

# Wendepunkte

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



DGB

Nr. 4 / 04. Dezember 2012

## Öffentlicher Nahverkehr:

DGB fordert eine verlässliche und bedarfsgerechte Finanzierung des ÖPNV

.....[Seite 1](#)

## „Wer schafft die Ver-

kehrswende?": Bericht zur Fachkonferenz von DGB und Hans-Böckler-Stiftung am 23. Oktober in Berlin...[Seite 3](#)

## Gute Arbeit in der Wirt-

schaftsförderung: Der DGB setzt sich für neue Wege einer nachhaltigen Wirtschaftsförderung ein .....[Seite 4](#)

## Plattform:

Dietmar Hexel zum Energiewende-Kongress des BDI am 08. November 2012 in Berlin

.....[Seite 6](#)

## Vom Luxus gefahren zu werden oder wieso der ÖPNV noch nie so wertvoll war wie heute

*Die Finanzierung des Öffentlichen Nahverkehrs steht vor der Zerreißprobe. Die wesentlichen Finanzierungsinstrumente laufen aus oder stehen vor einer Revision. Der DGB und seine Mitgliedsgewerkschaften fordern Bund und Länder auf, gemeinsam eine verlässliche und bedarfsgerechte Finanzierung des ÖPNV zu sichern. Diese Forderung diskutieren Gewerkschaften mit Experten und Politikern auf einer Tagung im März in Berlin.*

Als in den frühen 20er Jahren die damalige Deutsche Reichsbahn zu den Zukunftsaussichten des Autos gefragt wurde, wurde die Meinung vertreten, dass sich das Auto nicht durchsetzen könnte. Den meisten Bürgern würde das Geld fur einen Chauffeur fehlen. Diese Prognose hat sich bekanntlich als falsch erwiesen. Das Auto hat seinen festen Platz im Mobilitätssystem und wird heute überwiegend selbst gesteuert. Den „Luxus“, gefahren zu werden, erleben gewöhnlich nur die Nutzerinnen und Nutzer von Bussen und Bahnen.

Die Fahrt mit dem öffentlichen Nahverkehr wird zwar nicht grundsätzlich als Luxus angesehen, aber die große Mehrheit der Kunden ist mit der Punktllichkeit, Zuverlässigkeit und Sicherheit durchaus zufrieden. In den letzten Jahren stiegen die Fahrgastzahlen im öffentlichen Personenverkehr stetig an. Der ÖPNV ist ein Teil der Daseinsvorsorge und erfullt eine wichtige Mobilitätsgarantie in den Städten und in der Fläche.

Gleichzeitig schafft und sichert der öffentliche Personenverkehr Arbeitsplätze in Deutschland. Es liegt in der Natur der Sache, dass diese nicht ins Ausland verlagert werden können. Die Studie des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) „Finanzierungsbedarf des ÖPNV bis 2025“ ermittelt 236.000 direkt im ÖPNV Beschäftigte. Dazu kommen 157.000 Arbeitsplätze bei Zulieferunternehmen. Insgesamt sorgt die direkte und indirekte Beschäftigung im ÖPNV in Deutschland somit derzeit fur fast 400.000 Arbeitsplätze.

Die vom ÖPNV ausgelöste Bruttowertschöpfung beträgt rund 10,3 Milliarden Euro pro Jahr. Nach Berechnungen vom VDV übersteigt der gesamtwirtschaftliche Nutzen des ÖPNV die eingesetzten Mittel um bis das Vierfache, zumindest in Ballungsräumen. Auch aus Klimaschutzgrunden ist der ÖPNV unverzichtbar. Er verursacht bundesweit im Vergleich zum Pkw durchschnittlich nur die Hälfte der CO<sub>2</sub>-Emissionen. Um den Umweltvorteil weiter auszubauen, werden auch erneuerbare Energien fur Busse und Bahnen immer wichtiger.

Der gesellschaftliche Nutzen des ÖPNV ist also groß und er kostet einiges an Geld. Die Finanzierung des ÖPNV ist äußerst komplex. Neben den Ticketeinnahmen gibt es verschiedene staatliche Zuschüsse für Investitionen und für die Bestellung von Nahverkehrsleistungen. Diese setzen sich zusammen aus Regionalisierungsmitteln, Mitteln aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz bzw. seit dem 05.09.2006 aus dem Entflechtungsgesetz sowie aus Ausgleichszahlungen für gemeinwirtschaftliche Leistungen im Ausbildungsverkehr nach §45 PBefG und §6a AEG.

Aus den Einnahmen der Mineralölsteuer wurden den Ländern 2010 ca. 6,877 Milliarden Euro Regionalisierungsmittel überwiesen. Diese Mittel werden den Ländern zur Bestellung von Schienenpersonennahverkehr und ÖPNV zur Verfügung gestellt.

Problematisch ist, dass es bei der Einführung der Regionalisierung versäumt wurde, den Ländern eine Berichtspflicht über den Mitteleinsatz gegenüber dem Bund aufzuerlegen. Es herrscht daher geringe Transparenz darüber, wo und wie jedes einzelne Bundesland die Regionalisierungsmittel einsetzt. Die nachträglich eingeführten, stark vereinfachten Verwendungsnachweise der Länder an den Bund, die von einigen Ländern zudem immer noch zögerlich abgegeben werden, tragen wenig zu einem wirklich transparenten Mittelverbleib bei. Die Höhe der Regionalisierungsmittel und der derzeitige Verteilungsschlüssel der Mittel sollen daher 2015 durch die Bundesregierung geprüft werden. Die Arbeiten zur Revision haben bereits begonnen. In den nächsten Jahren bis 2015 werden circa 50 Prozent der Nahverkehrsleistungen neu vergeben und damit die Weichen für die Zukunft gestellt.

Seit 1971 fördert der Bund über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) und seit 2007 über das Entflechtungsgesetz den Bau oder Ausbau von kommunalen Straßen sowie Investitionen für den Öffentlichen Personennahverkehr. Bisher werden den Ländern jährlich 1,335 Milliarden Euro zur Förderung solcher Vorhaben bereitgestellt. Zusätzlich besteht ein Bundesprogramm mit 333 Millionen Euro pro Jahr für Großvorhaben des ÖPNV. Bund und Länder verhandeln derzeit über die Höhe der Förderung für den Zeitraum 2014 bis 2019.

Ab 2014 läuft die Zweckbindung für die Verwendung der Mittel aus. Nicht alle Länder haben sich bereits per Landesgesetz verpflichtet, weiterhin die Gelder zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden auszugeben. Nach 2019 laufen die Zahlungen aus dem Entflechtungsgesetz ganz aus. Für die Zeit danach muss bereits jetzt eine Nachfolgeregelung erarbeitet werden.

Wesentliche Finanzierungsinstrumente des ÖPNV stehen also auf dem Prüfstand. Gleichzeitig fehlt schon heute an allen Ecken und Enden Geld. Allein für den Substanzerhalt der Infrastruktur gibt es einen Investitionsrückstau von fast drei Milliarden Euro. Mit fatalen Folgen: langfristig werden die Kosten, um den fortschreitenden Substanzverlust zu beheben, noch weiter steigen, die Nutzer werden Gefahren ausgesetzt und nicht zuletzt wird auch die Umwelt belastet.

In Zeiten allseits knapper Haushaltskassen steigt die Sorge, dass in den nächsten Jahren am Öffentlichen Nahverkehr gespart wird und sowohl das Angebot wie auch die Qualität verschlechtert werden. Es besteht die Gefahr, dass Länder und Kommunen auf Dauer nicht mehr in der Lage sein werden, die Daseinsvorsorge im Öffentlichen Personenverkehr hinreichend zu gewährleisten. Deshalb wird derzeit dringend nach Möglichkeiten gesucht, Gelder für den ÖPNV zu generieren. Möglichen Forderungen, die Verkehrsunternehmen zu weiteren Effizienzsteigerungen zu motivieren, muss Einhalt geboten werden. Statt Effizienz muss Effektivität her, also das Richtige getan werden.

Die Effizienzbestrebungen haben in den Verkehrsunternehmen überwiegend ihre Grenzen erreicht. Auch sind die bisherigen Erfolge in starkem Maße auf Kosten der Beschäftigten erzielt worden. Gestiegener Arbeitsdruck, Lenkzeiterhöhungen und Pausenreduzierung haben die Beschäftigten über Gebühr belastet. Deren Schmerzgrenze ist schon jetzt überschritten. Um weiteren Dumpingwettbewerb auf Kosten der Beschäftigten, der Kunden sowie der Umwelt zu verhindern, ist eine hinreichend gute Finanzierung des ÖPNV von Nöten. Die drohende Finanzierungslücke kann daher auf keinen Fall auf dem Rücken der Beschäftigten oder der Kunden gelöst werden. Die ausreichende Finanzierung des Öffentlichen Nahverkehrs ist unabdingbar, um Qualität, Sicherheit und Attraktivität im ÖPNV in Zukunft zu gewährleisten. Qualitätssicherung im ÖPNV ist ohne „gute Arbeit“, Qualifikation und angemessene Entlohnung nicht zu haben.

Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels, des Klimaschutzes und der Verkehrssituation in Ballungsräumen sowie drohender Verteuerung der Treibstoffe aus Erdöl und -gas ist klar, dass der ÖPNV in Zukunft eine noch wichtigere Rolle spielen wird. Nur mit einem attraktiven und qualitativ hochwertigen ÖPNV und mehr Fahrgästen lassen sich die ambitionierten Klimaschutzziele im Verkehrssektor erreichen. Deshalb fordern der DGB und seine Mitgliedsgewerkschaften den Bund und die Länder auf, gemeinsam eine ver-

lässliche und bedarfsgerechte Finanzierung des ÖPNV zu sichern. Am 12. März 2013 laden der DGB, ver.di, EVG und die Technische Universität Berlin zu einer Tagung in der Reihe mit Bus und Bahn in die Zukunft: „ÖPNV – nie war er so wertvoll wie heute!“ ein. Die Zukunft des ÖPNV, dessen Finanzierung und die Forderung der Gewerkschaften sollen hier mit Experten und Politikern diskutiert werden.

*Autorin: Marion Jungbluth*

## Fachkonferenz „Wer schafft die Verkehrswende?“

*Der Deutsche Gewerkschaftsbund und die Hans-Böckler-Stiftung luden Vertreter von Verkehrs-, Umwelt-, Verbraucherverbänden der Wirtschaft und aus den Gewerkschaften am 23. Oktober in Berlin zur Fachkonferenz „Wer schafft die Verkehrswende?“ ein.*

Dietmar Hexel, DGB-Vorstandsmitglied, stellte zu Beginn die Fragen der Tagung vor: „Was sind neue Trends und innovative Entwicklungen auf dem Mobilitätsmarkt und wer sind ihre Treiber? Kommen wirklich neue Akteure auf die Bühne oder übernehmen die großen Konzerne die Vorreiterrolle? Wie verändern sich die Arbeitsplätze und Arbeitsbedingungen im Verkehrssektor und werden die Beschäftigten in Innovationsprozesse einbezogen?“ Der DGB und seine Mitgliedsgewerkschaften wollen die notwendige Verkehrswende frühzeitig und aktiv gestalten.

