



## **Sozialpartner im öffentlichen Nahverkehr – UITP und ETF<sup>1</sup>**

### **AUF DEM WEG ZUR NACHHALTIGEN STÄDTISCHEN MOBILITÄT GEMEINSAME STELLUNGNAHME VON UITP/ETF**

UITP und ETF begrüßen den Initiativbericht des Europäischen Parlamentes über Nachhaltige Städtische Mobilität und ermutigen die Kommission, die Gelegenheit beim Schopfe zu packen und in diesem Bereich Aktionen auf der lokalen Ebene mit einem europäischen Mehrwert nach Kräften zu fördern und zu unterstützen.

Berücksichtigt man den wachsenden Anteil der in Städten lebenden europäischen Bevölkerung, können die ehrgeizigen Ziele der Europäischen Union hinsichtlich Klimawandel, Wirtschaftswachstum und Schaffung von Arbeitsplätzen nur durch Maßnahmen in den Ballungsräumen erreicht werden.

Anhand der Erfahrungen der europäischen Sozialpartner UITP und ETF zeigt sich, dass die Herausforderungen für die Städte europaweit ähnlich sind: schlechte Luftqualität, alternde Bevölkerung, Bewegungsmangel (Übergewicht, Herz-Kreislauferkrankungen), Lärm, Stau, soziale Ausgrenzung, fehlende Mittel für Investitionen, usw.

Obschon sich die Antworten der Politik auf der lokalen Ebene u.a. aus historischen, kulturellen und topografischen Gründen unterscheiden werden, kann eine breitere Nutzung des öffentlichen Verkehrs dabei helfen, viele dieser Herausforderungen in einem zu bewältigen.

Ohne das Subsidiaritätsprinzip zu verkennen, glauben UITP und ETF, dass nachhaltige städtische Mobilität, insbesondere die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs, durch relevante und koordinierte Initiativen auf europäischer Ebene gefördert werden sollten.

#### **Die Rolle der Städte in Wirtschaft und Gesellschaft**

Städte sind die Triebfedern der Europäischen Union. Etwa 80 % der europäischen Bevölkerung lebt in Stadtgebieten, in denen mehr als 80 % des europäischen BIP erzeugt werden. Die für mehr und bessere Arbeitsplätze erforderliche Schaffung von Wohlstand in den europäischen Ländern hängt daher größtenteils von der wirtschaftlichen Gesundheit und der Attraktivität der europäischen Städte ab.

Zu den am häufigsten identifizierten Treibern für die Wettbewerbsfähigkeit der Städte zählen: wirtschaftliche Stärke, Humankapital, physisches Kapital, globale Attraktivität, Lebensqualität, institutionelle Effektivität und finanzielle Reife<sup>2</sup>. Fakten aus Studien in verschiedenen Ländern zeigen, dass die meisten dieser Faktoren eine starke Unterstützung durch den öffentlichen Verkehr erfahren.

---

<sup>1</sup> In dem Dokument weiter unten als Sozialpartner des ÖPNV (Öffentlicher Personennahverkehr) bezeichnet.

<sup>2</sup> Economist Intelligence Unit, Hot Spots: Benchmarking Global City Competitiveness, 2013; Robert J. Rogerson, Quality of life and City Competitiveness, 1999



Als Beispiel für den Bereich Humankapital trägt der öffentliche Verkehr folgendermaßen zu den Treibern für die Attraktivität von Städten bei:

