

Verkehr(t) – Verkehrspolitik am Scheideweg

Editorial

Bettina Haidinger, Amadea Hiess und Victoria Fattinger

Mobilität fasziniert durch die Vorstellung von Freiheit und Grenzenlosigkeit. Die Entwicklungen der letzten Jahrzehnte im Verkehrssektor haben uns hohes Tempo, Transport über weite Distanzen und großen Komfort gebracht: Wir fliegen innerhalb von 24 Stunden an das andere Ende der Welt, bekommen unsere Pakete am nächsten Werktag geliefert oder genießen die Unabhängigkeit von Zeitplänen im Individualverkehr. Multimodale Verkehrsmittel befördern Menschen und Waren schnell und effizient, sie haben Raum und Distanz verringert – zumindest hypothetisch. Krisen machen vor dem Verkehrssektor nicht halt, und Mobilitätschancen sind eng mit Klasse, Herkunft und Geschlechterverhältnissen verknüpft. Die Corona-Krise hat aufgezeigt, wie schnell das reibungslose Funktionieren des weltweiten Netzwerks an Verkehrsströmen unterbrochen werden kann. Zugleich beeinflussen Klimakrise und Strukturwandel das Mobilitätsverhalten von Nutzer:innen, die Geschäftsmodelle von Verkehrsunternehmen, sowie die Arbeitsbedingungen der Beschäftigten im Verkehrssektor. Die daraus resultierenden Zielkonflikte stellen die Verkehrspolitik vor große Herausforderungen, den Sektor mit Blick auf das größtmögliche Gemeinwohl zu gestalten. Diesem Gestaltungspotential widmet sich dieses Kurswechsel-Heft.

Verkehrskapazitäten zwischen Konkurrenz und Klimakrise

Mobilität ist vielfältig, was das Verkehrsmittel, den Zweck der Beförderung oder die Distanz angeht und reicht vom lokalen Personennahverkehr bis zur internationalen Seeschifffahrt. Was die Fußgänger:innen in Oberpullendorf für ihre Mobilitätszwecke brauchen oder wie ein Logistikdienstleister einen Luftfrachtthub nutzt, hat auf den ersten Blick wenig Berührungspunkte. Die Interessen von Nutzer:innen, Verkehrsunternehmen und Verkehrsplaner:innen sind oftmals nicht nur unterschiedlich, sondern auch widersprüchlich und stehen in Konkurrenz zueinander. Gleichzeitig sind die genutzten Verkehrsträger und Infrastrukturen vielfach die gleichen, sind voneinander abhängig und miteinander verbunden. Über die Schienen werden Passagier:innen in ICEs oder Schüttgut in Güterwägen transportiert. In (Flug-)Häfen können Passagier:innen in andere Verkehrsmittel umsteigen oder Güter verladen werden. In den Flugzeugen werden oben die Fluggäste und unten das Frachtgut befördert. Die Straßen müssen sich Radfahrer:innen, Autofahrer:innen und Lkws teilen, um beruflich oder privat weiterzukommen, während Fußgänger:innen einen Bruchteil der Straßenverkehrsfläche verbrauchen.

Es stellen sich viele gemeinsame Probleme, die über die Verkehrsträger hinweg gelöst werden müssen: soziale und ökologische Nachhaltigkeit angesichts von Klimawandel und Ungleichheit, technologische und arbeitsorganisatorische Herausforderungen

durch Digitalisierung und Automatisierung sowie Finanzierung und Steuerung im Hinblick auf den enormen Investitionsbedarf. Nicht zuletzt führt das erhöhte Verkehrsaufkommen insgesamt zu Staus und Kapazitätsengpässen bei allen Verkehrsträgern. Der Raum wurde durch Mobilität verdichtet, weil Waren und Menschen weiter und öfter fortbewegt werden. Im verdichteten Raum kommt es zu Nutzungskonkurrenz. Der Platz ist zu knapp, insbesondere an Verkehrsknotenpunkten, um den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmer:innen und Interessen gerecht zu werden. Wer sich durchsetzt und den Platz bekommt, was als verkehrsplanerisch prioritär erachtet wird, hängt nicht zuletzt von wirtschaftlicher Macht und politischem Einfluss ab.

