Wendepunkte

• Energiepolitik • Mobilität • Umweltpolitik
• Industrie- und Dienstleistungspolitik • Strukturpolitik

Nr. 5/07. Januar 2013

2013 – ein Jahr der Entscheidungen?: Ausblick von Dietmar Hexel zum neuen Jahr…..……..Seite 1

Energiewende: Elemente und Kriterien einer sozialen Gestaltung der Energiewende.....…....Seite 2

Meine Gleise, deine Gleise, unsere Gleise? Der DGB zum vierten Eisenbahnpaket.…....…..…Seite 5

Plattform: Pressemitteilungen und Veranstaltungen der Abteilung IDS .....Seite 6

2013: Optimismus? Energie? Entscheidungen?

Medien neigen zur Skandalisierung. Das werden wir auch 2013 wieder erleben. Es stehen ja nicht nur eine Landtags- und eine Bundestagswahl an. Es geht vor allem um die Beantwortung der Frage, wie es weitergeht mit der Energiewende, mit der längst überfälligen Regulierung der Finanzmärkte, der Eurokrise – besser der Krise der Arbeit in Europa – und den notwendigen Schritten zur weltweiten CO_2 –Reduktion.

Gehört haben wir den Handlungszwang und die Dramatisierung bei diesen Themen schon seit vielen Jahren. Warum fielen dann keine Entscheidungen? Warum wurde hemdsärmlig improvisiert und weitergewurstelt? Selbst die Energiewende ist nicht mit ausreichend klaren Entscheidungen und praktischen Konsequenzen belegt worden – auch wenn das im Ausland vielleicht so aufgefasst wird. Es wurde nur entschieden, wo wir aussteigen. Wie wir den Energieumstieg managen und was wir stattdessen machen, bleibt nach wie vor unklar.

Es gibt noch zu viele Baustellen: Die massive Förderung der Energieeffizienz zum Energiesparen ist ausgeblieben. Dabei könnten durch höhere Energieeffizienz in Industrie, Handwerk und Haushalten nicht nur der Zeitdruck bei der Energiewende entschärft, sondern auch viele sinnvolle neue Produkte forciert werden. Hinzu kommt, dass die erneuerbaren Energien nicht konsequent genug vorangetrieben werden. Im Gegenteil, der Bundesregierung geht der Ausbau der Erneuerbaren eher zu schnell, sie will ihn deckeln. Orientierungslosigkeit erleben wir auch bei den Finanzmärkten und der Eurokrise. Man hangelt sich von Ereignis zu Ereignis ohne klares Ziel außer dem, an der Macht zu bleiben. Das ist für vorausschauende Politik und ein gutes Leben der Menschen zu wenig.

2013 könnte ein gutes Jahr werden, wenn es tatsächlich ein Jahr der Entscheidungen würde. Die Bürgerinnen und Bürger haben bei den Wahlen die Chance, ihren Beitrag hierzu zu leisten. Durch mehr direktes Einmischen und demokratische Beteiligung, sowohl vor Ort wie in den Betrieben, könnten die Entscheidungen jedoch besser und nachhaltiger werden. Die Mitbestimmung der Betriebsräte ist dafür ein sehr gutes und erfolgreiches Beispiel.

Wir als Gewerkschaften können und wollen uns auch 2013 an der Gestaltung der weitreichenden Transformationsprozesse beteiligen. Im letzten Jahr wurde vom DGB ein Konzept für einen Marshallplan in Europa und eine klare Ansage für ein besseres Rentensystem vorgelegt. Ein Jahr zuvor haben wir ein Positionspapier zum *Energieumstieg* verabschiedet. Dieses wird im ersten Halbjahr 2013 zu einem erweiterten Gesamtkonzept unter Berücksichtigung des Wärmebe-

reichs und der Mobilität ausgebaut. Auch zur Verkehrswende und zur gesamtdeutschen Strukturförderung werden wir Vorstellungen präsentieren, die über den Tag hinausgehen. Die in diesem Jahr anstehenden Gewerkschaftstage der IG BCE und der IG BAU sowie von GEW und NGG werden wichtige Inhalte zu diesen Themen liefern, die sich die Politik zu Eigen machen kann und sollte.

