



European  
Partners for the  
Environment

## Abschlussbericht

---

### Erstes Labor

10. – 11. Dezember 2012, Brüssel

**Ganzheitliches Mobilitätsmanagement – ein Dialog europäischer Gewerkschaften mit interessierten Parteien**

### Zweites Labor

4. – 5. Februar 2013, Brüssel

**Nachhaltige Mobilität und integrierte Planung in städtischen Räumen:  
Dialog der Gewerkschaften mit kommunalen Behörden**

Unterstützt von:



# Inhalt

---

1	Hintergrund.....	3
2	Erster Laborbericht .....	4
3	Empfehlungen und Aktionspunkte aus dem ersten Labor.....	5
4	Zweiter Laborbericht .....	8
5	Empfehlungen und Aktionspunkte aus dem zweiten Labor.....	9
	Anhang I: Zusammenfassung der Präsentationen des ersten Labors.....	13
	Anhang II: Zusammenfassung der Präsentationen des zweiten Labors.....	33

## 1 Hintergrund

Die öffentliche Politik befasst sich zunehmend mit der Frage, wie das Problem der steigenden Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors (der für ein Drittel der gesamten Emissionen in der EU verantwortlich ist) gelöst und nachhaltige Verkehrskonzepte gefördert werden können, sei es durch Emissionsnormen für unterschiedliche Verkehrsträger und Transportmittel oder durch Verkehrsnetze und den Umstieg auf weniger umweltschädliche Verkehrsträger. Im April 2011 hat die Kommission ihre Mitteilung über einen einheitlichen europäischen Verkehrsraum als sektoralen Fahrplan innerhalb des Rahmens der Roadmap 2050 veröffentlicht, die eine Reduzierung der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen bis 2050 um 60% vorsieht.

Diese Veränderungen haben jetzt und in Zukunft beträchtliche Auswirkungen auf die Beschäftigten im Verkehrssektor und im Fahrzeugbau sowie im Umfeld dieser Sektoren; dies betrifft antizipierte Umstrukturierungen, die Industrie- oder Branchenpolitik und in fundamentaler Weise die Arbeitsbedingungen und die Arbeitsqualität in einer zukünftigen nachhaltigen mobilen Gesellschaft.

Es war das Vorhaben dieser Laborreihe, Erfahrungen und Perspektiven aus unterschiedlichen Gewerkschaftsbranchen (z. B. der Europäischen Transportarbeiterföderation und des Europäischen Metallgewerkschaftsbundes/IndustriALL Europe) sowie die bereits auf einzelstaatlicher Ebene von den Gewerkschaftsverbänden durchgeführten Arbeiten zusammenzuführen, um branchenübergreifende Antworten und Verhandlungslösungen zu entwickeln. Dies sollte zum Thema nachhaltiger städtischer Mobilität in einem grundsatzpolitischen Dialog mit anderen, nicht dem Gewerkschaftsumfeld zugehörigen Stakeholdern erreicht werden (z. B. Behörden auf europäischer, nationaler und besonders kommunaler Ebene, Industrieverbänden und Umweltorganisationen, die auf Verkehrsfragen spezialisiert sind). Das übergeordnete Ziel der Labors bestand darin, diesen politischen Dialog zu nutzen und eine Debatte innerhalb der Gewerkschaften über Mobilitätsfragen anzuregen oder bereits laufenden Diskussionen neue Impulse zu geben und in diesem Bereich die wichtigsten Gewerkschaftsforderungen auf europäischer Ebene auszuarbeiten und Möglichkeiten für zukünftige strategische Partnerschaften zur Durchsetzung dieser Forderungen zu sondieren.

Das erste Labor im Rahmen dieses Projekts wurde am 10. und 11. Dezember 2012 zum Thema „Ganzheitliches Mobilitätsmanagement: ein Dialog europäischer Gewerkschaften mit interessierten Parteien“ veranstaltet.

Das zweite Labor im Rahmen dieses Projekts fand am 4. und 5. Februar 2013 zum Thema „Nachhaltige Mobilität und integrierte Planung in städtischen Räumen: Dialog der Gewerkschaften mit kommunalen Behörden“ statt.

Für diese Labors wurden von den Europäischen Partnern für die Umwelt (European Partners for the Environment) zwei Hintergrundpapiere erarbeitet, um die Diskussion mit den Teilnehmern der diversen Sessions zu informieren und zu lenken. Die Schlussfolgerungen der Labors resultieren in einer EntschlieÙung über nachhaltige Mobilität, die dem Exekutivausschuss des Europäischen Gewerkschaftsbundes 2013 zur Annahme vorgelegt wird, sowie in einer Durchführungsstrategie, die die Entwicklung strategischer Partnerschaften zur Unterstützung dieser Position beinhaltet.

Die Leitung des Projektes wurde von einem Lenkungsausschuss übernommen, der sich zu zwei Anlässen getroffen hat, um die Labors vorzubereiten bzw. um Anschlussmaßnahmen zu erörtern. Der Lenkungsausschuss setzte sich zusammen aus Vertretern des Europäischen Gewerkschaftsbunds (EGB), der europäischen Transportarbeiterföderation (ETF), IndustriALL und der Europäischen Partner für die Umwelt (EPE).

Die Präsentationen für die beiden Labors stehen zur Verfügung unter: <http://www.etuc.org/a/10684>

## 2 Erster Laborbericht

Das erste Labor befasste sich eingehend mit der „Rolle der Arbeitnehmer bei der Förderung eines ganzheitlichen Mobilitätsmanagements“ sowie mit dem Gesamtrahmen unterschiedlicher Verkehrsträger und ihren diversen Kombinationsmöglichkeiten unter Berücksichtigung des Konzepts eines ganzheitlichen Mobilitätsmanagements. Dies beinhaltete auch die Rolle der Arbeitnehmer im Verhältnis zu Fahrzeugherstellern, Zulieferern, der Kraftstoffindustrie, den politischen Entscheidungsträgern, den Infrastrukturanbietern, den Käufern und Nutzern von Fahrzeugen, den Logistikplanern, den öffentlichen Verkehrsgesellschaften, den Stadtplanern, den Finanziers usw. Das Labor wurde im Lichte der Rolle der nachhaltigen Mobilität als einer Komponente des sozialen Wachstumsmodells erarbeitet und soll die umfassendere Agenda für Wohlergehen und Lebensqualität für alle fördern.

Die Labors hatten folgende spezifische Zielsetzungen:

- Beschreibung aktueller Trends, grundsatzpolitischer Optionen und bester Praktiken der Branche, die zu entscheidenden Auslösern einer Entwicklung sein können, von den gemeinsame Vorteilen einer nachhaltigen Mobilität bei gleichzeitiger Schaffung neuer Arbeitsplätze in der EU profitieren zu können;
- Thematisierung der sozialen und ökologischen Innovationen zur Sicherstellung eines gerechten Übergangs (Just Transition) für die Arbeitnehmer im Hinblick auf die nachhaltige Mobilität, wie von der EU im UNFCCC-Abkommen von Cancun (Dezember 2010) unterstützt;
- Evaluierung der Auswirkungen einer nachhaltigen Mobilität auf die Beschäftigung (Herausforderungen und potenzielle Chancen) im Hinblick auf Beschäftigungstrends und die Arbeitsqualität innerhalb der direkt betroffenen Sektoren und der Arbeitnehmerschaft insgesamt;
- Entwicklung und Förderung eines Austausches von Informationen und guten Praktiken innerhalb der Gewerkschaften und mit nichtgewerkschaftlichen Akteuren über Strategien, Instrumente und Maßnahmen für eine nachhaltige Mobilität;
- Aufbau einer Basis für strategische Partnerschaften für nachhaltige Mobilität auf europäischer Ebene.

### 3 Empfehlungen und Aktionspunkte aus dem ersten Labor

#### Übergang zu einer nachhaltigen Mobilität

Eines der wichtigsten Probleme, die aus dem Klimawandel entstehen, ist die so genannte „beschäftigungspolitische Herausforderung“ – wie können wir Klimaschutzmaßnahmen ergreifen und dabei gleichzeitig das Beschäftigungsniveau halten oder sogar steigern sowie die Standards für die Arbeitsplatzqualität sichern oder verbessern?