Augenscheinlich ist die Hegemonie des Autos im Personenverkehr und des Lkws im Gütertransport, der Motorisierung gegenüber alternativen Antrieben (inklusive der Muskelkraft) und des Individualverkehrs gegenüber dem öffentlichen Verkehr. Jahrzehnte lang wurde die Straße gegenüber anderen Verkehrsträgern bevorteilt. In Beton und Asphalt flossen europaweit Billionen Euro, während Schienen rückgebaut wurden. Zwischen 2000 und 2019 wurde das europaweite Autobahn- und Schnellstraßennetz um 41.200 km ausgebaut, während das Schienennetz um 30.000 km schrumpfte¹. Es wird Jahrzehnte dauern, die heruntergekommene Schieneninfrastruktur aufzurüsten. Besonders in Deutschland sind die Versäumnisse in der Infrastrukturerhaltung riesengroß, und durch die zentrale Lage des Landes in Europa bleiben die dadurch entstehenden Probleme nicht lokal begrenzt. Dass gerade dort die größten europäischen Autokonzerne ihren Unternehmenssitz haben, ist wohl kein Zufall. Doch wenn wir die Klimakrise und ihre Konsequenzen ernst nehmen, dann ist ein funktionierendes und konkurrenzfähiges Schienennetz für Güter und Personen unausweichlich. Da die Finanzierung im Verkehrsbereich knapp gehalten wird, stellt sich die Frage nach den Prioritäten: die High-speed Strecke, die Hauptstädte miteinander verbindet und eine Alternative zum Flugverkehr bietet; Gleisanschlüsse und Umschlagterminals, die Unternehmen näher an die Bahn rücken; oder die Regionalbahn für die Pendler:innen? Die Antwort ist in diesem Fall nicht ein Entweder-Oder, sondern ein Sowohl-Als-Auch. Im Kontext dieser Zielkonflikte erläutern Barbara Laa und Ulrich Leth in ihrem Beitrag zu dieser Kurswechsel-Ausgabe, dass die Abhängigkeit der Mobilität vom Pkw ein Ende finden muss. Werden Kapazitäten in die Straße erhöht, führt das sukzessive zu steigender Nachfrage, die wohl in Zeiten der Klimakatastrophe absolut unerwünscht ist.

Ein verkehrspolitisches Paradoxon ist auch dem Boom im Online-Handel geschuldet. Ob sich E-Commerce negativ auf die Umwelt auswirkt, hängt in erster Linie von der Ersetzbarkeit individueller Einkaufsfahrten mit dem Auto – z.B. durch die Öffis, Lastenfahräder oder Zustellfahrzeuge – ab. Bei Letzteren kommt es dann wiederum auf die Auslastung, die Anzahl der Zustellversuche und Retouren an. Eine Studie der TU Wien (Pffaffenbichler 2018) errechnete für Wien etwa eine negative Umweltbilanz durch E-Commerce. Victoria Fattinger und Amadea Hiess machen in ihrem Beitrag mit Blick in die Schweiz, wo ähnliche Regelungen schon Realität sind, den Vorschlag, auf bestimmten Strecken (z.B. zwischen Verteilzentren) den Post- und Paketversand zum Transport auf der Schiene zu verpflichten. Solche Maßnahmen eignen sich nicht nur für Post und Onlinehandel, sondern für alle Gütertransporte, die eine gewisse Regelmäßigkeit und Mengen und Quelle-Ziel-Relationen aufweisen.

Arbeit, Mobilität und Ungleichheit

Schnell, unkompliziert, transparent und möglichst kostengünstig sollen Lieferungen erfolgen. Frachtschiffe und Lkws wurden zu mobilen Lagerhallen, damit rasch und flexibel auf neue Nachfrage reagiert werden kann und Waren nicht kostenintensiv gelagert werden müssen. Durch die Integration von Logistik und Transportdienstleistungen können Transportabläufe optimiert werden; ein komplexes Datenerfassungssystem ermöglicht den Transport auf Abruf „just-in-time“. Logistikkonzerne – von denen viele aus ehemals staatlich gelenkten Unternehmen hervorgingen und sich teilweise immer noch in staatlichem Besitz befinden – wurden zu wichtigen Playern, die die reibungslose Abwicklung globaler Wertschöpfung und Lieferketten sicherstellen. Während an der Spitze der Lieferketten multinationale Unternehmen und Logistikkonzerne um den Mehrwert konkurrieren, sind die operativen Tätigkeiten für den Transport vor Ort vielfach kleinteilig organisiert: die durchschnittliche Beschäftigtenanzahl der 550.000 Unternehmen in der europäischen Straßengüterbeförderung liegt bei fünf Personen². Arbeitsbedingungen und Entlohnung der Transportarbeiter:innen variieren nach Sektor, Herkunft und Stellung in der Lieferkettenhierarchie. Im Europäischen Verkehrssektor, insbesondere in der stark integrierten Straßengüterbeförderung und Luftfahrt, ist ein mitunter dramatischer Abwärtstrend für die Beschäftigten festzustellen (Haidinger 2016).