- Talent anziehen – Eine Mehrheit von Spitzenvertretern führender europäischer Unternehmen sagen, dass die Qualität der Verkehrsverbindungen zu den wichtigsten Faktoren zählt, um den Standort eines Unternehmens in Europa zu betrachten [i]. Die Qualität der städtischen Mobilität und des städtischen Umfelds helfen auch dabei, junge Talente an Land zu ziehen.
- Kompetenzen aufbauen – Ein verbesserter öffentlicher Verkehr steigert die Mobilität der Arbeitskräfte und ermöglicht den Zugang zu einer breiteren Vielfalt von Arbeitsplatz- und Bildungsmöglichkeiten. Das wiederum ermöglicht einen schnelleren Aufbau von Kompetenzen und Kenntnissen, als es anders der Fall wäre. Aus der Bewertung des Melbourn U-Bahn-Projektes ging hervor, dass es nicht nur die allgemeine Entwicklung des Humankapitals in Melbourne unterstützen, sondern auch Antworten auf die beträchtlichen Ungleichheiten zwischen verschiedenen Stadtteilen liefern würde, was zu einer verbesserten Gleichstellung in dem Gebiet beiträgt[iii]. Daher spielt eine gute Verbindung zwischen Stadt und Umgebung eine zentrale Rolle.
- Arbeitsplatzmöglichkeiten im öffentlichen Verkehr – Die öffentlichen Verkehrsbetriebe bieten Stadtbewohnern vielfältige und qualifizierte Arbeitsplätze. In vielen Städten ist der lokale öffentliche Verkehrsanbieter einer der größten Arbeitgeber (z.B. Amsterdam, Barcelona, Paris). Öffentliche Verkehrsbetriebe helfen über ihre Lieferkette auch bei der Unterstützung von Arbeitsplätzen in anderen Regionen.

Dennoch steht die städtische Mobilität vor einer immer größeren Herausforderung durch den Verkehrsstau, und die damit verbundenen Kosten wurden auf 0,66 % des BIP der EU geschätzt, falls nichts unternommen wird. Zunehmender Verkehr und Stauaufkommen in den Städten gehen mit mehr Unfällen sowie Luftverschmutzung und Lärmbelastigung einher. 40 % der tödlichen Unfälle ereignen sich in Stadtgebieten<sup>3</sup>, und üblicherweise ist ein Auto daran beteiligt. Der städtische Verkehr repräsentiert 40 % der CO<sub>2</sub>-Emissionen des Kraftverkehrs und bis zu 70 % anderer Schadstoffe. In Stadtgebieten, in denen Stau-, Verschmutzungs- und Lärmprobleme sowie das Unfallrisiko zunehmen, sind Einwohner, Verkehrsteilnehmer und nicht zuletzt auch Mitarbeiter des öffentlichen Verkehrs allesamt höheren Gefahren ausgesetzt, darunter Stress, Atemwegs- und Herz-Kreislauferkrankungen sowie Risiken für die eigene Sicherheit. Während Städte die Flexibilität bewahren sollten, die besten Maßnahmen und politischen Instrumente ihren besonderen Bedürfnissen entsprechend auszuwählen, können die Europäischen Institutionen eine wichtige Rolle durch die Vorgabe von Orientierungen und die Förderung bewährter Praxisbeispiele spielen.

Aus diesem Grund bildet nachhaltiger städtischer Verkehr einen maßgeblichen Hebel für Wachstum, Innovation, Beschäftigung, Inklusion und nachhaltige städtische Entwicklung. Es sprechen triftige Gründe dafür, den Nachdruck auf die Entwicklung städtischer Infrastrukturen zu legen, insbesondere städtischer Verkehrsinfrastrukturen im EU-Paket für Arbeitsplätze, Wachstum und Investitionen. Wir glauben auch, dass gut integrierte Mobilität in Stadtgebieten, mit einer Verknüpfung zwischen Fernverkehr und städtischen Verkehrsträgern (Entwicklung städtischer Knotenpunkte), zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit und der Attraktivität von Städten beitragen werden, indem das fehlende Bindeglied des ersten und des letzten Kilometers jeder Fahrt gewährleistet wird.

## **Verlagerung auf Verkehrsträger des öffentlichen Nahverkehrs, Investitionen und Finanzierung**

---

<sup>3</sup> Road Safety Vademecum - Road safety trends, statistics and challenges in the EU 2010-2013, März 2014



Ohne das Subsidiaritätsprinzip zu verkennen, glauben UITP und ETF, dass die europäischen Institutionen Maßnahmen treffen sollten, um nachhaltige städtische Mobilität zu fördern. Die Verlagerung auf alternative Verkehrsträger zum Vorteil nachhaltigerer Verkehrsmittel für saubere, effiziente, erschwingliche und sichere städtische Mobilität, insbesondere öffentliche Massenverkehrsträger (S-Bahn, U-Bahn, Straßenbahn und saubere Busse), sowie Gehen und Radfahren, ist von grundlegender Bedeutung, um Wirtschaftswachstum, Beschäftigung und damit die Vitalität der europäischen Städte zu fördern und die Gesundheit, Sicherheit und Lebensqualität ihrer Einwohner zu bewahren.

