fahrzeughersteller und ihre Zulieferer sind zentrale Säulen von Wohlstand und Beschäftigung in Deutschland. Der Bedarf nach emissionsärmeren Antriebstechnologien und die Digitalisierung verändert die traditionellen Wertschöpfungsketten und schafft neue Geschäftsmodelle in der Mobilität. Treiber dieser Entwicklung sind Technologieunternehmen aus den USA oder China. Deutsche Fahrzeughersteller können ihre starke Stellung nur halten, wenn sie die ökologischen und wettbewerblichen Herausforderungen offensiv angehen.

Eine effiziente Verkehrswende braucht Technologieoffenheit.

Forschungspolitik und Anreizprogramme müssen dafür sorgen, dass Europa im Bereich der Batterietechnologie aufschließt und das Brennstoffzellen sowie synthetische

Kraftstoffe zur Marktreife gebracht werden. Letztere werden vor allem für den Güter-, Schiffs- und Flugverkehr gebraucht. Die führende Stellung deutscher Unternehmen bei der Elektrolyse- und Umwandlungstechnologie für Wasserstoff und synthetische Kraftstoffe gilt es zu erhalten und auszubauen.

Verkehrswende und Energiewende – Kopplung zentral, aber weit entfernt.

Die Sektorkopplung im Verkehr steht erst am Anfang. Der Verkehrssektor braucht Strom für Elektro-Fahrzeuge. In Verkehrsträgern eingesetzte Batterien können wiederum nicht benötigten Strom an andere Sektoren abgeben. Grundvoraussetzungen für eine erfolgreiche Sektorkopplung im Verkehr sind der Ausbau der erneuerbaren Energien und ein leistungsfähiges Verteilnetz.

Das Gelingen der Verkehrswende erfordert beträchtliche zusätzliche Investitionen.

Deutschland als exportorientierte Wirtschaft und Transitland ist auf intakte Straßen, Schienen sowie Luft- und Wasserwege angewiesen. Allein die aktuell nachholende Sanierung der Schienenwege aufgrund des jahrelangen Substanzverzehr kostet 45 Mrd. Euro. Zusätzlich muss die Infrastruktur aus- und umgebaut werden, um die zunehmenden Verkehre aufzunehmen und auf umweltfreundliche Verkehrsträger zu lenken. Die derzeitige Haushaltspolitik stellt dafür bei weitem nicht genügend Mittel bereit. Staat, Wirtschaft und Verkehrsteilnehmer müssten ab sofort und pro Jahr schätzungsweise zwischen 20 und 30 Mrd. Euro zusätzlich investieren. Ein weiteres Problemfeld ist die öffentliche Verwaltung, der durch jahrelangen Personalabbau nun Projekt- und Planungskapazitäten fehlen.

Der durch die Verkehrswende zu erwartende Strukturwandel in der Automobilindustrie muss aktiv gestaltet werden.

Die europäische Industrie- und Strukturpolitik ist auf europäischer Ebene neu auszurichten. um die industriellen Wertschöpfungsketten mit ihren Forschungs-, Entwicklungs- und Produktionsstandorten zu sichern. Die EU verfügt über entscheidende regulatorische Kompetenzen bei umwelt- und gesundheitlichen Standards, Wettbewerbsfragen, Strukturpolitik und mehr.

Ein integrativer industriepolitischer Ansatz muss die bislang oft konkurrierenden Politikfelder der EU zusammenführen. Auch die Regeln der Wettbewerbs- und Beihilfepolitik müssen neu gedacht werden. Bislang unterstützten sie ärmere oder besonders vom Strukturwandel betroffene Regionen. Auch Regionen mit hoher Wirtschaftskraft sollten unterstützt werden. Es wäre widersinnig, sie erst dann zu fördern, wenn sie Unternehmen, Beschäftigung und Wirtschaftskraft verloren haben. Die Transformation der Automobilindustrie erfordert eine aktive Qualifizierungs- und Arbeitsoffensive von Seiten der arbeitsmarktpolitischen Akteure. Die Beschäftigten müssen befähigt werden, die Wandlungsprozesse der Industrie und der Produktionssysteme zu bewältigen.

Die Verkehrswende braucht integrative politische Handlungsansätze.

Bei der Modernisierung des Verkehrssystems wird es Zielkonflikte, Wechselwirkungen und Abhängigkeiten zwischen vielen Politikbereichen geben. Hier ist eine enge, kontinuierliche und institutionell abgesicherte Kooperation aller Akteure im Verkehrssystem nötig.

Fazit

Aus Sicht der Stiftung Arbeit und Umwelt der IG BCE besitzt Deutschland alle wesentlichen Voraussetzungen, um eine erfolgreiche nachhaltige Verkehrswende zu gestalten. Die Verkehrswende muss nur endlich als zentrales, Strukturen und Institutionen überspannendes politisches Handlungsfeld aufgegriffen werden, das weit über die Verkehrspolitik hinausreicht.

• • • [Die vollständige Version der Studie finden Sie auf unserer Homepage www.arbeit-umwelt.de](http://www.arbeit-umwelt.de) • • •