Transportarbeiter:innen sind Systemhalter:innen. Die Aufrechterhaltung der verkehrlichen Infrastruktur vom Online-Vertrieb über den Gütertransport bis zum öffentlichen Nahverkehr ist für das Alltagsleben und für den Kapitalismus schlicht unentbehrlich. Während der Covid-19-Pandemie konnten jene, die den operativen Betrieb der Straßenbahnen, Züge, Lkws und Autobusse sicherstellten, nicht ins Home-Office. Im Gegenteil wurden in fast allen EU-Ländern die Lenkzeiten für Lkw-Fahrer:innen verlängert und Ruhezeiten reduziert, um den Warenfluss aufrecht zu erhalten (Rasnaca 2020). Trotz pandemiebedingter exorbitanter Frachtraten und einem dramatischen Fahrer:innenmangel bleiben die Löhne und Arbeitsbedingungen der Lenker:innen stabil schlecht. Gelegentlich gelingt es Transportarbeiter:innen ihre strukturell machtvollen Position in der Lieferkette für die Verbesserung ihrer Arbeitssituation zu nutzen, wie Bettina Haidinger und Robert Koepp in ihrem Beitrag ausführen. Die österreichischen Eisenbahner:innen konnten durch ihren 24-stündigen Warnstreik am 28.11.2022 ein starkes Zeichen setzen und den Kollektivvertragsverhandlungen nicht nur in ihrer eigenen Branche die gerechte Richtung geben.

Transportarbeiter:innen sind unausweichlich mobil; Arbeit und Mobilität haben noch eine weitere Dimension, denn Mobilität zum Arbeitsplatz wird von allen Arbeitskräften erwartet. Niedrige Einkommen sind mit eingeschränkter Mobilität und Transportoptionen assoziiert. Wohlhabende Gegenden haben eher Anschluss zum Verkehrsnetz als ärmere. Insofern brauchen Arbeitnehmer:innen, die in abgeschiedenen Gegenden leben, länger zum Pendeln. Heinz Högelsberger erläutert in seinem Beitrag, inwieweit Mobilität eine Geschlechter- und Klassenfrage ist: Wer fliegt in den Urlaub oder auf Geschäftsreisen? Wer muss im Bus sitzen, um in die Arbeit zu kommen? Welche Gruppen sind im Straßenverkehr am meisten gefährdet? Wer trägt über sein Verkehrsverhalten vor allem zum CO₂ Ausstoß bei?

Technologie und Mobilität

Verbrennungsmotor, Hochgeschwindigkeitszüge und -strecken, kommerzielle Verkehrsflugzeuge, Containerschiffahrt haben das Mobilitätsverhalten der letzten 50 Jahre stark beeinflusst (Rodrigue 2020). Nun wird kolportiert, dass wir vor einem neuen technologischen Paradigmenwechsel stehen, und die Zukunft der Mobilität digital vernetzt, automatisiert, und CO₂-schonend angetrieben aussieht. Die Möglichkeiten sind vielfältig: Lieferungen mit Drohnen, autonome Autobusse oder Lkws, aus Schaltzentralen gesteuerte Schiffe, eine einfache Buchung von Transporten und Fahrten via Mobilitäts-Apps usw. Die Hoffnungen in die technologische Lösungskompetenz sind groß, um die Verkehrsprobleme – insbesondere die Kapazitätsüberlastung –, den Arbeitskräftemangel und die Klimakrise ohne Verzicht zu meistern. Doch wo liegen die Fallstricke?

Als Beispiel seien die Potentiale und Risiken von „Mobility as a service“ (MaaS) angeführt (Ruhrt 2021). Unter MaaS versteht man multimodale digitale Mobilitätsplattformen, über die Kund:innen verkehrsträgerübergreifende Mobilitätsangebote vom Scooter über den Autobus bis zum Leihauto mithilfe benutzer:innenfreundlicher Apps buchen können. Prinzipiell soll der Einsatz von MaaS zu mehr klimafreundlichem Verkehr inklusive einer Abkehr von der privaten Pkw-Nutzung, einem egalitären Zugang zu Mobilität und zu einer optimalen Auslastung der Verkehrsträger führen. Das soll gewährleistet werden, in dem individuelles Verkehrsverhalten digital nachvollziehbar wird, Verkehrsmittel digital vernetzt und somit Verkehrsflüsse algorithmisch gesteuert werden. Eine zentrale Frage ist: welche Institutionen haben die Erfassung, Verwaltung und Kontrolle der Verkehrsdaten inne? Privatanbieter und Technologieanbieter wie Google Maps, Uber oder spezialisierte Softwareunternehmen, die bereits ihren Fuß in den Markt gesetzt haben, verfolgen ein datengetriebenes Geschäftsmodell und eine gewinn- und monopolorientierte Expansionsstrategie, die auf niedrigen Preisen und miserablen Arbeitsbedingungen der im Verkehr operativ Tätigen beruht. Überlässt man Privatanbietern das Feld, ist fraglich, um nicht zu sagen ausgeschlossen, dass MaaS zur Erreichung der Klimaziele im Verkehr und egalitärem Mobilitätszugang beiträgt. Im Gegenteil hat das rasante Wachstum von Uber in US-Städten beispielsweise zu einer Zunahme des Autoverkehrs geführt. Es ist auch höchst unwahrscheinlich, dass Unternehmen, deren Geschäftsmodell auf Datengenerierung und Datenanalyse beruht, informationelle Selbstbestimmung und demokratische Datenverwaltung vorantreiben (Piétron et al. 2021). Darüber hinaus zeigt sich in Studien bis jetzt, dass gerade die privaten Pkw-Nutzer:innen eher Carsharing-Angebote über die multimodalen Mobilitätsplattformen buchen als Angebote des Umweltverbands (Verse 2021). Für den Modal Shift, den Umstieg zu emissionsfreien Verkehrsmitteln, reicht also nicht nur die bequeme App, sondern es muss einerseits ein attraktives Alternativangebot und andererseits ein Umdenken im Sinne der ressourcenschonenden Mobilität stattfinden. Was für die einen komfortabel über die App gebucht werden kann, bedeutet für andere Ausschluss von Verkehrsdienstleistungen, wenn Smartphones aus gesundheitlichen oder ökonomischen Gründen nicht genutzt werden können oder aus Angst vor Datenmissbrauch nicht genutzt werden wollen. Insofern heben Piétron et al. (2021) hervor, dass insbesondere „kommunale Akteure selbst aktiv werden und öffentliche digitale Infrastrukturen schaffen [sollten], um den mit der Plattformtechnologie verbundenen Ungerechtigkeiten präventiv entgegenzutreten“, also das Eigentum an plattform-basierten Marktstrukturen übernehmen sollten.

Politische Steuerung und Intervention für die sozial-ökologische Verkehrswende

Schließlich stellt sich die Frage, wie Verkehrspolitik gestaltet sein muss, um eine sozial-ökologische Verkehrswende zum Wohle aller einzuleiten. Momentan folgt Verkehrspolitik in der Regel (insbesondere wirtschaftlichen und industriellen) kurzfristigen Einzelinteressen und ignoriert dabei langfristige soziale und umweltpolitische Konsequenzen – die Zielsetzung ist verkehrt.

Ein Bremsklotz für Veränderung ist die inhärente Pfadabhängigkeit von Verkehrskonzepten, zurzeit die Auto- und Lkw-Abhängigkeit. Nicht zuletzt aufgrund technologischer Beharrlichkeit (Rodrigue 2020: 410), die auf der weiten Verbreitung bestimmter Technologien wie des Verbrennungsmotors und bereits hoher getätigter Investitionen in bestimmte Infrastruktur beruht, aber auch aufgrund der Behändigkeit und Bequemlichkeit der Nutzer:innen, bedeutet, die Pfadabhängigkeit zu durchbrechen, viel Geld in die Hand zu nehmen und Überzeugungsarbeit zu leisten. Eine Variante für letzteres zeigen Barbara Laa und Ulrich Leth in ihrem Beitrag in diesem Heft auf, die auf radikale Trendumkehr mit Unterstützung sozialer Bewegungen setzt, um den Strukturkonservatismus der Verkehrspolitik zu konterkarieren.

