

Beschäftigungsentwicklung bei den erneuerbaren Energien ist kein Selbstläufer: Wie sich die Beschäftigung entwickelt und worauf es künftig ankommt..... Seite 1	Marode Verkehrswege: Fahren auf Verschleiß: Bericht zu einer Fachtagung von HBS und DGB Seite 4	Plattform: Pressemitteilungen und Veranstaltungen der Abteilung IDS Seite 6
--	--	--

Beschäftigungsentwicklung bei den erneuerbaren Energien ist kein Selbstläufer mehr

Die Beschäftigungsentwicklung bei den erneuerbaren Energien ist längst kein Selbstläufer mehr. Sie ist jedoch entscheidend für die Akzeptanz der Energiewende. Denn nur wenn der Umstieg auch neue, gut abgesicherte Arbeitsplätze mit sich bringt, kann die Energiewende dauerhaft ausreichend Unterstützung erfahren. Eine erfolgreiche Branchenentwicklung geht Hand in Hand mit einem soliden Beschäftigungsaufbau. Doch dafür ist ein industriepolitisches Gesamtkonzept notwendig.

Ende Mai demonstrierten 5000 Menschen in Cottbus für die weitere Förderung der Braunkohle in der Lausitz und den damit verbundenen Erhalt ihrer Arbeitsplätze. Diese Förderung ist aus vielerlei Gründen umstritten. Der Protest macht dabei jedoch einen ganz wesentlichen Aspekt deutlich, der für das Gelingen und die Akzeptanz der Energiewende insgesamt von großer Bedeutung ist, nämlich die Nachhaltigkeit der in neuen Energiebranchen neu geschaffenen Arbeitsplätze. Gerade für Regionen, in denen die konventionelle Energienutzung einen wesentlichen Wirtschaftszweig darstellt, ist eine stabile Perspektive enorm wichtig, um langfristige Veränderungen anstoßen zu können. Ohne eine tragfähige und auskömmliche Alternative im Gepäck klingen Forderungen nach einer Abwicklung bestimmter Wirtschaftszweige, wie sie von Teilen der Umweltbewegung im Falle der Braunkohleförderung regelmäßig erhoben werden, wie Hohn in den Ohren der betroffenen Beschäftigten. Doch wie steht es um die vermeintlichen Alternativen?

Die Beschäftigung ist rückläufig

Es lohnt sich, einen Blick auf die aktuellen Zahlen zur Beschäftigungsentwicklung im Bereich der erneuerbaren

Energien zu werfen. Diese werden regelmäßig im Frühjahr vom Bundesumweltministerium veröffentlicht. Erstmals seit mehr als einer Dekade des Aufbaus dieser neuen Branchen, ist die Beschäftigungsentwicklung insgesamt leicht rückläufig. So waren im Jahr 2012 rund 377.800 Arbeitsplätze (Vollzeitäquivalente) in den unterschiedlichsten Branchen zu verzeichnen. Dies war 1 % weniger als im Vorjahr. Zwar ist die Entwicklung der einzelnen Branchen recht unterschiedlich verlaufen, doch mit Blick auf die Gesamtentwicklung wird nun deutlich, dass der Beschäftigungsaufbau entgegen der Euphorie der letzten Jahre kein Selbstläufer mehr ist. Dabei sind insbesondere zwei wichtige Trends zu erkennen (vgl. Abbildung 1): Einerseits hat die Beschäftigung im Bereich Wartung und Betrieb weiter zugenommen, was durch den wachsenden Bestand an Anlagen zur Nutzung erneuerbarer Energien erklärt werden kann. Dadurch wurden letztes Jahr etwa 80.000 Arbeitsplätze gesichert. Andererseits hat die Beschäftigung durch Investitionen in Anlagen um rund 6 % abgenommen. In diesem Bereich waren in 2012 etwa 227.000 Arbeitsplätze zu verzeichnen, nach einem Höchststand von 242.000 in 2011.

Haupttreiber dieser negativen Entwicklung war die Konsolidierung der herstellenden Industrie im Bereich Photovoltaik. Von rund 111.000 Beschäftigten in der Gesamtbranche in 2011 blieben im letzten Jahr nur noch etwa 88.000 Arbeitsplätze übrig (ein Minus von fast 21%). Der Großteil dieser Verluste betrifft die ostdeutschen Solarhersteller.

