

17/2019

SOZIALDEMOKRATISCHE VERKEHRSPOLITIK – GESTALTEN, ENTSCHEIDEN, UMSETZEN

AUF EINEN BLICK

Politik ist nie rein pragmatisch, sondern immer von Interessen beeinflusst. Bei der aktuell diskutierten Verkehrswende gilt es, jetzt vor allem die Interessen der einkommensschwachen und hart arbeitenden Menschen stärker herauszustellen und zu sichern. Dies erfordert eine aktive und mutige Steuerung des Gesamtverkehrssystems, null Toleranz bei Regelverstößen, mehr staatliche Kompetenzen sowie eine sozial gerechte Umverteilung des Verkehrsraums.

Was ist soziale Verkehrspolitik? Gibt es eine Verkehrs- bzw. Mobilitätspolitik, die sich aufgrund ihrer sozialen Ausrichtung von anderen politischen Ansätzen unterscheidet?

Jahrzehntelang wurde Verkehrspolitik überwiegend als rein pragmatisches Politikfeld begriffen. Unstrittiges Ziel war: Infrastruktur zu bauen beziehungsweise zu sanieren. Nachfragegerecht sollte den Verkehrsträgern die Infrastruktur zur Verfügung gestellt werden. Politische Unterschiede spielten keine erkennbare Rolle und traten vermeintlich in den Hintergrund. Soziale Aspekte wurden in Form von Sozialtarifen im ÖPNV bzw. ganz allgemein als Teil der Daseinsvorsorge einbezogen. Folge dieses vorgeblich pragmatischen Ansatzes war die Durchsetzung des Pkw als dominanter Verkehrsart. Völlig zurecht gerät dieser Diskurs seit einigen Jahren immer stärker unter Druck. Große Teile der Gesellschaft fordern eine „Verkehrswende“ in Fortsetzung der Energiewende. Insbesondere der Anteil des Sektors Verkehr an den von Bund und Europäischer Union formulierten CO₂-Minderungszielen wird dabei immer wieder genannt. Hinzu kommen urbane Debatten über Lebensqualität, die das Fahrrad und neue Mobilitätsdienstleistungen (hier: Mobility as a Service und alle Formen von Leih- bzw. Sharing-Angeboten) stark in den Vordergrund rücken.

In diesem Spannungsfeld werden aber soziale Ansprüche an die Gestaltung unserer Mobilität der Zukunft nur selten geäußert. Doch Menschen mit geringer Kaufkraft sind vielfach weder an der automobilen Gesellschaft noch an den meist kostenintensiven Formen der neuen Mobilität aktiv beteiligt. Für ihre Lebenswelt spielt es aber sehr wohl eine Rolle, welcher Verkehrsträger bei knappen öffentlichen Mitteln mit dem höheren Budget ausgestattet wird bzw. welcher Verkehrsträger den größeren Raum zur Verfügung gestellt bekommt und wie der Ordnungsrahmen ausgestaltet ist. Sie brauchen eine starke Stimme in dieser Debatte, um ihre Interessen wirkungsvoll einbringen zu können.

SOZIALE VERKEHRSPOLITIK ORIENTIERT SICH AN DEN SCHWÄCHSTEN

Soziale Verkehrspolitik gibt den Schwächsten eine Stimme und achtet auf den sozialen Ausgleich. Eine Verkehrspolitik für die große Mehrheit der Gesellschaft ist das Ziel. Dabei richten wir unsere Aufmerksamkeit auf vier Zieldimensionen:

1. maximale Teilhabe;
2. maximale Lebensqualität für alle;
3. maximale gesellschaftliche Effizienz;
4. maximale Sicherheit.

Alle vier Dimensionen diskutieren wir hier, um eine grundsätzliche Debatte in Gang zu bringen, deren Ziel es ist, eine eigenständig sozial begründete und sozial ausgerichtete Mobilitätspolitik zu formulieren, die aktiv gestaltet.

>

MAXIMALE TEILHABE ERMÖGLICHEN

Menschen mit geringem Einkommen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität – wie zum Beispiel alte Menschen, Kinder und Jugendliche sowie Menschen mit Behinderungen – haben ein Recht, an den gesellschaftlichen Aktivitäten teilzuhaben. Maximale Teilhabe zu ermöglichen bedeutet die Erreichbarkeit aller damit verbundener Funktionen zu gewährleisten. Maximale Teilhabe beinhaltet aber auch, dass insbesondere die Menschen, die ganz überwiegend von ihrer Arbeit leben und nur über geringe Rücklagen verfügen, attraktive und kostengünstige Angebote für den Weg zur Arbeit haben. Zugleich erfordert maximale Teilhabe, dass der Zugang zu Informationen rund um eine gesellschaftlich organisierte Mobilität allen Menschen offen steht und dass Reisen allen Menschen grundsätzlich möglich ist.

Der soziale Kern der Erreichbarkeit ist also keine Restgröße, die den ärmsten und am stärksten mobilitätseingeschränkten Menschen nur ein absolutes Mindestmaß an Mobilität sichert. Das Feigenblatt der „Daseinsvorsorge“ reicht nicht aus. Soziale Mobilität sichert im Unterschied dazu ein bedarfsgerechtes attraktives Angebot für alle. Indem wir die Schwächsten in den Mittelpunkt stellen und ihre Bedürfnisse voll befriedigen, schaffen wir automatisch ein vollwertiges Angebot für alle anderen. Dafür notwendig ist eine Soziale-Takt-Mobilität, also ein Stufensystem aus Bundestakt, Ländertakt, Regionaltakt und Kommuntakt. Diese zeitliche Abstimmung der verschiedenen Verkehre ermöglicht es, an jeden Ort der Republik komfortabel zu gelangen ohne lange Umstiegszeiten. Die jeweiligen staatlichen Ebenen sind dafür verantwortlich, Mobilitätsgesetze und Mobilitätspläne zur Gestaltung dieser Takte zu erstellen. Die Taktverkehre sollen so gestaltet werden, dass den gesellschaftlich sinnvollsten Verkehrsträgern der Vorrang eingeräumt wird. Das ist die Bahn, und das sind die herkömmlichen ÖPNV-Systeme. Elemente neuer Mobilität kommen als Ergänzung hinzu.

Im ländlichen Bereich können Mobilitätsbedürfnisse auch befriedigt werden, indem die Funktionen zu den Menschen kommen. Auch die Einbindung des Pkw in den öffentlichen Verkehr kann eine Antwort sein. Die Kommunen brauchen dafür mehr Rechte und eine bessere finanzielle Ausstattung. Soziale Mobilitätspolitik kann allerdings nicht die Fehler ausgleichen, die durch eine unbedachte oder falsche Flächenplanungs- oder Wohnungsbaupolitik entstehen. Damit Soziale-Takt-Mobilität bezahlbar bleibt, muss die Siedlungs- der Mobilitätspolitik angepasst werden und nicht umgekehrt.

Zur Nutzung der Takt-Mobilität müssen die Informationen durch öffentliche Institutionen bereitgestellt werden. Nur damit sichern wir eine vollständig barrierefreie und den Vorgaben der Datensicherheit entsprechende Kommunikation. Onlineangebote sind durch telefonische Kanäle zu flankieren, denn nicht jede_r verfügt über Medien mit Onlinezugang oder will diese nutzen.

Nur ein kleiner Teil der Menschheit (rund drei Prozent) ist im Jahr 2018 überhaupt zu einer Flugreise gestartet. Auch in Deutschland fliegt eine Mehrheit der Menschen nicht oder sehr selten. Überdurchschnittlich häufig fliegen Jüngere, Bessergebildete sowie Personen mit höherem Einkommen. Die aktuell 220 Millionen Passagiere pro Jahr bestehen zu einem erheblichen Anteil aus Vielflieger_innen, die auf 50, 100 oder mehr Reisen pro Jahr kommen. Für diese Gruppe gehört das

Fliegen oft zum Lifestyle. Die Subventionen in den Luftverkehr werden also vornehmlich zu Gunsten einer kleinen wohlhabenden Minderheit gezahlt und müssen abgebaut werden.

Reisen sollen – auch und insbesondere im Rahmen der zu erwartenden Wirkungen der Debatte um Klimapolitik – nicht dem oberen Drittel der Gesellschaft vorbehalten bleiben. Insbesondere der Bahn muss dabei eine besondere Rolle zukommen. Damit längere Reisen – auch Urlaubsreisen – innerhalb Europas verstärkt mit der Bahn erfolgen können, sind ein deutlicher Ausbau der Infrastruktur, eine deutliche Ausweitung des Angebots, die Schaffung eines Europa-Taktes sowie attraktivere Tarife unumgänglich. Reiseziele innerhalb Europas sollen dafür grundsätzlich innerhalb eines Tages mit der Bahn erreichbar sein. Die Initiative soll hier die Europäische Kommission ergreifen.

