

Tagungsberichte

“... soweit es der Konsens von Wissenschaft und Praxis gestattet!” - Gewerkschaften und Gesundheitsförderung

Unter der Überschrift “Forum Arbeit und Gesundheit” hatte die Abteilung Sozialpolitik am 26. und 27. Januar 1993 zu einer Arbeitstagung nach Leverkusen eingeladen, in der eine Zwischenbilanz zum Thema “Betriebliche Gesundheitsförderung” gezogen wurde. Referenten aus Wissenschaft und den an der Gesundheitsförderung beteiligten Institutionen berichteten vorwiegend ehren- und hauptamtlichen Gewerkschaftlern über ihre diesbezüglichen Erfahrungen, Erwartungen und Einschätzungen.

Ursula Engelen-Kefer stellte das Thema in den Arbeitszusammenhang der Abteilung Sozialpolitik. Mit der Arbeitstagung solle ein Anstoß für die Weiterentwicklung der gewerkschaftlichen Sozialpolitik auf der Bundes- und auf regionaler Ebene auch in den Einzelgewerkschaften gegeben werden. Die auf Initiative des DGB in den § 20 des Gesundheitsreformgesetzes aufgenommene Möglichkeit zur betrieblichen Gesundheitsförderung biete die Chance, einige Themen betrieblicher Arbeits- und Gesundheitspolitik aufzugreifen, die im Zusammenhang der sozial- und gesellschaftspolitischen Diskussion bedeutsam seien. Sie verwies hier auf die Befunde der medizinsoziologischen Diskussion um den Krankenstand, die - im Unterschied zur Mißbrauchsdiskussion - Ansatzpunkte für Handlungskonsequenzen wie Arbeitsgestaltung und vorbeugenden Gesundheitsschutz bieten. Sie nannte weiter den Zusammenhang von Gesundheitsgefährdung und Arbeit im Hinblick auf die Möglichkeiten der medizinischen Rehabilitation, in dem der § 31 SGB VI erhebliche Möglichkeiten eröffnet. Und dazu gehören schließlich auch arbeitssoziologi-

sche Aspekte, wie z.B. der Zusammenhang arbeitsorganisatorischer Bedingungen und Gesundheit.

Daran schloß sich ein Block an, in dem die Einschätzungen zum Thema vor allem aus der Sicht des wissenschaftlichen Arbeitsschutzes gegeben wurde.

Karl Kuhn von der Bundesanstalt für Arbeitsschutz in Dortmund beschrieb ausgehend von der Orientierung der Sozialversicherung auf die Abarbeitung von Leistungsansprüchen (Handeln nur, wenn der Leistungsfall eintritt), die Möglichkeiten, die mit der Veränderung der Problemkonstellationen (demographischer Wandel, Möglichkeiten eines ausgebauten Arbeitsschutzes sowie Veränderungen des Arbeitsschutzes durch den EG-Kontext) für eine Entwicklung des Handlungshorizonts der beteiligten Institutionen mit dem § 20 SGB V eröffnet worden sind. Daran anschließend stellte er etliche Erfahrungen aus der Praxis der betrieblichen Gesundheitsförderung dar und verwies auf die Möglichkeiten der Gewerkschaften im Feld qualitativer Tarifpolitik.

Rainer Müller beschrieb anhand der sozialhistorischen Forschungen an der Universität Bremen die zeitlichen “Konjunkturen” der Thematisierung des Zusammenhangs von Arbeitsbedingungen und gesundheitlichen Wirkungen. In dieser historischen Perspektive war für ihn besonders bemerkenswert, daß für die gesundheitspolitisch relevanten Institutionen (Krankenkassen) mit dem § 20 Gesundheitsreformgesetz (GRG) zum ersten Male im Jahre 1989 ein arbeitsweltweltbezogener Präventionsauftrag formuliert wurde, der sowohl die Expertenorientierung generell (Tennstedt) als auch die verengte Sichtweise der institutionalisierten Arbeitsmedizin überschreitet, obwohl das Thema der Gesundheitsgefährdungen durch die Arbeitswelt - auch in der Geschichte der Krankenversiche-

rung (speziell: die AOK Leipzig am Ende des 19. Jahrhunderts und die AOK Berlin am Ende der 20er Jahre) - kein neues Thema sei.