Es gab eine Zeit in der Politiker jede Woche zur Eröffnung einer neuen Solarfabrik reisen konnten. Wie Pilze sprossen

berichten. Wie viele industrielle Arbeitsplätze in den vergangenen 18 Monaten verloren gegangen sind, lässt sich nicht sicher belegen. Klar ist jedoch, dass diese Entwicklung den industriellen Kern der Branche bereits erheblich ausgehöhlt hat.

Ob die Produktion von Solarzellen und -modulen in Deutschland langfristig bestehen kann, steht derzeit in den Sternen. Der Bundesregierung und selbst Teilen der Branche

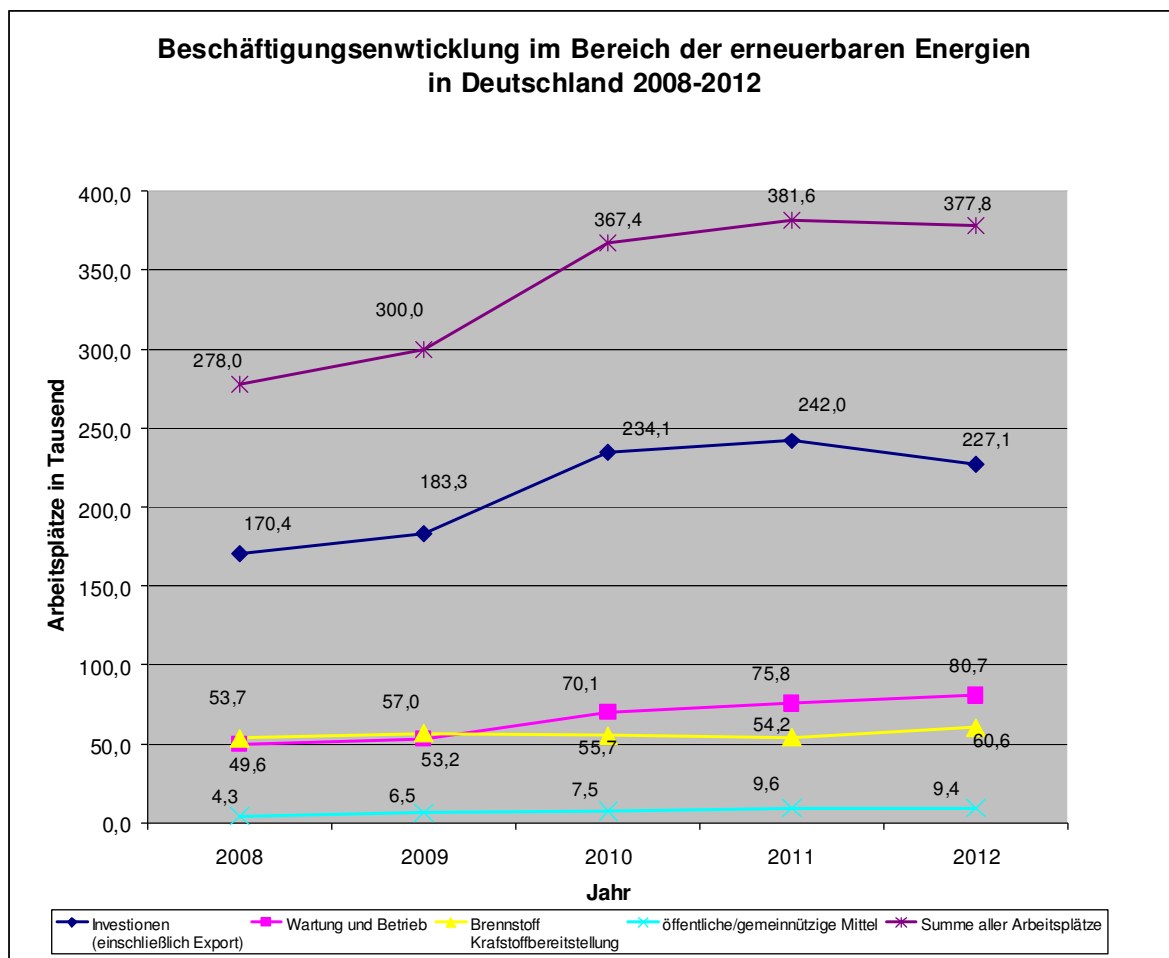


Abbildung 1: Beschäftigungsentwicklung im Bereich der erneuerbaren Energien, Quelle: BMU

neue Unternehmen aus dem Boden und schafften zuverlässig neue Arbeitsplätze. Angelockt wurden die Unternehmen durch Ansiedlungsförderung, günstige Gewerbegrundstücke, gut ausgebildete Fachkräfte und einen gesicherten Absatz ihrer Produkte über das Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG). Doch im Jahr 2013 wirkt diese Erzählung wie aus einer anderen Zeit. Derzeit kann man fast täglich neue Schreckensmeldungen in der Tagespresse über die Entwicklung der Photovoltaik-Branche lesen, die allzu häufig über immer neue Unternehmensinsolvenzen und Arbeitsplatzverluste

ist das bisweilen egal, da man ausschließlich den Zubau von Anlagen im Blick hat, ohne nach der Herkunft der Komponenten zu fragen. Diese Sicht der Dinge ist jedoch extrem eindimensional. Geht es doch nicht nur um den reinen Ausbau dieser Technologie, sondern ebenso um das Versprechen, dass mit neuen Technologien auch neue Perspektiven und Arbeitsplätze geschaffen werden können – und zwar dauerhaft. Dies funktioniert auf Dauer nur dann erfolgreich, wenn eine geschlossene Wertschöpfungskette erhalten und weiterentwickelt werden kann. Schon jetzt ist

absehbar, dass, wenn wir weite Teile der Produktion verlieren, wir auch wichtige Teile der Solarforschung einbüßen werden. Chinesische Anbieter sind auf deutsche Forschungsinstitute nicht angewiesen, sondern werden eigene marktnahe Strukturen aufbauen. Doch ohne die Innovationen der Forschung wird sich die Kostenreduktion verlangsamen, was zu einem großflächigen Verlust der Technologieführerschaft deutscher Unternehmen führen kann.

Industriepolitisches Gesamtkonzept

Und so sind die aktuellen Beschäftigungszahlen im Bereich der erneuerbaren Energien ein deutlicher Warnschuss, der auch die Politik wachrütteln sollte, wenn es das erklärte Ziel ist, die erneuerbaren Energien als Leittechnologien und Vorzeigebereichen fortzuentwickeln. Dies gilt umso mehr, zumal sich auch die Perspektiven in anderen Bereichen, insbesondere bei Offshore-Wind, eingetrübt haben. Zuvor hat der Gesetzgeber geglaubt, dass es im Wesentlichen ausreicht, wenn man über das Erneuerbare-Energien-Gesetz die Nachfrage nach neuen Produkten stimuliert. Doch saß die Politik damit einem großen Irrglauben auf. Zwar werden wir ein reformiertes EEG auch weiterhin brauchen, um den Kapazitätsaufbau bei den erneuerbaren Energien weiter gesichert fortsetzen zu können. Doch bedarf es für die weitere Branchenentwicklung und die Stabilisierung der Beschäftigungsentwicklung neuer Instrumente. Gefragt ist ein *industriepolitisches Gesamtkonzept für die Branchen der erneuerbaren Energien*, so wie vergleichbare Konzepte auch in klassischen Branchen entwickelt wurden. Dieses Konzept muss den neuen Branchen eine langfristige Perspektive bieten, die es Betrieben und ihren Beschäftigten erlaubt, an deutschen Forschungs-, Entwicklungs- und Produktionsstandorten, Innovationen für die Energiewende zu erzeugen. Ein derartiges Konzept sollte von Politik, Unternehmen, Gewerkschaften und Betriebsräten entwickelt werden, um die industriepolitischen Themen jenseits energiewirtschaftlicher Fragestellungen zu bündeln.

Welche Elemente sollten in dieses Konzept Eingang finden? Zunächst steht sicherlich die Planungs- und Investitionssicherheit im Vordergrund, die sich durch den Bestand politischer Rahmensetzungen ergeben muss. Dies schließt Änderungen der Rechtslage im Hau-Ruck-Verfahren aus. Vielmehr kommt es darauf an, rationale und ausgewogene Entscheidungsprozesse zu gestalten.

Um wettbewerbsfähige Produkte anbieten zu können, müssen die Innovationspotentiale von Beschäftigten und Betrieben über die betrieblichen Möglichkeiten hinaus angereizt werden. Dazu sollte die bestehende Forschungsförderung verstetigt und ausgeweitet werden. Zudem bietet auch die Breitenförderung über das EEG Möglichkeiten, verstärkt innovative Ansätze zu fördern. Außerdem sollte die Liquidität der herstellenden Unternehmen in einem schwankenden Marktumfeld gesichert werden. Dort, wo private Kapitalgeber den Geldhahn zudrehen, können öffentliche Darlehensprogramme für eine ausreichende Refinanzierung innovativer Geschäftskonzepte sorgen. Nur mit frischem Kapital können beispielsweise neue Produktionsmaschinen für Solarmodule angeschafft werden, die wiederum die Herstellung kostengünstiger und konkurrenzfähiger Produkte ermöglichen.

