

Online Workshop 1. Juli 2020

**Das Konjunktur- und Zukunftsprogramm mit Leben füllen
Mobilitätswende – die nächsten konkreten Schritte**

Zusammenfassung

Martin Held und Manfred Neun



Der Workshop „Das Konjunktur- und Zukunftsprogramm mit Leben füllen. Mobilitätswende – die nächsten konkreten Schritte“ wurde von den Transformateuren organisiert. Insgesamt waren es 22 Teilnehmende, davon 9 Transformateure. Die weiteren Teilnehmenden kamen von Gewerkschaften, Naturschutzverbänden sowie aus dem Bereich Mobilität, Stadt- und Verkehrsplanung sowie Regionalforschung.

Der Workshop schloss sich an den ersten digitalen Workshop der Transformateure vom 19. Mai 2020 an, bei dem die Ausrichtung des damals in der Diskussion befindlichen Konjunkturprogramms ab der sozial-ökologischen Transformation als Leitlinie im Mittelpunkt stand. Am 3. Juni wurde von der Bundesregierung das Konjunktur- und Krisenbewältigungspaket und das Zukunftspaket verabschiedet. Der Workshop am 1. Juli fokussierte auf den Teil dieser Pakete, die sich auf die Mobilitätswende beziehen. Wir hatten zwei Fragestellungen:

- Paket der Bundesregierung und Mobilitätswende: Welche Programmpunkte sind in transformatorischer Perspektive interessant? Welche Akteure müssen wie operativ tätig werden, um Potenzial zu nutzen?
- Was fehlt für Mobilitätswende im Programm besonders? Welche Akteure können entsprechende Punkte voranbringen?

1. Konjunktur-/Zukunftspaket der Bundesregierung vom 3. Juni 2020 und Mobilitätswende: Welche Programmpunkte sind in transformatorischer Perspektive interessant?

Dr. Andrea Fehrmann (Leiterin Abteilung Industrie-, Beschäftigungs- und Strukturpolitik, IG Metall Bayern) gab einleitend eine zusammenfassende Übersicht, welche Programmpunkte für die Mobilitätswende relevant sind. Sie stellte dies in den Gesamtzusammenhang der Corona-bedingten Entwicklungen. Die Krise wirkt für etliche Entwicklungen aktuell als Beschleuniger und vielfach auch als Katalysator. Zugleich sind die Entwicklungen im Bereich der Mobilität unabhängig vom verabschiedeten Programm einzubeziehen:

- Virologisch-bedingt verbinden viele Menschen das Auto mit „Wohlfühlfaktor“ („man ist sicher isoliert“).
- Der ÖPNV ist der Verlierer, das Fahrrad ist ein Gewinner der Pandemie.
- Home-office mit zoomen und skype führt zu einer Substitution vieler Dienstreisen und möglicherweise nehmen auch Fernreisen ab.

Sie verweist dazu auf eine Studie des Instituts für Verkehrsforschung des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR)

<https://verkehrsforschung.dlr.de/de/news/dlr-befragung-wie-veraendert-corona-unsere-mobilitaet>

Anschließend gab sie eine Übersicht, welche Kennziffern des Konjunktur-/Zukunftspakets für die Mobilitätswende relevant sind. Einige Beispiele:

- Kfz Steuer Pkws: Diese wird stärker an CO₂-Emissionen ausgerichtet.
- Kaufprämie für E-Autos: Die bestehende Prämie wird verdoppelt (bis zu gewissem Kaufpreis je Wagen) (Fördersumme 2,2 Mrd. €).
- Forschung & Entwicklung/Innovationscluster: Forschung und Entwicklung für transformationsrelevante Innovationen (Bonus-Programm) und neue regionale Innovationscluster vor allem der Zuliefererindustrie werden gefördert (Fördersumme 2 Mrd. €) (vgl. dazu ausführlicher Klaus Mertens).
- Flottenaustauschprogramm: Ein Programm „Sozial und Mobil“ wird aufgelegt, um Elektromobilität im Stadtverkehr zu fördern (200 Mio. €). Ein Flottenaustauschprogramm für Handwerker und KMU für Elektronnutzfahrzeuge bis 7,5 t wird aufgelegt.

Daneben gibt es Förderung für Elektromobilität in der Batterie-Zellfertigung, Eigenkapitalstärkung der Deutschen Bahn, Flottenmodernisierungsprogramm für Busse und Lkws, Förderung von Schifffahrt und Flugzeugen. Insbesondere wird die Nationale Wasserstoffstrategie (Fördervolumen 7 Mrd. €) hervorgehoben [Anmerkung: zwischenzeitlich verabschiedet] und findet sich ein Schwerpunkt zu Digitalisierung.

Das Programm ist aus ihrer Sicht ein Anfang für die Mobilitätswende. Zugleich ist jedoch ebenso wesentlich, was im Programm nicht vorkommt oder deutlich zu kurz kommt: ÖPNV deutlich zu wenig, ebenso bei der Bahn, zu Fuß gehen und Radfahren fehlen ganz, bei Automobilindustrie finden die Fahrzeughersteller wenig Erwähnung.

2. Konjunktur-/Zukunftspaket und Mobilitätswende: Regionale Akteure werden operativ tätig, um Potenzial zu nutzen

Der Ausgangspunkt von *Klaus Mertens* (Wiss. Mitarbeiter Betriebsrat ZF Friedrichshafen, Standort Schweinfurt) war: Das Programm der Bundesregierung muss inhaltlich mit Leben gefüllt werden. Die Umsetzung kommt nicht „einfach von selbst“. Bayerischen Regionen kommt dabei im Bereich der Automobilindustrie einschließlich der Zulieferer eine zentrale Rolle zu.

Dabei ging er zunächst ausführlicher auf Franken ein, da dort die Zulieferindustrie stark ist, während in Oberbayern und in Niederbayern die Fahrzeughersteller stark sind. Covid-19 traf auf eine Situation der Strategiekrise in der Automobilbranche. Daraus wurde jetzt eine Dreifachkrise: Strategie-, Rentabilitäts- und zum Teil auch Liquiditätskrise.

Im Folgenden ging er auf die Bestrebungen der Ziffer 35c des Pakets der Bundesregierung ein:

„Für **Zukunftsinvestitionen der Fahrzeughersteller und der Zulieferindustrie** wird für die Jahre 2020 und 2021 ein Bonus-Programm aufgelegt. Es dient der Förderung von Investitionen in neuen Technologien, Verfahren und Anlagen. **Forschung und Entwicklung** für transformationsrelevante Innovationen und neue regionale Innovationscluster vor allem der **Zulieferindustrie** werden in den Jahren 2020 und 2021 mit 1 Milliarde Euro gefördert. {Finanzbedarf: 2 Milliarden Euro} (**Hervorhebung** in Programm)

Er stellte anschließend die Aktivitäten zum Aufbau eines Innovationsclusters fränkische Automotive Industry (IFAI) vor. Derzeit entstehen gerade in der Region, in der Autozulieferer stark sind (Bamberg, Schweinfurt und weitere Gemeinden der Region) **Regionale Transformationsbeiräte** mit Vernetzung vieler Akteure vor Ort. Prozesse, wie wir sie bereits aus der Agenda 21 kennen, sind zwar mühsam, sie sind aber immer mitten in der Kommunalpolitik. Transformation findet „vor Ort“ statt. Es geht um Mobilitätswende und neue Angebote und Produkte. Die Mobilitätswende sollte nicht – wie im Regierungsprogramm – einfach auf den Antriebsstrang reduziert werden und dieser nicht isoliert gesehen werden. Es geht um Vernetzung, Beratung, Forschung und Qualifizierung, insbesondere von KMU (Kleine und Mittlere Unternehmen). Regionale Projekte wie etwa die Elektrifizierung der Schiene ist Teil der E-Mobilitätsstrategie, ebenso wie Wasserstofftechnologien.