In seinem Impulsvortrag proklamierte Dr. Bodo Schwieger, der für die team.red GmbH unter anderem Kommunen bei der Umsetzung neuer Mobilitätskonzepte berät, einen Mobilitätswandel in den Städten weltweit. Untersuchungen belegen, dass in den großen Städten der Wert des Autos als Statussymbol abnimmt und junge Stadtbewohner zunehmend multimodal, also mit vielen unterschiedlichen Verkehrsmitteln, unterwegs sind. Neue Dienstleistungen sind ein weiterer Trend. Diese werden zusätzlich zu Bus und Bahnfahrten von ÖPNV-Verkehrsunternehmen angeboten oder kommen zum Beispiel als one-way-carsharing oder luk-gestützte Mitfahrerbörsen auf. Kleinstfahrzeuge mit elektrischem Antrieb stellen in dem knappen Raum in Städten eine weitere zukunftsfähige Mobilitätsform dar.

Der ehemalige Arbeitsdirektor Hubert Resch untersuchte die Arbeitszufriedenheit bei Fahrerinnen und Fahrern im ÖPNV

und stellte fest „Die Arbeitsbedingungen sind durch den Wettbewerbsdruck deutlich verschärft. Für neue Ideen bleibt da keine Luft.“ Resch forderte, dass auf die wirtschaftliche eine soziale Restrukturierung erfolgen muss, damit Beschäftigte der Motor von Innovationsprozessen sein können. Zu ähnlichen Ergebnissen kam auch das ver.di-Innovationsbarometer. Dr. Nadine Müller berichtete, dass die Mehrzahl der Befragten eine starke Zunahme der Arbeitsintensität verspürt und dies auch als Hemmnis für Innovationsbeteiligung ansieht. „Statt die Arbeit weiter zu intensivieren und den Leistungsdruck zu erhöhen, ist ein modernes Management zur Steigerung der Innovationsfähigkeit notwendig, das Partizipation ausbaut, gute Arbeit etabliert und Qualifikation und Kompetenzen aufbaut“, schlussfolgerte Nadine Müller.

In einem BarCamp „Ideen zur Mobilität der Zukunft“ waren die Teilnehmer selbst gefragt. Es entstanden Workshop-Gruppen, die über Themen wie Innovationen für die Mobilität im ländlichen Raum, vernetzte Mobilität und deren Nutzen für Arbeitnehmer und Verbraucher bis hin zu einem neuartigen Cargosystem „Wasserläufer“ (Bewältigung der städtischen Logistik auf Wasserstraßen), rege diskutierten. Im BarCamp haben Verkehrsexperten und Gewerkschafter gemeinsam an Lösungen gearbeitet.

Rolf Lutzke, Bereichsleiter Politik der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) veranschaulichte auf der abschlie-

Benden Podiumsdiskussion den politischen Rahmen. So würden zum Beispiel die Weichen für den ÖPNV in den nächsten Jahren neu gestellt und es bedürfe noch viel Lobbyarbeit, um das Mobilitätsangebot des ÖPNV für alle auf hohem Niveau zu sichern. Erfolgreich seien Allianzen, die unterschiedliche Kräfte bündeln, wie die „Allianz pro Schiene“. Lutzke ist sich aber sicher, in Zukunft werden die Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen noch innovativer sein als heute.

Wie wir in Zukunft fahren werden, prophezeite Bodo Schwieger: „Wir fahren elektrisch, gemeinsam und staufrei“.

Zum Abschluss erklärte DGB-Vorstand Dietmar Hexel, dass der DGB sich verstärkt in den gesellschaftlichen Diskurs zur Mobilitätswende einmischen wird und kündigte an, den begonnen Dialog in weiteren Fachkonferenzen fortzusetzen.