Die Umsetzung umweltfreundlicher Geschäftspraktiken kann sich in zweifacher Form auf die Arbeitsplätze auswirken. Sie kann Einfluss auf die Menge der Arbeitsplätze haben, indem sie neue Arbeitsplätze zur Verfügung stellt, vorhandene ineffiziente Arbeitsplätze abbaut oder sie durch ökologischere ersetzt, oder vorhandene Arbeitsplätze durch die Einführung neuer umweltrelevanter Aufgaben transformiert. Grüne Geschäftspraktiken können auch die Qualität von Arbeitsplätzen beeinflussen, die sich in vier Dimensionen definieren lässt: Laufbahn- und Beschäftigungssicherheit, Kompetenzentwicklung, Gesundheit und Wohlergehen sowie Work-Life-Balance (Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben).

Wenn wir einen sozial verantwortbaren Übergang zu einer Arbeitswelt mit qualitativ hochwertigen grünen Arbeitsplätzen wollen, bedarf es gemeinsamer Initiativen der Regierungen, Arbeitnehmer, Arbeitgeber und anderer Stakeholder. Sie sind von entscheidender Bedeutung für die vorausschauende Planung und Lenkung dieses Prozesses.

Es gibt keine gesicherten endgültigen Erkenntnisse über die Auswirkungen des Klimawandels auf die Qualität der Arbeitsplätze insgesamt. Die wichtigste Folge der Wirtschafts- und Finanzkrise war eine Verlangsamung des ökologischen Umbaus der Wirtschaft in der EU, in erster Linie aufgrund der Kürzung öffentlicher Ausgaben. Die Kompetenzentwicklung ist diejenige Dimension der Arbeitsplatzqualität, die am offensichtlichsten durch den Klimawandel beeinflusst wird; die Auswirkungen auf die anderen Dimensionen sind weniger eindeutig.

Die während der Labors gewonnenen Erkenntnisse lassen den Schluss zu, dass die Beschäftigten im Verkehrssektor von den Arbeitgebern aktiv an ökologischen Umbauprozessen in Richtung nachhaltiger Mobilität beteiligt werden müssen; sie müssen von der Notwendigkeit einer Ökologisierung ihrer Arbeitswelt vollständig überzeugt werden, wobei dieser Wandel nicht oft nicht eindeutig mit Arbeitsplätzen besserer Qualität assoziiert wird.

Da der Übergang zu einer nachhaltigen Mobilität in erster Linie ein von der Politik motivierter Prozess ist, sollte die Antizipation des „grünen“ Wandels konsequenter und expliziter erfolgen, wobei Maßnahmen auf Ebene des Managements direkt von Anfang an geplant und auf den Weg gebracht werden müssen. Die Behörden spielen eine entscheidende Rolle bei der Unterstützung der Umweltinnovation des Verkehrssektors und beim Erreichen der angestrebten kohlenstoffarmen Wirtschaft.

Um den Übergang zu einer nachhaltigen Mobilität reibungsloser zu gestalten, könnten die Behörden gut ausgewogene ordnungspolitische und finanzielle Maßnahmen ergreifen, ergänzt durch nichtfinanzielle Maßnahmen und koordinierte neue Ausbildungsprogramme. Beispiele für innovative beste Praktiken im Bereich der nachhaltigen Mobilität gibt es in großer Zahl und konzentriert auf der kommunalen Ebene. Die zentrale staatliche und die regionale Verwaltung sollten Aktionen mit der kommunalen Ebene koordinieren und die kommunalen Behörden beteiligen, wenn es um Bündelung und Mainstreaming von Praktiken für die nachhaltige Mobilität geht.

Die Herausforderungen, die der Klimawandel im Verkehrssektor mit sich bringt, lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Forderung nach Mobilität (längere Pendeldistanzen, mehr internationale Reisen) führt zu wachsenden Transportströmen (besonders beim Straßen- und Luftverkehr) und damit steigenden CO<sub>2</sub>-Emissionen.
- Öffentlicher Druck, sauberere und effizientere Verkehrsträger einzusetzen, besonders im Straßenverkehr und im öffentlichen Personenverkehr.
- Besonders die steigenden Energiepreise und eine stringente Umweltpolitik setzen die

Automobilindustrie unter Druck; dies bedeutet sowohl eine Herausforderung als auch eine Chance für die Unternehmen in dieser Branche.

### Wichtige Themen der Gewerkschaften

Die europäischen Verkehrsgewerkschaften haben sich dazu verpflichtet, bei der Suche nach Lösungen für nachhaltige Verkehrssysteme mit Arbeitgeberorganisationen und Institutionen zusammenzuarbeiten. Dabei sollen die Zusammenarbeit und nicht der Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern sowie der Erhalt von Qualitätsarbeitsplätzen im Vordergrund stehen.

Die Antizipierung und Gestaltung des Wandels ist eine große Herausforderung für die Verkehrsgewerkschaften. Mit diesem Wissen im Hintergrund arbeiten sie an verschiedenen Projekten auf der Basis eigener Leitideen und Strategien für den Umgang mit den Folgen des Verkehrs auf den Klimawandel. Im Hinblick auf eine erforderliche sozial und ökologisch nachhaltige Verkehrspolitik müssen Konzepte entwickelt werden, die Nachhaltigkeitsziele im weitesten Interesse der Gesellschaft und auch der Beschäftigten in der Verkehrswirtschaft verfolgen. Wir brauchen integrative Modelle, die für ein faires, ausgewogenes und nachhaltiges Verkehrssystem sorgen.

Der überwiegende Teil dieser Projekte ist zu dem Ergebnis gekommen, dass eine in sich schlüssige und ambitionierte Klimaschutzpolitik Millionen von direkten Arbeitsplätzen innerhalb der Verkehrswirtschaft schaffen kann, dazu kommen Millionen von zusätzlichen indirekten Arbeitsplätzen. Diese Jobs entstünden in erster Linie im öffentlichen Personenverkehr und in der Infrastruktur. Konkret erforderlich sind:

1. Eine soziale Folgenabschätzung
2. Maßnahmen für „Just Transition“ während der Übergangsperiode
3. Analyse der potenziellen Arbeitsplatzverluste oder des Umschulungsbedarfs.

Der EGB-Rahmen für einen gerechten Übergang beinhaltet:

1. Regulierung: Aufstellen eines Ordnungsrahmens mit einem Zeitplan, der die Wirtschaftsteilnehmer in die Pflicht nimmt;
2. Innovation: Unterstützung von F&E in den Technologiesektoren, um unabhängig gesetzte Ziel zu erreichen; dies gilt besonders für Treibhausgasemissionen, da auch hier neue Arbeitsplätze entstehen werden;
3. Ausbildung: Ökologisierung von Kompetenzen als treibende Faktoren des Wandels: Unterstützung von Arbeitnehmern in Umschulungsmaßnahmen – Vorschlag des Beginns einer geeigneten Ausbildung bereits auf der Schule und den Universitäten ohne Fokus auf eine Ausbildung, die nur den Top-Führungsebenen zugutekommt;
4. Partizipation: Sozialer Dialog: Arbeitnehmer können innovative Lösungen in ihre Unternehmen einbringen;
5. Sozialer Schutz: um Qualitätsarbeitsplätze zu garantieren (Beschäftigungsverträge und menschenwürdige Arbeitsbedingungen).

Eine ambitionierte Klimaschutzpolitik bedarf des starken politischen Willens europäischer, nationaler, regionaler und lokaler Entscheidungsträger, wenn sie die Ziele zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen und des Energieverbrauchs einerseits erreichen und neue direkte und indirekte Arbeitsplätze in der Verkehrswirtschaft und in anderen Branchen erreichen will. Es sind umfangreiche Investitionen in nachhaltige Verkehrsträger und Infrastruktur erforderlich.

Die nachhaltige Mobilität gehört als wichtiger Punkt auf die Agenda der Ausschüsse für den sektoralen sozialen Dialog. Ebenfalls erforderlich ist die Gründung eines Umwelt- und Sozialobservatoriums im Verkehrswesen, das als eine Art Hüterin der Nachhaltigkeitsziele fungierte und Vorschläge unterbreiten würde, wenn Ziele nicht eingehalten werden.