3. Generelle Defizite im Konjunkturpaket und Lehren aus der aktuellen Krise für eine Mobilitätswende

Richard Mergner führte in den zweiten Teil des Workshops (Landesvorsitzender BUND Naturschutz in Bayern) ein:

- Die aktuelle Diskussion wird beherrscht von offener oder verdeckter Angst um Arbeitsplätze und die damit einhergehende Unsicherheit (hohe Zahl von Kurzarbeitenden). Angst treibt auch viele Menschen vermehrt ins Auto, der Öffentliche Verkehr leidet, zumindest in der kurzen Frist.
- Als Teilerfolg der kritischen Diskussion ist anzusehen, dass nicht wie in den Jahren 2008/2009 während der Finanzkrise eine Abwrackprämie für fossil angetriebene Autos im

Programm stehen. Tatsächlich bietet die Autoindustrie zur Absatzförderung aus Eigeninteresse verbilligte Autos an.

- Teile des Programms gehen in die richtige Richtung. Zugleich treten die Nachhaltigkeitsdefizite des Programms offen zu Tage: Aktive Mobilität kommt nicht vor, obwohl gerade jetzt während des Corona-Lockdowns ihre Notwendigkeit und Wichtigkeit besonders markant erlebbar war. Öffentlicher Verkehr vorrangig Krisenabpufferung, keine ernsthafte Neuausrichtung und Stärkung.
- In vielem, wo „nachhaltig“, „klimaförderlich“, „sozial“ draufsteht, steckt eher BAU (*business-as-usual*) drin. Das hat aus seiner Sicht damit zu tun, dass das Konjunkturprogramm eine Art „Notprogramm“ ist, trotz gewisser anderer Elemente im Teil Zukunftspaket. Es fehlt ein grundsätzliches Umdenken etwa zu Siedlungsstrukturen, Artenschutz, Inklusion und Verteilungsgerechtigkeit.
- Die vielen Milliarden werden überwiegend strukturkonservierend in das Alte versenkt, nicht in das neue Nachhaltige investiert. Es ist zu fragen: Was findet nicht statt? Was fehlt in dem Programm und Paketen der Bundesregierung?
- Tatsächlich wäre die Zeit jetzt reif, das Dienstwagenprivileg ersatzlos zu streichen. Ebenso überfällig wäre die Streichung sämtlicher umweltschädlicher Verkehrssubventionen. Dies sind aktuell ca. 28 Mrd. pro Jahr.

Martin Geilhufe (Landesbeauftragter BUND Naturschutz in Bayern) schloss mit seinen Ausführungen unmittelbar daran an:

- Beginnen wir mit einer kleinen Koinzidenz: Das Konjunktur- und Zukunftspaket der Bundesregierung wurde am 3. Juni publiziert, dem Welt-Fahrrad-Tag. Das lässt hoffen.
- Sehr wichtig ist: Einige Fehler von 2008/2009 wurden nicht wiederholt. Eine Reihe erheblicher Argumente, die wir auch seitens der Transformateure bereits aufgezeigt haben (siehe <https://transformateure.org/mit-corona-sozial-oekologische-transformation-voranbringen/> Transformateure, 28.4.2020), standen dagegen.
- Entwicklungsdefizite der Bahn treten sehr offen zu Tage, die Versäumnisse von Jahrzehnten rächen sich. So sind z.B. 2/3 der Bahnstrecken in Bayern noch nicht elektrifiziert.
- Die DB-Beteiligung des Bundes sollte mehr sein als eine Insolvenzverhinderung. Es gilt jetzt die Weichen für eine zügige und nachhaltige Behebung des Investitionsstaus zu sorgen.
- Die Bedeutung der Regionen, von der Klaus Mertens sprach, sieht er vergleichbar. Es geht um den Weg von Verkehrsverbänden zu Mobilitätsverbänden, und zwar überall: gerade auch in eher ländlichen Regionen.
- Die Frage der Akteure ist zentral: „Wer schafft Arbeit, wer Wandel, wer eine neue Mobilität?“
- Klimakrise: Corona war ein Schlag ins Gesicht der Klimabewegung, vorübergehend trat ein kompletter Bedeutungsverlust ein.

4. Diskussion

- *Übergreifend:* Übereinstimmung bestand bei allen, die sich an Diskussion beteiligten: Einige Fehler während der Finanzkrise 2008/2009 wurden nicht wiederholt. Die Covid-19 Krise beschleunigt Entwicklungen und schärft die Sensibilität für das, was systemrelevant

ist. So ist z.B. eine Mehrheit der Bevölkerung bereits der Ansicht: „Wir brauchen keine Kaufanreize!“ Damit kommt auch zum Ausdruck, dass viele Menschen sparen und sich auf Wesentliches konzentrieren müssen und wollen.

- *Öffentlicher Verkehr*: Die Argumente von Martin Geilhufe wurden in der Diskussion weiter verstärkt.
- *Regionen und Kommunen*: Besonders intensiv wurde die Bedeutung der Regionen und der Kommunen in der Mobilitätswende diskutiert: regionale Transformationsbeiräte; von Verkehrsverbänden zu Mobilitätsverbänden, nicht nur in großen Städten und Ballungsräumen, sondern auch und gerade in ländlichen Räumen; Ticket ÖPNV vergleichbar wie in Wien (dafür Mittel); Förderung von aktiver Mobilität; qualitativer öffentlicher Raum – in Pandemie Bedeutung Nahbereich Wohnumfeld besonders deutlich erlebbar; Mobilitätsdienstleistungen. Die Kommunen wurden zwar im nationalen Paket in gewissem Maß berücksichtigt, aber nicht ihrer Bedeutung als wesentliche Akteure der Mobilitätswende gemäß.
- *ÖV und Tarifrunde*: Der öffentliche Verkehr wurde in der Pandemie einerseits als systemnotwendig erlebt. Andererseits wurde er mit Angst besetzt („Ansteckungsgefahr“, gefährlich) und als Folge der Art der Krisenkommunikation ergab sich bei Teilen der Bevölkerung ein massiver Imageverlust. Es braucht eine Debatte über den ÖPNV als wirtschaftliche Daseinsvorsorge, die nicht rein nach betriebswirtschaftlichen Kriterien gewährleistet werden kann. Dies wird in der kommenden Tarifrunde der Busfahrer wichtig werden.
- *Forschungsförderung*: Ebenso gilt es interdisziplinäre und nachhaltig-orientierte Wissenschaften stärker zu fördern. In den vergangenen Jahren sind z.B. 20-mal so viele Mittel in die automobilen Forschung geflossen wie in die Bahnentwicklung. Sollte öffentlich zum Thema gemacht und geändert werden.
- *Industriepolitik*: Die Industriepolitik könnte angesichts der massiv notwendigen Programme zur Stabilisierung der Unternehmen und des Wirtschaftens eine größere Bedeutung bekommen. Dies kann für umfassende Mobilitätswende genutzt werden („über Antriebsstrang hinaus gehend“).
- *Wirtschaftspolitisches Paradigma*: Mehr als 30 Jahre Neoliberalismus schlagen voll auf Verkehrspolitik durch und be- bzw. verhindern Energie- und noch mehr die Verkehrswende („Sackgasse“!).
- *Wirtschaftspolitisches Paradigma*: Mehr als 30 Jahre Neoliberalismus schlagen voll auf Verkehrspolitik durch und be- bzw. verhindern Energie- und noch mehr die Verkehrswende („Sackgasse“!).
- *Wirtschaftspolitisches Paradigma*: Mehr als 30 Jahre Neoliberalismus schlagen voll auf Verkehrspolitik durch und be- bzw. verhindern Energie- und noch mehr die Verkehrswende („Sackgasse“!).
- *Antriebsstrang – erneuerbare Energie*: Übereinstimmung bestand darin, dass die starke Ausrichtung auf den Antriebsstrang verkürzend ist. Es geht um die übergreifende Mobilitätswende und eine entsprechende Neuausrichtung. Zugleich hat der Teil des nationalen Wasserstoffprogramms im Paket der Bundesregierung Potenzial. Man sollte etwas daraus machen, jedoch eindeutig mit 100% erneuerbar produziertem Wasserstoff (d.h. kein Wasserstoff aus Erdgas für die Mobilitätswende). Ebenso sollte gleichzeitig auf raschen

Übergang zu 100% erneuerbarem Strom gedrängt werden als wesentliche Voraussetzung der Mobilitätswende.

- *Dienstwagenprivileg, Digitalisierung, Dienstreisen:* Unternehmen wie etwa BMW haben Geschäftsmodell, das sehr stark auf Segment Firmenwagen, Status, Dienstwagen samt Privilegierung setzt. Hier gewinnt in Transformation beschleunigt durch die Corona-Krise die Frage an Bedeutung: Braucht es diese große Zahl an (großen) Dienstwagen? Was bedeutet das für die Entwicklung der Dienstreisen?
- *Niveau und Bedeutung Pkws:* Schon vor der Krise wurden die zuvor vorherrschenden Prognosen für das globale Niveau an Absatz von Neufahrzeugen von weit 100 Mio. Fahrzeugen deutlich reduziert. Jetzt wird zum Teil von noch niedrigeren Zahlen ausgegangen (rund 70 Mio. Fahrzeuge). Was ist zu erwarten? Was bedeutet das für die Arbeitsplätze? Für die Städte? Dazu gab es Diskussion über die Entwicklung des Besetzungsgrads von Autos. Von einem Teilnehmer wurde hierzu das Konzept des Handyhikes vorgestellt (nicht-kommerzielle App z.B. in Zusammenarbeit mit öffentlichen Verkehrsmittelbetrieben zur Mitnahme in Privatautos).
- *Logistik und Siedlungsentwicklung:* Kommt nicht adäquat vor. Müsste der tatsächlichen Bedeutung gemäß stärker beachtet und einbezogen werden.
- *Flugverkehr:* Was bedeutet die Corona-Krise für die Zukunft des Flugverkehrs? Flughäfen, Stopp Ausbau? Perspektivisch Rückbau?
- *Digitalisierung:* Diese war ein weiterer Schwerpunkt der Diskussion. Ein Thema war der Umgang mit Daten, deren Transparenz und Zugänglichkeit sowie alle sonstigen Elemente der Digitalisierung. Die Digitalisierung der Mobilität darf nicht auf Tools reduziert verstanden werden, sondern sie generiert Mobilitätswerte wie alle anderen Faktoren auch.

Grundlegend wurde die Frage aufgeworfen und diskutiert: Welche Produkte brauchen wir für die Verkehrswende bzw. Mobilitätswende? Um welche Funktionen geht es? Wie können wir Rückgang des Absatzes von Automobilen stabilisieren und auf Dauer stellen? Damit die Wachstumsabhängigkeit reduzieren? Und zugleich ÖPNV und aktive Mobilität fördern?

Framing: Ein weiteres Thema zog sich über den ganzen Workshop und wurde auch bei der anschließenden Runde des Ausklangs noch weiter besprochen: Klaus Mertens führte *Konversion* als wichtigen Zugang zu der beginnenden Transformationsphase in der Automobilindustrie (Fahrzeughersteller und Zulieferer) ein. Dazu gab es eine lebhafte Debatte, wie geeignet und förderlich dieser Begriff für das Anliegen einer gerechten sozial-ökologischen Transformation ist. Es wurde vermutet, dass einem Teil der Jüngeren dieser Zugang gar nichts sagt. Bei vielen Älteren, so wurde vermutet, ist der Begriff von den früheren Auseinandersetzungen um Konversion im Zusammenhang mit Rüstung und Friedenspolitik eher negativ besetzt (Schwerter zu Pflugscharen; Arbeitsplätze). Zugleich wurde betont: Es braucht starke Begrifflichkeiten für die beginnenden Strukturbrüche und die einzuschlagende Richtung der Änderungen.

© Transformateure – Akteure der großen Transformation, Tutzing | Memmingen 2020

<https://transformateure.org/>

Martin Held | Grubenweg 10a | 82327 Tutzing | transformations-held@gmx.de