

REDE

Stefan Körzell

DGB-Vorstandsmitglied

**Gewerkschaftliche Anforderungen an eine
Verkehrsinfrastrukturpolitik
Fachtagung „Die Zukunft der Verkehrsinfrastruktur in
Deutschland“**

am 25.02.2016 in Berlin

(Es gilt das gesprochene Wort.)



Sehr geehrte Damen und Herren,

liebe Kolleginnen und Kollegen

Ich darf Sie im Namen des DGB-Bundesvorstands recht herzlich begrüßen!

Ich freue mich, dass sie bei diesem wichtigen Thema heute so zahlreich gekommen sind. Das war in den letzten Jahren bei Veranstaltungen zur Infrastruktur nicht immer so. Zwischen-zeitlich, und das ist gut so, ist das Thema in den Fokus der Politik gerückt.

Aber das mediale Auf und Ab bleibt. Mal rauscht der Blätterwald, weil eine neue Generation von Öffentlich-Privaten Partnerschaften – also sogenannte ÖPP – ausgerufen werden. Zwei Tage später schaut man in die Zeitung und? War da was? Einen Monat später wird eine Studie veröffentlicht, die von einem Investitionsstau von über 130 Milliarden Euro in unseren Kommunen berichtet. 130 – Milliarden – Euro. Eine unvorstellbare Zahl.

Mir fallen dann schnell zwei Beispiele ein, die ich selbst gesehen habe. Und fünf, von denen mir erzählt wurde.

Ihnen wird es da auch nicht anders gehen, wenn sie durch Ihr Viertel gehen oder mit Freunden reden: es geht nicht nur um Schlaglöcher, auch um Theater, Turnhalle und Schwimmbad, um bröckelnden Putz und riesige Wasserflecken im Fußgängertunnel, um Bittbriefe an die Eltern, doch beim Renovieren des Klassenraums zu helfen, um Dauerbaustellen auf dem Gehweg – und gerissene Absperrbänder, die im Dreck liegen und davon zeugen, dass schon länger nichts passiert ist.

Und trotzdem verschwindet das Thema nach einigen Tagen wieder in der Versenkung. Bis gar nichts mehr geht. So wie bei der Schiersteiner Brücke auf der A643, oder bei der Rheinquerung auf der A1 bei Leverkusen!

Haben Politik und Medien noch nicht verstanden, was damit bei vielen Menschen ausgelöst wird?

Sie fragen sich: Ist das unser Wohlstand, der da zerbröselt? Haben wir die beste Zeit schon hinter uns?

Wieso tut keiner was dagegen?

Vielleicht begegnen viele Menschen der vernachlässigten Infrastruktur mit Gleichgültigkeit, weil sie die Erfahrung gemacht haben, dass sich doch nichts tut.

Der langsame Verfall der öffentlichen Straßen, Gebäude, Wasser- und Schienenwege in Teilen der Republik schreitet schon seit Jahrzehnten voran.

Dort, wo eine rechtzeitige Sanierung noch Abhilfe geschaffen hätte, sind heute, nach Jahren des Nichtstuns, oft schon komplette Neubauten notwendig. So wie auf der A45.7

Es erscheint schon absurd, wenn im Bundeshaushalt Überschüsse erwirtschaftet werden und wir gleichzeitig unsere Infrastruktur verkommen lassen!

Wann also wenn nicht jetzt sollen wir unsere öffentliche Infrastruktur endlich wieder auf den Stand bringen, der dem Wohlstand entspricht, der in unserer Gesellschaft Jahr für Jahr erwirtschaftet wird?

Das Zinsumfeld muss genutzt werden, um einen Schub bei den Investitionen in Gang zu setzen.

Wir Gewerkschaften fordern seit langem eine Investitionsoffensive.

Selbst der BDI hat dies im vergangenen Jahr mit uns gemeinsam getan.



Denn Nichthandeln führt nicht nur zu Unmut bei den Bürgerinnen und Bürgern. Es verursacht auch volkswirtschaftliche Kosten.

Wir fahren auf Verschleiß.

Die Investitionsquote liegt bei 17 Prozent.

Vor über zwanzig Jahren wurde noch fast ein Viertel des Sozialprodukts investiert.

Besonders dramatisch schrumpfen die öffentlichen Investitionen. Die staatlichen Nettoinvestitionen – also die Bruttoinvestitionen abzüglich der Abschreibungen – sind seit 2003 im roten Bereich. Der öffentliche Kapitalstock verfällt.

Die Investitionsschwäche bedroht das langfristige Wachstum und unsere Wettbewerbsfähigkeit.