Die wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Vorteile des öffentlichen Verkehrs für die Stadt werden optimiert, wenn öffentliche Verkehrssysteme in wirtschaftliche Entwicklungsstrategien, Städte- und Wohnungsbaupolitiken, Bildungs- und Beschäftigungsstrategien, Tourismus- und Kulturpolitiken, und natürlich andere Aspekte der Nahverkehrspolitik eingepasst werden.

Lokale Regierungen sollten befähigt werden, derartige integrierte städtische Strategien erfolgreich durchzuführen. Insbesondere ihre Fähigkeit, entsprechende Mittel für die Umsetzung solcher Strategien aufzubringen, sollte gestärkt werden. Dies führt zu einer Wertschöpfung auf lokaler Ebene, die von den lokalen Regierungen zur Finanzierung von Infrastrukturen und Dienstleistungen genutzt werden kann. Zudem unterstreichen UITP und ETF die Bedeutung der Pläne für nachhaltige städtische Mobilität (engl. SUMP) als wesentliches Werkzeug und fordern die Europäische Kommission auf, sich für die Einrichtung von SUMP einzusetzen, insbesondere indem man die Vergabe der EU-Fördermittel von der Einrichtung von SUMP oder gleichwertiger Maßnahmen abhängig macht.

Der öffentliche Verkehr sollte fester Bestandteil jeglicher städtischen Entwicklungsagenda sein, und städtische Infrastrukturprojekte sollten bei zukünftigen Investitionspaketen Priorität genießen, vor allem auf Ebene der Europäischen Union.

Daher fordern UITP und ETF die Europäische Kommission im Rahmen der Überarbeitung des Verkehrsweißbuchs von 2011 auf, das Ziel der Verdoppelung des Marktanteils des öffentlichen Verkehrs bis 2030 aufzugreifen und ihre Politiken sowie Initiativen rund um dieses Ziel zu gestalten.

Konkrete Vorschläge umfassen:

- Mitgliedstaaten sollten aufgefordert werden, langfristige Finanzierungsperspektiven für zugänglichen und erschwinglichen öffentlichen Verkehr zu entwickeln und darüber zu berichten. Diesbezüglich sollen die Mitgliedstaaten die wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Vorzüge berücksichtigen, die dadurch entstehen, dass Kosten wegen übermäßig hohem Verkehrsaufkommen vermieden werden, und indem der öffentliche Verkehr gefördert wird, wie etwa Kosten in Bezug auf Gesundheit, Arbeitslosigkeit, Stau, usw.
- Den Anteil des öffentlichen Verkehrs bei der Verlagerung auf alternative Verkehrsträger in Stadtgebieten zu steigern, erfordert ein klares Bekenntnis der europäischen Politik, dass dem öffentlichen Verkehr Priorität eingeräumt wird.
- Städtischer Raum ist eine knappe Ressource, und häufig ist der öffentliche Verkehr das raumeffizienteste Verkehrsmittel. Ein klares Bekenntnis der Politik, die Verkehrsträger gemäß ihres Raum- und Energieverbrauchs (einschließlich Emissionsniveau) zu bewerten und Prioritäten zu setzen, ist erforderlich.
- Mit Blick auf städtische e-Mobilität sollte der Fokus auf gemeinsamer Mobilität liegen. Individuelle e-Mobilität sollte sich nicht negativ auf den öffentlichen Verkehr auswirken bzw. zu einem weiteren Stauaufkommen beitragen.

Die öffentlichen Verkehrsanbieter ringen immer noch mit einer finanziellen Unsicherheit. Wegen des Drucks auf die öffentlichen Haushalte und des anhaltenden Wettbewerbs durch



die Nutzung von Pkw drohen die Einnahmen einzubrechen. Zusätzlich kann der wachsende Verkehrsstau den straßenbasierten öffentlichen Verkehr verlangsamen und so weniger zuverlässig machen. Mögliche Folgen sind ein höherer Kraftstoffverbrauch und höhere Instandhaltungskosten sowie längere Fahrten und Wartezeiten für die Benutzer. Dadurch sinkt die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs als Alternative zum Privatkraftwagen, was wiederum ein noch geringeres Transportangebot und weniger Beschäftigung zur Folge haben könnte.