*Autorin: Marion Jungbluth*

## Gute Arbeit in der Wirtschaftsförderung

*In den letzten Jahren wurde das Thema „Gute Arbeit“ in der Wirtschaftsförderung von DGB und Gewerkschaften intensiv diskutiert. Auslöser waren eine Politik der Unternehmensansiedlungen in Ostdeutschland, die offen mit Niedriglohnstrategien warb sowie die Werksschließung von Nokia in Bochum im Juni 2008. Gewerkschaften, Politik und Öffentlichkeit wollten zu Recht wissen, wie nachhaltig öffentliche Fördermittel angelegt sind.*

Nachhaltigkeit muss in Zukunft durch die Qualität und Entwicklung der Arbeitsplätze ausgewiesen werden. Mit dieser Forderung begann der DGB nach neuen Wegen für eine nachhaltige und soziale Wirtschaftsförderung zu suchen. Erste Schritte in diese Richtung waren die Prüfung der rechtlichen Voraussetzungen sowie die Entwicklung von Instrumenten für die wichtigsten Strukturförderinstrumente. Inzwischen ist es bereits in einigen Bundesländern gelungen, in den Richtlinien der „Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW), Kriterien „Guter Arbeit“ zu verankern. Ziel ist es, diese für die Förderperiode 2014-2020 auf die Investitionsförderung des Europäischen Fonds für Regionalentwicklung (EFRE) zu übertragen.

### **Die Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur (GRW)**

Die Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur ist in der deutschen Regionalpolitik das wichtigste nationale Instrument der Wirtschaftsförderung. Sie ist jedoch weit mehr als nur ein Förderinstrument: Die GRW dient zugleich als Strategie-, Ordnungs- und Koordi-

nierungsrahmen, bildet den Rahmen für die nationale Regionalpolitik und stellt die innerstaatlich abgestimmte Umsetzung europäischen Rechts sicher. Dies gilt insbesondere für die beihilferechtlichen Bestimmungen. Bund und Länder legen hier gemeinsam die Fördergebiete sowie die Förderhöchstsätze und damit auch das innerdeutsche Fördergefälle, die Fördertatbestände und die GRW-Mittelverteilung fest. Die GRW bildet zudem den Koordinierungsrahmen für andere raumwirksame Politikbereiche wie den Einsatz der Mittel aus dem Europäischen Fonds für die regionale Entwicklung.

Eine regelmäßige Überarbeitung des GRW-Regelwerks sowie eine Neuabgrenzung der Fördergebiete stellen die Umsetzung aktueller beihilferechtlicher Vorgaben der EU-Kommission und die Berücksichtigung aktueller regionaler Entwicklungsprozesse sicher. Dies ist wichtig, um einen fairen Standortwettbewerb zu gewährleisten und Wettbewerbsverzerrungen so weit wie möglich einzuschränken. Der DGB hat sich deshalb an der öffentlichen Konsultation der Generaldirektion REGIO „Zur Überarbeitung der Vorschriften der Europäischen Union für Regionalbeihilfen“ beteiligt.

Wer in strukturschwachen Regionen investiert, darf über die Wirtschaftsförderung keinen Freibrief für Lohn- oder Sozialdumping erhalten. Der DGB hat sich deshalb in Vorbereitung der GRW-Richtlinien bei Bund und Ländern dafür eingesetzt, zukünftig noch stärker auf die Qualität der geschaffenen Arbeitsplätze zu achten. Dies ist auch im Hinblick auf die kommende Strukturförderperiode ab 2014 von enormer Bedeutung, denn bei der GRW handelt es sich um das wichtigste nationale Instrument zur Ko-Finanzierung der Europäischen Strukturfonds.