Über ein Viertel der unterlassenen Investitionen betrifft die Verkehrsinfrastruktur. Die Handlungsfähigkeit des Staates wird immer lauter in Frage gestellt. Das ist Wasser auf die Mühlen der Privatisierer.

Wann, wenn nicht jetzt wären Investitionen in die öffentliche Infrastruktur vor Ort ein starkes Signal an die Bürgerinnen und Bürger?

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Kolleginnen und Kollegen,

Wir brauchen beim Umgang mit unserer Verkehrsinfrastruktur einen Politikwechsel.

Es ist ein dickes Brett, das wir da bohren müssen.

Denn die große Koalition steht sich selbst im Weg. Sie will weder neue Schulden machen noch die Steuern erhöhen.

Wer die „Schwarze Null“ zur Maxime der Finanzpolitik erklärt und Steuerermehreinnahmen in den Schuldenabbau steckt, statt in die Zukunft zu investieren, handelt verantwortungslos.

Wo ist der Unterschied, wenn ich statt Schulden den nachfolgenden Generationen eine komplett marode Infrastruktur hinterlasse?

Haben wir schon vergessen, wie es nach der Grenzöffnung in der ehemaligen DDR ausgesehen hat, welche Anstrengungen nötig waren, um dies zu korrigieren?

Die Glorifizierung der schwarzen Null muss aufhören. Sie hat uns die schwarzen Löcher in die Straßen und Brücken, Kanäle und Schleusen, Gleise und Tunnel gerissen.

Wir brauchen schleunigst einen Kurswechsel, denn die Investitionslücke wird immer größer – deshalb haben wir gemeinsam mit der Friedrich-Ebert-Stiftung zu dieser Veranstaltung eingeladen, um einen Beitrag aus gewerkschaftlicher Sicht zum Thema zu leisten.

Der Staat hätte in der laufenden Legislaturperiode die öffentliche Infrastruktur stärken können, ohne gegen die Schuldenbremse zu verstoßen.

Der Blick auf den Verschuldungsspielraum seit 2014 zeigt: Wir hätten Investitionen von über 50 Mrd. € zusätzlich finanzieren können. Vielleicht wäre es wirklich sinnvoll, eine haushaltsrechtliche Verpflichtung zu öffentlichen Investitionen mindestens in Höhe der Abschreibungen auf das Vermögen der öffentlichen Hand einzuführen.

Diese Verpflichtung darf aber nicht zur Kürzung von Sozialleistungen führen!

Verkehrsinfrastrukturinvestitionen müssen wie andere öffentliche Güter vorrangig aus Steuermitteln finanziert werden.

Sie gehören zur öffentlichen Daseinsvorsorge.

Deshalb sollten sie von Schuldenbremsen und den Maastricht-Kriterien ausgenommen werden, da bin ich sogar mal der gleichen Meinung wie der Sachverständigenrat.

Denn Infrastrukturinvestitionen leisten einen dauerhaften wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Nutzen.

Ihre Finanzierung durch neue Schulden ist im Sinne zukünftiger Generationen.

Ein letzter Punkt zum Thema finanzielle Handlungsfähigkeit: Steuererhöhungen dürfen nicht länger tabuisiert werden. Die kleine, aber finanzkräftige Gruppe der Reichen und Superreichen muss endlich stärker an der Finanzierung öffentlicher Investitionen beteiligt werden.

Allein der Abbau steuerlicher Privilegien von Spitzeneinkommen und Vermögen, die Abschaffung der pauschalen Abgeltungssteuer würden die Finanzkraft des Staates stärken.

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Kolleginnen und Kollegen,

Die Zukunfts- und Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands hängt in großem Maße von funktions- und leistungsfähigen Verkehrsnetzen ab.

Zudem wollen und müssen wir die Mobilität von Personen und Gütern ressourceneffizienter organisieren, und zwar sozial gerecht und umweltverträglich.

Dafür ist der Erhalt und zielgerichtete Ausbau eines modernen, intermodal verknüpften Verkehrsnetzes unverzichtbar. Zudem schafft und sichert es Arbeitsplätze und generiert Wirtschaftswachstum.

Der DGB fordert einen Masterplan Mobilität.

Mobilität soll zukunftsfähig und nachhaltig sein.

Das bedeutet natürlich vor allem, das rasante Wachstum des Güterverkehrs zu stemmen. Für funktionierende Logistikketten sind die Hinterland-Anbindungen unserer See- und Binnenhäfen die Basis. Zugleich gilt es, Schiene, Straße und Wasserwege sinnvoll zu verknüpfen.

Intermodalität kann so unterstützt werden, dass der jeweils am besten geeignete Verkehrsträger auch genutzt wird. Davon sind wir noch weit entfernt.