Ergebnisse erfolgreicher Pilotprojekte für eine nachhaltige Mobilität auf lokaler Ebene haben gezeigt, dass es folgende weitere Aufgaben gibt:

- Förderung der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel durch Pendler
- Förderung des Zugangs für Fußgänger, Radfahrer und Fahrgemeinschaften
- Einführung der Funktion des Mobilitätsmanagers in Mobilitätsplänen

- Berücksichtigung des Themas Fahrpreise in Tarifverhandlungen
- Verbesserung von Arbeitsbedingungen durch geändertes Pendelverhalten
- Unterstützung von Strategien für Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz
- Beitrag zur Vereinbarkeit von Arbeits- und Privatleben und zur Geschlechtergleichstellung
- Maßnahmen gegen Diskriminierung und für die Förderung menschenwürdiger Arbeit

## 4 Zweiter Laborbericht

Das zweite Labor befasste sich in erster Linie mit „Nachhaltiger Mobilität in städtischen Räumen“ und wollte einen konstruktiven Dialog zwischen den Gewerkschaften und den Hauptakteuren auf der lokalen Ebene fördern unter besonderer Berücksichtigung eines ganzheitlichen Mobilitätsmanagements und integrierter Planung. Da mehr als 70% der Menschen in Europa in Städten und im städtischen Raum leben und arbeiten und diese Zahl tendenziell weiter zunimmt, erfordert die Entwicklung einer nachhaltigen Mobilitätspolitik Überlegungen zu den Bedürfnissen der Arbeitnehmer nach innerstädtischer Mobilität.

Die Labors hatten folgende spezifische Zielsetzungen:

- Beschreibung aktueller Trends, grundsatzpolitischer Optionen und bester Praktiken der Branche, die zu entscheidenden Auslösern einer Entwicklung werden können, von den gemeinsamen Vorteilen einer nachhaltigen Mobilität bei gleichzeitiger Schaffung neuer Arbeitsplätze auf kommunaler Ebene in der EU profitieren zu können;
- Thematisierung der sozialen und ökologischen Innovationen zur Sicherstellung eines gerechten Übergangs (Just Transition) für die Arbeitnehmer im Hinblick auf die nachhaltige Mobilität, wie von der EU im UNFCCC-Abkommen von Cancun (Dezember 2010) unterstützt;
- Evaluierung der Auswirkungen einer nachhaltigen Mobilität auf die Beschäftigung (Herausforderungen und potenzielle Chancen) im Hinblick auf Beschäftigungstrends und die Arbeitsqualität innerhalb der direkt betroffenen Sektoren und der Arbeitnehmerschaft insgesamt;
- Entwicklung und Förderung eines Austausches von Informationen und guten Praktiken innerhalb der Gewerkschaften und mit nichtgewerkschaftlichen Akteuren über Strategien, Instrumente und Maßnahmen für eine nachhaltige Mobilität;
- Aufbau einer Basis für strategische Partnerschaften für nachhaltige Mobilität auf europäischer Ebene.

## 5 Empfehlungen und Aktionspunkte aus dem zweiten Labor

### Übergang zu einer nachhaltigen Mobilität

Im Hinblick auf den zweiten Workshop von EGB und EPE im Mai sollten besonders folgende Punkte näher erörtert werden:

1. Einsetzung einer „Task Force für Mobilität“ der Gewerkschaften auf Ebene der Städte, beginnend mit den 63 bei der CIVITAS-Initiative registrierten Städten oder den Unterzeichnern des Konvents der Bürgermeister. Die Städte sind die Orte, in denen bedeutende integrierte Planungsinstrumente, neue Finanzinitiativen, Partizipationsmechanismen und Modelle für den gemeinschaftlichen Konsum/gemeinschaftlicher Nutzung entwickelt werden.
2. Forderung nach einem EU-Regelungsrahmen für Verkehr und Arbeitnehmer auf Basis des bestehenden vorgeschriebenen Systems in den EU-Mitgliedstaaten
3. Veranstaltung eines Workshops über Inklusivität, Verkehr und Armut in der EU.

Der Verkehrs- und Mobilitätssektor leistet in Europa einen signifikanten Beitrag zur Wirtschaftstätigkeit und für die Gesellschaft. Er beschäftigt rund 10 Millionen Menschen (60% Straßenverkehr, 30% Schienenverkehr und öffentlicher Verkehr, 10% Luftverkehr) und erwirtschaftet 5% des BIP (EC 2012). 8-16% des Haushaltseinkommens werden in der Regel für die Mobilität ausgegeben (Worldwatch Institute 2008). Allerdings nehmen bedingt durch den wachsenden Fracht- und Personenverkehr die Luftverschmutzung und die Verkehrsstaus immer mehr zu. Die Anzahl der Fahrzeuge weltweit soll von rund 1 Milliarde heute innerhalb der kommenden zehn Jahre auf 1,3 Milliarden steigen.

Der nachhaltigen Mobilität wird ein hohes Potenzial für die Schaffung neuer Arbeitsplätze zugesprochen. Eine ausgewogenere Verkehrspolitik, die Schiene und öffentlichen Verkehr fördert und das Verkehrsaufkommen um 10% verringert, hätte eine Vervierfachung der im Schienenverkehr und im öffentlichen Personenverkehr entstehenden neuen direkten und indirekten Arbeitsplätze zur Folge, während die Beschäftigung im Straßengüterverkehr um 50% und in der Automobilindustrie um 60% zurückginge.

Der Übergang zu neuen nachhaltigen Mobilitätsinitiativen erfordert Investitionen in F&E und in Infrastrukturmaßnahmen, die den Grundstein für die unmittelbare Entstehung neuer Arbeitsplätze heute und für eine nachhaltige Wirtschaftsentwicklung in der Zukunft legen können. Aufgrund der Komplexität des Verkehrssektors erfordert dieser Wandel eine fundamental neue Strategie, um ökologische Nachhaltigkeit und eine Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen zu erreichen. Das Netzwerk der Anspruchsgruppen, die direkt oder indirekt Einfluss auf den Sektor nehmen, setzt sich aus zahlreichen Komponenten zusammen, dazu gehören Stakeholder sowohl innerhalb als auch außerhalb des Verkehrssektors. Um die Herausforderung einer ökologischen Nachhaltigkeit des Sektors erfolgreich bewältigen zu können, müssen die Sichtweisen aller Stakeholder innerhalb dieses Systems berücksichtigt und integriert werden.

Nähert man sich der Frage der nachhaltigen Mobilität aus Sicht dieses integrierten System-Ansatzes, können die politischen Entscheider und andere Stakeholder die komplexen Herausforderungen und die Vielzahl der für den Verkehrssektor verfügbaren Möglichkeiten für die Umsetzung dieser Ziele besser beurteilen. Auf diese Weise lassen sich auch effektivere politische Maßnahmen durchführen, die Zielkonflikte zwischen den einzelnen Verkehrsträgern und Technologien bewerten und dem gesamten Sektor die Möglichkeit eröffnen, die Ziele für die Emissionsreduzierung zu erfüllen, anstatt nur einen bestimmten Verkehrsträger zu bevorzugen. Zuletzt ergibt sich auf diese Weise auch die Möglichkeit der gemeinsamen Übernahme von Risiken durch die Stakeholder in Verbindung mit Investitionen in neue Technologien entlang der Wertschöpfungsketten.

Neue Mobilitätskonzepte lassen sich nicht von oben verordnen. Wer nachhaltigere Verhaltensweisen fördern will, muss aktiv eine bessere Mobilitätsplanung unterstützen. Die Entwicklung dieses Konzepts wird gemeinsame EU-Standards erfordern, die die Wettbewerbsregeln der EU respektieren. Die technologische Forschung muss – um effektiver zu sein – durch ein systemisches Konzept ergänzt werden, das auf Infrastruktur- und

Regulierungsanforderungen, die Koordinierung einer Vielzahl von Akteuren und große Demonstrationsprojekte setzt, um mehr Marktakzeptanz zu erreichen.

### Wichtige Themen der Gewerkschaften

Der Carbon Trust im VK geht davon aus, dass die meisten Unternehmen problemlos 10 bis 20 Prozent ihrer Energiekosten durch preisgünstige oder sogar kostenlose Maßnahmen einsparen könnten. Um das zu erreichen, müssen die Arbeitnehmer „vor Ort“ eingebunden werden. Belegschaften werden aber keinen Beitrag zu Veränderungen leisten, wenn sie die Gründe für die Einführung dieser Veränderungen nicht verstehen und diese nicht unterstützen. Das Green Workplaces-Projekt des TUC zeigt, dass die Arbeitgeber die Gewerkschaften als Teil der Problemlösung ansehen müssen. Die Beteiligung der Gewerkschaften kann zu unternehmerischen Vorteilen durch eine bessere Umwelleistung führen.