Ein weiterer Hemmschuh steht der Steuerung und politischen Intervention für die sozial-ökologische Verkehrswende im Weg: Der Liberalisierung des Verkehrssektors in Europa wird seit Jahrzehnten hohe Priorität eingeräumt. Mit Entschlossenheit hat die Europäische Verkehrspolitik die Abschaffung technischer, administrativer oder ordnungspolitischer Hürden vorangetrieben. Im Zuge der Liberalisierung des Europäischen Verkehrssektors von Schifffahrt bis Lkw-Verkehr, von ziviler Luftfahrt bis Eisenbahnverkehr verstärkte sich der Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern und zwischen den Ländern Europas. Die Öffnung des Verkehrsmarktes wurde politisch herbeigeführt und über Versprechen von Effizienz und Qualitätssteigerungen sowie Preissenkungen bei Verkehrsdienstleistungen legitimiert. Eigentums- und Organisationsstrukturen der Anbieter:innen von Verkehrsdienstleistungen veränderten sich, Märkte für Verkehrsdienstleistungen wurden zulasten der Verkehrsversorgung in öffentlichem Eigentum geschaffen und für neue auch grenzüberschreitend tätige Mitbewerber:innen geöffnet. Richtlinienpakete auf europäischer Ebene wurden geschnürt, um die Harmonisierung der nationalstaatlich ausgerichteten Verkehrssysteme und Ausschreibungsprozesse für Verkehrsdienstleistungen voranzutreiben und Wettbewerbsbeschränkungen und -verzerrungen Einhalt zu gebieten. Der Aufstieg von marktbeherrschenden Unternehmen – von Amazon bis zu Deutsche Bahn Schenker – sowie die Fragmentierung der Arbeitgeberlandschaft und von Arbeitsverhältnissen, Arbeitsverdichtung und Reduktion von Arbeitskosten auch in ehemals öffentlichen Unternehmen sind eng mit den letzten 25 Jahren Liberalisierung öffentlicher Verkehrsdienstleistungen und der Integration des Europäischen Verkehrsmarktes verbunden.

In Bezug auf den Eisenbahnsektor gibt keine Belege dafür, dass die EU-Markttöffnung und die Wettbewerbsstrategie allein zu der versprochenen Renaissance der Eisenbahnen in Europa, zu mehr Güterverkehr auf der Schiene oder zu einem besseren Angebot für Fahrgäste geführt haben. Im Gegenteil sind der politische Wille, die Eisenbahn auszubauen sowie die finanziellen Mittel dafür bereitzustellen, die wesentlichen Faktoren, um den Schienenverkehr zu fördern. Als Erfolg ist zu verbuchen, dass Eisenbahndienst-

leistungen im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung in Österreich oder der Schweiz direkt vergeben werden und nicht in kompetitiven Ausschreibungsverfahren. Dieser Zugang bringt Resilienz in Krisen und sichert Qualität und gute Arbeitsbedingungen (Högelsberger/Oberndorfer 2022). Im europäischen Vergleich liegen beide Länder an der Spitze der Kund:innenzufriedenheit mit dem Bahnangebot, was sich auch in den hohen Fahrgastzahlen niederschlägt.³ Das soll sich allerdings, zumindest in Österreich, mit 2029 ändern. Dann endet die Direktvergabe – der Startschuss für ein uneingeschränktes Cherry Picking unter den profitablen Strecken.

Ob es für eine erhöhte Interoperabilität der Eisenbahnsysteme unbedingt Liberalisierung braucht, sei auch dahingestellt. Denn Harmonisierung wird Re-regulierung bringen. Das wurde mehr als deutlich in der bereits komplett liberalisierten Straßengüterbeförderung: hier wurde eine race-to-the bottom Preisspirale am unteren Ende der Transportkette ausgelöst, die sich negativ auf Arbeitsbedingungen, Entlohnung und die Straßenverkehrssicherheit auswirkte. Mittlerweile gibt es eine unübersichtliche Sammlung von „harmonisierenden“ Verordnungen und Richtlinien, um dem ruinösen Wettbewerb auf Kosten der Löhne und des Arbeitnehmer:innenschutz entgegenzusteuern. Aus Südkorea liefert der Heftbeitrag von Wol-san Liem und Doojoo Baek ein Beispiel, wie die Einführung von Mindestfrachtraten, also Mindestpreisen für Transportdienstleistungen in der Straßengüterbeförderung, im Rahmen von *Safe Rates* Systemen wichtige Impulse für faire Arbeitsbedingungen und mehr Sicherheit geben kann.

Kostenwahrheit ist auch das Stichwort, um fairen Wettbewerb zwischen Schiene und Straße herzustellen. Zum einen sind die nicht-internalisierten externen Kosten (Staus, Unfälle, Umwelt- und Klimakosten, Lärm und Lebensraumkosten) im Straßenverkehr deutlich höher als im Schienenverkehr. Zum anderen wird der Zugang zur Straßen- bzw. Schieneninfrastruktur unterschiedlich beziffert: Im Schienenverkehr zahlen alle Zugsbetreiber obligatorische Trassenpreise an die Betreiber der Streckeninfrastruktur, während im Straßenverkehr die EU-Mitgliedsstaaten nicht verpflichtet sind, eine Maut zu erheben. Im Jahr 2017 lag der Durchschnittspreis aller EU-Staaten bei 3,32 EUR pro Trassenkilometer, die durchschnittliche Lkw-Maut in Europa reicht von zehn bis über 20 Cent pro Lkw-Kilometer (VCO 2020). Die externen Kosten des Straßenverkehrs müssen sichtbar gemacht, in den Tarifen miteinkalkuliert und somit den Verursachern angelastet werden, um die Verkehrswende zu begünstigen. Das Gegenteil ist zur Zeit der Fall: Laut einer WIFO-Studie (Kletzan-Slamanig et al. 2022) fließen in Österreich rund 61,3 % aller klimakontraproduktiven Förderungen in den Verkehrssektor, die die Kosten von Treibstoffen oder die Nutzung bestimmter Verkehrsträger und insgesamt die Anreize für den Umstieg auf klimafreundlichere Verkehrsträger reduzieren. Die größten Brocken entfallen auf die Mineralölsteuervergünstigung für Diesel und das Pendlerpauschale, was Auto und Lkw subventioniert, die Mineralölbefreiung in der gewerblichen Luftfahrt und die Mehrwertsteuerbefreiung grenzüberschreitender Flüge.

Schließlich geht es auch um gezielte Verkehrsplanung, die sich nach den Bedürfnissen bestimmter, bis dato benachteiligter Gruppen richtet. Mobilität für alle ist ein Grundstein einer demokratischen, modernen Gesellschaft. Dabei sollte es uns nicht nur aus demokratiepolitischen Gründen wichtig sein, Mobilität für alle zugänglich zu machen. Wir wissen zum Beispiel, dass Frauen nicht nur andere Wege zurücklegen als Männer, sondern dass die Verkehrsformen, für die sie sich dabei entscheiden, klimafreundlicher sind. Frauen im Verkehrsnetz und im öffentlichen Raum mehr Platz ein-

zuräumen, hat also auch direkte positive Effekte auf das Klima. Ähnliches gilt für ältere Menschen, sozioökonomisch schwächere Haushalte und Kinder. Joelsson und Lindkvist erläutern in ihrem Beitrag in diesem Heft, warum es genau aus diesen Gründen fahrlässig ist, in der Verkehrsplanung weiterhin top-down und unter Annahme eines „durchschnittlichen“ Verkehrsteilnehmers zu arbeiten: Diesen gibt es genau so wenig wie einen homo oeconomicus.

Die Beiträge in diesem Heft

Die sechs Beiträge des Kurswechsels zum Thema Verkehr nehmen sich der oben angesprochenen Themen – von der Nutzungskonkurrenz, über technologische Heilsversprechen, ungerechte Verteilung von Mobilitätschancen, ungenutzte Machtressourcen von Transportbeschäftigten bis hin zur verkehrspolitischen Steuerung gegen die Klimakrise und für sozial nachhaltigen Transport – in unterschiedlicher Weise an.

An den Beginn dieses Hefts haben wir die Übersetzung eines Buchkapitels von **Tanja Joelsson** und **Christina Lindkvist** aus ihrem Sammelband „Integrating Gender into Transport Planning: From One to Many Tracks“ gestellt. Diese 2019 erschienene Sammlung unterschiedlicher Perspektiven zum Thema gendersensibler Verkehrsplanung reißt insbesondere die politischen Konfliktlinien auf, die ein integrativer Bestandteil eines feministischen Verständnisses von Mobilität sind. Sie kritisieren in ihrem Beitrag die so genannte neoklassische Verkehrsplanung, die die Bedürfnisse eines „durchschnittlichen“ Verkehrsteilnehmers in den Mittelpunkt stellt und damit de facto jede Art von Diskriminierung und zugrundeliegenden Machtverhältnissen ausblendet. Alle Beiträge in ihrer Sammlung sind ausgesprochen lesenswert, der Beginn des ersten Kapitels, den wir für dieses Heft übersetzt haben, versteht sich insbesondere als Einführung in die hochpolitische Komplexität des Versuchs, allen Menschen dieselben Beteiligungsmöglichkeiten an öffentlichem Raum und öffentlichem Verkehr einzuräumen.

Anschließend stellt **Heinz Högelsberger** die Frage, wie wir zukünftig mobil sein sollen. Den Verkehrssektor in seiner momentanen Beschaffenheit befindet er als umwelt- und gesundheitsschädlich, kostspielig, ineffizient und sozial ungerecht. Verkehrskonzepte drehen sich um das Auto, das nach der Verhaltensbiologin Elisabeth Oberzaucher ein „fahrbares Territorium“ darstellt. Die Abhängigkeit vom Auto ist einerseits der Pfadabhängigkeit der Verkehrspolitik geschuldet, andererseits hat seine Omnipräsenz mit Gewohnheit, Bequemlichkeit und Kult zu tun. Gleichzeitig legen die verschiedenen Bevölkerungsgruppen unterschiedliche Mobilitätsverhalten zu Tage und tragen mehr oder weniger zum CO₂-Ausstoß im Verkehrsbereich bei: Haushalte mit niedrigem Einkommen, Jugendliche und Frauen sind weniger über weite Strecken mobil, nutzen stärker die Öffis und verwenden weit weniger das Auto als Fortbewegungsmittel. Insofern muss sich progressive Verkehrsplanung und Verkehrspolitik für die Mobilitätswende als Daseinsvorsorge verstehen und das Mobilitätsverhalten unterschiedlicher sozialer Gruppen berücksichtigen. Daran anknüpfend stellt Heinz Högelsberger drei Grundprinzipien der Verkehrsplanung für die Mobilitätswende vor: Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung von emissionsstarken zu emissionsarmen Verkehrsmitteln des Umweltverbands (Gehen, Radeln, Öffentlicher Verkehr) und Verbesserung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur z. B. durch Elektrifizierung und optimale Ausnutzung.

Darüber hinaus sind betriebliches Mobilitätsmanagement und ordnungspolitische Maßnahmen wie Fahrverbote oder Geschwindigkeitsbegrenzungen richtige Maßnahmen, um dem Autoverkehr Einhalt zu gebieten.

In eine ähnliche Kerbe schlagen **Barbara Laa** und **Ulrich Leth** in ihrem Beitrag, der ein Plädoyer gegen den Autoverkehr und für den politischen Aktivismus ist. Die Autor:innen zeichnen den Weg in die Autoabhängigkeit nach und erläutern wie das Dreigespann von Gesetzgebung, Politik und Verwaltung eine politische Ökonomie der Autoabhängigkeit betoniert hat und immer noch daran festhält. Das Beispiel des Lobautunnels und der sogenannten „Stadtstraße“ ist prototypisch für eine fehlgeleitete und missglückte Verkehrs- und Stadtentwicklungspolitik. Die Autor:innen bleiben nicht bei der kritischen Analyse und bei Appellen für progressive Lösungsvorschläge stehen. Sie sehen Bündnisse zwischen progressiver Wissenschaft, konstruktiven Kräften innerhalb des verkehrspolitischen Machtapparats und Aktivist:innen, die Veränderung beispielhaft selbst vorleben wie in der Bewegung gegen den Lobautunnel, als den vielversprechendsten Weg für das Gelingen der Mobilitätswende.

In den darauffolgenden Beiträgen widmen sich die Autor:innen dem Güterverkehr.

Victoria Fattinger und **Amadea Hiess** starten die Reihe mit einem Plädoyer für einen klimaschonenderen Transport mit der Schiene. Dadurch entstehen Vorteile für die Umwelt und die Gesellschaft durch eine geringere Belastung der Straße, weniger Staukosten und geringere Emissionen. Doch fehlende finanzielle Mittel für Investitionen und ein Mangel an politischen Visionen verhindern, dass die Bahn ihr Potential vollkommen entfalten kann. Staatliche Lenkung könnte ein Ausweg aus der Misere sein.

Der nächste Artikel von **Bettina Haidinger** und **Robert Koepf** analysiert die Logistikbranche aus beschäftigungs- und gewerkschaftspolitischer Perspektive. Die zentrale Stellung der logistischen Abwicklung globaler Wertschöpfung, die Anfälligkeit von Lieferketten für Störungen und der eklatante Arbeitskräftemangel sollten Transportarbeiter:innen in eine machtvolle Verhandlungsposition um bessere Arbeitsbedingungen und Löhne bringen. Während Logistikkonzerne die Transportkette allerdings oligopolisieren, differieren Entlohnung und Arbeitsbedingungen von Arbeitnehmer:innen entlang der Verkehrsträgerlogik, entlang von Qualifizierungsanforderungen aufgrund technologischer Veränderungen und entlang der Macht der Unternehmen über die Wertschöpfung in der Lieferkette. Diese Entwicklung konterkariert ihre strukturelle Macht. Die Transportbranche gilt als Vorreiter von Automatisierung und Digitalisierung; Auswirkungen auf Arbeitsbedingungen sind vorprogrammiert, aber ihre Ausrichtung und auch die Beschäftigungseffekte treten nicht automatisch ein, sondern sind stark beeinflusst von Regulierung, politischer Intervention und gewerkschaftlicher Verhandlungsmacht. Über allem droht die Klimakrise disruptiv auf den Sektor zu wirken, wenn die realistischen Szenarien des Klimawandels ernst genommen werden. Gewerkschaften könnten die Krise als Chance begreifen, eine Neuordnung des Logistiksektors im Sinne guter Beschäftigung voranzutreiben.