Wenn wir also heute über die Zukunft der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland reden, sollte es nicht nur um Bundesfernstraßen gehen, sondern um die gesamte Verkehrsinfrastruktur.

Aber es geht uns nicht nur um die bestehenden Netze. Auch der Aufbau neuer Infrastrukturen kommt kaum voran:

Stichwort Breitbandausbau.

Die Debatte um die Finanzierung und Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur gewinnt angesichts der Digitalisierung noch eine zusätzliche Dringlichkeit:

Sie bietet erhebliche Potentiale für eine bessere Vernetzung der Verkehrsträger.

Wertschöpfungs- und Logistikketten werden sich verändern. Aktuell stellt uns die Ausstattung aller Verkehrswege mit Internet aber vor gewaltige Herausforderungen – finanziell wie organisatorisch.

Der Staat kann hier nicht nur moderieren, er muss Regeln setzen, koordinieren und in eine intelligente Mobilitätsinfrastruktur investieren.



Ich habe diese Zukunftsmusik kurz angestimmt, weil ich finde, dass wir bei der aktuellen Debatte den Blick stärker nach vorn richten müssen. Und das heißt für uns Gewerkschaften, dass der Zeitfaktor in der Reformdebatte eine wichtige Rolle spielt.

Damit bin ich bei der aktuellen Debatte, die ich anhand einiger Punkte aus gewerkschaftlicher Sicht betrachten möchte.

Mein Ausgangspunkt ist der entsprechende Passus im Koalitionsvertrag von CDU und SPD, in dem von der Erhöhung der Investitionsmittel und der Reform der Auftragsverwaltung die Rede ist.

Es wurde also einerseits für diese Legislaturperiode ein Investitionsanstieg für die Verkehrsinfrastruktur von fünf Milliarden Euro in Angriff genommen.

Das ist gut, kann aber nur ein Anfang sein. Denn der Mehrbedarf beläuft sich auf über sieben Milliarden Euro jährlich. Zudem ist bei langfristigen Planungen problematisch, das unklar bleibt, was nach 2018 passiert.

Andererseits sieht der Koalitionsvertrag eine Reform der Auftragsverwaltung gemeinsam mit den Ländern vor. Leider hat der Bund die schon 2013 von der Bodewig-I-Kommission vorgelegten Vorschläge zur Optimierung der Auftragsverwaltung kaum aufgegriffen.

Stattdessen sind sich die drei beteiligten Ministerien für Verkehr, Finanzen und Wirtschaft zumindest darin einig, auf die Konzentration der Prozesse in einer Bundesgesellschaft zu setzen – wenn auch aus unterschiedlichen Motiven.

Die Fratzscher-Kommission „Stärkung von Investitionen in Deutschland“ hat im Auftrag des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (BMWi) im April 2015 als Erste die Gründung einer Verkehrsinfrastrukturgesellschaft vorgeschlagen.

Vor dem Hintergrund von Schuldenbremse und Diktat der schwarzen Null wurde die Mobilisierung privaten Kapitals für die öffentliche Infrastruktur in der Debatte platziert. Bestärkt wurde die Politik durch die Versicherungsbranche, die in der anhaltenden Niedrigzinsphase auf der Suche nach neuen Anlagefeldern ist.

Wir Gewerkschaften haben in unserem Sondervotum im Fratzscher-Bericht für diese Empfehlung eine Konstruktion als zielführend erachtet, in der die Gesellschaft erstens vollständig im Besitz des Bundes verbleibt; zweitens die Kontrolle über die Bundesfernstraßen vollständig im öffentlichen Interesse gewahrt wird, gesetzlich abgesichert durch ein Privatisierungsverbot, festgeschrieben im Grundgesetz.

Privates Kapital - und nicht nur Banken und Versicherungen, sondern jeder Kleinsparer - kann sich drittens nur als Fremdkapital über Erwerb von Anleihen o.ä. an der Finanzierung beteiligen.

Die Planung beruht viertens weiterhin auf dem Bundesverkehrswegeplan.

Fünftens muss die Finanzierung neben Mauteinnahmen durch verbindliche, überjährige Haushaltsmittel gesichert sein.

Aus Gewerkschaftssicht geht es um mehr Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur.

Es geht nicht darum, den Verkehrsetat möglichst weitgehend aus dem Bundeshaushalt auszulagern.

Es geht auch nicht darum, der Versicherungswirtschaft ein neues Geschäftsfeld zu eröffnen.

Es geht erst Recht nicht darum, ein neues Vehikel für ein Geschäftsmodell zu finden, dass sich eigentlich in den letzten Jahren selbst desavouiert hat: die ÖPPs.