Die folgenden Empfehlungen sind aus den Erfahrungen mit praktischen Projekten zusammengestellt worden, die während des Labors präsentiert wurden:

**Investitionen in Mitarbeiter, die sich auf Mobilitätsmanagement (MM) spezialisiert haben.** Dies sollte auf unterschiedlichen Ebenen erfolgen:

- Auf nationaler oder regionaler Ebene, wo die Mobilitäts- und Stadtplanung stattfinden;
- Auf lokaler Ebene, wo Pläne für eine nachhaltige städtische Mobilität entwickelt werden;
- Auf der Ebene industrieller Bereiche oder einzelner Unternehmen (Mobilitätskoordinatoren in Unternehmen)

Diese Mitarbeiter müssen im Bereich der Mobilität geschult werden, damit sie mit dem entsprechenden Fachwissen an der Debatte teilnehmen können. Der Mobilitätskoordinator auf Ebene eines Unternehmens oder eines Industriebereichs ist nicht nur die Hauptkontaktperson für den/die Arbeitgeber, sondern auch für die Arbeitnehmer.

**Aufbau einer Mobilitätsplattform innerhalb der Gewerkschaft.** Innerhalb der gesamten Gewerkschaftsbewegung ist ein interner Konsens über die Notwendigkeit eines nachhaltigen Mobilitätssystems erforderlich, bevor nach außen hin Aufklärungsarbeit geleistet werden kann oder eine Debatte mit den Arbeitgebern angefangen werden kann. Es müssen Seminare über die derzeitigen Mobilitätssysteme und ihre Auswirkungen auf das soziale, wirtschaftliche und körperliche Wohlergehen aller Arbeitnehmer veranstaltet werden. Schließlich kann die Ernennung eines Mobilitäts-Fachberaters oder die Gründung einer Mobilitätzelle innerhalb der Gewerkschaftsorganisation eindeutig das Interesse und den Aufmerksamkeitswert für die nachhaltige Mobilität fördern.

**Stadtplanung hat Vorrang.** Der Verzicht auf das eigene Auto ist die effizienteste Maßnahme des Mobilitätsmanagements. Die Gewerkschaften müssen in Vorreiterfunktion auf die Bedeutung einer guten Standortwahl für neue Arbeitsplätze hinweisen. Ein aus Sicht der nachhaltigen Mobilität guter Unternehmensstandort wäre vom Vorteil der vorhandenen und der potenziellen Arbeitnehmer. Er wäre auch ein Zeichen für das eindeutige Engagement des Unternehmens in Sachen sozialer Verantwortung. Unternehmen mit einem schlechten Zugang zum öffentlichen Personenverkehr können in Pendelbusse investieren oder Fahrgemeinschaften unterstützen, um die Mobilität von Arbeitnehmern ohne eigenes Fahrzeug zu verbessern.

**Unternehmerische Verpflichtung auf einen nachhaltigen Mobilitätsplan.** Eine wie auch immer geartete Verpflichtung scheint eine erforderliche Voraussetzung für ein Umdenken bei Arbeitgebern und Arbeitnehmern zu sein, Verhaltensweisen zu ändern und sich mit dem Gedanken der nachhaltigen Mobilität zu befassen. Dazu müssen die eindeutige Unterstützung und/oder das Engagement der Behörden kommen. Die Verpflichtung zur Entwicklung eines Mobilitätsplans eröffnet für die Gewerkschaften die Möglichkeit, Mobilitätsfragen zum Thema von Kollektivverhandlungen zu machen. Die Gewerkschaften sollten an der Entwicklung und Erarbeitung des Planes beteiligt werden, da ihnen die Aufgabe auferlegt wird, alle Arbeitnehmer vom Sinn einer Änderung ihres Mobilitätsverhaltens zu überzeugen.

**Unterstützung von Unternehmen bei der Umsetzung.** Nachhaltige Mobilität gehört nicht zum Kerngeschäft der meisten Unternehmen oder Institutionen. Um hier Maßnahmen durchzuführen, müssen zunächst wichtige Daten erhoben und analysiert werden. In den meisten Ländern werden mit dieser Aufgabe private Consultingunternehmen beauftragt. Es ist oft ein schwieriger Prozess, Mittel für Investitionen in nachhaltige Transportlösungen verfügbar zu machen (Pendelbusse, Unterstände für Fahrräder). Kommunale oder regionale Körperschaften können Investitionen in nachhaltige Transportlösungen unterstützen und motivieren, indem sie öffentliche Gelder für private Projekte bereitstellen.

**Aufklärungskampagnen.** Konsequenter durchgeführte und langfristig angelegte Aufklärungskampagnen sind geeignet, Umdenkprozesse bei den Belegschaften zu bewirken, da sich sowohl Arbeitgeber als auch Arbeitnehmer leicht von den Vorteilen einer nachhaltigen Mobilität überzeugen lassen, wenn sie mit Fakten und guten Beispielen konfrontiert werden. Daten über Projekte im Bereich Mobilitätsmanagement sollten in systematischer und objektiver Weise gesammelt werden. Es dürfte im Interesse der Gewerkschaften in Europa liegen, Zugang zu belastbaren Daten und überzeugenden Beispielen für erfolgreiche Mobilitätsprojekte zu erhalten. Es wäre sicher sinnvoll zu prüfen, ob das Beispiel Belgien (hier sind Unternehmen mit mehr als 100 Beschäftigten verpflichtet, den Behörden die wichtigsten Mobilitätsdaten vorzulegen) nicht auch in anderen EU-Ländern Schule machen sollte.

**Austausch von Erfahrungen und guter Praxis.** Fachwissen und Fachkenntnisse sind erforderlich, um über nachhaltige Mobilität sprechen zu können. Der Austausch von Wissen und Beispielen für gute Praxis durch Aufklärungskampagnen wäre eine sehr effiziente Möglichkeit, voneinander zu lernen und eine klare gemeinsame Vorstellung des Problems und möglicher Lösungen zu bekommen. Eine Europäische Beobachtungsstelle für Arbeitnehmermobilität sollte ebenfalls gegründet werden, um Informationen zu erheben und weiterzugeben.

**Steuerliche und rechtliche Rahmenbedingungen.** Ein steuerliches und rechtliches Regelwerk, das nachhaltige Verkehrsträger für Pendler fördert, ist ein klarer Motivationsfaktor für Arbeitnehmer, auf das Fahrrad oder den öffentlichen Personenverkehr umzusteigen oder Fahrgemeinschaften zu bilden. Abgesehen von den finanziellen Anreizen, die eine solche Gesetzgebung bietet, symbolisiert eine solche Politik auch die Mobilitätsstrategien der Behörden. Durch die Gewährung von Steuervorteilen für Radfahrer, Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel und Fahrgemeinschaften zeigt eine Regierung, dass ihre Pläne für einen „Modal Shift“ (Verkehrsverlagerung) ernst gemeint sind. Dies wäre noch offensichtlicher, wenn neben der Förderung nachhaltiger Verkehrsträger der motorisierte Individualverkehr finanziell durch Steuern, Mautgebühren oder höhere Parkgebühren sanktioniert würde.