Rolf Rosenbrock vom Wissenschaftszentrum Berlin stellte ausgehend von den weitreichenden Ansprüchen der "Ottawa-Charta" die Probleme und Interventionsansätze im Feld Arbeit und Gesundheit sowie die Möglichkeiten der gesetzlichen Krankenversicherung in diesem Feld dar. Er verdeutlichte, wie umfangreich der Kenntnisstand über die arbeitsbedingten Ursachen von Herz-Kreislauf- und Wirbelsäulen-Krankheiten vor allem im Hinblick auf arbeitsorganisatorische Zusammenhänge ist. Ein besonderes Gewicht legte Rolf Rosenbrock auf die Probleme, die sich für die Krankenversicherung und den betrieblichen Arbeitsschutz mit der Aufnahme dieser Themen ergeben. Der Weg für betriebliche Gesundheitspolitik besteht für ihn in einem Pfad zwischen der Organisationsentwicklung in den Unternehmen, der Krankenversicherung und dem betrieblichem Arbeitsschutz.

Friedrich Hauss, jetzt Kommission für den wirtschaftlichen und sozialen Wandel in den neuen Bundesländern (KSPW) in Halle, konzentrierte sich in seinem Auftritt auf seine Erfahrungen in der Beratung von Unternehmen. Betriebliche Gesundheitspolitik ist danach häufig ein Etikett für Probleme der Personalpolitik: Gesundheitsförderung sei der Rettungsanker der Personalpolitik. Er formulierte eine Rangfolge der betrieblichen Interessen an Gesundheitsförderung: Imagegewinn - Personalentwicklung - Gesundheit und forderte eine Integration der Gesundheitsförderung in eine Abteilung Arbeit und Gesundheit.

In einem zweiten Block stellten VertreterInnen der Gesetzlichen Krankenversicherung den Stand betrieblicher Gesundheitsförderung in ihren Verbänden dar.

Hans-Holger Bauer vom AOK-Bundesverband beschrieb die Aktivitäten der Ortskrankenkassen im Bereich Gesundheitsförderung. Wichtig dabei die Initiativ- und Moderator-Funktionen der Krankenversicherung. Hildegard Demmer vom BKK-Bundesverband verband die Beschreibung der Aktivitäten beim BKK-Bundesverband mit der Darstellung ihrer Arbeit in der

Koordinierungsstelle der WHO. Damit verknüpft sind Qualifizierungs-, Service- und Unterstützungsangebote des BKK-Bundesverbandes für die Durchführung betrieblicher Gesundheitsförderung. Rolf Stuppardt, Geschäftsführer beim IKK-Bundesverband, beschrieb sehr eindringlich die Bedeutung, die der Prävention in der gegenwärtigen Auseinandersetzung um die Perspektiven der gesetzlichen Krankenversicherung zukommt. Die Betonung der erwerbswirtschaftlichen Begrifflichkeit (Wettbewerb, Wahlfreiheit und Individualität) bedürfe dringend einer inhaltlichen Ergänzung im Sinne der Entwicklung präventiver Perspektiven, wie sie mit Gesundheitsförderung bezeichnet werden: Gesundheit müsse auch Unternehmensziel sein. Der Beitrag von Peter Wiedekamp vom VdAK/AEV konzentrierte sich - im Unterschied zu den eher modellhaften und gesundheitspolitisch ausgreifenden Beiträgen der drei VorrednerInnen aus dem Bereich der Krankenversicherung - auf die eher gängige Praxis der Krankenversicherung in der verhaltensbezogenen Prävention. Damit zog er - sicher zu Unrecht - etliche kritische Bemerkungen auf sich.

In einem weiteren Beitrag beschrieb Gerd Heuchert von der Bundesanstalt für Arbeitsmedizin in Berlin die datenmäßigen Grundlagen der Arbeit der Bundesanstalt.

Zum Abschluß faßte Erich Standfest die Ergebnisse der Tagung zusammen und gab der Erwartung Ausdruck, mit der Tagung sei ein Schritt für eine Weiterentwicklung der gewerkschaftlichen Aktivitäten absolviert worden.

