

15. Juni 2006, 10 Uhr, Bundespressekonferenz
„Kürzungen im Nahverkehr“
DGB-Vorstandsmitglied Claus Matecki

Es gilt das gesprochene Wort.

Sehr geehrte Damen und Herren,

natürlich muss auch der öffentliche Verkehr kundenorientiert und wirtschaftlich arbeiten. Der Rückzug des Staates aus der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs ist jedoch das falsche Signal. Denn neben wirtschaftlichen, verkehrs- und umweltpolitischen Aspekten wird dabei die gesellschaftliche Rolle des Öffentlichen Personennahverkehrs vernachlässigt. Die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger zu sichern, gehört eindeutig zu den staatlichen Aufgaben der „Daseinsvorsorge“.

Deshalb sollte diese Debatte nicht unter der Überschrift „Subventionsabbau“ geführt werden. Dies legt den Verdacht nahe, dass staatliche Leistungen für den öffentlichen Verkehr diskreditiert werden sollen, um Kürzungen zu legitimieren.

Noch im Koalitionsvertrag waren zusätzliche Infrastrukturinvestitionen von 4,1 Milliarden Euro vorgesehen. Eine Kürzung der Regionalisierungsmittel um fast 3,3 Milliarden Euro würde diesen zarten Versuch einer konjunkturellen Belebung durch staatliche Impulse zunichte machen.

Darüber hinaus ist der öffentliche Verkehr eine tragende Säule für ein zukunftsfähiges Verkehrssystem. Gerade in Ballungsräumen sind die Menschen auf einen funktionierenden Nahverkehr angewiesen. Deshalb ist es unverständlich, dass die Bundesregierung gerade an dieser Stelle den Rotstift ansetzen will. Der Vorwurf mangelnder Effizienz und Transparenz geht ins Leere: In den vergangenen zehn Jahren stieg die Zahl der Fahrgäste um 35 Prozent, die finanziellen Mittel jedoch nur um 15 Prozent.

Würden die Regionalisierungsmittel gekürzt, hätte dies weit reichende Folgen für rund 27 Millionen Fahrgäste und 250.000 Beschäftigte. Nach ersten Schätzungen gehen wir davon aus, dass zehn Prozent weniger Regionalisierungsmittel zu Kürzungen des Angebots von bis zu 20 Prozent führen würden – insbesondere im ländlichen Raum. Das bedeutet weniger Züge und ausgedünnte Taktzeiten und trifft vor allem Berufspendlerinnen und –pendler, die nicht auf ein eigenes Auto umsteigen können.

Ohne Zweifel würden sich die Kürzungen auch negativ auf die Arbeitsbedingungen der Beschäftigten auswirken und könnten zu Verlusten von mehr als 10.000 Arbeitsplätzen führen. Die bitteren Erfahrungen der vergangenen Jahre haben gezeigt, dass Effizienzgewinne vor allem zu Lasten der Beschäftigten erreicht worden sind. Gerade das Service-Personal gilt im betriebswirtschaftlichen Sprachgebrauch als „leichter anzupassende Kostenkomponente“.

Wenn der DGB also diese Kürzungen ablehnt, geht es nicht nur darum, verkehrspolitische Fehlentwicklungen zu verhindern. Es geht auch um gravierende wirtschaftliche Auswirkungen auf die Beschäftigten und den Verkehrssektor insgesamt. Dies sieht die Wirtschaftsministerkonferenz der Länder übrigens genauso. Im Dezember vergangenen Jahres kamen die Minister zu dem Schluss:

Zitat: „Für die große Zukunftsaufgabe der Wirtschafts- und Arbeitsmarktpolitik – die Sicherung von industriellen und Dienstleistungsarbeitsplätzen – hätte die angedachte Kürzung der Regionalisierungsmittel (...) erhebliche negative Auswirkungen.“

Deshalb setzt sich der DGB dafür ein, die Regionalisierungsmittel zumindest auf dem heutigen Niveau zu halten. Nur so können die weiter steigenden Fahrgastzahlen bewältigt werden.

Der zwar unbegründete, aber immer wieder vorgetragene Vorwurf, Regionalisierungsmittel würden zweckentfremdet, sollte durch eine obligatorische Berichtspflicht der Länder aufgelöst werden. Dies würde die Verwendung der Mittel transparent machen.

Die gesetzlich vereinbarte Mittelsteigerung für den öffentlichen Nahverkehr von jährlich 1,5 Prozent sollte beibehalten werden. Nur so bleibt die Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem chronisch überlasteten Straßenverkehr gewährleistet.

Darüber hinaus ist der DGB offen für eine Diskussion über die Finanzierung der ÖPNV-Dienstleistungen. Voraussetzung ist jedoch, dass es dabei nicht um Kürzungen, sondern um die sachgerechte Verwendung öffentlicher Mittel geht. Um dies zu erreichen, sollte die Aufgaben- und Finanzverantwortung, auf Grundlage entsprechender Rahmengesetze, in einer Hand organisiert werden.

Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit.