

Zusammenfassung

Ökosozialistische Konferenz, 1. Februar 2020 in Dortmund

Workshop-Phase 1, Workshop „Wie sieht eine linke sozial-ökologische Verkehrswende aus?“

Referenten: Winfried Wolf (Publizist, Verkehrsexperte),
Alexander James Lovell (Gewerkschaftssekretär EVG)

Moderation: Iris Bernert-Leushacke (Landesvorstand DIE LINKE NRW)

Vortrag Alexander Lovell:

Zu Beginn seines Vortrags hat Alexander folgende Thesen aufgestellt:

Gedanken aus Sicht eines Gewerkschafters

„Zu einer *linken sozial-ökologischen* Verkehrswende gehören

- eine ökologisch motivierte Verkehrsverlagerung statt „weiter so, nur etwas anders“
- der Fokus auf das Gemeinwohl und einen Versorgungsauftrag im ÖPNV
- und Schienenverkehr statt „den Markt alles regeln“ zu lassen
- Sozialverträglichkeit, also Schutz der Menschen, die im ÖPNV und Schienenverkehr arbeiten, aber auch derer, die ihn brauchen.
→ Darum Verkehrsverlagerung auf Bahn und ÖPNV! ...“

Diese Thesen hat er mit Zahlenmaterial zu Treibhausgas-Emissionen untermauert. Nach Auffassung von A. kann die Bahn bereits 2050 „CO₂“-frei sein („Die Klimakrise verlangt eine schnelle Reduktion. 50 oder 100 Jahre Umbauphase sind zu lang!“). Durch Investition von zusätzlich jährlich 10 Mio. € kann die Bahn bis 2030 95% der CO₂-Emissionen einsparen. Damit kann die Bahn 20% der geforderten Einsparungen im Verkehrssektor erbringen. „Mehr Bahn und ÖPNV“ sollen durch folgende Maßnahmen erreicht werden:

„ ...“

- „Deutschland-Takt“ als Leitkonzept für Fahrplan und Infrastruktur.
- Neue Logik für Investitionsplanung: Der Zielfahrplan bestimmt, was gebaut werden soll!
- Integration auch von U-Bahn, Bus, Straßenbahnen usw., „letzte Meile“ mit Bus, Kleinbus, ALT; aber auch Verbesserung der Fahrradinfrastruktur **überall**
- Angebot: Stundentakt, Halbstundentakt oder öfter; mindestens von 5 Uhr bis 24 Uhr – täglich! Und das in der Großstadt, auf dem Land, aber auch dazwischen in den immer größeren Einzugsgebieten der Städte
- Einheitlicher, flexibler Tarif
- Barrierefreiheit WCs, Verpflegungsmöglichkeiten, aber auch Personal vor Ort!
...“

Dazu muss der ÖPNV günstig oder gar kostenlos sein, sowie der Kundenservice erheblich ausgebaut werden. Am Schluss seines Vortrags hat A. ein „Klimapaket“ für die Bahn vorgestellt:

„ ... Fast revolutionär und doch nur ein kleines Päckchen!

- Viele Maßnahmen noch nicht konkretisiert.
- Dotierung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) für 2020-2029 reicht nicht aus! Vom BMVI genannte Zahl von 86 Mrd. € in die Schiene ist nicht aussagekräftig (nur 55,3 Mrd. € echte Bundesmittel, der Rest Eigenmittel der DB AG, überwiegend reine Instandhaltung).
- Positiv: DB AG soll 2020 bis 2030 jährlich 1 Mrd. € zusätzliches Eigenkapital bekommen – ausschließlich für Infrastruktur – EVG: besser Schienenfonds!
- GVFG-Mittel werden schrittweise auf 2 Mrd. € erhöht (u.a. Infrastruktur für ÖPNV, einschließlich Elektrifizierung SPNV-Strecken);
- MwSt. auf Fernverkehrsfahrkarten wird auf 7 % gesenkt; im Gegenzug wird Luftverkehrsabgabe erhöht – **ein kleiner Schritt für das Klima, revolutionär für das BMVI!**
- Regionalisierungsmittel werden bis 2023 schrittweise um 450 Mio. € / Jahr erhöht und bis 2031 dynamisiert.

Zum Teil echter Fortschritt, viele kleine Schritte – aber da muss noch mehr kommen!“

Vortrag Winfried Wolf

Winfried beschreibt in seinem Vortrag die „komplexe Situation“ in der wir stecken. Zunächst verwies er auf den anhaltenden Protest gegen „Stuttgart 21“ und kritisiert die Gewerkschaften für die Befürwortung des Projektes. Winfried führt aus, dass trotz 12 internationalen Klimakonferenzen die Zahl der neu zugelassenen Autos stieg, allein im letzten Jahr um 1,2 Mio. und damit auch der CO₂-Ausstoß. Er beschließt den Teil zu den Klimaprotesten mit den Worten: „**Greta hat recht**“.