Eine größere finanzielle Stabilität sollte das Erreichen der Ziele gewährleisten: Zugang aller Einwohner zum öffentlichen Verkehr als Dienstleistung von allgemeinem Interesse erleichtern, Zugang zu grundlegenden Dienstleistungen erleichtern und das Wettbewerbsgleichgewicht zwischen öffentlichem Verkehr und Pkw-Nutzung wiederherstellen. Ein kreativerer und hoch entwickelter Ansatz für Finanzmittel und Finanzierung ist erforderlich, einschließlich der Verwendung von Finanzinstrumenten in den Kategorien 'Verursacher zahlt', 'Nutznießer zahlt' und 'Allgemeinheit zahlt'. Diese Instrumente bilden durch die Internalisierung der externen Kosten auch die Prämisse für eine abschreckende Wirkung mit Blick auf den Pkw-Gebrauch, um so Raum für den öffentlichen Verkehr zu gewinnen.

UITP und ETF fordern die Mitgliedstaaten auf, eine langfristige Strategie zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs, einschließlich Investitionen, einzurichten, indem alle Formen und Quellen der Finanzierung auf nationaler, regionaler und lokaler Ebene genutzt werden.

### **Beschäftigung, hochwertiger öffentlicher Verkehr, Arbeitsumfeld und sozialer Dialog**

UITP und ETF unterstreichen das hohe Potenzial des öffentlichen Nahverkehrs mit Blick auf die Schaffung hochwertiger Arbeitsplätze in Stadtgebieten. In vielen Städten und Ballungsräumen leistet der Sektor einen wertvollen Beitrag zur Eingliederung benachteiligter Gruppen in den Arbeitsmarkt, und die Sozialpartner entwickeln und implementieren Politiken der Vielfalt auf Unternehmensebene. Zudem spielen öffentliche Verkehrsbetriebe in Stadtgebieten eine wichtige Rolle, indem sie insbesondere jungen Menschen Qualifikations- und Ausbildungsmöglichkeiten anbieten.

Darüber hinaus unterstreichen UITP und ETF die Bedeutung der Qualität des öffentlichen Verkehrsangebotes als maßgeblichen Aspekt, um Benutzer zu gewinnen und zu bewahren. Diesbezüglich spielen die Beschäftigten eine entscheidende Rolle für den Erfolg der öffentlichen Verkehrsoperationen. Die Qualität des Arbeitsumfeldes sowie motivierte, gut ausgebildete und vergütete Mitarbeiter zählen zu den grundlegenden Elementen für die Erbringung hochwertiger Dienstleistungen für die Kunden, die im Mittelpunkt des Prozesses stehen.

Derzeit ist der Sektor mit mehreren Herausforderungen konfrontiert:

- Einerseits werden viele technologische Veränderungen eingeführt, um besser auf die Kundenbedürfnisse einzugehen (Initiativen „Intelligente Städte“), die sich rasant entwickeln und nur schwer absehbar sind. Viele dieser Innovationen im öffentlichen Nahverkehr werden sich direkt auf die Beschäftigung (z.B. e-Ticketing) und die Arbeitsbedingungen auswirken (z.B. ITS im öffentlichen Nahverkehr, Überwachungstechnologien zur Bewältigung von Schutz- und Sicherheitsproblemen, IT-Tools für Fahrer). Sie werden alle Betriebsbereiche betreffen, von den Fahrern über die Instandhaltung, Dienstleistungen, Verwaltung bis hin zur IT, und einen starken sozialen Dialog voraussetzen, um einen gerechten Übergang zu gewährleisten.
- Andererseits ist der öffentliche Verkehr ein arbeitsintensiver Sektor, und die demografischen Veränderungen in Europa stellen den Sektor in vielen Mitgliedstaaten vor Herausforderungen. Das muss auch im öffentlichen Nahverkehr angegangen werden und führt mitunter zur notwendigen Einstellung und Ausbildung einer höheren Anzahl von Beschäftigten als in der Vergangenheit. Eine Image-Analyse des Sektors als Arbeitgeber und seiner Bedingungen ist erforderlich, um das für hochwertige



Dienstleistungen notwendige Personal anziehen. Ein Schwerpunkt muss dabei auch auf den alternden Belegschaften in den Unternehmen liegen. Sichere Arbeitsplätze sind ein wichtiges Element, um Arbeitnehmer für den öffentlichen Verkehr zu gewinnen und zu bewahren.