Natürlich steht die Bundestagswahl dabei im Vordergrund. Sie bietet eine gute Möglichkeit, unsere Positionen im politischen Diskurs aktiv zu vertreten. Doch das ist nur die Nahperspektive. Denn es geht nicht wirklich um die nächste oder auch übernächste Bundestagswahl. Es geht um eine grundlegende Veränderung unserer Art und Weise des Wirtschaftens.

Sowohl der DGB als auch die IG Metall haben im vergangenen Jahr auf großen Kongressen festgestellt, dass wir so, wie wir gegenwärtig arbeiten und wirtschaften, nicht mehr weitermachen können. Wirtschaft muss dem Menschen dienen. Sie darf nicht so ausgelegt sein, dass Wenige immer reicher und Viele immer ärmer werden. Und sie darf den Menschen und die Natur nicht ausbeuten oder gar zerstören. Nachhaltigkeit in der Unternehmenspolitik muss praktische Folgen für den Energie- und Ressourceneinsatz, die Arbeitsbedingungen und die Produktgüte haben. Qualitatives Wachstum bedeutet, dass wir „besser statt mehr" produzieren und konsumieren. Wir haben ein gewaltiges Wissen, um einen solchen Kurswechsel zu vollziehen. Jetzt brauchen wir noch den Mut, die Weichen dafür zu stellen und den Wechsel umzusetzen.

Das gilt für alle Verantwortlichen und für jeden von uns auch persönlich. Ziel muss es sein, eine neue Lebensqualität zu erreichen, bei der der Zeitwohlstand gegenüber materiellem Wohlstand an Bedeutung gewinnt, denn nicht nur die Schicht- und Bandarbeiter halten eine weitere Beschleunigung nicht mehr aus. Gleichzeitig müssen wir konkret gegen die Spaltung der Gesellschaft in arm und reich vorgehen.

Die Gewerkschaften und ihr DGB können und werden bei der Bewältigung der anstehenden Aufgaben auch 2013 eine wichtige Rolle spielen. Dies gilt vor allem für das Mehrgenerationenprojekt der Energiewende und die Durchsetzung einer modernen ökologisch-sozialen Industrie- und Dienstleistungspolitik.

Dietmar Hexel
Mitglied des Geschäftsführenden Bundesvorstands des DGB

Energiewende muss sozial gestaltet werden

Die Energiewende stellt Deutschland nicht nur technologisch vor große Herausforderungen. Der beginnende Transformationsprozess wird weitreichende Veränderungen für das gesamte wirtschaftliche und gesellschaftliche Leben mit sich bringen. Deshalb kommt es auf eine soziale Gestaltung dieses Wandels an, um ihn zum Erfolg zu führen.

Die Energiewende setzt wichtige Impulse für einen nachhaltigen Umbau der Industrie- und Dienstleistungsgesellschaft. Mit dem Abschied von der Kernenergie und der kontinuierlichen Reduktion fossiler Brennstoffe legt sie die Grundlagen für eine nachhaltige Wirtschaftsentwicklung, weit über die Energiewirtschaft hinaus.

Klar ist, dass der Umbau der Energieversorgung nicht zum Nulltarif zu haben sein wird. Schätzungen der KfW Bankengruppe gehen davon aus, dass bis zum Jahr 2020 mindestens 250 Milliarden Euro investiert werden müssen, um den Ausbau der erneuerbaren Energien im Strom- und Wärmebereich, die Steigerung der Energieeffizienz, den Netzausbau sowie ergänzende konventionelle Kraftwerke voranzubringen. Bis 2050 könnten sich diese Investitionen nach Berech-

nungen des Bundesumweltministeriums (BMU) zu einem Volumen von 550 Milliarden Euro summieren.