MAXIMALE LEBENSQUALITÄT FÜR ALLE

Soziale Mobilitätspolitik heißt auch, allen Menschen unabhängig von Einkommen und sozialem Status eine hohe Lebensqualität ohne gesundheitsgefährdende Abgase und Lärm zu ermöglichen. Besonders die Brennpunkte der Auswirkungen von Verkehrsemissionen müssen zuerst und vordringlich entlastet werden. Die Schaffung elementarer Grundlagen von Lebensqualität stehen im Mittelpunkt. Dafür ist nicht nur die Beseitigung der unmittelbaren Wirkungen durch die Emissionen, sondern auch die Schaffung eines lebenswerten Umfelds (Aufenthaltsräume) Grundlage des Handelns für Soziale-Takt-Mobilität. Für die Gesamtgesellschaft ist außerdem die Reduzierung der CO₂-Emissionen essenziell.

Gerade die einkommensschwachen Schichten erzeugen die wenigsten CO₂-Emissionen. Auch vor diesem Hintergrund ist besonders inakzeptabel, dass die Auswirkungen des Verkehrs vor allem die Menschen besonders hart treffen, die sich die Villa oder das Reihenhaus am Stadtrand nicht leisten können. Ausgerechnet die durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) unattraktiven, weil gesundheitsschädlichen Quartiere an Hauptverkehrsstraßen werden tendenziell von den einkommensschwächsten Gruppen bewohnt. Ihr berechtigtes Interesse besteht darin, die Emissionen vor der eigenen Haustür drastisch zu reduzieren. Die Nutzung des Pkw kann und soll da seine Grenze finden, wo ein gesellschaftlich als ausreichend eingeschätztes öffentliches Verkehrssystem vorhanden ist. Wer trotzdem auf seinen Pkw absolut nicht verzichten will, muss künftig mit Einschränkungen bei Parkraumangebot und Geschwindigkeitsbegrenzungen leben. Ökonomische Anreize durch Parkgebühren oder Mautsysteme können und sollen dann zum Einsatz kommen, denn alle Verkehrsteilnehmenden können in diesem System auch die günstigen, gesellschaftlich geförderten Alternativen nutzen. Die Förderung öffentlicher Systeme führt auf diese Weise zu einem gesamtgesellschaftlichen Ausgleich, denn mehr Nutzer_innen aus allen Schichten führen zu einer größeren gesellschaftlichen Anerkennung der öffentlichen Systeme und damit zu einem Interessenausgleich zugunsten der sozial Schwächeren und der hart arbeitenden Bevölkerung.

Ein besonderes Problem stellt in diesem Zusammenhang das „Berufspendeln“ dar. Denn gerade der Preisdruck für bezahlbaren Wohnraum hat bereits jetzt viele Menschen aus

den Ballungsräumen in die Randlagen vertrieben. Dennoch sind diese Pendler_innen Teil des Problems für einkommensarme Haushalte an den Magistralen. Soweit möglich, sollen Pendler_innen durch die Soziale-Takt-Mobilität eine Alternative erhalten. Für alle, die wegen verfehlter Siedlungspolitik der Vergangenheit nicht von der Sozialen-Takt-Mobilität profitieren können, werden die klassischen Angebote des Park&Ride vorgehalten. Tickets für Park&Ride-Plätze können gleichzeitig Fahrscheine für den ÖPNV sein. Die Kosten für Park&Ride sollen aber zumindest teilweise von den Nutzer_innen getragen werden. Die Lage der Park&Ride-Plätze soll in jedem Fall sozialverträglich erfolgen und neue Emissionsbelastungen vermeiden.

Für die Zukunft gilt: Mobilitätspolitik kann und darf nicht als Korrektiv für verfehlte Siedlungspolitik gebraucht werden. Neue Siedlungsgebiete sind erst dann zu entwickeln, wenn die erforderliche Verkehrsinfrastruktur vorhanden ist. Bisherige Standards für Nutzen-Kosten-Relationen sind in diesem Zusammenhang anzupassen. Auf zersiedelte Wohnformen soll dabei im Grundsatz verzichtet werden. Deren Anbindung durch gesellschaftlich geförderte und finanzierte Takt-Systeme ist nur mit unverhältnismäßigem Aufwand möglich.

Für die Menschen in den Brennpunkten besteht besonderer Handlungsdruck. Wir brauchen die nötigen Instrumente, um Anwohner_innen von Flughäfen, Autobahnen, Hauptverkehrsstraßen und Schienenwegen schnell zu entlasten. Bauliche Veränderungen, deutliche Geschwindigkeitsbeschränkungen, (zeitweise) Fahrverbote für bestimmte Fahrzeugklassen und andere schnell umsetzbare Maßnahmen sollen zum Einsatz kommen. Notwendig ist auch eine Anpassung der gesetzlichen Rahmenbedingungen, z. B. des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, an die Ziele einer sozialen Mobilitätspolitik.

Insgesamt sollen Verkehrsachsen und Schnittstellen in Wohngebieten so weitgehend wie möglich wieder zu Flächen mit Aufenthaltsqualität werden. Jede Sanierung und jeder Umbau von innerstädtischen Hauptverkehrswegen und Kreuzungen soll unter der Bedingung stattfinden, dass Teile der Fläche wieder dem Aufenthalt von Menschen zurückgegeben werden und die Aufenthaltsqualität generell verbessert wird. Zusätzlich sollen Fahrstreifen wo immer möglich vom Pkw zum Umweltverbund umgewidmet werden.

MAXIMALE GESELLSCHAFTLICHE EFFIZIENZ SCHAFFEN

Soziale-Takt-Mobilität will gesamtgesellschaftlich einen Quantensprung bei der Zuverlässigkeit und Planbarkeit des Verkehrs für alle Menschen erreichen. Gemeint ist eine ausgewogene Verbindung der Verkehrssysteme, damit alle schneller, mit besserer Qualität und planbarer an ihr Ziel kommen. Durch die Schaffung der Takt-Mobilität für alle wird es zugleich möglich, endlich Kostenwahrheit für alle weiteren Verkehrsarten herzustellen. Das gilt für den Flugverkehr ebenso wie den Pkw und alle nicht gesellschaftlich angebotenen Bestandteile der neuen Mobilität. Maximale gesellschaftliche Effizienz erfordert aber auch, Prioritäten beim Ausbau und dem Erhalt der Systeme sowie bei der Verkehrssteuerung nach rein gesellschaftlichen Effekten zu setzen. Im Ergebnis führt die Herstellung der maximalen gesellschaftlichen Effizienz auch zu einem geringeren Ressourcenverbrauch.

Der Dauerstau auf Deutschlands Straßen mit der gleichzeitigen Unterfinanzierung des ÖPNV, der Eisenbahn und des Umweltverbunds (nicht zuletzt der Radwege) ist für alle Menschen unbefriedigend. Der Ausbau der Straßen stößt unabhängig von allen Folgeproblemen an eine natürliche Grenze, denn der Raum in Deutschland ist knapp. Erfahrungen haben zudem gezeigt, dass der Ausbau von Straßen keine Lösung ist, da neue Kapazitäten von zusätzlichen Nutzer_innen zudem kompensiert werden. Die Lösung kann nur im Ausbau kollektiver Systeme liegen. Dabei geht es nicht um eine Fortschreibung des Status quo mit leichten Verbesserungen. Die kollektiven Systeme brauchen eine umfassende Neuausrichtung, um als gesellschaftliches Trägersystem der Sozialen-Takt-Mobilität fungieren zu können. Dazu gehören eine massive Ausweitung des Angebots – auch auf dem Land –, eine Verbesserung der Qualität, eine optimale Verknüpfung im Umweltverbund an Mobilitätshubs* und eine konsequente Verbesserung der Ausfallsicherheit (Resilienz). Nur wenn die Systeme jederzeit zuverlässig funktionieren, werden Menschen auf kollektive Verkehrsmittel umsteigen. Das gilt insbesondere für die Schichten der Gesellschaft, die unter anderen Bedingungen zur Lösung des motorisierten Individualverkehrs greifen können oder müssten.