Schließlich erweitern wir unseren geographischen Blick auf Regulierungen des Verkehrssektors in Südkorea. Der Verkehrssektor nimmt eine Schlüsselrolle für die exportorientierte Wirtschaft Südkoreas ein. Auftrag gebende Unternehmen üben großen Druck auf die Preise von Transportunternehmen aus, die den ökonomischen Druck wiederum auf die Lenker:innen weitergeben. Niedriges Entgelt und lebensgefährliches Fahrverhalten, das die Lenker:innen selbst und alle anderen Verkehrsteilnehmer:innen

gefährdet, sind die Folge. Um dem Preisdumping Einhalt zu gebieten und die Sicherheit im Straßenverkehr zu erhöhen, führte die südkoreanische Regierung 2018 ein *Safe Rates* System ein. Wol-san Liem und Doojoo Baek beschreiben in ihrem Beitrag dieses System und ähnlich gelagerte Systeme in anderen Ländern, die den Auftraggeber oder „wirtschaftlichen Arbeitgeber“ in die Pflicht für faire Preisgestaltung und Arbeitsbedingungen bis zum letzten Glied in der Lieferkette, den Fahrer:innen, nimmt.

Anmerkungen

- 1 Eurostat [road_if_motorwa], [rail_if_tracks]
- 2 Eurostat [road_go_ta_tg]
- 3 <https://europa.eu/eurobarometer/surveys/detail/2172> (17.12.2022)

Literatur

- Haidinger, B. (2016): Grenzenlose Mobilität - Grenzenlose Ausbeutung. Arbeitsbedingungen in Europas Transportwirtschaft. Wien. Arbeiterkammer Wien. (https://www.arbeiterkammer.at/infopool/wien/Grenzenlose_Mobilitaet_Grenzenlose_Ausbeutung.pdf; 17.12.2022)
- Högelsberger, H., & Oberndorfer, L. (2022, Dezember 5): Machtanmaßung der EU-Kommission gefährdet unser Bahnsystem. (<https://awblog.at/kommission-gefaehrdet-bahnsystem/>; 17.12.2022)
- Kletzan-Slamanic, D., Köppl, A., Sinabell, F., Kirchmayr, S., Müller, S., Rimböck, A., ... Schanda, R. (2022): Analyse klimakontra produktiver Subventionen in Österreich. Wien. WIFO. (https://www.wwf.at/wp-content/uploads/2022/12/KKS_Endbericht_September2022_korr.pdf; 21.12.2022)
- Pfaffenbichler, P. (2018): Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch als mögliche Auswirkung der zunehmenden Nutzung des Onlinehandels durch die EinwohnerInnen der Stadt Wien. Wien. Technische Universität Wien im Auftrag der Wiener Umweltanwaltschaft. (<https://wua-wien.at/images/stories/publikationen/uranos-endbericht.pdf>; 17.12.2022)
- Piétron, D., Ruhaak, A., & Niebler, V. (2021): Öffentliche Mobilitätsplattformen. Berlin. Rosa-Luxemburg-Stiftung. (https://www.rosalux.de/fileadmin/images/Dossiers/Spurwechsel/Studien_8-21_Mobilitaet%20wende_Web.pdf; 17.12.2022)
- Rasnaca, Z. (2020): Essential but Unprotected: Highly Mobile Workers in the EU during the Covid-19 Pandemic. ETUI Policy Brief, 9/2020.
- Rodrigue, J.-P. (2020): The Geography of Transport Systems (5. Aufl.). London. Routledge.
- Ruhrort, L. (2021): Vom öffentlichen Verkehr zur multioptionalen Mobilität? Regulierung digitaler Mobilitätsangebote im Kontext der Klimaschutzziele. WSI Mitteilungen, 74(3), 216–225.
- VCÖ. (2020): Güterverkehr auf Klimakurs bringen. Wien. (<https://www.vcoe.at/service/schriftenreihe-mobilitaet-mit-zukunft-pdf-und-print/g%C3%BCterverkehr-auf-klimakurs-bringen-pdf>; 17.12.2022)
- Verse, B. (2021, März 3). Mobility-as-a-Service: (<https://digitalemobilitaet.blog.wzb.eu/2021/03/03/mobility-as-a-service-mobilitaetsplattformen/>; 17.12.2022)