

Gewerkschaftliche Anforderungen an eine Mobilitätswende in Baden-Württemberg

1. Es ist unbestritten, dass der Verkehrssektor im Rahmen der Klimaschutzpolitik seinen Beitrag zur CO₂-Reduktion leisten muss.

Bis 2030 soll der CO₂-Ausstoß des Verkehrssektors um 40 Prozent gegenüber dem Vergleichswert von 1990 reduziert werden. Wenn dieses Ziel noch erreicht werden soll, bedarf es einer Mobilitätswende. Das abstrakte Sektorziel muss in tragfähige, regionale Konzepte für die Mobilität von Menschen, Güterlogistik, für Stadtverkehre und ländliche Räume usw. übersetzt werden.

- Es muss klar definiert werden, welche politische Ebene welche Befugnisse und Kompetenzen haben wird. Gegenseitige Blockaden müssen ebenso vermieden werden wie gegenseitige Schuldzuweisungen.
- Die Landesregierung muss bei der Entstehung regionaler Mobilitätskonzepten eine breite Einbeziehung aller gesellschaftlichen Stakeholder vorantreiben.

2. Wir brauchen einen attraktiven und intelligenten „modal split“.

Die Mobilitätskonzepte für die Zukunft müssen den Mobilitätsbedürfnissen von Bürger*innen in einer sozialen Demokratie sowie den Mobilitätsanforderungen von Menschen und Gütern in einer globalisierten Welt Rechnung tragen. Das stetige Anwachsen von Pendlerstrecken zeigt, dass Mobilität nicht nur ein Bedürfnis ist, sondern für viele Beschäftigte auch eine Herausforderung darstellt. Dabei rein auf eine Verdrängung des MIV zu orientieren oder die derzeitige MIV-Nutzung als rein kommunikatives Problem zu betrachten, ist nicht zielführend. Richtig ist, dass der Mix der Verkehrsträger hin zu denen des Umweltverbunds verschoben werden muss.

3. Mobilität zu ermöglichen ist Teil öffentlicher Daseinsvorsorge und erfordert massive Investitionen.

Unbestritten ist, dass der ÖPNV, Rad- und Fußgängerwege sowie Schienen und Wasserstraßen, um den Transport von Gütern zu ermöglichen, massiv ausgebaut werden müssen. Dies umfasst sowohl einen konsequenten Ausbau der Infrastruktur (Schienen, Fahrzeuge, Schleusen und Häfen sowie Radwege) als auch eine deutliche Verbesserung der Qualität, die Ausweitung der Angebote (bspw. Abstimmung von Ankunfts- und Abfahrtszeiten an Schichtzeiten in Unternehmen, Deutschland-Takt, mindestens Stundentakt auch in bislang schlecht an den ÖPNV-angebundenen Regionen usw.) sowie eine Sicherstellung der Bezahlbarkeit der Angebote. Mobilität ist öffentliche Daseinsvorsorge! Der Mobilitätssektor als Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge muss bedarfsgerecht ausgebaut werden und darf nicht einzelwirtschaftlicher Optimierung unterliegen.

- Dieser Ausbau in Richtung nachhaltige Mobilität kostet Geld, der auch in wirtschaftlich guten Zeiten den Haushaltsrahmen übersteigt. Die Investitionen in die Zukunft der Mobilität müssen von der Schuldenbremse ausgenommen werden.
- Die Angebote des Umweltverbunds, insbesondere des ÖPNV/SPNV, müssen attraktiver gemacht werden und bezahlbar bleiben. Dies setzt Investitionen in die Infrastruktur, Fahrzeuge und Personal als auch bei den laufenden Betriebskosten voraus. Nur unter dieser Voraussetzung können Angebote wie ein 365-Euro-Ticket realisiert werden.

- Für Azubis und Studierende soll ein landesweites, kostenloses Mobilitätsticket eingeführt werden.