Überall dort, wo öffentliche Unterstützung gewährt wird, sollte die Auszahlung der Mittel künftig an die Einhaltung des Kriteriums „Gute Arbeit“ geknüpft werden. Dies ist von den Arbeitgebern bei Inanspruchnahme öffentlicher Mittel zu gewährleisten. Bei diesem Thema besteht bisweilen ein erheblicher Nachholbedarf, was sich an prekären und inakzeptablen Arbeits- und Entlohnungsbedingungen bei Unternehmen aus den Branchen der erneuerbaren Energien festmachen lässt.

Neu entstandene Jobs müssen sich eben auch an der Qualität der geschaffenen Arbeitsplätze messen lassen, nur dann ist auch die Quantität eine sinnvolle Maßeinheit. Soziale Nachhaltigkeit erschließt sich nicht nur durch den reinen Glaube an die gute Sache, der allzu häufig als Marschroute von den Geschäftsleitungen ausgegeben wird. Es bedarf vielmehr tarifvertraglich abgesicherter Lohn- und Arbeitsbedingungen, betrieblicher Mitbestimmung und einem Dialog der Sozialpartner. Hier nehmen klassische Industriebranchen wie der Maschinenbau oder die Chemieindustrie eine wichtige Vorbildfunktion ein, an der die neuen Branchen nicht nur aus dem Blickwinkel der Beschäftigten gemessen werden. Gute Arbeit in den neuen Branchen ist deshalb ein entscheidender Aspekt, um die Energiewende auch aus Arbeitnehmersicht auf eine gute Grundlage zu stellen und für Veränderungen der Energieversorgung zu werben.

Autor: Frederik Moch

Marode Verkehrswege: Fahren auf Verschleiß

Auf der gemeinsam mit der Hans-Böckler-Stiftung veranstalteten Fachkonferenz „Löcher im Haushalt, in der Straße und im Schienennetz“ rückt der DGB das Thema Verkehrswende und die notwendigen Verkehrsinfrastrukturen stärker in das gesellschaftliche Bewusstsein und in die gewerkschaftliche Debatte. Die Vernachlässigung der Verkehrsinfrastruktur hat direkte und indirekte Folgen für Verkehr, Wirtschaft, Klimaschutz und Beschäftigte.

Der DGB und seine Mitgliedsgewerkschaften fordern eine intensive gesellschaftliche Auseinandersetzung über die Zukunft der Verkehrsinfrastrukturen. Denn es fehlen Milliarden alleine für den Erhalt der Verkehrswege. Gleichzeitig ermöglichen Schienen, Straßen und Wasserwege sowie Flughäfen insgesamt einen hohen gesellschaftlichen und ökonomischen Mehrwert. Für den DGB und seine Mitgliedsgewerkschaften muss die Gestaltung von Mobilität ganz konsequent am Gemeinwohl ausgerichtet werden. Zudem sieht der DGB den Staat in der Verantwortung, eine zukunftsfähige Verkehrsinfrastruktur in Deutschland zu sichern.

DGB fordert Investitionsoffensive

Nach Marc Schietinger von der Hans-Böckler-Stiftung begrüßte das DGB-Vorstandsmitglied Dietmar Hexel die Anwesenden. Gleich zu Beginn benannte Hexel für den DGB drei Ziele der Mobilitätspolitik: Nachhaltigkeit, Gute Arbeit in der Verkehrswirtschaft und Beschäftigungssicherung. Die dauerhafte Vernachlässigung der Verkehrswege führt zu Standort- und Wettbewerbsnachteilen in Deutschland und gefährdet damit Arbeitsplätze. Der DGB fordert daher eine gemeinsame Investitionsoffensive von Bund, Ländern und Kommunen, um den Zerfall der Verkehrsinfrastruktur zu stoppen.

Der aus Schweden angereiste Professor Andreas Stephan



Dietmar Hexel bei seinem Grußwort Foto: M. Jungbluth

untersucht in einer neuen Studie den Zusammenhang zwischen Erreichbarkeit und Beschäftigung. Erste Ergebnisse zeigen, dass es einen Zusammenhang zwischen Infrastrukturzustand und wirtschaftlicher Leistungsfähigkeit gibt. Aber auch andere Faktoren spielen eine wichtige Rolle.

Die anschließende Runde von Vertretern unterschiedlicher Gewerkschaften war sich einig, dass mehr Geld in die Verkehrsinfrastruktur fließen muss. „Das Schienennetz ist älter als 100 beziehungsweise 150 Jahre. Mindestens eine Milliarde mehr müssten in Ersatzinvestitionen ins Bestandsnetz fließen. 11 Milliarden Euro sind für Ausbau, Ertüchtigung und Neubau notwendig, damit das Nachhaltigkeitsziel beim Modalsplit überhaupt erreicht werden kann“, stellte der Vorsitzende der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) Alexander Kirchner fest. Streckenstilllegungen haben weitreichende Folgen, denn „wenn es in der Fläche keine Schienenverkehr mehr gibt, werden dort auch keine Eisenbahner mehr gebraucht“.

Bärbel Feltrini, die Mitglied des IG BAU Bundesvorstandes ist, stellte die Frage nach den Arbeitsbedingungen. Sie forderte Vergabe- und Tariftreueeregungen, die auch wirklich greifen und die Masse einbeziehen. „Der Druck auf die Arbeitsbedingungen steigt. Um kriminelle Machenschaften zu bekämpfen, muss es viel mehr Kontrollen geben“, so Feltrini.

Für die IG Metall liegt der Zusammenhang zwischen Verkehrsmittelproduktion und dem guten Ruf der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland auf der Hand. Olivier Hoebel, IG Metall-Bezirksleiter Berlin, Brandenburg, Sachsen bemerkte: „Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist Voraussetzung für den Erhalt und eventuelle Schaffung von industriellen Arbeitsplätzen.“

Als Transitland ist für Deutschland auch der Güterverkehr ein wesentlicher Wirtschaftsfaktor. Jens Gröger von der Gewerkschaft ver.di Berlin-Brandenburg schilderte die Situation eines Verkehrsunternehmens: „1,6 Liter Diesel mehr Spritverbrauch bei Bussen kosten ein Verkehrsunternehmen 528.000 Euro. In der Folge versuchen die Unternehmen, das Geld bei der nächsten Tarifrunde wieder reinzuholen.“ Investitionen seien auch in Fahrzeuge nötig, denn das Durchschnittsalter eines Busses im ÖPNV läge bei 14 Jahren. Gröger forderte die Beschäftigten auf, sich in den Kommunalparlamenten zu engagieren, um verkehrspolitische Entscheidungen mit zu gestalten. „Oft ist es nicht nur der Weg zur und von der Arbeit, sondern es geht um den Arbeitsplatz direkt“; fasst der ver.di-Mann die Bedeutung der Verkehrsinfrastruktur für Beschäftigte zusammen.

Auf einen weiteren wichtigen Faktor wies der Präsident des Verbands deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Jürgen Fenske hin: „Es geht um Geld und Finanzierung, aber auch um Akzeptanz von Infrastruktur.“ Deshalb habe der VDV eine Initiative „Damit Deutschland vorne bleibt. Initiative für eine zukunftsfähige Infrastruktur“ gestartet, die bis zum für die Bund-Länder-Finanzbeziehungen wichtigen Jahr 2019 Infrastruktur mehr in den Fokus der Öffentlichkeit bringen will. Fenske bekräftigte: „Wir haben in der Verkehrspolitik kein Erkenntnisproblem, sondern ein Umsetzungsproblem!“ Deshalb forderte er auf, nach dem Vorbild des Bündnisses für Arbeit eine Allianz für Infrastruktur zu gründen, die sowohl Bürgerinnen und Bürger als auch die Politik ansprechen soll.



Dirk Fischer, Toni Hofreiter, Sören Bartol und Sabine Leidig (v.l.n.r.) Foto: M. Jungblut

In der Diskussion wurde deutlich, dass der Druck auf die Arbeitsbedingungen zunimmt, je mehr die Investitionen zurückgehen und der Wettbewerb um die wenigen Aufträge

steigt. Die Gewerkschaftsvertreter verwehren sich gegen die Tendenz, dass im Wettbewerb um Aufträge im Endeffekt die Unternehmen benachteiligt sind, die sich an Mindestlohn und Tariftreue halten.