Nach allgemeiner Erfahrung mit Großprojekten – vor allem solchen, die sich über mehrere Generationen hinziehen – sind diese Kostenabschätzungen wahrscheinlich eher noch am unteren Rand des Realistischen anzusiedeln. Dennoch ist das Geld gut angelegt. So geht etwa die BMU-Leitstudie von 2011 davon aus, dass ein regenerativer Energiemix bereits 2025 kostengünstiger sein wird als ein Mix fossiler Brennstoffe. Zudem macht die Studie deutlich, dass im Jahr 2040 die Markteinführungskosten der erneuerbaren Energien vollständig amortisiert sind. Ab diesem Zeitpunkt ist ein auf erneuerbaren Energien basierendes Energiesystem im Vergleich zu einer „Business-as-usual"-Entwicklung wesentlich kostengünstiger. Bis zum Jahr 2050 können es rund 570 Milliarden Euro sein, die ansonsten für fossile Brennstoffe aufgebracht werden müssten.

Die Energiewende macht sich demnach mittel- bis langfristig bezahlt. Am Ende wird eine bezahlbare, sichere und umweltverträgliche Energieversorgung stehen. Aber für den Zeitraum dazwischen, d.h. die nächsten drei Dekaden, besteht die Herausforderung darin, die Finanzierung des Transformationsprozesses sicherzustellen. Diese Finanzierung muss sozialverträglich gestaltet werden, damit der nachhaltige Erfolg der Energiewende nicht gefährdet wird.

Im Rahmen eines Risikomanagements sollten insbesondere die folgenden Fehlentwicklungen vermieden werden:

- einseitige Gewinnverteilung,
- Privatisierung von Gewinnen und Sozialisierung von Risiken,
- gegeneinander Ausspielen von Verbrauchergruppen,
- Zunahme von „Energiearmut" sowie der
- Verlust von Arbeitsplätzen und geschlossenen industriellen Wertschöpfungsketten.

Um diesen denkbaren Fehlentwicklungen zu begegnen, wird es nicht ausreichen, die freien Kräfte des Marktes walten zu lassen. Im Gegenteil: wir brauchen einen starken und aktiven Staat, der als Gestalter und Akteur in Erscheinung tritt und dabei klare Kriterien zur Grundlage seiner Politik macht.

Wie also kann eine sozial gerechte Ausgestaltung der Energiewende aussehen? Das „Sechseck" der sozialen Energiewende gibt darauf eine Antwort (vgl. Abb 1). Es fasst die Elemente und Kriterien zusammen, die bei der sozialen Gestaltung der Energiewende berücksichtigt werden müssen.

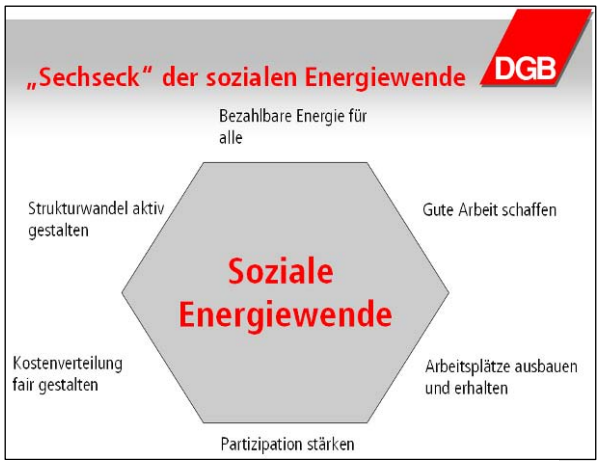

Abbildung 1: Sechseck der sozialen Energiewende, Quelle: eigene Darstellung

1. Erstes wesentliches Kriterium für eine sozialverträgliche Energiepolitik ist der *Erhalt und Ausbau von Arbeitsplätzen* entlang der gesamten Wertschöpfungskette bei Industrie und Dienstleistungen. Im Bereich der erneuerbaren Energien sind in den letzten Jahren Hunderttausende von neuen Arbeitsplätzen entstanden. Aber auch in klassischen Branchen, wie etwa im Maschinenbau oder in der Chemieindustrie, besteht die Chance, durch Innovationen für die Energiewende bestehende Jobs zu erhalten und neue Jobs zu schaffen. Aufgabe der Politik muss es sein, dieses Beschäftigungspotenzial zu entwickeln und den Prozess durch geeignete Rahmenbedingungen zu unterstützen. Markteinführungsprogramme, Forschungsförderung, zinsgünstige Darlehen und Entlastungsregelungen für energieintensive Unternehmen bieten dafür eine solide Grundlage. Um negative Auswirkungen auf Arbeitsplätze zu vermeiden, ist stets das Prinzip der Investitions- und Planungssicherheit zu gewährleisten, wenn einschneidende Gesetzesänderungen vorgenommen werden sollen.