Die wichtigsten Forderungen des EGB zu diesem Thema lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Auf EU-Ebene:

- Berücksichtigung sozialer und industrieller Belange
- Überwachung und Weitergabe von Informationen in den Bereichen F&E, Normung und TEN-T
- Förderung des sozialen Dialogs über die Ökologisierung der Wirtschaft und über die Entwicklung branchenspezifischer Kompetenz-/Ausbildungsinitiativen
- Beginn eines sozialen Dialogs über Strategien zur nachhaltigen Mobilität (branchenübergreifend/ sektoral) und zum Aufbau von Bündnissen
- Durchsetzen einer Rahmenrichtlinie über die Antizipation des Wandels und von Umstrukturierungen

Auf Ebene der Mitgliedstaaten:

- Anreize für faire Steuergesetze und arbeitsrechtliche Vorschriften (Telearbeit, flexible Arbeitszeitregelungen)
- Unterstützung innovativer Strukturen für den öffentlichen Verkehr
- Nationale Ausbildungsprogramme
- Nationale Tarifverhandlungen und Aufbau von Bündnissen
- Bessere Arbeitsbedingungen für die im Verkehrsbereich tätigen Arbeitnehmer

Auf regionaler/kommunaler Ebene:

- Unterstützung einer Stadtplanung, die nachhaltige Mobilität stärker berücksichtigt

- Entwicklung regionaler Modelle für Ausbildungsmaßnahmen
- Aufbau von und Beteiligung an Dialoginitiativen mit Beteiligung mehrerer Stakeholder
- Einrichtung regionaler Beobachtungsstellen für Beschäftigung

Auf Unternehmensebene:

- Einforderung des Rechts der Arbeitnehmer auf Beteiligung an Verhandlungen/Konsultationen über Mobilitätspläne
- Aufklärungsarbeit durch E-Learning-Module
- Beteiligung der Arbeitnehmer an der Erstellung von Mobilitätsplänen
- Verbesserte Anhörung und Unterrichtung

## Anhang I: Zusammenfassung der Präsentationen des ersten Labors

### TAG 1

#### SESSION 1 – Nachhaltige Mobilität in Europa: Weichenstellungen

##### **Nachhaltige Mobilität aus europäischer Sicht**

*Monique Van Wortel – Europäische Kommission, GD Mobilität und Verkehr*

Der Stadtverkehr ist ein fester Bestandteil des Verkehrsweißbuchs der Europäischen Kommission aus dem Jahre 2011. In dem Weißbuch geht es um die Reduzierung der Treibhausgasemissionen in der EU und die Verringerung der Abhängigkeit von fossilen Energieträgern sowie um Lösungen für die Verkehrsstauproblematik mit dem übergeordneten Ziel der Förderung der Wettbewerbsfähigkeit der EU-Wirtschaft. Die Herausforderung heute besteht deshalb darin, bessere Lösungen für den Transportbedarf von individuellen Nutzern und Unternehmen zu finden.

Das Weißbuch 2011 befasst sich mit:

1. Lösungen für den Fernverkehr:
  - . Passagiere: adäquate Kapazitäten und insgesamt positivere Reiseerfahrungen (effiziente Anschlüsse Flughäfen-Bahnhöfe, geringstmöglicher Aufwand bei der Personenkontrolle);
  - . Fracht: hohe globale maritime Standards, mehr und effizientere Anbindung von Häfen an das Hinterland, moderne Schiffe und sauberere Treibstoffe für den Transport (Luftfahrt, Schienen- und Seeverkehr).
2. Verkehr und Transport zwischen Städten (intelligente Transportsysteme – Verbesserungen der nahtlosen multimodalen Mobilität – saubere LKWs):
  - . Passagiere: nahtloses multimodales Reisen (multimodale Online-Reiseinformationsdienste und Online-Ticketverlauf, multimodale Knotenpunkte), Qualitäts-Dienstleistungen und bessere Rechte für Passagiere und Fahrgäste; Unfalltote im Straßenverkehr nahe Null;
  - . Fracht: papierlose Logistik, multimodale Fernstrecken-Güterverkehrskorridore, keine Grenzen für den Seeverkehr, sauberere LKWs für kurze Distanzen.
3. Stadtverkehr und Pendelverkehr:
  - . Passagiere: Mobilität unabhängig von fossilen Kraftstoffen (saubere und effiziente Fahrzeuge, höherer Anteil des öffentlichen Personenverkehrs, alternative Antriebe für städtische Busse und Taxis, bessere Infrastrukturen für Fußgänger und Radfahrer);
  - . Fracht: bessere Abstimmung zwischen Fernverkehr und dem Zubringerdienst für die „letzte Meile“, Konsolidierungszentren und Zustellbasen, ITS für eine bessere Logistik, Auslieferung mit emissions- und geräuscharmen LKWs.

Die zehn Ziele, die das Weißbuch für einen wettbewerbsfähigen und nachhaltigen Verkehr festlegt, sollen nicht nur Verhaltensweisen reglementieren, sondern auch verändern. Zwei dieser Ziele befassen sich mit städtischer Mobilität:

1. Halbierung der Zahl konventionell angetriebener Fahrzeuge im Stadtverkehr bis 2030, vollständige Einstellung der Verwendung bis 2050
2. Erreichen einer im Wesentlichen CO<sub>2</sub>-freien Stadtlogistik bis 2030 in großen städtischen Ballungszentren

Mit diesen Zielen soll der Übergang vom motorisierten Individualverkehr zu alternativen Formen der Mobilität erreicht werden – zu Fuß gehen, Radfahren oder hochwertige öffentliche Verkehrsmittel.

Der Europäische Aktionsplan urbane Mobilität hatte Geltung von 2009 bis 2012. Ein für das Frühjahr 2013 erwarteter Bericht wird Schlussfolgerungen zu Folgeinitiativen für diesen Aktionsplan enthalten.

Die CIVITAS-Initiative (Rahmenprogramm), die vor zehn Jahren ins Leben gerufen wurde, befasst sich mit der Konzeption, Prüfung, Evaluierung und Verbreitung innovativer Lösungen für

die städtische Mobilität. Das CIVITAS Plus II-Programm bietet einen Finanzrahmen von € 18 Millionen.

Ein „Paket für die Mobilität in der Stadt“ soll im Sommer 2013 vorgestellt werden und besteht aus drei spezifischen Initiativen:

1. Pläne für eine nachhaltige urbane Mobilität, um EU-Mittel für eine nachhaltige städtische Verkehrsstrategie zu verwenden
2. Rahmen für Stadtmautgebühren und Zonen mit Zufahrtsbeschränkungen (ITS: Verbundfahrtschein – wichtig für Intercity-Verkehr)
3. Nullemissions-Stadtlogistik in städtischen Ballungszentren bis 2030

Der Plan für eine nachhaltige urbane Mobilität (SUMP = Sustainable Urban Mobility Plan) ist ein strategischer Plan, der die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen und Unternehmen in den Städten und ihrer Umgebung befriedigen und so die Lebensqualität erhöhen soll. Er beruht auf existierender Planungspraxis und berücksichtigt in angemessener Weise die Prinzipien der Integration, Partizipation und Evaluierung. Kommunale Behörden sollten bei der Erstellung ihrer Pläne für eine nachhaltige Mobilität sowohl die umweltbezogenen als auch die sozialen Aspekte berücksichtigen; ebenfalls in Erwägung zu ziehen ist eine integrative Einbeziehung aller Beteiligten. SUMP sind ein Rahmen für kommunale Behörden, um Strategien für die Mobilität in der Stadt zu integrieren, und sollten deshalb auch den nichtmotorisierten und den öffentlichen Verkehr, Raumplanung, Wohnungsbau, Entwicklung von Infrastrukturen, IST, Stadtlogistik und Inklusivität (Menschen mit eingeschränkter Mobilität) berücksichtigen. Ein effizienter öffentlicher Personenverkehr mit hoher Dienstleistungsqualität ist erforderlich (Informationen, Zugänglichkeit, Taktfrequenz, Zuverlässigkeit, intermodale Integration, Sicherheit, Sicherung), um einen Umstieg auf nachhaltige Mobilitätssysteme zu fördern. 2011 wurde eine eigene Website erstellt ([www.mobilityplans.eu](http://www.mobilityplans.eu)), die von kommunalen Behörden zum Austausch bester Praktiken und zur Unterstützung von Schulungsmaßnahmen und Leitlinien genutzt werden kann.

## **Verkehr und Transport aus Sicht der Gewerkschaften**

*Eduardo Chagas, Europäische Transportarbeiterföderation (ETF)*

Der Transport von Gütern und Menschen spielt in den heutigen Märkten und bei der Organisation einer globalen Wirtschaft eine zunehmend wichtige Rolle. Die Einführung der Just-in-time-Lieferungen hängt in hohem Maße von einer einwandfrei funktionierenden Transportkette ab, wobei jede Unterbrechung den gesamten Prozess gefährdet. Dies und die Verlagerung der Produktion in Niedriglohnländer haben zu einer bisher in dieser Form nicht vorhandenen Gefährdung von Unternehmen geführt, die sie um jeden Preis zu vermeiden versuchen. Die Liberalisierung der Postdienste hat die großen Postunternehmen dazu veranlasst, in andere Transportparten zu expandieren. Deutsche Post WorldNet zum Beispiel ist zu einem der weltweit größten Fracht- und Logistikkonzerne aufgestiegen. Diese Entwicklungen wurden möglich durch die Liberalisierungs- und Deregulierungspolitik der EU, die alle in der ETF vertretenen Transportsektoren betreffen. Im Eisenbahnsektor wird demnächst das vierte Liberalisierungspaket veröffentlicht; die Deregulierung des Straßengüterverkehrs wird aktiv betrieben und ist als Versuch zu werten, die gewerkschaftliche Organisation zu hintertreiben und Arbeitgebern die Möglichkeit für den Einsatz schlecht bezahlter und nicht abgesicherter Arbeitskräfte zu eröffnen, und in der Luftfahrt erleben wir einen Wildwuchs immer neuer Billigairlines, die teilweise ihren Beschäftigten grundlegende Arbeitnehmerrechte wie Vereinigungsfreiheit und Tarifverhandlungen verwehren, während im Bereich der Bodenabfertigung obsessiv an der weiteren Liberalisierung gearbeitet wird. Im Seeverkehr sind Seeleute größtenteils von der europäischen Sozialgesetzgebung ausgeschlossen, und EU-Arbeitnehmer werden aufgrund ihres Herkunftslandes diskriminiert.