Interessant war die Arbeitstagung in mehrfacher Hinsicht: Sie gab Gelegenheit zum Austausch zwischen den unterschiedlichen Beteiligten an der Entwicklung der betrieblichen Gesundheitspolitik. Dies ist über die Gewerkschaften hinaus sicher ein entscheidender Aspekt in der gesamten Diskussion zum Thema.

Breit thematisiert und diskutiert wurde zum Beispiel das Verhältnis von Gesundheitsförderung (Prävention) im Hinblick auf die betrieblich und wissenschaftlich sehr unterschiedlich fundierten Bereiche Arbeitsschutz, Gesundheitsschutz und Personalpolitik (Personal- und Organisationsentwicklung). Es wurden Argumente

für und gegen die jeweilige Einbindung der Gesundheitsförderung in diese betrieblichen Organisationsbereiche genannt. Wir halten diese Diskussion für entscheidend im Hinblick auf die Bewertung bzw. die Formulierung von Bewertungsstäben für die Ergebnisse, die mit der Anwendung des § 20 GRG produziert werden, da die Umsetzung des § 20 an die jeweiligen arbeits- und gesundheitspolitischen Voraussetzungen in den Betrieben gebunden ist.

Bedeutsam waren weiter die gesundheitspolitische Divergenzen, die sich notwendigerweise in einem Feld wie präventiver Gesundheitspolitik im Hinblick auf die fachlich-strategische Ausrichtung gewerkschaftlicher Arbeit ergeben müssen. So war es nicht verwunderlich, daß das Konzept der Gesundheitszirkel im Rahmen dieser Veranstaltung durchaus kontrovers diskutiert wurde. Dabei waren die Beiträge aus der Sicht des wissenschaftlichen Arbeitsschutzes nicht immer hilfreich im Sinne einer Beratung der betrieblichen und gewerkschaftlichen InteressenvertreterInnen.

In den Pausengespräche der haupt- und ehrenamtlichen gewerkschaftlichen Funktionsträger wurde ebenfalls deutlich, in welchem Umfang die Aktivitäten der Betriebsräte von ihren jeweiligen betrieblichen Handlungskontexten geprägt sind. Hier zeigte sich vor allem, daß für BetriebsrätInnen, die sehr umfangreiche und langjährige Erfahrungen im Bereich Arbeitssicherheit und

Arbeitsschutz haben, die Thematik betrieblicher Gesundheitsförderung noch entfaltet werden muß.

Insofern war die Tagung sicher eine notwendige Voraussetzung für den weiteren Entwicklungsprozeß gewerkschaftlicher Politik in Richtung einer präventiven betrieblichen Gesundheitspolitik. Auch wenn hier die Meinungsbildung im Sinne einer Weiterentwicklung betrieblicher Gesundheitsförderung abgeschlossen ist, bleiben noch etliche Vermittlungsschritte im Hinblick auf die betriebliche Praxis vor dem Hintergrund eines komplexen Geflechts wissenschaftlicher, institutioneller und interessenbezogener Positionen.

Nicht vergessen werden soll die Möglichkeit der Betriebsbesichtigung bei der Bayer AG. Diese Besichtigungen - einschließlich der einführenden Bemerkungen leitender Mitarbeiter aus den Bereichen Betriebsmedizin, Arbeitssicherheit und Brandschutz - verschafften durchaus die Chance, einen Einblick in den arbeitspolitischen Stand eines weltweit operierenden Unternehmens zu gewinnen, der allerdings noch weit von dem Stand entfernt war, der auf der Tagung selbst übereinstimmend als erforderlich angesehen wurde.

Andreas Renner (Dortmund)

Neue Verkehrsformen in Köln Bericht über eine verkehrspolitische Konferenz des DGB

Neue Verkehrsformen in Köln - mit diesem doppeldeutigen Titel hatte der DGB als Veranstalter der am 30. I. 1993 in Köln ausgerichteten verkehrspolitischen Konferenz zugleich sein Arbeitsmotto im Sinn. Vertreter unterschiedlichster Positionen und Interessen waren an

einen Tisch geladen worden, um Berührungsängste abzubauen und eine Gesprächskultur zu praktizieren, die es einem über die kommunalen Entscheidungsträger hinausgehenden Kreis ermöglicht, seinen Sachverstand in die kommunale Verkehrspolitik einzubringen - neue Verkehrsformen also auch im Sinne neuer Gesprächs- und Kooperationsformen.

Im Vordergrund der Tagung standen demnach auch nicht, wie bei anderen verkehrspolitischen Veranstaltungen, die unüberschaubare

Masse der Fakten und Daten aus jedem einzelnen Teilbereich sowie Forschung und Analyse, sondern vielmehr die Suche nach bislang unerkannten Konsenslinien, nach Kooperations- und Verhandlungspotentialen, nach Möglichkeiten also, Spielräume aufzudecken.

Dem DGB ging es im wesentlichen darum, sich öffentlich für die Rolle des Koordinators in einem erweiterten kommunalpolitischen Diskurs zu profilieren. Er will die Interessen der Arbeitnehmer z.B. im Konflikt zwischen Verkehrsmittelwahl und im Berufsverkehr verbrachter Zeit effektiver als bisher vertreten und sich als Vermittler zwischen Arbeitnehmern und Arbeitgebern für neue Formen und Experimente stark machen. Auch gegenüber den Vertretern der Kommunen will sich der DGB zukünftig mit eigenen verkehrspolitischen Vorschlägen zu Wort melden.

Die Konferenz wurde in enger Kooperation mit Dr. Martin Birke und Dr. Michael Schwarz vom Institut zur Erforschung sozialer Chancen (ISO) inhaltlich vorbereitet. Unter den Referenten und Diskutanten fanden sich neben führenden Kölner Gewerkschaftern Vertreter aus Wissenschaft und Technik, prominente Vertreter der Stadt (u.a. Verkehrsdezernent Hubertus Oelmann), des Einzelhandels und der Industrieverbände, Mitglieder aus Umweltverbänden, Verkehrsinitiativen, der Kölner Verkehrsbetriebe (KVB) und des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg (VRS) sowie anderer Verkehrsträger (Transportunternehmer, Taxifahrer) und nicht zuletzt Betriebsräte. Auch das Publikum war sehr gemischt: Die etwa 180 Teilnehmerinnen und Teilnehmer setzten sich zusammen aus Mitgliedern von Umweltgruppen, Gewerkschaften, Betriebsräten, Arbeitnehmern aus dem Verkehrsbereich, Einzelhändlern, Studenten und interessierten Bürgern.

Die beiden Eingangsvorträge konfrontierten das *Plenum* mit der gesamten Bandbreite der Verkehrsproblematik. Während Gerhard Bliersbach, ein Kölner Psychologe, eher personenzentriert argumentierte, d.h. die Frage nach der Verantwortung jedes Einzelnen aufwarf und anhand seiner eigenen Geschichte auch Veränderungsmöglichkeiten im Umgang des Menschen

mit Verkehr, Verkehrsmitteln, zurückzulegenden Wegen, Unbequemlichkeiten, aber auch neue Erfahrungen durch ein verändertes Verkehrsverhalten thematisierte, zeigte sich Alfred Christmann vom Kölner Amt für Statistik eher als Analytiker und Verwalter erhobener Daten. Er präsentierte dem Publikum Umfrageergebnisse seines Amtes, interpretierte die Daten jedoch zum Teil recht willkürlich und zielte im wesentlichen darauf ab, den verkehrsbedingten Engpässen in Köln mit noch besserer Erfassung und einer daraus abgeleiteten Optimierung der Verkehrsorganisation abhelfen zu wollen. Verkehrsvermeidung spielte in seiner Argumentation kaum eine Rolle, er setzte mehr auf eine Strategie verstärkter Verwaltung der am Verkehrsgeschehen beteiligten Menschen als auf eine Förderung der Eigenverantwortlichkeit und Mündigkeit des Konsumenten bei der Wahl der Verkehrsmittel, ein Gedanke, den Gerhard Bliersbach um so engagierter vertrat.

In *Forum I, Berufsverkehr*, hielt Professor Erich Ott von der Fuldaer Fachhochschule den Eingangsvortrag. Er skizzierte sehr anschaulich die Problematik des Arbeitnehmers, der einen großen Teil seiner Freizeit auf dem Arbeitsweg im Stau verbringt und damit um den Nutzen mühselig errungener Arbeitszeitverkürzungen gebracht wird. Er stellte kurz seine Analyse der strukturellen Grundlagen des verkehrspolitischen Problems enormer Pendlerbewegungen zur Berufsverkehrszeit dar und forderte, Standortgenehmigungen für Gewerbeansiedlungen nur noch in Verbindung mit der Gewährleistung einer Anbindung an den öffentlichen Verkehr (ÖV) zu vergeben. Seine Überlegungen zum Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs, die er mit der Erläuterung des "Züricher Modells" bekräftigte und als durchaus machbar anpries, stießen bei den Vertretern der Kölner Verkehrsbetriebe (KVB) sowie des Verkehrsverbunds Rhein-Sieg auf heftige Ablehnung. Sie betonten unter Hinweis auf die Pläne der Bundesregierung, sich ohne Finanzausgleich aus dem öffentlichen Verkehr zurückzuziehen, die eingeschränkten finanziellen Möglichkeiten, die es nicht erlaubten, das derzeitige Angebot auszuweiten. Beide Seiten blieben zunächst unerbittlich bei ihrem Stand-

punkt, wenngleich ein Konsens darüber bestand, den ÖV ausbauen zu müssen, wenn man weitere Fahrgäste gewinnen und damit die morgendlichen und abendlichen Blechlawinen reduzieren wolle. Betriebsräte und Arbeitgeber schilderten ihre Erfahrungen mit Job-Ticket-Konzepten: Zwar seien die Verkehrsbetriebe an einer Kooperation prinzipiell interessiert, häufig würden sie jedoch die Preisnachlässe aus betriebswirtschaftlichen Gründen nicht so gestalten, daß sie für ausreichend viele abnahmeinteressierte Unternehmen attraktiv genug seien. Die in diesem Forum zahlreich vertretenen Gewerkschafter wurden aufgefordert, Zeitausgleiche für Fernpendler zum Thema von Tarifverhandlungen zu machen und sich für Steuervorteile bei ÖV-Nutzern einzusetzen sowie immer wieder betriebsinterne Experimente zu flexibleren Arbeitszeiten, die die Pendlerströme entlasten können, zu fördern.

In *Forum II, Freizeitverkehr*, wurde sehr schnell klar, daß der ÖV ausgebaut werden muß, wenn man bisherige Pkw-Benutzer, die ja in ihrer Freizeit freiwillig den Pkw als Verkehrsmittel wählen, zum Umsteigen bewegen und damit die Schadstoffbelastung ebenso wie andere negative Folgeerscheinungen deutlich vermindern will. Auch hier verschanzten sich die Verkehrsbetriebe sofort hinter dem Argument, es fehle an Geld. Karin Hennig-Lorenz vom Bonner Büro für integrierte Stadtplanung (B.I.S.) erläuterte die Notwendigkeit des ÖV, auf den räumlich und zeitlich dispersen Freizeitverkehr flexibel zu reagieren, und wies darauf hin, daß der Freizeitverkehr sich immer aus den großen Ballungszentren hinaus in die ländlichen Gebiete hinein bewege; dort aber sei der ÖV zunehmend abgebaut worden. Neben dem Ausbau des ÖV forderte sie die Einrichtung von mehr Freizeitangeboten in den Städten, die auch Naturerleben ermöglichen, was wiederum den politischen Willen zur Begrenzung der Kfz innerhalb der engeren Stadtgrenzen voraussetze. Eine bessere Lebensqualität in der Stadt würde das Bedürfnis ihrer Bewohner nach weiten Tagesausflügen verringern.

Verhärtet schienen die Fronten zunächst bei der Diskussion um die Kooperation zwischen Stadt, ÖV und anderen Verkehrsträgern, z.B.

Car-Sharing oder Taxi. Auf die Forderung von Ulrich Ferber von Stadt-Auto-Köln, die KVB müsse nachhaltiger auf die Leute zugehen, ihre Angebote stärker publizieren und breiteren Beratungsservice anbieten, signalisierte Karl Schroteler von den KVB Bereitschaft zu Veränderungen. Konkreter Vorschlag war, die Taktzeiten auf gut bedienten Teilstrecken wieder zu vergrößern und dafür in den Ausbau von Nebenstrecken sowie in die Organisation und das bessere Timing von Umsteigeabläufen zu investieren. In Anlehnung an das mittlerweile weitverbreitete "Kombi-Ticket" (die Eintrittskarte für viele Kölner Kultur- und Sportveranstaltungen gilt auch als KVB-Fahrkarte) wurde vorgeschlagen, den Kölner Einzelhandel in die Förderung des ÖV einzubeziehen, indem ÖV-Benutzern ein vergünstigter Einkauf angeboten wird.

In *Forum III, Güterverkehr*, wurde insbesondere die Frage einer verbesserten Koordination zwischen den Trägern einzelner Güterverkehrsmittel erörtert. Markus Hesse vom Wuppertaler Institut für ökologische Wirtschaftsforschung eröffnete sein Referat mit Fragen nach einer adäquaten Infrastruktur für den Güterverkehr sowie einer Alternative zum Lkw. Im Spektrum dreier verschiedener Strategien (Laissez-faire: der Markt regelt den Verkehr/Konzepte zur Bewältigung von nie hinterfragten Verkehrsmassen/Verkehrswende im Sinne struktureller Vermeidung) setzte er vor allem auf die Vermeidung von Fernverkehr und die bessere Kooperation im Nahverkehr. Da hierfür zentral organisierte Güterverteilzentren eingerichtet werden müßten, für die aber Flächen fehlen, schlug er vor, autoarme Innenstädte anzustreben, deren Parkhäuser zukünftig frei für Warenhöfe sein sollten. Statt eines weiteren Ausbaus der "Hardware" (Straßen etc.) regte er an, eine intensive Absprache und Koordination auch zwischen konkurrierenden Unternehmen auf gemeinsam genutzten Umschlagplätzen zu etablieren. Die Vertreter von Binnenschifffahrt, Schienentransport und Straßenverkehr (Spediteure, Lieferunternehmen) einigten sich schnell auf eine gemeinsame Linie und brachten einen "Runden Tisch Güterverkehr" ins Gespräch, an dem Rationalisierungspotentiale und Vermeidungskon-

zepte erarbeitet werden könnten. An diesem Runden Tisch müßten nach Meinung eines Speditors auch die Ansprüche der Konsumenten thematisiert werden: Wieso braucht man z.B. zu Weihnachten frische Erdbeeren? Wolfgang Albeck vom Transportunternehmen TNT brachte auch die Möglichkeit eines *Modal Split* im Kleingüterverkehr ins Spiel (mit dem Transporter an die Stadt heran, Auslieferung an den Einzelhandel oder Privatkunden über ÖV) sowie die Forderung nach kleineren Transport-einheiten (Kleinlaster) und besserer Auslastung der Fahrzeuge durch Beiladungen nach Absprache. Ein weiterer wichtiger Vorschlag zielte auf die Einführung des Verursacherprinzips: Nicht nur der Frachtführer, sondern auch der Produzent des Guts sollte verstärkt mit Auflagen bedacht werden. Die stärkere Nutzung der Binnenschifffahrt auch im innerstädtischen Bereich war ein weiterer Vorschlag, um den Güterverkehr stadtverträglicher zu gestalten.

In *Forum IV, kommunale Verkehrspolitik*, problematisierte Ulrich Just vom Dortmunder Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung die Kölner Verkehrspolitik: Gewerbe und Industrie würden an der Peripherie angesiedelt, ohne jedoch Auflagen für eine ÖV-Anbindung zu machen. Die Strategie der Stadtverwaltung bezeichnete er als "weiter im Trend mit kleinen Korrekturen" (Parkleitsystem, *Park and Ride* etc.), sie orientiere sich im Großen jedoch nach wie vor zu stark an den Ansprüchen der Wirtschaft (billigere Standorte an der Peripherie etwa) und den Interessen der Autofahrer. Zum Zankapfel wurde in der Diskussion das Thema *Park and Ride*, welches vom Vertreter der Stadt als Problemlösung Nr. 1 verteidigt wurde, für die man noch weitere Flächen und Ausgaben bereitstellen müsse, von anderen Teilnehmern jedoch als Scheinlösung entlarvt wurde, da der dispersen Ansiedlung von Industrie nur ein radiales Schienennetz gegenüberstehe und demnach nur einzelne Segmente durch *Park and Ride*-Stationen abgedeckt werden könnten, von den immensen Kosten und dem unseligen Flächenfraß für die Anlagen einmal ganz abgesehen. Die einseitige Straßenbaupolitik in der Vergangenheit - so ein anderes Argument von Ulrich Just - habe zu einer

Zerschneidung ganzer Stadtteile und zur Zerstörung polyzentrischer Stadtstrukturen geführt, welche wiederum neue Bewegungen in Richtung Monozentrum (Stadtkern) induziert hätten. Als Reurbanisierungsmaßnahme schlug er vor, die private Bauwirtschaft zu hochverdichteter Bebauung anzuhalten und zugleich die Mineralölsteuer zu erhöhen, so daß ÖV-angebundene Gebiete im Vorteil wären. Beispiele autoarmer oder -freier Innenstädte (Aachen, Bologna, Zürich), in denen die Stadträte eine Verkehrsvermeidungspolitik verfolgten, wurden genannt und die Einrichtung Runder Tische zur kontinuierlichen Konzeptentwicklung und Nutzung des einschlägigen Know-hows wurde angeregt. Während sich Hubertus Oelmann und Josef Jansen als Vertreter der Stadt unter Hinweis auf die zahlreichen Gesprächskreise sowie das gute Funktionieren der politischen Struktur dagegen sträubten, forderten die Umweltverbände mehr Möglichkeiten, ihre Kompetenzen in eine verbindliche Zusammenarbeit einbringen zu können, und damit auch das Spektrum der städtischen Entscheidungsgrundlagen zu erweitern.

Äußerst kontrovers wurde es dann beim leidigen Thema der Finanzierung etwa des ÖV oder bestimmter "Pkw-feindlicher" Strukturen. Die Stadtvertreter verwiesen hier auf die zahlreichen anderen Aufgaben der Kommune und die geringen Geldmittel von Bundeseite. Regina Poth vom Amt für Verkehrslenkung der Stadt Aachen hielt ihnen entgegen, daß es ja Geld bei den Kommunen gebe, es aber einer Schwerpunktverschiebung zugunsten von Mehrausgaben für den ÖV bedürfe. Der ÖV sei zu defizit-orientiert, wogegen der Individualverkehr seine enormen Defizite weiter verdrängen könne.

In *Forum V, Verkehrsmanagement*, wurden sowohl organisatorische als auch technische Maßnahmen diskutiert. In seinem beeindruckenden Vortrag warnte Dr. Karl-Otto Schalla-böck vom Wuppertaler Institut für Klima, Umwelt und Energie davor zu warten, bis die ökologischen Folgen unseres derzeitigen Verkehrsverhaltens zu spüren seien. Er hielt ein leidenschaftliches Plädoyer für eine rigide und sofortige Reduzierung des Kfz- und Flugverkehrs auf das Niveau der sechziger Jahre und forderte dazu auf,

Mobilitäts- und technokratischen Machbarkeitswahn kritisch zu überprüfen. Demgegenüber pries ein Manager der Firma Siemens die technischen Möglichkeiten des Verkehrsmanagements in Form des durch Infra-Rot-Systeme gesteuerten Koordinations-Computers "Euro-Scout" an. Es gebe nicht ein Zuviel an Verkehr, sondern der vorhandene Verkehr müsse nur besser organisiert und in seinen Abläufen optimiert werden. Auf die ökologischen Schäden eines "optimierten" Verkehrs ging er in seiner Argumentation nicht ein und wurde deswegen aus dem Publikum scharf kritisiert. Sein Argument, der "Euro-Scout" weise den Nutzer auch auf den ÖV hin, entkräftete Kurt Becher vom Verkehrsverbund Rhein-Sieg: "Euro-Scout" weise leider nur dann auf ÖV hin, wenn dieser ohnehin schon überlastet sei, nämlich in den Stoßzeiten.