2. Überall dort, wo neue Arbeitsplätze entstehen, muss das Kriterium *„Gute Arbeit"* durchgesetzt werden. Dies gilt vor allem dann, wenn staatliche oder staatlich induzierte Fördergelder fließen. Diese sollten nur dann gewährt werden, wenn „gute Arbeit" geschaffen wird. Es ist ein unhaltbarer Zu-

stand, dass insbesondere in den „grünen" Branchen überwiegend schlechte Arbeits- und Entlohnungsbedingungen vorherrschen. Insbesondere die desaströse Entwicklung in der ostdeutschen Solarindustrie zeigt, dass der von Arbeitgebern eingeschlagene Weg der Niedriglohnstrategie in die Sackgasse geführt hat. Es kann nicht nachhaltig sein, wenn nur ein Bruchteil der dort beschäftigten Produktionsmitarbeiter von seinem Einkommen gut leben kann. Mitbestimmung und Tarifverträge sind die richtige Antwort, um hier für mehr Motivation und Zufriedenheit bei den Beschäftigten zu sorgen. Nur so können Unternehmen im (internationalen) Wettbewerb bestehen und neue Industrien dauerhaft erfolgreich werden.

3. Der bevorstehende *Strukturwandel* in der Energiewirtschaft und darüber hinaus ist eine große Herausforderung. Dieser Wandel muss aktiv begleitet werden. Es bedarf verbindlicher Übergangsstrategien, welche die Arbeitnehmerinteressen maßgeblich berücksichtigen. So sollten einerseits Interessenausgleiche und Sozialpläne die größten sozialen Härten zu vermeiden helfen. Andererseits müssen regionale Strukturkonzepte für eine Weiterentwicklung betroffener Standorte sorgen, so dass neue Beschäftigungschancen entstehen. Umschulungs- und Qualifizierungsprogramme helfen den Beschäftigten, ihre Kompetenzen und Qualifikationen an die neuen Anforderungen anzupassen. Ziel muss es sein, alle betroffenen Beschäftigten „mitzunehmen".

4. Auch während der Umbauphase muss eine *bezahlbare Energieversorgung* für Privathaushalte, KMU und Industrie sichergestellt werden. Sie ist die Grundvoraussetzung für wirtschaftliche Entwicklung und gesellschaftliche Teilhabe. Bezahlbarkeit setzt voraus, dass die notwendigen Investitionen möglichst kosteneffizient realisiert werden. So gilt die Faustregel: Alles, was nicht ausgegeben wird, braucht nicht umgelegt zu werden. Neben dem Energiepreis ist die verbrauchte Energiemenge für die Höhe der Energiekosten ausschlaggebend. Insofern müssen Energieeffizienz und –einsparung höchste Priorität genießen, um die Kosten des Energieverbrauchs zu stabilisieren. Aufgabe des Staates sollte es sein, die verschiedenen Verbrauchergruppen bei diesem Thema zu unterstützen. Vor allem bei einkommensschwachen Haushalten besteht die Notwendigkeit einer staatlichen Unterstützung. Hier ist beispielsweise ein Investitionsprogramm für energieeffiziente Haushaltsgeräte ein sinnvoller Anreiz, um Energiekosten zu sparen.