Das Finanzministerium hingegen will den Bundeshaushalt von den Kosten der Verkehrsinfrastrukturentwicklung entlasten. Es strebt möglichst unabhängige Finanzierungskreisläufe an – zunächst für die Bundesfernstraßen.

Dazu gehört auch die vollständige Nutzerfinanzierung, also neben der Lkw-Maut auch die Pkw-Maut.

Hier will ich kurz anmerken, dass die Verkehrsinfrastruktur ein Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge ist.

Aus verteilungspolitischen Gründen sind wir gegen eine Pkw-Maut. Zudem halten wir eine Steuerfinanzierung über die Mineralölsteuer für gerechter, effizienter und umweltfreundlicher.

Der abgestimmte Reformvorschlag des Bundesverkehrsministers vom Dezember 2015 entwirft das Modell einer zentralisierten Verkehrsinfrastrukturgesellschaft für Bundesautobahnen in der Hand des Bundes.

Es soll Privaten ermöglichen, sich projektbezogen zu beteiligen, was faktisch über ÖPP-Modelle geschehen dürfte. Angesichts der weit höheren Finanzierungskosten für Versicherer und der unklaren Definition des Risikos, das von der Finanzbranche getragen werden soll, lehnen die Gewerkschaften diese Öffnung für ÖPP grundsätzlich ab.

Ich möchte an dieser Stelle ein Hauptargument der Versicherungen und ÖPP-Lobbyisten entkräften:

Beide behaupten, sie gehen dabei langfristige Risiken ein, für die eine Kompensation in Form höherer Rendite zu verlangen ist.

Sie entlasten den Staat von Risiken, dafür bekommen sie einen Risikoaufschlag, also höhere Rendite.

Ich sage den beiden Lobby-Gruppen:

Bundesfernstraßen und eine beabsichtigte Bundesfernstraßengesellschaft im Bundesbesitz gehören dem Bund und für sein Eigentum haftet der Staat.

Immer!

Ganz im Gegenteil zu Unternehmen und Versicherungen, die Insolvenz anmelden und sich aus dem Staub machen, bleibt der Staat und haftet.

Wo es kein Risiko gibt, gibt es auch keinen Grund für einen Risikoaufschlag und eine höhere Rendite, weil der Staat implizit für alles haftet.

Um die faktische Haftung des Staates zu dokumentieren, soll diese Staatshaftung zur Bedingung für eine Bundesfernstraßengesellschaft gemacht werden.

Und noch eins zu Versicherungen: Sie genießen wie die großen Banken implizite Staatsgarantien, weil auch sie systemrelevant sind, um sie pleitegehen zu lassen.

Auch deshalb ist das Risikoargument nicht tragfähig.

Nun zurück zu den Plänen des Verkehrsministeriums:

Sie sind nicht nur teurer.

Sie können darüber hinaus auch nicht schnell umgesetzt werden. Das Verkehrsministerium rechnet mit einer mehrjährigen Übergangsphase. Damit ist das Modell auch für eine möglichst umgehende Investitionsoffensive kaum geeignet.

Hier setzt auch ein zentraler Kritikpunkt der Länder an den Plänen des Bundes für eine Bundesfernstraßengesellschaft an: Vor dem Hintergrund des Investitionsanstiegs müsse – ich zitiere – „alles vermieden werden, was gegenwärtig strukturell oder haushaltsseitig Investitionen und die dringende Sanierung und Ertüchtigung von Brücken und Straßen verzögert“ (so die Verkehrsministerkonferenz am 8./9.10.).



Die Gewerkschaften haben ein großes Interesse daran, dass sich Bund und Länder annähern und schnell zu gemeinsamen Lösungen kommen.

Denn erstens muss der derzeitige Investitionsanstieg bis 2018 unbedingt für einen Einstieg in die Beseitigung des Investitionstaus genutzt werden.

Bessere Argumente als eine erfolgreiche Praxis gibt es kaum, um seine Erhöhung und Verstetigung zu erreichen.

Zweitens muss die Verunsicherung der Beschäftigten in den Landesauftragsverwaltungen schleunigst beendet werden.

Zwar betonen alle Reformer – mal mehr, mal weniger glaubwürdig –, die Beschäftigten seien ‚in den Reformprozess zu integrieren‘.

Gleichwohl erwarten die Beschäftigten zu Recht ein klares Signal, dass eine Reform der Bundesfernstraßen ohne eine finanzielle und personelle Stärkung der Landesauftragsverwaltungen nicht erfolgreich sein kann.