### **Die Verankerung von Guter Arbeit im politischen Diskurs**

Eine Voraussetzung zur Verankerung von Kriterien „Guter Arbeit“ in der Wirtschaftsförderung war und ist die Veränderung des politischen Diskurses. Zwar war zu Beginn der laufenden Strukturförderperiode 2007-2013 in Europa die Lissabon-Strategie mit der Forderung nach „mehr und besseren Arbeitsplätzen“ in aller Munde. In Deutschland galt jedoch das Motto: „Sozial ist was Arbeit schafft“. Folglich stieß die Forderung des DGB, die Qualität der Arbeitsplätze bei der Wirtschaftsförderung in den Blick zu nehmen, nur bei der Planung der Programmierung der Strukturfonds in Mecklenburg-Vorpommern auf nennenswerte Resonanz. Inzwischen ist es DGB und Gewerkschaften in einer jahrelangen Kraftanstrengung gelungen, das Thema „Gute Arbeit“ erfolgreich zu platzieren und die Debatte zu verändern: die Qualität der Arbeit gewinnt in Deutschland immer mehr an Bedeutung. Die konkrete Umsetzung in der Praxis muss jedoch weiterhin Schritt für Schritt erkämpft werden: über Tarifverträge, gesetzlichen Mindestlohn und in den Betrieben.

### **Die rechtlichen Voraussetzungen zur Umsetzung nachhaltiger und sozialer Wirtschaftsförderung**

Der Verankerung nachhaltiger und sozialer Wirtschaftsförderung in den Bundesländern ging zunächst eine umfassende Prüfung der rechtlichen Voraussetzungen auf nationaler und europäischer Ebene voraus. Die Ergebnisse der von Friedrich-Ebert-Stiftung, Hans-Böckler-Stiftung und Otto-Brenner-Stiftung geförderten Studie „Die Umsetzung nachhaltiger und sozialer Wirtschaftsförderung auf Landesebene am Beispiel von Niedersachsen und Sachsen-Anhalt“ wurde im

Rahmen von Workshops in Hannover und Magdeburg präsentiert.

Gemeinsam mit relevanten Akteuren wie Verwaltungen, Abgeordneten, Banken, Verbänden und NGO's wurde die Studie im Hinblick auf die politische und praktische Arbeit ausgewertet. Wolfgang Kohte wies in seinem Rechtsgutachten nach, dass die rechtlichen Voraussetzungen für die Implementierung von Kriterien für „Gute Arbeit“ sowohl in der GRW, als auch in den Verordnungsvorschlägen der EU-Kommission für die Strukturfonds durchaus gegeben sind. Auch die beihilferechtlichen Regelungen stehen dem Anliegen von DGB und Gewerkschaften nicht im Wege.

### **Die konkrete Veränderung der Wirtschaftsförderung bei der Überarbeitung der GRW-Richtlinien**

Inzwischen ist es bereits in zahlreichen Bundesländern gelungen, die Ausrichtung der Wirtschaftsförderung in den GRW-Richtlinien zu beeinflussen. So ist in Thüringen als erstem Bundesland bei der Förderung der gewerblichen Wirtschaft im Rahmen der GRW (GRW-G) die Einführung einer Leiharbeitsquote verankert worden. Demnach erhalten Unternehmen, die mehr als 30 Prozent Leiharbeiter in der Betriebsstätte beschäftigen, keine Förderung. Unternehmen mit mehr als 10 Prozent Leiharbeitern können nur mit dem Basisfördersatz gefördert werden.

Mit der „großen Richtlinie“ hat die brandenburgische Förderpolitik wesentliche Veränderungen vorgenommen: Die Landesregierung setzt bei ihrer Wirtschaftsförderung verstärkt auf Qualität. Dabei stehen hohe regionalökonomische Effekte, hohe Beschäftigungs- und Einkommenseffekte, eine hohe Innovationsintensität und Nachhaltigkeitsaspekte im Vordergrund. Die Zuschüsse für Investitionen und der Fördersatz richten sich allein nach diesen Qualitätskriterien. Eine Basisförderung gibt es nicht mehr.