- Ein wachsendes Arbeitspensum, Stau (Gesundheit), Sicherheit (Unfälle) und Schutz (aggressive Fahrgäste) gefährden das Arbeitsumfeld und damit die Attraktivität des Sektors, darunter auch für junge Arbeitnehmer oder Frauen.
- Das Problem der Unsicherheit, unsoziales Verhalten, Übergriffe und Gewalt beeinträchtigen die an vorderster Front arbeitenden Beschäftigten des öffentlichen Verkehrs sowie die Fahrgäste und erfordern entschlossene Maßnahmen nicht nur auf Ebene der Sozialpartner, sondern auch in enger Zusammenarbeit mit lokalen Regierungen. Die Bedeutung der Präsenz von Menschen im öffentlichen Verkehr für das Sicherheitsgefühl muss anerkannt werden.

In diesem Zusammenhang ist es grundlegend, die Verantwortung auf sämtlichen Regierungsebenen zu betonen, einschließlich der europäischen, um die Qualität im öffentlichen Verkehr zu gewährleisten und damit hochwertige Arbeitsbedingungen, die Bereitstellung entsprechender Finanzmittel sowie eine enge Zusammenarbeit zwischen Arbeitgebern, Arbeitnehmern und Gewerkschaften, um gemeinsame Ziele zu verfolgen.

Daher unterstreichen UITP und ETF die Bedeutung des sozialen Dialogs auf allen Ebenen, einschließlich der europäischen, und möchten an ihr gemeinsames Schreiben vom 9. Februar 2015 erinnern. Darüber hinaus fordern die europäischen Sozialpartner im öffentlichen Nahverkehr die Europäische Kommission auf, sie rechtzeitig zu unterrichten und zu konsultieren und die Sozialpartner zu allen für den öffentlichen Nahverkehr relevanten Initiativen mit direkten und indirekten Sozialauswirkungen anzuhören. UITP und ETF bekräftigen ihre Bereitschaft, mit den Europäischen Institutionen Vorschläge und Lösungen zu erörtern.

---

<sup>i</sup> Tim Moonen und and., The Business of Cities, 2013

<sup>ii</sup> Public Transport Victoria, Agglomeration Benefits of Melbourne Metro, 2012

**Unterzeichnet in Brüssel am 14. März 2016**

**Für die ETF**

**Alain Sutour**

Vorsitzender des ETF-Ausschusses für öffentlichen Nahverkehr

**Sabine Trier**

Stellv. Generalsekretärin

**Für die UITP**

**Nicolas Blain**

Vorsitzender des EU-Ausschusses der UITP

**Thomas Avanzata**

Direktor der Europa-Abteilung der UITP



Die **Europäische Transportarbeiter-Föderation (ETF)** ist eine paneuropäische Gewerkschaftsorganisation mit 243 Verkehrsmitgliedsgewerkschaften aus der Europäischen Union, dem Europäischen Wirtschaftsraum sowie den mittel- und osteuropäischen Ländern. Die ETF ist der anerkannte Sozialpartner in sieben Ausschüssen für den europäischen sektoralen Sozialdialog und vertritt die Interessen von über 3,5 Millionen Transportarbeitern aus 41 europäischen Ländern gegenüber den Europäischen Institutionen.

Galerie AGORA, Rue du Marché aux Herbes 105, Boite 11 B - 1000 Bruxelles | +32 2 285 46 60 | [etf@etf-europe.org](mailto:etf@etf-europe.org)



Die **UITP** ist die in Brüssel ansässige internationale Organisation für den öffentlichen Verkehr. In der Europäischen Union vertritt die UITP die Standpunkte der öffentlichen Verkehrsunternehmen der 28 Mitgliedstaaten. Sie verfolgt aufmerksam die unterschiedlichen europäischen Politiken und Initiativen, die sich auf die Stadt-, Vorort- und Regionalverkehrsdienste auswirken, und beteiligt sich an deren Ausarbeitung.

Rue Sainte-Marie 6 B - 1080 Bruxelles | +32 2 673 61 00 | [info@uitp.org](mailto:info@uitp.org)