5. Auch die *Kostenverteilung* muss ins Zentrum der Aufmerksamkeit gerückt werden. Ziel sollte es sein, die notwendigen Kosten des Umbaus gerechter zu verteilen. Das Prinzip „Starke Schultern tragen starke Lasten" sollte als Leitlinie gelten. Dabei müssen einseitige Überlastungen einzelner Verbrauchergruppen jedoch unbedingt vermieden werden. Aus Sicht des DGB sind die Ausnahmeregelungen der energieintensiven Industrie im Grundsatz beizubehalten. Sie dienen dem Erhalt wichtiger Industriezweige, die unverzichtbare Vorprodukte für die Energiewende herstellen. Allerdings ist die Erhöhung der Transparenz und Verbesserung der Zielgenauigkeit bei den Ausnahmeregelungen sicherzustellen.

6. Damit die Energiewende zu einem „Gemeinschaftswerk" wird, muss schließlich die *Partizipation* ausgeweitet werden. Dabei ist zu beachten, dass sich Partizipation nicht nur auf Bürgerbeteiligung an Genehmigungsverfahren reduzieren lassen darf. Im Gegenteil: Aus Sicht des DGB sollte hier ein umfassender Ansatz zum Zuge kommen. 600 Energiegenossenschaften zeigen, wie der Zusammenschluss von Bürgerinnen und Bürgern die dezentrale Energieversorgung voranbringen kann. Auch eine finanzielle Beteiligung an größeren Projekten ist ein interessanter Ansatz, um deren Akzeptanz zu steigern und neue Wege bei der Finanzierung zu gehen. Getreu dem Motto: Wer Netze ertragen muss, sollte auch an deren Erträgen beteiligt werden. Mit diesen Maßnahmen können wir insgesamt „mehr Demokratie wagen" und schaffen Transparenz und Legitimation für die Transformation der Energieversorgung.

Autor: Frederik Moch

Meine Gleise, deine Gleise, unsere Gleise?

Schon im Januar wird Siim Kallas, der EU-Verkehrskommissar, das vierte Eisenbahnpaket vorlegen. Darin wird Kallas Vorschläge zum Unbundling machen, also zu einer verschärften Entflechtung von Netz und Betrieb und diese Trennung bereits ab Dezember 2019 vorschreiben. Die EU-Kommission sieht mit integriertem deutschem Bahnmodell die Öffnung der europäischen Bahnmärkte gefährdet. Sie beharrt auf dieser Meinung, obwohl mehrere Studien das Gegenteil beweisen.

Die Schiene ist ein entscheidender Baustein, um die CO_2- und Energieeinsparziele im Verkehr zu erreichen. Eine Verlagerung des steigenden Güterverkehrs auf den ökologischen Verkehrsträger Schiene ist daher unumgänglich. Hierzu wird eine intakte und bedarfsgerecht ausgebaute Schieneninfrastruktur benötigt. Gleichzeitig liegt es im gesellschaftlichen Interesse, ein leistungsstarkes und kundenorientiert arbeitendes Bahnunternehmen zu haben, das in der Lage ist, im Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern zu bestehen. Nun stellt sich die Frage, ob diese beiden Ziele miteinander vereinbar und in einem Konzern - nämlich der Deutschen Bahn AG - optimal aufgehoben sind.

Viele erinnern sich vielleicht an die Zustände der Deutschen Bundesbahn und der Reichsbahn der DDR: baufällige Bahnhöfe, unfreundliches Personal, langsame Verbindung waren damals oft mit Zugfahren verbunden. Die Bahnreform im Jahr 1993 umfasste drei wesentliche Änderungen. Zum einen wurden die Bundesbahn und die Reichsbahn in eine neue, privatrechtlich organisierte Eisenbahngesellschaft des Bundes, die Deutsche Bahn AG, umgewandelt und das neue Unternehmen entschuldet. Zum anderen wurde ein diskriminierungsfreier Zugang zum Eisenbahnnetz für private Eisenbahnunternehmen ermöglicht und die Zuständigkeit für den Schienenpersonennahverkehr durch die Regionalisierung an die Bundesländer übertragen.

Mit der ersten Stufe der Bahnreform wurde auch festgelegt, einen Infrastrukturauftrag des Bundes im Grundgesetz zu verankern. Damit sind das Schienennetz und ein funktionierender Eisenbahnbetrieb in Nah-, Fern- und Güterverkehr innerhalb Deutschlands ein unverzichtbarer Bestandteil der öffentlichen Daseinsvorsorge.

Damit staatliche Investitionen in die Infrastruktur effizienter eingesetzt werden, wurde 2009 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Deutsche Bahn AG eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) abgeschlossen. Im Rahmen der LuFV stellt der Bund jährlich 2,5 Milliarden Euro für Ersatzinvestitionen im Schienennetz zur Verfügung. Damit wurden erstmalig die Qualität und Quantität der Leistung, die die Deutsche Bahn im Gegenzug für die vom Bund gezahlten Instandhaltungsmittel zu erbringen hat, festgelegt. Die Vereinbarung gilt für fünf Jahre. Über die Weiterführung der LuFV wird derzeit verhandelt.

Die Entwicklungen im Bahnsektor nach der Bahnreform sind durchaus erfolgreich. Auch wenn die Kundenzufriedenheit und Pünktlichkeit bei der Deutschen Bahn noch Optimierungspotenzial besitzt, ist das Reisen auf der Schiene eine echte Alternative zum Pkw oder zum Flugzeug. In den letzten Jahren stieg deshalb die Verkehrleistung in allen Bahnsegmenten. Die höchsten Zuwächse gab es im Schienengüterverkehr. 2011 sind die Umsätze im Eisenbahnverkehrsmarkt um fünf Prozent angestiegen, während der Schienengüterverkehr sogar zwölf Prozent zulegte.

Der Anstieg des Eisenbahnverkehrs bringt auch Infrastrukturerlöse. So betrug der Umsatz aus Nutzungsentgelten für die Eisenbahninfrastruktur 2011 insgesamt 5,4 Milliarden Euro. Die Trassenentgelte werden von den Betreibern der Infrastruktur verlangt, wobei das größte Eisenbahninfrastrukturunternehmen in Deutschland die DB Netz AG ist. Hinzu kommen noch Entgelte für die Nutzung von anderer Eisenbahninfrastruktur, wie Bahnhöfen und Serviceeinrichtungen. Für die DB AG ist die Infrastruktur daher eine einträgliche Sparte.

Die EU-Kommission sieht aber genau in diesem integrierten Modell der Deutschen Bahn AG, die Infrastruktur und Betreibergesellschaft in einem Konzern vereint, eine Behinderung des freien Wettbewerbs und eine Diskriminierung des Zugangs für Wettbewerber zum Bahnnetz. Der für Verkehr zuständige EU-Kommissar Siim Kallas wird im Januar

das vierte Eisenbahnpaket vorlegen. Er erhöht damit den Druck und will die Entflechtung von Schienennetz und Betrieb - vier Jahre früher als vorgesehen - bereits ab Dezember 2019 vorschreiben.

Schon seit Jahren sind die Deutsche Bahn AG und die Bundesregierung mit der EU-Kommission und dem Europäischen Parlament über die Trennung von Netz und Betrieb im Dauerstreit. Die EU-Kommission hat Deutschland sogar beim Europäischen Gerichtshof verklagt und sich im September eine erste Niederlage eingeholt. Die Klage würde für unzulässig erklärt, da das EU-Recht ein integriertes Modell nicht grundsätzlich verbietet.

Um die Eisenbahnmärkte in Europa weiter zu entwickeln, ist die Trennung von Netz und Betrieb nicht notwendig. Zu diesem Ergebnis kommen jedenfalls mehrere Studien aus dem vergangenen Jahr. Die Unternehmensberatung Roland Berger stellt fest, dass ein gemeinsames Management von Betrieb und Infrastruktur kein Hindernis ist, um Effizienz und Leistung der Bahn zu steigern. Die Gutachter einer Studie des Beratungsunternehmens SCI haben Bahnmärkte in sechs europäischen Ländern untersucht und deren Entwicklung verglichen. Die Untersuchung ging der Frage nach, ob mit den jeweiligen Maßnahmen mehr Verkehr auf die Schiene gebracht worden ist. Dabei hat sich gezeigt, dass sich die Leistungsbilanz der untersuchten Eisenbahnmärkte seit Anfang der 1990er Jahren sehr unterschiedlich entwickelt hat. Deutlich wurde aber auch, dass der Erfolg eines Eisenbahnmarktes weniger von den Strukturmodellen als vielmehr von konkreten politischen Entscheidungen in den einzelnen Ländern abhängig ist.