Den Forderungen von DGB und Mitgliedsgewerkschaften stellten die verkehrspolitischen Sprecherinnen und Sprecher fast aller im Bundestag vertretenen Fraktionen. Der CDU/CSU-Sprecher Dirk Fischer fand die Forderung nach mehr Geld zwar berechtigt, wies aber darauf hin, dass mehr Geld im Bundeshaushalt auch sachgemäß ausgegeben werden müsse. Toni Hofreiter von den Grünen meinte, dass Geld da sei, aber Verkehrspolitik in der Vergangenheit in Erklärungsnot stand, weil Geld für teilweise fragwürdige Projekte ausgegeben wurde. Zukünftig müsse mehr Effizienz gelten. Sören Bartol, verkehrspolitischer Sprecher der SPD-Bundestagsfraktion forderte alle Anwesenden auf, nicht mehr so weiter zu machen wie bisher. Die SPD habe die Oppositionszeit genutzt um ein Konzept für einen Infrastrukturkonsens zu formulieren. Besonders wichtig sei, dass man von einer Verteilung wie mit der Gießkanne wegkomme. Die SPD spräche sich für eine Ausweitung der Lkw-Maut aus. Für die Linksfraktion gilt das Motto „Mobilität für alle mit weniger Verkehr“. Die Abgeordnete Sabine Leidig forderte, dass Lebensqualität und Klimaschutz ernst genommen werden muss.

Hofreiter: Priorisierung notwendig

Im weiteren Verlauf plädierte Hofreiter für eine ernsthafte Priorisierung und zwar Unterhalt vor Neu- und Ausbau,

Ausbau vor Neubau, weil Deutschland weitgehend erschlossen ist. Entscheiden müsse aber auch zukünftig der Deutsche Bundestag. Der CDU-Abgeordnete Fischer warnte davor, dass nicht erst gehandelt werden dürfe, wenn Brücken einstürzen, wie bei einem Unglück in Minneapolis geschehen. 27

Schienenbrücken seien in Deutschland gefährdet und

würden irgendwann unbefahrbar. Fischer versprach nach der Bundestagswahl 2,5 Milliarden Euro mehr für den Bundesetat und eine Erhöhung der Leistungs- und Finanzie-

rungsvereinbarung mit der Bahn um eine Milliarde. Dringenden Handlungsbedarf sieht die SPD bei der kommunalen Infrastruktur. Sören Bartol verwies aber darauf, dass in Zukunft eine strenge Zweckbindung eingeführt und bei den Regionalisierungsmitteln Transparenz geschaffen werden müsste. Bund und Länder müssten gemeinsam Verantwortung übernehmen.

Der DGB und seine Mitgliedsgewerkschaften mischen sich aktiv in die gesellschaftliche Diskussion um Verkehrsinfra-

struktur ein. Der zuständige DGB-Vorstandsbereich hat dazu ein Diskurspapier „Moderne Verkehrswege - Eine Grundlage für wirtschaftliche Leistungsfähigkeit, Lebensqualität, adäquate Mobilität sowie Umwelt- und Klimaschutz“ vorgelegt. Das Diskurspapier finden Sie [hier](#).

Autorin: Marion Jungbluth

Plattform

DGB/HBS-Fachkonferenz „Bilanz der Energiewende – Stand und Ausblick nach 2 Jahren Umsetzung“ am 25. Juni in Berlin. Zwei Jahre liegen seit dem Bundestagsbeschluss zur Energiewende zurück. Zwei Jahren in denen über die Umsetzung der Energiewende diskutiert und gerungen wurde. Einiges wurde dabei erreicht, vieles muss noch erledigt werden. Vor diesem Hintergrund soll am 25. Juni Bilanz gezogen werden. Eingeleitet wird die Fachkonferenz mit einem Vortrag von Prof. Dr. Claudia Kemfert vom Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung. Daran anschließend sollen in zwei Podiumsrunden der Stand der Umsetzung und die Anforderungen an die kommende Legislaturperiode diskutiert werden. Neben Vertretern aus Gewerkschaften, Indust-

rie und Umweltbewegung werden auch die energiepolitischen Sprecher der Bundestagsfraktionen mitdiskutieren.

DGB-Pressemitteilung „Verkehrsinfrastruktur: Bundesminister Ramsauer muss von der Bremse „ vom 15.05.2013. Die Pressemitteilung finden Sie [hier](#).

DGB-Pressemitteilung „Öffentliche Fördermittel nur mit sozialen Kriterien vergeben „ vom 16.05.2013. Die Pressemitteilung finden Sie [hier](#).

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