Ein Verkehrsmanagementkonzept, das Verkehrsvermeidung zum Ziel hat, stellte Dr. Peter Häckelmann vom Saarbrücker Stadtplanungsamt vor. In seiner Stadt hat man durch "Pflörtnerampeln", großräumige Verkehrsberuhigung, Busspuren, Ampelvorrangschaltung für ÖV sowie die Bedienung entfernt gelegener Autobahnabfahrten und Bahnhöfe mit ÖV (Pendelbusse) den Blechlawinen den Kampf angesagt und darauf vertraut, daß der breite Konsens in der Bevölkerung sich über die positiven Folgen der Veränderungen schon einstellen werde, was dann auch tatsächlich geschah. Nach der äußerst kontroversen Diskussion wurde konkret vorgeschlagen, daß die Industrie sich perspektivisch stärker auf die Entwicklung energiesparender und emissionsarmer Fahrzeuge sowie technisch fortschrittlicherer Transportsysteme (Magnetbahnen, Kabinenroller) konzentrieren solle und bei deren Konzeption enger mit dem ÖV kooperieren müsse.

An der *abschließenden Podiumsdiskussion*, die der Journalist Karl Lohrengel moderierte, nahmen als Diskutanten der Kölner Verkehrsdezernent, der DGB-Kreisvorsitzende, der Vorsitzende des Verkehrsausschusses im Kölner Rat, ein Mitglied des Forums Kölner Verkehrsinitiativen, der Geschäftsführer der IHK Köln sowie der Geschäftsführer des Verkehrsverbunds Rhein-

Sieg teil. Karl Lohrengel fokussierte bei aller Komplexität der Verkehrsproblematik immer wieder den Problem-Teilbereich einer unzureichenden Kooperation in der Kommunalpolitik und fragte die Podiumsteilnehmer nach ihrer Bereitschaft zu mehr und vor allem veränderter Kooperation. Es zeigte sich zunächst eine recht zähe Abwehr, insbesondere bei den Vertretern der Stadt und der IHK, die den entscheidungsfördernden Sinn solcher neuer Foren stark in Abrede stellten. Der Vertreter der Verkehrsinitiativen, Roland Schüler, machte klar, daß es aus Sicht der Umweltverbände an einer verbindlichen und kontinuierlichen Möglichkeit zur Mitarbeit an verkehrspolitischen Konzepten mangle. Es seien enorme Innovationspotentiale vorhanden, die leider die kommunalpolitisch Verantwortlichen nicht erreichten. Im übrigen ginge es auch darum, bisherige Entscheidungen und ihre Grundlagen transparenter zu machen.

Beiträge aus dem Publikum verstärkten den Tenor der Diskussion, die Notwendigkeit von erweiterter Kooperation anzuerkennen. Der DGB-Vorsitzende Konrad Gilges forderte einen Interessenausgleich; in einer erweiterten und vernetzten Kommunikation und Kooperation sei es möglich, einen effizienteren Austausch von Informationen zu erreichen und Kompromisse zu erzielen. Daraufhin machte schließlich der Verkehrsdezernent der Stadt, Hubertus Oelmann, ein konkretes Angebot: Er werde für die Stadt Köln zu einem erweiterten verkehrspolitischen Forum einladen.

Diese erstaunliche Kehrtwende kann man bereits als Ergebnis und Erfolg dieser Tagung betrachten. Aber der DGB-Kreis Köln hat außerdem gezeigt, daß Gewerkschaften für aktuelle politische Themen mobilisieren können, auch wenn sie über die unmittelbare Arbeitsplatzperspektive hinausgehen, und daß das Angebot eines erweiterten kommunalpolitischen Diskurses von den unterschiedlichsten Interessenvertretern aufgegriffen wird.

Judith Levold (Köln)