Es gibt bisher keinen wissenschaftlichen Beleg dafür, dass nur die Trennung von Netz und Betrieb zu einem funktionierenden Wettbewerb führt. Die Kosten einer solchen Trennung sind von den Trennungsbefürwortern bisher nicht beziffert worden. Die Vorteile eines integrierten Modells liegen in einem abgestimmten Vorgehen bei Bauvorhaben bis hin zum konzerninternen Arbeitsmarkt, der Beschäftigungssicherung verspricht. Diese Vorteile würden bei der Zerschlagung des erfolgreichen deutschen Strukturmodells geopfert.

Klar ist aber auch, dass es die Kernaufgabe der Deutschen Bahn AG ist, eine breite, flächendeckende Verkehrsversorgung mit öffentlicher Mobilität in Deutschland sicherzustellen. Daher müssen die Einnahmen aus der Infrastruktur zum Wohle der Allgemeinheit in den Erhalt und bedarfsgerechten Ausbau von Schienenwegen fließen. Wettbewerb und Unbundling sind kein Selbstzweck. Wer mehr Verkehr auf die Schiene bringen will, muss eine hinreichende Finanzierung sicherstellen und geeignete Rahmenbedingungen schaffen.

Autorin: Marion Jungbluth

Plattform

DGB-Pressemitteilung „Vermittlungsausschuss: CSU-Drohung zu ÖPNV-Kürzung inakzeptabel" vom 11.12.2012: Die CSU droht mit einer Reduzierung der Mittel für die kommunale Verkehrsinfrastruktur und den öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV), falls die SPD weiterhin das Steuerabkommen mit der Schweiz blockiert. Der DGB stellt dazu fest, dass eine solche Drohung völlig inakzeptabel und empörend ist. Zwei sachfremde Themen werden unzulässigerweise verknüpft … weiterlesen

DGB-Pressemitteilung „Energiewende sozial gerecht finanzieren" vom 17.12.2012: Die Investitionen in erneuerbare Energien sind wichtige Zukunftsinvestitionen für den sozial-ökologischen Umbau der Industrie- und Dienstleistungsgesellschaft. Die Umbaukosten müssen aber sozial gerecht finanziert werden, fordert DGB-Vorstandsmitglied Dietmar Hexel. Ziel müsse es sein, dass sich alle Akteure im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit an den Kosten beteiligen … weiterlesen

DGB-Pressemitteilung „Bundesregierung ist dabei die Energiewende zu verpfuschen" vom 19.12.2012: "Für die Bundesregierung ist die Energiewende ganz offensichtlich mehr Last als Lust. Anders können der schleppende Fortgang und die ständigen Streitereien nicht erklärt werden", sagte Dietmar Hexel zum ersten Monitoring-Bericht zur Energiewende … weiterlesen

DGB-Tagung zur Finanzierung des ÖPNV: Der DGB führt am 12. März 2013 gemeinsam mit ver.di, der EVG und der TU Berlin die Tagung „ÖPNV – nie war er so wertvoll wie heute" durch. Gegenstand der Tagung ist die Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs, die vor einer Zerreißprobe steht. Innerhalb der nächsten Jahre werden die Weichen für die Finanzierung des ÖPNV neu gestellt. Zusätzlich greift die Schuldenbremse für Bund, Länder und Kommunen. Es besteht die Gefahr, dass Länder und Kommunen nicht mehr in der Lage sein werden, die Aufgabe der Daseinsvorsorge im Öffentlichen Personenverkehr hinreichend zu erfüllen. Die Veranstaltung wird in der Reihe „Mit Bus und Bahn in die Zukunft?" durchgeführt. Die Einladung zur Veranstaltung finden Sie hier.

DGB-Bundesvorstand, Abteilung Industrie-, Dienstleistungs- und Strukturpolitik
Verantwortlich: Dietmar Hexel, Henriette-Herz-Platz 2 10178 Berlin