Zwar argumentiert die Kommission, dass die Liberalisierung alte Monopole beendet und den Nutzern die Möglichkeit besserer und preiswerterer Dienstleistungen eröffnet, in zahlreichen Fällen erleben wir aber, dass Staatsmonopole durch Oligopole ersetzt werden mit der Folge erheblicher Arbeitsplatzverluste, steigender Preise für die Endnutzer und abnehmender Qualität und Quantität der angebotenen Dienstleistungen. All dies führt in letzter Konsequenz zu einer zusätzlichen Belastung der Staatshaushalte. Die Personenbeförderung hat sich von einem klassischen öffentlichen Dienst zu einem Wirtschaftszweig entwickelt, in dem private

Unternehmen in erster Linie auf Profite bedacht sind und sich bevorzugt nur die Strecken und Dienstleistungen aussuchen, mit denen sich die schnellsten Kapitalrenditen erzielen lassen.

In dem letzten im März 2011 angenommenen Weißbuch hat die Kommission eine Reihe von kritischen Punkten angesprochen, mit denen wir uns im Laufe der nächsten zehn Jahre befassen müssen. Wo es aber um konkrete Maßnahmen geht, betreffen sie die weitere Liberalisierung des Verkehrssektors, während dringend erforderliche Maßnahmen zur Reduzierung des klimaschädigenden Einflusses des Verkehrs eher Wunschdenken bleiben, nicht zuletzt aufgrund der gesetzten langfristigen Ziele.

Die Antizipation und die Bewältigung des Wandels stellen die Transportgewerkschaften daher vor beträchtliche Herausforderungen. In Kenntnis dieser Probleme arbeitet die ETF seit 2006 an unterschiedlichen Projekten, um eigene Leitideen und Strategien im Umgang mit den Auswirkungen des Verkehrs auf den Klimawandel zu entwickeln. Im Hinblick auf eine erforderliche sozial und ökologisch nachhaltige Verkehrspolitik müssen wir Konzepte für nachhaltige Ziele im weiteren Interesse der Gesellschaft und somit auch der Beschäftigten in der Verkehrswirtschaft entwickeln. Wir brauchen integrative Modelle für ein faires, ausgewogenes und nachhaltiges Verkehrssystem.

Zwischen 2006 und 2008 hat ETF ein über 18 Monate laufendes und von der EU gefördertes Projekt mit der Bezeichnung TRUST durchgeführt. TRUST steht für Trade Union Vision on Sustainable Transport (gewerkschaftliche Vision für nachhaltigen Verkehr) und sollte einerseits zu einem besseren Verständnis und einer besseren Zusammenarbeit aller Beschäftigten in der Verkehrswirtschaft unter Einbeziehung aller Verkehrsträger führen sowie andererseits eine Leitidee der Gewerkschaften für ein nachhaltiges Verkehrssystem entwickeln. Diese Leitidee sollte im Gegensatz zu anderen Standpunkten in dieser Thematik die erforderliche soziale Dimension in die Diskussionen über die Verkehrspolitik integrieren. Das Ergebnis dieses Projektes war die Grundlage für eine ausführliche EntschlieÙung über nachhaltige Verkehrssysteme, die auf dem ETF-Kongress 2009 angenommen wurde und mit der die ETF die gemeinsame Verantwortung des Verkehrssektors für den Klimawandel anerkannt und es als Aufgabe und im Interesse der Verkehrswirtschaft definiert hat, ein nachhaltiges Verkehrssystem in Europa und weltweit zu unterstützen. In der EntschlieÙung verpflichtet sich die ETF, gemeinsam mit den europäischen Arbeitgeberorganisationen diese Aufgabe in Angriff zu nehmen und das Thema nachhaltige Verkehrssysteme auf die Agenda der Ausschüsse für den sektoralen sozialen Dialog zu setzen. Die KongressentschlieÙung der ETF fordert ebenfalls die Gründung eines Umwelt- und Sozialobservatoriums im Verkehrswesen, das als eine Art Hüterin der Nachhaltigkeitsziele fungieren und Vorschläge unterbreiten soll, wenn Ziele nicht eingehalten werden.

Im Rahmen des TRANSUNION-Projekts, das zwischen 2010 und 2012 durchgeführt wurde, hat ETF alle ETF-Sektionen an der Debatte über mögliche Antworten auf diese Herausforderung beteiligt und damit erneut die Entschlossenheit der Gewerkschaften bekräftigt, Teil der Lösung und nicht Teil des Problems sein zu wollen. Der Wettbewerb zwischen unterschiedlichen Verkehrsträgern sollte niemals die Zusammenarbeit und die Solidarität zwischen den Beschäftigten in der Verkehrswirtschaft und ihren Gewerkschaften beeinträchtigen, und die Gewerkschaften in diesem Sektor und die ETF spielen eine wichtige Rolle bei der Integration unterschiedlicher Ansichten und bei der Einigung auf gemeinsame Standpunkte. Das TRANSUNION-Projekt kam zu dem Schluss, dass eine kohärente und ambitionierte Politik gegen den Klimawandel zu Millionen neuer Arbeitsplätze in der Verkehrswirtschaft führen kann sowie weiteren zusätzlichen Millionen indirekten Jobs. Diese Arbeitsplätze würden in erster Linie im öffentlichen Personenverkehr und im Bereich der Infrastruktur entstehen. Unserer Meinung nach würden diese Arbeitsplätze vorrangig im öffentlichen Sektor geschaffen. In konkreten Situationen müssten während der Übergangsperiode eine soziale Folgenabschätzung durchgeführt und Maßnahmen für einen gerechten Übergang ergriffen werden, bei denen es auch um mögliche Arbeitsplatzverluste und erforderliche Umschulungen ginge.

Die ETF ist der Meinung, dass eine kohärente und ambitionierte Politik gegen den Klimawandel zur Umsetzung der Reduktionsziele für die Treibhausgasemissionen und den Energieverbrauch und zur Schaffung neuer direkter und indirekter Arbeitsplätze in der Verkehrswirtschaft eine starke politische Entschlossenheit der Entscheider auf europäischer, nationaler, regionaler und kommunaler Ebene erfordert. Ebenso erforderlich sind massive öffentliche Investitionen in

nachhaltige Verkehrsträger und Infrastrukturen. Die derzeitige Sparpolitik ist schädlich und behindert die Umsetzung dieser grundsatzpolitischen Ziele, sie führt Europa weiter in die Rezession mit steigender Arbeitslosigkeit, und sie gefährdet die Ziele, die von der Kommission in dem im vergangenen Jahr veröffentlichten Weißbuch definiert wurden.

Befasst man sich detaillierter mit den einzelnen Verkehrssektoren, so sollte eine EU-Klimapolitik auf den Grundsätzen VERRINGERN, VERLAGERN, VERBESSERN und ELEKTRIFIZIEREN beruhen. Damit gemeint sind die Verringerung unnötiger oder unsinniger Fahrten, eine Verlagerung auf nachhaltigere Verkehrsträger, die Verbesserung der Umweltleistung der unterschiedlichen Verkehrssektoren im Hinblick auf Technologie und Organisation und die Elektrifizierung des Verkehrs. Für jeden Verkehrsträger erfolgt eine unterschiedliche Gewichtung dieser vier Elemente einer Klimapolitik. Zu verhandeln ist dies im Rahmen des sozialen Dialogs, wobei das Projekt weiterhin einige Themen aufwirft, die wir mit den europäischen Arbeitgeberorganisationen ansprechen wollen.