Im zweiten Teil geht Winfried auf E-Mobilität ein. Er beschreibt, dass es eine breite Lobby für E-Mobilität gibt (Beispiele: Autoindustrie, Saudi-Arabien, russ. SOEK-Kohlekoncern, u. a.). Der CO₂-Ausstoß (+18%) erfolgt vor allem bei der Produktion von E-Autos und der Produktion von Batterien. Nach Meinung von Winfried ist die E-Mobilität bzw. das E-Auto ein Bumerang. Dazu gibt er Beispiele zur Situation in Dortmund: „Die Ladestationen befinden sich überwiegend in den Reichtervierteln, der Zuwachs von 0,2% auf 2% bedeutet 18.000 Autos mehr, da E-Autos in der Regel 2. und 3. Wagen sind. Schon jetzt ist die Verkehrsdichte in der Innenstadt so hoch, dass die durchschnittliche Geschwindigkeit nur bei 25 km/h liegt. Die würde durch noch mehr Fahrzeuge weiter sinken. Winfried weist darauf hin, dass durch die Produktion von E-Autos der Kupferverbrauch 3x höher sein wird. Die Abhängigkeit vom Öl wird weiter steigen.“

Er führt aus, dass wichtige Lithium-Vorkommen in Chile im Besitz der Familie Pinochet sind. Darüber hinaus gibt es in den Bergwerken in hohem Maße Kinderarbeit. Der Ausbau der Schieneninfrastruktur spielt in der Propagierung für die Elektromobilität überhaupt keine Rolle, im Gegenteil: Auch hier wird auf den Ausbau des Lkw-Verkehrs gesetzt. Also E-Mobilität bedeutet weiterhin Individualverkehr statt Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel.

Der Androhung der Autoindustrie, dass durch die Verkehrswende 200.000 Jobs wegfallen stellt er entgegen, dass 1,2 Mio. Stellen in Kitas, Schulen und Hochschulen nicht besetzt sind und das eine Umstellung auf Biolandwirtschaft zusätzlich 1 Mio. Stellen schaffen kann. Im Vortrag hat Winfried auf die positiven Beispiele zur Verkehrswende (z. B. Kopenhagen, Zürich) hingewiesen. Winfried stellt fest, dass es eine gesellschaftliche Mehrheit für Einzelprojekte für den Klimawandel gibt und schlägt deshalb eine Kampagne für ein Tempolimit vor. Mehr Fakten Zahlen Beispiele und Quelle findet ihr in Winfrieds Buch „Mit dem Elektroauto in die Sackgasse“ (Promedia Verlag)

Fragen und Diskussion

In der **ersten Runde** gab es Fragen zum Bahnservice (Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit, Preisgestaltung, ICE-Anbindung kleiner und mittlerer Städte) und dem Personalabbau im ÖPNV. Ein anderes Thema war, wie schnell kann die Verkehrswende erreicht werden und ob E-Mobilität ein Übergang bilden könne. Die Teilnehmenden wollten auch wissen, welche Rolle Emotionen spielen.

Antworten von Andreas: Die Planung für einen Bahnausbau muss beschleunigt werden, vor Allem durch mehr Personal in den Planungsbehörden. Das Personal im Servicebereich, im Zugbetrieb und in der Wartung muss ebenfalls erhöht werden. Die Zersplitterung (Ausschreibungen) im ÖPNV muss beendet werden. Die EVG diskutiert noch über die Frage, ob die Bahn wieder in öffentliche Hand soll und setzt deshalb z.Z. auf „gute Anbieter“, wobei nicht klar wurde, welche Kriterien erfüllt sein müssen, um ein „guter Anbieter“ zu sein.

Die EVG fordert die Rückkehr zu alten Standards in der Städteanbindung durch ICEs und die Wiedereinführung der Interregio-Züge. Taktung und Anschluss-Verkehr müssen beschleunigt werden, der Takt muss stündlich, bzw. halbstündlich sein. Darüber hinaus muss die Bahn billiger werden und mehr Reservezüge haben.

Antworten von Winfried: Als Bahnexperte halte er die Bahn als AG für ein Problem. Es muss aber nicht wie in der Vergangenheit eine „Zentralbahn“ als Staatsbetrieb geben. Der Vorstand muss auch mit Vertretern der Interessenverbände, die für eine andere Mobilität sind, besetzt werden. Nach Auffassung von Winfried muss der Güterverkehr durch einen deutlich geringeren Gütertausch verringert werden, da die heute notwendigen Kapazitäten nicht durch eine Verlagerung auf die Bahn zu

bewältigen sind. Emotionen entstehen durch entfremdete Arbeit und dem Verlangen nach Ersatzbefriedigung (Auto). Deshalb ist der Anteil der Verkehrswende-Gegner*innen bei Männern höher als bei Frauen. Emotionen für die Verkehrswende kann man positiv nutzen, vor Allem dadurch, dass 50% der Haushalte gar kein Auto haben. Der Verkehr mit Autos muss auf 10% des heutigen Bestands reduziert werden und an Stelle von E-Autos können dann auch 1-3 Liter-Autos fahren.

In der **zweiten Fragerunde** ging es um die Ersetzung des Individual-Verkehrs durch öffentlichen Verkehr, um die Geschäftsinteressen der Konzerne, um Krieg um Öl und Kautschuk sowie um die Haltung und Vernetzung der Gewerkschaften zum Thema Verkehrswende.

Antworten Andreas: die EVG diskutiert über die Rechtsform der Bahn. Der Austausch im DGB ist da, muss aber besser werden. Nach Meinung von Andreas geht es nicht um eine totale Ersetzung des Individualverkehrs durch öffentlichen Verkehr. Für Anforderungen durch Behinderung, Familien, individuelle Transporte und viele mehr kann man mit den verbleibenden Fahrzeugen eine Lösung finden.

Antworten Winfried: Die Macht der Konzerne muss gebrochen werden, da sie ihre Interessen nicht ändern werden. Winfried plädiert für Enteignung und verweist auf die Möglichkeit durch das Grundgesetz. Da Konzerne fortgesetzt Gesetze brechen und gegen das Interesse des Gemeinwohls verstoßen. Auch das Verbot von Fahrzeugen, wie in den USA, kann zu einer Interessensänderung führen.