Wir begrüßen, dass unsere Kolleginnen und Kollegen der Auftragsverwaltungen im Konzept der SPD-Fraktion auch in einer neuen Struktur ihre Arbeitsplätze behalten sollen. Die zwischen den Tarifpartnern ausgehandelten Standards sollen gesichert werden. Die radikale Reduzierung des Personals in den Landesverwaltungen soll beendet werden. Das ist ein Wort!

Im Gegensatz zum Verkehrsministerium will die SPD die Reform der Auftragsverwaltung schnell umsetzen, um einen Stillstand beim Investitionsanstieg zu vermeiden. Die Bundesgesellschaft soll dezentral organisiert sein, um die personelle Kompetenz in der Fläche zu sichern.

Aber wie kann die Entflechtung der Zuständigkeiten zwischen Bund und Ländern schnell und konfliktarm bewerkstelligt werden?

Wie sollen Doppelstrukturen vermieden werden? Das sind spannende Fragen für das heutige Podium.

Abgesehen davon bleiben die von der Fratzscher-Kommission und SPD benannten Baustellen auf Bundesebene geöffnet: die Controlling-Kompetenz und das Weisungs- und Informationsrecht des Bundes müssen gestärkt, seine Koordinierungsdefizite behoben werden, wenn der Bund die Steuerung seiner Investitionsmaßnahmen verbessern will.

Ich sage bewusst „will“, weil ich in der Verkehrspolitik den Willen zu politischer Gestaltung oft vermisste.

So bleibt für mich in der Debatte noch unklar, welche Instrumente die Bundesebene nutzen oder verbessern muss, um die Umsetzung ihrer Infrastrukturmaßnahmen vor Ort besser kontrollieren und steuern zu können – und ob dafür eine Bundesinfrastrukturgesellschaft erforderlich ist.

Anscheinend geben Konzepte für organisatorische Strukturveränderungen allein keine befriedigenden Antworten auf die Frage, was am derzeitigen System der Erstellung, Erhaltung und Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur geändert werden muss, um ihren substantiellen Erhalt und bedarfsgerechten Ausbau zeitnah zu gewährleisten und den Investitionsstau aufzulösen.

Damit der Investitionsanstieg die von allen Seiten erwünschten Fortschritte macht, müssen Bund und Länder zu einer besseren Zusammenarbeit kommen.

Sie müssen gemeinsam ein ausgewogenes Reformmodell entwickeln, das sowohl die Informations-, Steuerungs- und Kontrollanforderungen des Bundes befriedigt als auch die Landesbauverwaltungen personell und finanziell stärkt.



Bei all diesen bunten Vorschlägen von drei Bundesministerien ist es nahliegend, dass die Länder ebenfalls eigene Vorschläge auf den Tisch legen. So haben ihre Verkehrsminister die sogenannte Bodewig-II-Kommission eingerichtet, die vorgestern, als am 23. Februar, ihren Abschlussbericht vorlegt hat.

Eine Sonder-Verkehrsministerkonferenz der Länder hat dazu eine Position beschlossen. Auf die hier aufgeworfenen Fragen und Herausforderungen zielte auch die Arbeit der Bodewig-II-Kommission ab.

Deshalb haben wir Prof. Bodewig eingeladen, die Ergebnisse seiner Kommission und seine Lösungsvorschläge uns und einem breiterem Fachpublikum zur Diskussion zu stellen.

Ich freue mich, lieber Kurt, dass Du Dir trotz des heutigen terminlichen Engpasses die Zeit genommen hast, zu uns zu kommen. Ich grüße Dich herzlich!

Meine Damen und Herren,

liebe Kolleginnen und Kollegen,

abschließend möchte ich mit einem Zitat aus dem gewerkschaftlichen Sondervotum im Fratzscher-Bericht die Brücke zum nun folgenden Beitrag von Kurt Bodewig schlagen:

„die Straßenbauverwaltungen der Länder sollten die Kompetenz, Bau, Instandhaltung und Betrieb der Bundesfernstraßen aus einer Hand zu leisten, behalten und (von der Infrastrukturgesellschaft) als Projektträger eingesetzt werden... Die Verkehrsinfrastrukturgesellschaft könnte als Funktionsebene zwischen Bundesministerium und Auftragsverwaltung der Länder fungieren und die Aufgaben im Rahmen eines zentralen Wissensmanagements übernehmen. Dazu gehören Datensammlung, Steuerungs- und Controlling-Systeme, Standardisierung und Kostenmanagement sowie womöglich Koordinierung bei Großprojekten“.

In diesem Sinne wünsche ich uns allen heute eine spannende Diskussion.

Glückauf