Die europäischen Verkehrsgewerkschaften wollen mit den Arbeitgeberorganisationen und den Institutionen bei der Ausarbeitung von Lösungen kooperieren, die zu nachhaltigen Verkehrssystemen und zur Förderung der Zusammenarbeit und nicht des Wettbewerbs zwischen den Verkehrsträgern führen und dabei gleichzeitig Qualitätsarbeitsplätze erhalten.

Die derzeit laufende Liberalisierungs- und Privatisierungspolitik muss auch im Verkehrssektor beendet werden. Auf ihr Konto gehen wesentlich mehr verlorene Arbeitsplätze, als durch die Krise vernichtet wurden. Die obsessive Abschaffung öffentlicher Monopole hat oft Tür und Tor für private monopolistische Strukturen geöffnet. Nachhaltige Verkehrskonzepte müssen auf EU-Ebene und in den Mitgliedstaaten auf nationaler Ebene und nach geeigneten Vorschriften weiter entwickelt werden. Auch für F&E-Arbeiten im Bereich nachhaltige Verkehrskonzepte müssen die erforderlichen Mittel bereitgestellt werden, nicht zuletzt auch für die Entwicklung der erforderlichen Infrastruktur. Die Entwicklung und Umsetzung eines ökologisch und sozial nachhaltigen Verkehrskonzepts wird nur dann erfolgreich sein, wenn die tatsächlichen Kosten aller Verkehrsträger gebührend berücksichtigt werden.

Genauso wie der Güterverkehr braucht auch der öffentliche Personennah- und -fernverkehr eine gut entwickelte und unverzichtbare öffentliche Infrastruktur, die im Rahmen einer geeigneten öffentlichen Politik bereitgestellt werden muss. Öffentliche Verkehrssysteme sind hier mit Priorität zu behandeln. Eine uneingeschränkte und barrierefreie Mobilität ist die notwendige Voraussetzung für die Teilnahme der Menschen am sozialen und öffentlichen Leben. Das bedeutet, dass qualitativ hochwertige und bezahlbarer öffentliche Verkehrsmittel für alle Menschen zugänglich sein müssen. Die Bereitstellung von Dienstleistungen im öffentlichen Verkehr muss deshalb beständig weiterentwickelt und an die Bedürfnisse der Nutzer angepasst werden. Ihre Möglichkeiten für die Inanspruchnahme dieser Systeme müssen ebenfalls durch ein Angebot sozialverträglicher Fahrpreise sichergestellt werden. Die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs muss durch die ausreichende Bereitstellung öffentlicher Gelder und Kommunalabgaben gewährleistet werden. Ein vernünftig integriertes Verkehrskonzept bedeutet im Allgemeinen, dass der öffentliche Verkehr mit allen Formen des Individualverkehrs harmonisiert werden muss, damit ein gut funktionierendes und ausgewogenes Gesamtkonzept entsteht.

### **Die Fertigungsindustrie aus Sicht der Gewerkschaften**

*Luc Triangle, industriAll, europäische Gewerkschaft*

Zurzeit sind 13 Millionen Arbeitnehmer in Europa im Mobilitätssektor beschäftigt: 12 Millionen in der Automobilindustrie, 400.000 in der Bahnausrüstungsindustrie, 300.000 in der Luft- und Raumfahrtindustrie und zwischen 150.000 und 200.000 im Schiffsbau. Die Luft- und Raumfahrtindustrie ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt der einzige Wirtschaftszweig, dem es relativ gut geht.

Wenn wir Mobilitätskonzepte neu überdenken, fallen mehrere Dichotomien auf:

1. Individualverkehr versus kollektiver Formen des Verkehrs oder der Mobilität
2. Bedarfssituation des städtischen Raums versus des ländlichen Raums
3. Regionalverkehr versus Fernverkehr

Der Standpunkt von IndustriAll zum Weißbuch der Kommission zur Verkehrspolitik aus dem Jahre 2011 befasst sich vorrangig mit den folgenden Elementen:

1. Fernverbindungen
2. Fehlender übergreifender Ansatz
3. Erklärung „Die Einschränkung von Mobilität ist keine Option“

IndustriAll Europe:

1. ist der Auffassung, dass es zwischen den Subsektoren Interessenkonflikte gibt;
2. teilt die allgemeine Besorgnis über den Klimawandel und die Auswirkungen des Verkehrs;
3. bestätigt, dass es eine Reihe von Gründen für einen Paradigmenwechsel bei der Organisation des Verkehrs und der Mobilität gibt, dass es aber auch knappe Finanzen, begrenzte Ressourcen usw. gibt;
4. weist darauf hin, dass (Qualitäts-)Arbeitsplätze ein wichtiges Diskussionsthema sind, aber nicht das einzige.

IndustriAll sieht die Notwendigkeit einer EU-Strategie zur Förderung der lokalen Produktion im Kontext eines saturierten Sektors, in den investiert werden muss. Hier bietet der Seeverkehr viel Raum für Verbesserungen, zum Beispiel Verlagerung von LKW-Fracht auf Schiffe zur Verringerung der Abgasemissionen. IndustriAll sieht nach wie vor eine Zukunft für den Individualverkehr, aber diese wird mit erheblichen Veränderungen einhergehen:

1. Eigentum vs. Nutzung
2. Entwicklung von Loks/fahrerlosen Zügen
3. Notwendigkeit einer neuen europäischen Strategie, die eine Beteiligung der Arbeitnehmer am Change Management beinhaltet

Die Bahn zählt zu den effizientesten Verkehrsträgern. Trotzdem gibt es einen Wettbewerb zwischen Fernverkehrsinfrastrukturen (von der EU finanziert) und Regionalinfrastrukturen (fehlende finanzielle Mittel). Schiffe sind die beste Transportmöglichkeit für bestimmte Güter, sie verlagern den Verkehr von der Straße auf die See und unterstützen die Ausmusterung veralteter Motoren. Die Luft- und Raumfahrtindustrie ist ein Antriebsfaktor für die Technologie, hier sind aber Verbesserungen der Effizienz erforderlich.

Auch bei der Verringerung der Lärmbelastung besteht ein erheblicher zusätzlicher Handlungsbedarf.

Abschließend gilt die Erkenntnis, dass intelligente und nachhaltige Mobilitätssysteme nur funktionieren werden, wenn wir eine zweckmäßige Aufteilung auf die einzelnen Verkehrsträger entwickeln. Die Verbesserung der intermodalen Kooperation mit Hilfe der vorhandenen und gleichzeitig neu zu entwickelnder Werkzeuge ist ein wichtiger Motor für den Wandel. Es sei darauf hingewiesen, dass die Antizipierung und Berücksichtigung sozialer Auswirkungen von entscheidender Bedeutung sind. Die Gewerkschaften sollten Teil der Debatte über eine neue Politik sein, damit wir ein intelligentes und nachhaltiges Mobilitäts- und Verkehrssystem mit einer zweckmäßigen Aufteilung auf die einzelnen Verkehrsträger entwickeln können.

## SESSION 2 – Ein Konzept der Industrie

### Herausforderungen für öffentliche Verkehrsbetriebe

*Jean Dekindt, Internationaler Verband für öffentliches Verkehrswesen (UITP)*

Der Internationale Verband für öffentliches Verkehrswesen (UITP) ist das internationale Netzwerk der öffentlichen Verkehrsverwaltungen und Verkehrsbetriebe, der politischen Entscheidungsträger, wissenschaftlicher Institute und der Zulieferer und Dienstleister für den öffentlichen Verkehr. Der Verband bietet eine Plattform für die weltweite Zusammenarbeit, die Geschäftsentwicklung und die gemeinsame Nutzung von Know-how und hat 3.400 Mitglieder in 92 Ländern. UITP setzt sich weltweit für den öffentlichen Verkehr und eine nachhaltige Mobilität ein und fördert Innovationen in dieser Branche.

Der UIPT hat sich freiwillig einer Strategie verpflichtet, die auf eine Verdoppelung der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel bis 2025 abzielt. Die aktuelle Situation:

1. Öffentlicher Verkehr = 15% des Verkehrsaufkommens in der EU
2. Motorisierter Individualverkehr = 55% des Verkehrsaufkommens in der EU
3. Nichtmotorisierter Verkehr = 30% des Verkehrsaufkommens in der EU

In Europa wird die städtische Bevölkerung bis 2025 um 15% wachsen. Wenn wir so weitermachen wie bisher, werden immer mehr PKW auf unseren Straßen fahren, während öffentliche Verkehrsmittel und der nichtmotorisierte Verkehr ins Hintertreffen geraten. Der Stadtverkehr hängt zu 95% vom Erdöl ab. Der Anteil des vom öffentlichen Verkehrssektor verbrauchten Öls wird 2025 um 15% höher sein als heute.

