

Räade
Kiel, 18.11.2016

Pressesprecher Per Dittrich, Tel. (04 31) 988 13 83

Düsternbrooker Weg 70
24105 Kiel

Tel. (04 31) 988 13 80
Fax (04 31) 988 13 82

Norderstraße 74
24939 Flensburg

Tel. (04 61) 144 08 300
Fax (04 61) 155 08 305

E-Mail: info@ssw.de

Infrastrukturgesellschaft Verkehr darf die Tariftreue nicht aushöhlen

Flemming Meyer zu TOP 16 - Infrastrukturgesellschaft Verkehr ablehnen

Ob Schiene, Wasserstraßen oder eben die Bundesautobahnen: bei jedem dieser Infrastrukturnetze wurde eine andere Lösung entworfen. Das Problem ist bei allen das gleiche: wie plant, baut und erhält man Netze kostengünstig? Die Deutsche Bahn ist ein Wirtschaftsunternehmen in privatrechtlicher Form. Die Bilanz fällt zwanzig Jahre nach der Umstellung aber nicht gerade positiv aus. Die Fernverbindungen sind teilweise schlechter als vor zwanzig Jahren: Umsteigemöglichkeiten fallen weg, Fahrtzeiten werden länger.

Bei der Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes hat man diese Entwicklung miteinbezogen und daraus die Konsequenz gezogen, die Behördenstruktur des Bundes nicht infrage zu stellen; also nicht den privatrechtlichen Weg einzuschlagen.

Und nun zu den Bundesautobahnen: Bund und Länder haben am 14. Oktober im Rahmen der Neuregelung des bundestaatlichen Finanzausgleichssystems ab 2020 eine Infrastrukturgesellschaft Verkehr vereinbart. Ich möchte hier noch mal deutlich sagen, wir als SSW haben uns deutlich gegen eine solche Gesellschaft ausgesprochen. Aber hier dreht es

sich um ein Gesamtpaket der Finanzbeziehungen zwischen Bund und Länder, und dies bedarf auch Kompromisse. Das heißt also, wir werden anscheinend eine solche Infrastrukturgesellschaft bekommen. Diese soll privatrechtlich organisiert sein. Finanzminister Schäuble möchte sogar knapp die Hälfte, bis zu 49,9 Prozent, an private Investoren veräußern. Er verweist dabei auf Österreich: Die Österreicher haben bereits eine Aktiengesellschaft – die ASFINAG – die für die Autobahnen dort zuständig ist; und das bereits seit 1982.

Allerdings ist die Gründung und Einrichtung der neuen Infrastrukturgesellschaft nicht mit einem Federstrich erledigt. Es taucht eine ganze Reihe von Fragen auf. Das Thema ist sehr komplex. Niemand kann damit rechnen, dass es noch in dieser Legislaturperiode eine Grundgesetzänderung zur Sicherung der Autobahnen, als unveräußerliches Eigentum des Bundes, eine Gesellschaftsgründung und eine Satzung derselben erfolgen wird. Denn eine Sicherung des Eigentums im Grundgesetz ist eine absolute Notwendigkeit, ohne die es überhaupt keinen Fortgang der Diskussionen geben kann. Wann die Grundgesetzänderung erfolgen wird, ist noch nicht klar.

Was aber sicher ist, ist die Verunsicherung der Beschäftigten. Die nehmen wir sehr ernst.

Die Übernahme von Beschäftigten ist zentraler Bestandteil der neuen Gesellschaft. Denn ohne Menschen bleibt die neue Struktur ein bloßer Papiertiger. Uns erreichen Fragen vom Personal beim „Landesbetrieb für Straßenbau und Verkehr“. Sie befürchten, dass die Übernahme allein in Schleswig-Holstein eine Verringerung der Stellenzahl um 600 bedeuten kann. Ehrlicherweise muss man sagen, dass das nicht nur mit der Infrastrukturgesellschaft zu tun hat, sondern auch mit den Straßenmeistereien, die, so wird befürchtet, dann im Lauf der nächsten fünf Jahre privatisiert werden könnten. Was ist dann mit der Böschungspflege? Oder dem Straßendienst an den Autobahnen? Wird die Infrastrukturgesellschaft private Dienste einsetzen? Und werden dort die Löhne gesichert werden oder drohen Dumpinglöhne? Wie steht es mit Altersversorgungsansprüchen aus? Was ist mit den Planungs-Fachleuten? Bereits heute haben wir große personelle Lücken in der Straßenbauverwaltung. Werden mehr Ingenieure eingestellt werden oder wird die Arbeit noch weiter verdichtet werden als das bereits heute der Fall ist? Wie wird sich das weiter entwickeln? Wir sprechen hier von tausenden Arbeitsplätzen in ganz Deutschland, die im Zusammenhang mit den Autobahnen stehen. Ich denke, es besteht Konsens, dass wir die neue Struktur nicht auf dem Rücken der Beschäftigten ausformen dürfen.

Eine Beschäftigungsgarantie wurde von den Gewerkschaften bereits frühzeitig ins Spiel gebracht, um die Interessen der Beschäftigten zu schützen. Wie diese Garantie aussehen kann, ist aber auch noch nicht geklärt. Auf jeden Fall muss das Tariftreuegesetz zum Zuge kommen. Das ist eines der Kernprojekte der Küstenkoalition. Tarifliche Absicherung aller Beschäftigten ist ein wichtiges Ziel, ohne die wir existenzsichernde Löhne wohl kaum halten können. Die öffentlichen Arbeitgeber müssen hier mit gutem Beispiel vorangehen. Eine Aushöhlung der Tariftreue durch die Hintertür kommt für den SSW nicht infrage. Darum sollten die Gewerkschaften von Anfang an in die Verhandlungen über einen Übergangstarif eingebunden werden.

Zusammenfassend zeigen sich derzeit noch viele offene Fragen. Wir müssen die weiteren Diskussionen erst einmal abwarten. Der Beschluss für eine Infrastrukturgesellschaft ist zwar gefallen, aber dennoch ist noch lange nicht klar, wie genau diese aussehen soll.