



Panel I: Wie schaffen wir die „Mobilitätswende“?

Ablauf und Teilnehmer*innen

Der Kern des Mobilitätsblocks auf dem Transformationsforum war die Vorstellung und Diskussion des Debattenpapiers der IG Metall zur Mobilitätswende (*Speed Matters – Weichen für die Mobilitätswende stellen*, das [hier](#) im Intranet und [hier](#) im Aktivenportal zu finden ist). Das Debattenpapier gibt einen Überblick über die Ansprüche der IG Metall an die Entwicklung des Mobilitätssektors und dient als Diskussionsgrundlage zur Entwicklung eines integrierten, verkehrsträgerübergreifenden Mobilitätskonzepts. Ralph Obermayer, Leiter der Stabsstelle Mobilität der IG Metall, und Pierre Cocco, Referent im Ressort Grundsatzfragen der IG Metall, haben das Papier auf dem Forum vorgestellt.

Auf der folgenden Podiumsdiskussion wurde das Debattenpapier mit den folgenden Gästen diskutiert:

- ▶ **Dr. Brigitte Knopf**, stellvertretende Vorsitzende des Expertenrats für Klimafragen der Bundesregierung und Generalsekretärin des Klimaforschungsinstituts MCC
- ▶ **Dr. Heike van Hoorn**, Geschäftsführerin Deutsches Verkehrforum e. V.
- ▶ **Dr. Florian Koller**, komm. Abteilungsleiter Verkehrsmittel des Instituts für Verkehrsforschung, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V.
- ▶ **Mathias Stein**, Mitglied des Deutschen Bundestages, stellvertretender verkehrspolitischer Sprecher der SPD-Bundestagsfraktion

Die zentralen Aussagen

- ▶ **Brigitte Knopf** betont, dass der Mobilitätssektor seinen Klimazielen weit hinterhinkt, mithin die CO₂-Emissionen überhaupt nicht sinken, weil das Verkehrsaufkommen und das Fahrzeuggewicht stiegen. Der im Debattenpapier formulierte Dreiklang – Verkehr vermeiden, verlagern und vernetzen – sei der richtige Ansatz. Kritisch merkt sie an, dass Teilhabe-Aspekte in dem Papier noch detaillierter hätten diskutiert werden können und das Papier zuweilen in zentralen Fragen so ausgewogen daherkomme, dass es mitunter wirke, als sei die IG Metall ihrer Positionierung noch nicht sicher. In Bezug auf den CO₂-Preis: Dieser sei ein Gerüst, nicht mehr. Stattdessen



müssten CO₂-Preis und ordnungsrechtliche Maßnahmen zusammengedacht werden, um eine richtige Lenkungswirkung im Mobilitätsbereich zu bewirken.

- ▶ **Heike van Hoorn** betont, welche große Herausforderung die Transformation für produzierende Betriebe aller Mobilitätsarten bzw. Verkehrsträger sei. Mit Blick auf das Debattenpapier stellt sie fest, dass das Deutsche Verkehrsforum zwar in vielen Fragen zu ähnlichen Einschätzungen komme, insgesamt aber ein größeres Vertrauen in Marktprozesse habe. Härten von Marktprozessen müsste man sicher ausgleichen, dies müsse aber präzise erfolgen und nicht über „die Gießkanne“, wie zum Beispiel beim – von der IG Metall ebenfalls kritisch betrachteten – Tankrabatt während der akuten Energiepreiskrise. Sowas könne man sich einfach nicht mehr leisten und störe die nötige Signalwirkung der CO₂-Bepreisung, die zentral für die Dekarbonisierung sei. Insgesamt gelte: Der Preispfad für CO₂ müsse klar definiert sein, man dürfe gleichzeitig aber auch nicht „das Kind mit dem Bade ausschütten“ und müsse die Wettbewerbssituation Deutschlands berücksichtigen.
- ▶ **Florian Koller** entgegnet wiederum, dass der Mobilitätsmarkt ein Beispiel für einen unvollständigen Markt sei, bei dem Marktmechanismen nicht so unproblematisch greifen würden. So wären oft nicht alle Mobilitätsarten für alle Menschen gleichermaßen verfügbar. Außerdem würden Entscheidungen im Mobilitätssektor oft nicht zweckrational getroffen, sondern durch Gewohnheiten und Erfahrungen geprägt, die man nur schwerlich allein über Anreizsysteme ändern könne. Wichtig seien vielmehr auch verhaltenspsychologische Instrumente. So wären sogenannte Trigger im Vorlauf von Entscheidungen nötig, um Gewohnheiten sukzessive zu verändern. Außerdem seien die täglichen Mobilitätsentscheidungen nur eine der zu verändernden Ebenen – langfristig wirkende Entscheidungen, wie z.B. der Kauf eines Autos, müssten separat adressiert werden.
- ▶ **Mathias Stein** ergänzt, dass es anschiebende und fördernde Faktoren brauche, um das Mobilitätsverhalten zu ändern. Die Infrastruktur von Alternativen zum motorisierten Individualverkehr müssten weiter verbessert werden. Die Verkehrswende erfordere in Anbetracht von Restriktionen z.B. mit Blick auf fehlende Fachkräfte innovative Ideen. So könnte man z.B. Schul- und Betriebszeiten staffeln, um den öffentlichen Nahverkehr gleichmäßiger zu nutzen. Weitere Stellschrauben wären: Die Anpassung der Straßenverkehrsordnung, sodass z.B. der Radverkehr sicherer werde, sowie der Ausbau der Rad- und Fußgängerinfrastruktur. Die SPD-Bundestagsfraktion habe zudem entscheidend dazu beigetragen, dass Elektromobilität gefördert und nun konkurrenzfähig zum Verbrenner sei – dies müsse aber weiterhin erfolgen. Beim Ausbau der Infrastrukturen seien „keine Goldrandlösungen“ gefragt, sondern rasche Entscheidungen und Umsetzungen.
- ▶ Auf die Schwierigkeit angesprochen, den Ausbau aller sinnvollen und notwendigen Infrastrukturen gleichermaßen zu finanzieren, betont **Ralph Obermaier** aus Sicht der IG Metall die besondere Relevanz der Ladeinfrastruktur für E-PKW und E-LKW. Bei E-



PKW stocke der Markthochlauf seit die Förderung zurückgefahren wurde. Dies liege an hohen Preisen, aber eben auch an der weiterhin nicht hinreichend ausgebauten Ladefrastruktur, die viele Konsument*innen verunsichere. Auch der Güterverkehr biete einen starken Hebel für die Reduktion von CO₂. Schiene und Wasserwege sollten künftig eine größere Rolle beim Güterverkehr spielen. In Anbetracht der steigenden Güterverkehrsbedarfe sei bis auf Weiteres aber essentiell, dass der Güterverkehr auf der Straße dekarbonisiert wird.

Impressum: IG Metall, Wilhelm-Leuschner-Str. 79, 60329 Frankfurt am Main, Vertreten durch den Vorstand, 1. Vorsitzender: Jörg Hofmann, Kontakt: vorstand@igmetall.de
V.i.S.d.P. / Verantwortlich nach § 18 Abs. 2 MSTV: Thomas Würdinger, IG Metall Vorstand, FB Grundsatzfragen und Gesellschaftspolitik, Leiter Ressort Grundsatzfragen, Alte Jakobstraße 149, 10969 Berlin, Kontakt: thomas.wuerdinger@igmetall.de

Illustration: iStock/ajijchan