Ein funktionierendes System der Sozialen-Takt-Mobilität vorausgesetzt, muss der Pkw mit den gesellschaftlich anfallenden Kosten belastet werden. Kostenwahrheit bezieht nicht nur Umwelteigenschaften, sondern auch Flächenverbrauch ein. Schwere Privatautos (insbesondere sogenannte SUV), die mehr öffentlichen Raum beanspruchen als herkömmliche Pkw, wegen des erhöhten Gewichts und des größeren Luftwiderstands mehr Emissionen verursachen, die für Fußgänger_innen und Radfahrer_innen weitaus gefährlicher sind und wiederum wegen ihres besonders hohen Gewichts auch besonders hohe Infrastrukturkosten verursachen, müssen proportional die entstehenden Kosten übernehmen.

Das Nebeneinander der Trassen verschiedener Verkehrsarten ist ineffizient, wenn ein gesellschaftlich getragenes Grundsystem vorhanden ist. Daher ist eine Bepreisung von Pkw und nicht in das Takt-System integrierter neuer Mobilität angemessen, die deren reale gesellschaftliche Kosten vollständig abbildet. Dazu gehören alle Kosten der Infrastruktur, aber auch durch Umweltschäden und Unfälle verursachte Kosten. Um außerdem Staus zu vermeiden, die sich sozial besonders negativ auswirken, können und sollen dynamische Straßenbenutzungsgebühren (Roadpricing) zur Anwendung kommen. Einnahmen aus Roadpricing und Einsparungen aus der Abschaffung bisheriger Pkw-Vergünstigungen (Dieselbesteuerung, Dienstwagenprivileg etc.) werden für die Finanzierung des Takt-Systems verwendet.

Insgesamt ist zu erwarten, dass eine an gesellschaftlichen Effizienzkriterien ausgerichtete Mobilitätspolitik zu einer deutlichen Reduzierung der Treibhausgasemissionen führt.

* – Mobilitätshubs sind Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, die unterschiedlichste Mobilitätsdienstleistungen (z. B. Bike- und Carsharing) gebündelt bereitstellen.

MAXIMALE SICHERHEIT GEWÄHRLEISTEN

3.275 Verkehrstote und 396.000 Verletzte allein im Jahr 2018 deutschlandweit sind ein dramatisches Argument für mehr Sicherheit. Bei der Betrachtung der Opferzahlen kommt zusätzlich die soziale Dimension zum Vorschein: Fast ein Drittel der Geschädigten sind Fußgänger_innen und Radfahrer_innen. Menschen, von denen selbst keine Bedrohung ausgeht, werden Opfer ihrer Mobilität. Unabhängig von der „Schuldfrage“ kann diese Bedrohung durch den motorisierten Verkehr nicht mehr akzeptiert werden. Hinzu kommt die massive Verunsicherung durch drängelnde Fahrzeuge, falsch parkende Fahrzeuge, überdimensionierte Fahrzeuge etc.

Das Recht auf körperliche Unversehrtheit gilt für alle. Es sollte besonders für diejenigen gelten, die selbst niemanden gefährden. Das sind Fußgänger_innen, gerade mobilitätseingeschränkte Menschen und Radfahrer_innen. Ziel ist es, „null Tote“ im Straßenverkehr zu erreichen. Die dauerhafte unverschuldete massive Gefährdung von Menschen im Straßenverkehr muss ein Ende haben. Für die Verkehrssicherheit sind die Schwächsten der Maßstab!

Dafür ist die Durchsetzung der vorhandenen Regeln deutschlandweit zu gewährleisten. Parkverbote, Abbiegeverstöße und Geschwindigkeitsübertretungen müssen strenger sanktioniert werden. Null Toleranz soll sich auch in der Verschärfung der bislang im internationalen Vergleich recht harmlosen Verwarnungs- und Bußgelder etc. ausdrücken, um den ernsthaften Charakter der Regelverstöße zu betonen. Damit innerhalb der Takt-Mobilität auch das Vertrauen in die Sicherheit nicht beeinträchtigt wird, muss die Präsenz von Sicherheitskräften insgesamt erhöht werden. Polizei und Ordnungsämter brauchen eine bessere Koordination der Aktivitäten im ruhenden und fließenden Verkehr, damit Verstöße verhindert und besser geahndet werden können (auch mehr Personal ist erforderlich). Generell muss in der Gesellschaft das Bewusstsein wachsen, dass Verstöße im Verkehr ernstzunehmende Regelverletzungen sind, die nicht toleriert werden.