Ähnliche Erfolge wurden auch in anderen Bundesländern erzielt. Dazu gehören ein Mindestlohngebot bei der Wirtschaftsförderung in Höhe von 8,50 Euro und die Einführung von Basisfördersätzen sowie erhöhter Fördersätze bei Erfüllung bestimmter Kriterien. Letztere können insbesondere durch FuE-Aufwendungen und die tarifgleiche oder höhere Entlohnung erzielt werden. Einen vollständigen Überblick

über die neuen Bundesländer und Berlin bietet das von der Otto-Brenner-Stiftung geförderte Forschungsprojekt „Wirtschaftsförderung und Gute Arbeit – neue Herausforderungen und Handlungsansätze“ der Firma Grundmann Consult.

Aufgabe des DGB ist es nun, die in der GRW erzielten Erfolge in der kommenden Förderperiode 2014-2020 auf die Strukturfonds zu übertragen. Dazu müssen Kriterien guter Arbeit definiert und die Entwicklung anhand eines Indikatorensystems überprüft werden. Geeignete Indikatoren können – ähnlich wie bei der GRW - die Anzahl der geschaffenen sozialversicherungspflichtigen Arbeitsverhältnisse, tarifliche Entlohnung oder die Existenz von Mitbestimmungs-

strukturen sein. Die Hans-Böckler-Stiftung hat eine Studie in Auftrag gegeben, die die Verankerung von „Gute Arbeit in der Strukturpolitik“ sozialwissenschaftlich begleitet.

In einer geplanten Fachtagung der Hans-Böckler-Stiftung in Kooperation mit dem DGB werden die Ergebnisse der genannten Studien präsentiert und die bereits erzielten Erfolge und nächsten Schritte gemeinsam mit Vertretern von Ministerien, Abgeordneten, Verbänden und Praktikern diskutiert. Die Veranstaltung findet am 16. Mai 2013 in Berlin statt.

*Autorin: Dr. Christel Degen*

## Plattform

### ***BDI legt Energiewende-Navigator ohne „Gute Arbeit“ vor***

Über 250 Teilnehmer konnten auf dem Energiewende-Kongress am 8.11.2012 in Berlin hören, wie die Minister Phillip Rösler, Peter Altmaier und Peter Ramsauer die bekannten Probleme bei der Umsetzung der Energiewende sehen. Lösungen wurden von ihnen nicht präsentiert. Stattdessen stellte der scheidende BDI-Präsident Hans-Peter Keitel einen „Energiewende-Navigator“ vor.

Mit dem Energiewende-Navigator 2012 will der BDI den Umsetzungsstand der Energiewende erheben. Der Navigator ist als Ampel-Modell konstruiert und umfasst fünf Dimensionen, die auf 42 quantitativen Indikatoren beruhen. Auf „grün“ war die Ampel nur bei den beiden Dimensionen „Klima- und Umweltverträglichkeit“ sowie „Versorgungssicherheit“ geschaltet. „Akzeptanz“ und „Innovation“ erhielten ein gelbes Ampelzeichen für ihren gegenwärtigen Umsetzungsstand und bei Wirtschaftlichkeit war die Ampel auf „rot“ geschaltet.

[Link zum Energiewende-Navigator](#)

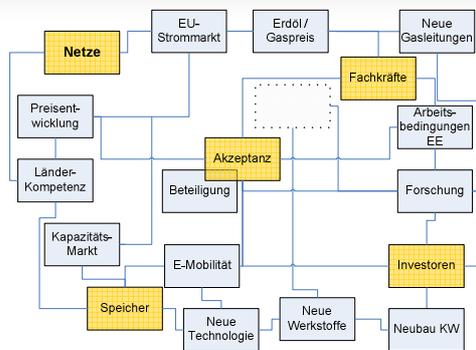
Ein solches Monitoring ist im Prinzip zu begrüßen. Aus Sicht des DGB bedürfen die zugrunde gelegten Kriterien und Dimensionen jedoch einer kritischen Prüfung. Bedauerlich ist vor allem, dass das Kriterium „Gute Arbeit“ im Indikatorensystem des Energiewende-Navigators nicht berücksichtigt wurde. Denn: ohne gute Arbeitsstandards, bindende Tarifverträge und gut ausgebildete Fachkräfte wird die Energiewende nicht gelingen.