4. Nachhaltige Mobilität muss „Gute Arbeit“ schaffen.

Die Politik muss beim Ausbau und der Förderung von Verkehrsmitteln „Gute Arbeit“ in den jeweiligen Verkehrsbranchen zum unhintergehbaren Kriterium für Vergaben, Ausschreibungen und Beschaffungen machen. Sowohl in der Produktion als auch in Verkehrs-, Logistik- und Transport-Dienstleistungen muss Tarifbindung als Garant guter Arbeitsbedingungen Vorrang haben vor den anfallenden Kosten. Nachunternehmerhaftung, Kontrollen und wirksame Sanktionen müssen die Einhaltung von Tarifverträgen garantieren. Die guten Standards im Arbeits- und Gesundheitsschutz müssen auch bei Entsendungen und Transitverkehren kontrolliert, sanktioniert und durchgesetzt werden. Die Mobilitätswende darf nicht auf dem Rücken der Beschäftigten stattfinden, sondern muss die Verkehrsbranchen zu Branchen Guter Arbeit machen.

- Unternehmen sollen Tarifverträge abschließen und Betriebsratsgründungen unterstützen.
- Gegenüber der Landesregierung fordern wir: ein umfassendes Gute-Vergabe-Gesetz, keinen Vorrang für Eigenwirtschaftlichkeit.

5. Nachhaltige Mobilität muss in Baden-Württemberg Wohlstand sichern und Beschäftigungsperspektiven im Land schaffen.

Die Stärkung von Bus, Bahn, Schiffs- und Radverkehr sowie die Transformation der Automobil- und LKW-Produktion im Rahmen der Mobilitätswende müssen in Summe Beschäftigungsperspektiven in Baden-Württemberg liefern.

- Unternehmen müssen Geschäftsmodelle im Rahmen der Mobilitätskonzepte entwickeln.
- Die Politik muss die Mobilitätswende als Anforderung an Industriepolitik verstehen und diese entsprechend ausrichten und Unternehmen damit ggf. Planungssicherheit bei einer Neuausrichtung der Geschäftsfelder bieten.
- Die Politik muss die Mobilitätswende durch Förderung, Technologietransfer und Kooperationen von Forschung, Entwicklung und Industrialisierung unterstützen.

6. Für die Beschäftigten in der Automobil- und Zulieferindustrie muss Sicherheit im Wandel gewährleistet werden.

Wo sich Arbeitsplätze verändern, müssen Beschäftigte beteiligt und bei Anpassung unterstützt werden. Wenn Arbeitsplätze durch technologische Veränderungen wegfallen, benötigen die betroffenen Beschäftigten dennoch eine sichere Arbeit. Wir verlangen von Politik und Unternehmen verbindliche Weiterbildungsprogramme und die setzen darauf allen Beschäftigten während der Transformation sichere Arbeit und verlässliche Einkommen zu garantieren.

- Unternehmen müssen zukunftsfähige Geschäftsmodelle entwickeln und Personalentwicklung daran ausrichten (Betriebsräte, Gewerkschaften und Beschäftigte sind daran zu beteiligen!).
- Wir warnen von einer Verlagerung an Billig-Standorte und einen Rückzug aus Tarif und Mitbestimmung unter dem Vorwand der Transformation.
- Die Politik muss Beschäftigte und Unternehmen durch weitgehende Unterstützungsmaßnahmen bei Qualifizierung, Weiterbildung, Umschulungen sowie sozialer Absicherung in der Transformation absichern.

7. Nachhaltige Mobilität muss auf die Schaffung kurzer Wege zielen.

Für Beschäftigte sind lange Arbeitswege oft nicht selbstgewählt, sondern Ergebnis von fehlenden arbeitsplatznahen Wohnungen und/oder Verlagerungen von Standorten. Mobilitätskonzepte müssen deshalb insbesondere auch den Zusammenhang von Mobilitätsverhalten und dem Vorhandensein bezahlbaren Wohnraums berücksichtigen und bei der Stadt- bzw. Raumplanung die Idee von der Schaffung „kurzer Wege“ aufgreifen.

- Die Politik soll Stadtplanungen am Leitbild „Stadt der kurzen Wege“ orientieren. Eine aktive Wohnungspolitik mit dem Ziel auch in den Groß- und Ballungszentren bezahlbaren Wohnraum zu schaffen und zu erhalten, ermöglicht es den Beschäftigten Wohnraum in Nähe des Arbeitsorts zu finden.