Sicherheit ist aber auch eine Frage des Zustands der Infrastruktur. Der über alle Verkehrssysteme hinweg schlechte bauliche Zustand muss daher beendet werden. Um schnell zu Resultaten in Richtung auf eine Null-Tote-Strategie zu kommen, ist darüber hinaus eine Neuorganisation der Verkehrsflächen notwendig. Dies betrifft insbesondere den Radverkehr, der durch abgetrennte Fahrstreifen stärker zu schützen ist. Die Verbesserung der Ampelphasen für Fußgänger_innen ist umzusetzen (bis hin zu Rundum-Grün-Ampeln), deutlichere und generelle Geschwindigkeitsbegrenzungen sind erforderlich (innerorts, auf Landstraßen und auf Autobahnen). Objektive und auch subjektive Sicherheit sind zentrale Themen für die Nutzung der öffentlichen Verkehre. Deshalb brauchen wir einen Maßnahmenkatalog zur Verbesserung der Sicherheit in Fahrzeugen und in den Anlagen (Bahnhöfen). Neben mehr Personal können auch bauliche Lösungen und Videoüberwachungen helfen.

SOZIALE MOBILITÄTSPOLITIK FORDERT ALLE STAATLICHEN EBENEN

Soziale Mobilitätspolitik lässt sich nur dann erfolgreich umsetzen, wenn alle staatlichen Ebenen deutlich stärker als bisher aktiv gestalten. Bund, Länder, Kommunalverbände und Kommunen brauchen dazu integrierte Instrumente der Planung und Umsetzung. Wir wollen allen Bevölkerungsgruppen vor Ort die Möglichkeit, mitzuentcheiden und die Mobilität mitzugestalten, zugänglich machen. Mobilität soll als Einheit verstanden werden. Dabei wollen wir, dass Teilhabe der Menschen, Auswirkungen des Verkehrs auf die Menschen, gesellschaftliche Effizienz und das Thema Sicherheit zusammen betrachtet werden. Erste Ansätze aus der Entwicklung von Mobilitätsgesetzen bestehen bereits und sind weiterzuentwickeln.

Um diesem Anspruch gerecht zu werden und den staatlichen Ebenen die Möglichkeit zu verschaffen, eine Soziale-Takt-Mobilität zu realisieren, reichen die gegenwärtigen Finanzierungsinstrumente nicht aus. Wir streben daher eine gesellschaftliche Übereinkunft an, die eine massive Ausweitung des steuerfinanzierten Infrastrukturausbaus ermöglicht. Die Betriebskosten der Sozialen-Takt-Mobilität können durch Einnahmen aus Roadpricing, Parkgebühren und dem Wegfall bestehender Vergünstigungen gegenfinanziert werden.

Wir erwarten keine leichte Debatte zu diesen Themen. Wir erwarten, dass fortschrittliche Mobilitätspolitik sich diesen Fragen aber mutig stellt. Wir haben Vertrauen in eine gesellschaftlich verantwortbare und mit sozialer Ausrichtung steuernde Mobilitätspolitik. Wenn wir dies den Menschen in unserem Land glaubhaft und mit klaren Konzepten als erfolgversprechendes Projekt der Zukunft vermitteln können, werden wir sie auch von der Notwendigkeit der Finanzierung überzeugen.

Autoren

René Bormann, Leiter des Büros Shanghai der Friedrich-Ebert-Stiftung

Reinhold Dellmann, Minister für Infrastruktur und Raumordnung in Brandenburg a. D.

Werner Faber, stellvertretender Vorsitzender des Fachausschusses Mobilität, SPD Berlin

Prof. Dr. Helmut Holzapfel, Leiter Zentrum für Mobilitätskultur

Marion Jungbluth, Mobilitätsexpertin

Mathias Stein, MdB

Impressum

© 2019

Friedrich-Ebert-Stiftung

Herausgeberin: Abteilung Wirtschafts- und Sozialpolitik

Godesberger Allee 149, 53175 Bonn

Fax 0228 883 9205, www.fes.de/wiso

Für diese Publikation ist in der FES verantwortlich:

René Bormann, Abteilung Wirtschafts- und Sozialpolitik.

Bestellungen/Kontakt: wiso-news@fes.de

Die in dieser Publikation zum Ausdruck gebrachten Ansichten sind nicht notwendigerweise die der Friedrich-Ebert-Stiftung.

Eine gewerbliche Nutzung der von der FES herausgegebenen Medien ist ohne schriftliche Zustimmung durch die FES nicht gestattet.

ISBN: 978-3-96250-403-8