Auch in neuen Unternehmen, die auf erneuerbare Energien setzen, müssen die bewährten Standards aus der Industrie gelten. Wenn Siemens und andere traditionelle Industrieunternehmen Tarifverträge einhalten, Unternehmen wie z.B. Repower dies aber nicht tun, ist das nicht nur für die Arbeitnehmer nachteilig. Hierdurch wird auch der Wettbewerb verzerrt. Darauf wies DGB-Vorstand Dietmar Hexel in seinem Beitrag auf der Konferenz hin.

Um die Energiewende um Erfolg zu bringen, so Hexel, müssen fünf Engpässe in einem Umfeld komplexer Einflussfaktoren gezielt gemanagt und koordiniert werden: Investoren, Netze, Speicher, Fachkräfte und Akzeptanz.

Komplexe Einflussfaktoren

DGB



Dietmar Hexel, 8. November 2012

Der DGB und seine Gewerkschaften sehen sich vor allem bei den Engpässen „Fachkräfte“ und „Akzeptanz“ gefragt. Die Überwindung dieser Engpässe setzt notwendigerweise „Gute Arbeit“ voraus. Nur so lassen sich die Voraussetzungen für eine gut ausgebildete und motivierte Belegschaft herstellen, die die Energiewende unterstützt.

Unternehmen mit „Guter Arbeit“ sind attraktiv. Sie bieten:

- gesunde und lernförderliche Arbeitsbedingungen,
- die Balance von Familie und Beruf,
- Tarifverträge statt Dumpinglöhne,
- gleichen Lohn für gleiche Arbeit,
- flexible und gleichzeitig abgesicherte Arbeitszeitmodelle sowie eine
- selbstverständliche Mitbestimmung und Mitverantwortung der Betriebsräte und Beschäftigten.

Gleichzeitig muss der Wandel fair gestaltet werden:

- „Verlierer“ dürfen nicht abhängt, sondern müssen aktiviert werden,
- für betroffene Menschen und Betriebe müssen vertragliche Übergangslösungen geschaffen werden,

- Ausbildungsordnungen und Weiterbildungen müssen auf die Anforderungen der Energiewende ausgerichtet werden.

In der Diskussion um die Energiewende dürfen nicht nur die gegenwärtigen Kostensteigerungen in den Blick genommen werden. Notwendig ist es, die mittel- und langfristige Verbindung von sozialem, ökologischem und ökonomischem Nutzen in den Mittelpunkt zu stellen. Die Energiewende schafft Wohlstand und ein sozialverträgliches Wachstum, wenn sie so gestaltet wird, dass Energie allen Menschen und Unternehmen kostengünstig und sicher zur Verfügung gestellt wird.

Der Umbau kostet Geld. Fossile Energien werden teurer, erneuerbare Energien auf lange Sicht aber günstiger. Denn: Energie ist nicht knapp, sondern durch Sonne, Gravitation und Erdwärme im Überfluss vorhanden. Industrie und Handwerk müssen den Umbau auf dieser Grundlage vorantreiben.

Die Energiewende als Kern einer aktiven Industriepolitik kann Treiber sein für:

- ein anderes Wachstum in Europa (Energieeffektivität und -effizienz)
- Innovationen, neue Produkte und Exportchancen,
- mehr Unabhängigkeit (Autarkie) vom Erdöl in der EU,
- regionale und dauerhafte Beschäftigung durch den Ausbau erneuerbarer Energien,
- Stabilität und soziale Gerechtigkeit durch kostengünstige Energie.
- mehr Lebensqualität und Wohlstand.

BDI und DGB wollen den Dialog über die Energiewende produktiv fortsetzen.

Autor: Dietmar Hexel

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