Das bedeutet nicht nur einen Gesamtanstieg von 30% bei den Treibhausgasemissionen infolge des städtischen Verkehrs, sondern auch eine Zunahme der tödlichen Unfälle im Stadtverkehr um 30% bis zum Jahre 2015. Diese werden in den Entwicklungsländern in Afrika, im Nahen Osten und in Asien sogar um 85% steigen. Eine Zunahme des Stadtverkehrs um 60% bis 2025 wird außerdem die Lebensqualität beeinträchtigen.

Der UITP schlägt deshalb bis 2015 für die EU das folgende Szenario vor:

1. 40% Autoverkehr
2. 30% nicht-motorisierter Verkehr
3. 30% öffentlicher Verkehr

Wenn dieses Szenario richtig umgesetzt wird, ließen sich die tödlichen Unfälle im Stadtverkehr um 15% verringern. Diese Strategie würde außerdem zwischen 7 und 14 Millionen neue Arbeitsplätze im Verkehrssektor schaffen, davon in Europa 1,2 bis 2 Millionen „grüne Jobs“.

### **Intelligente Verkehrssysteme fördern die nachhaltige Mobilität**

*Hermann Meyer, ERTICO – ITS Europe*

ERTICO ist ein Netzwerk, dessen Mitgliedern es um die Einführung intelligenter Verkehrssysteme und Verkehrsdienstleistungen in Europa geht. Im Netzwerk arbeiten Behörden, Industrie, Infrastrukturbetreiber, Nutzer, nationale ITS-Verbände und andere Organisationen zusammen. Die ERTICO-Partner und ihr motiviertes Team versierter Fachleute arbeiten an einer Vielzahl von Aktivitäten, um die Entwicklung und Einführung von intelligenten Verkehrssystemen (ITS) in Europa und weltweit zu forcieren.

ERTICO will eine intelligentere, sicherere und sauberere Mobilität. Diese fängt bei den Nutzern intelligenter Verkehrssysteme an. Es ist nicht nur die erforderliche Technologie zu entwickeln, die Einsatzbereitschaft muss auch durch umfangreiche Testreihen geprüft werden. Diese Technologie muss sich auszeichnen durch:

- Positionsgenauigkeit (Lokalisierung eines Ereignisses)
- Verzögerung (wie schnell kann die Information übertragen werden)

Für die potenzielle Entwicklung von ITS werden gefordert:

1. Informationen
2. Wahrnehmung
3. Warnung
4. Unfallvermeidung
5. Mobilitätsmanagement: Zusammenführung aller Informationen
6. Automatisierung

ERTICO verfolgt deshalb folgende Prioritäten:

Sicherere Mobilität:

1. Bereitstellung ständig aktualisierter sicherheitsrelevanter Straßen- und Verkehrsdaten
2. Einführung eines gesamteuropäischen E-Call-Notrufsystems
3. Einführung von Systemen kooperativer Fahrmanöver (ADAS) mit dem Ziel eines weitgehend autonomen Fahrens
4. Sichere Interaktionen zwischen Nutzern, Fahrzeugen und Infrastruktur

#### Intelligenterer Mobilität:

1. Optimale Verwendung von Verkehrs- und Reisedaten für EU-weite multimodale Verkehrs- und Reiseinformationen
2. Europäische Plattform für kooperative ITS-Dienste
3. Forderung nach einem bedarfsgerechten kooperativen Verkehrs- und Verkehrsnetzmanagement
4. Einführung von Informations- und Buchungssystemen für sichere und geschützte LKW-Parkplätze

#### Sauberere Mobilität:

1. Unterstützung von Fahrern bei der Umstellung auf eine energieeffizientere Fahrweise
2. Energieeffizientes kooperatives Flottenmanagement und effiziente Logistikabläufe
3. Energieeffizientes Management von Verkehrsnetzen und Infrastrukturen
4. Integration von aufladbaren Elektrofahrzeugen in Verkehrs- und Energienetze

Keiner dieser Punkte ist erst für die ferne Zukunft geplant: ERTICO führt schon heute Projekte in Pilotstädten durch, diese Testfälle bewähren sich bereits gut. Zusammenfassend gibt es in folgenden Bereichen Kompetenzbedarf

1. Fahrzeugherstellung
2. Mobile Kommunikation
3. Verkehrsinfrastruktur
4. Öffentlicher Verkehr/Flottenmanagement/Logistik

Das in Europa vorhandene Potenzial für eine nachhaltige Mobilität wird folgende Verbesserungen bewirken:

- 30% weniger tödliche Verkehrsunfälle in Europa
- 30% weniger Schwerverletzte in Europa
- 15% weniger verkehrsbedingte Staus
- 20% mehr Energieeffizienz
- 50% mehr verfügbare Echtzeit-Verkehrs- und Reiseinformationen

Ermöglicht wird dies durch die Entwicklung und die flächendeckende Einführung neuer Produkte und Dienstleistungen, die zu neuen Arbeitsplätzen, Wirtschaftswachstum und sozialer Sicherung führen. Die Tatsache, dass Europa hier offensichtlich eine Spitzenstellung einnimmt, bietet die einmalige Chance einer weltweiten Führungsposition in diesem Sektor.

### **Verbesserung der Effizienz von Logistikketten in Europa – der Antwerpener Hafen**

*Jan Van Dessel, Antwerpener Hafen*

Der Hafen von Antwerpen ist seit dem Mittelalter ein wichtiger Umschlagplatz des Welthandels. Heute leisten 150.000 Menschen ihren Beitrag zu dieser Erfolgsgeschichte, und es besteht eine enge Zusammenarbeit zwischen Privatunternehmen, Behörden und Hafenbehörde. Antwerpen liegt im Herzen Europas, hier gibt es die wichtigsten europäischen Produktions- und Verbrauchszentren. 60% der in der Europäischen Union vorhandenen Kaufkraft konzentrieren sich auf einen Radius von 500 km um Antwerpen. Die 1.650 Mitarbeiter der Antwerpener Hafenbehörde sorgen für den effizienten und sicheren Betrieb des Hafens.

Um das wachsende Frachtaufkommen ins Hinterland bewältigen zu können, werden im Hafen in erster Linie Container und Flüssigmassengut umgeschlagen.

Die Hafenbehörde setzt auf zwei Strategien:

1. Aktive Modal-Split-Politik
2. Zusammenarbeit mit Hinterland-Hubs

Nach den Vorstellungen des Antwerpener Hafens soll ein vollständiger Modal Split anteilig wie folgt entwickelt werden:

- Schiffe: von 34% heute auf 42% im Jahre 2020
- Schiene: von 10% heute auf 15% im Jahre 2020
- LKW: von 56% heute auf 43% im Jahre 2020

Um diesen Modal Split entwickeln zu können, muss der Antwerpener Hafen folgende Projekte durchführen:

1. Infrastrukturentwicklung
  - . Liefkenshoek-Eisenbahntunnel
  - . Ausbau des Albert-Kanals für Schiffe, die vier Lagen Container befördern
2. Optimierung von Marktbedingungen, um wettbewerbsfähige Dienstleistungen im Bereich Eisenbahn und Binnenschifffahrt anbieten zu können
  - . Offener Zugang zu Reinigungs-, Reparatur- und Wartungsdiensten für Eisenbahn-Kesselwagen
  - . Ausbildung von Lokomotivführern (Engpassberuf)
  - . Barge Traffic System (BTS)
3. Förderung neuer Bedingungen für die Schiene
  - . Neutrale Plattform für Eisenbahnnutzer des Antwerpener Hafens
  - . Schienenanbindung Antwerpen – China und VK
  - . Premium Barge Service: regelmäßiges Anlaufen von Containerterminals im Hafen durch Binnenschiffe

Die Zusammenarbeit mit den Hinterland-Hubs erfordert:

- Optimierung des Binnenschifffahrts- und Eisenbahnnetzes
- Unterstützung von Logistikplattformen im Antwerpener Hinterland (z. B. Lüttich, Genk, Venlo, Duisburg usw.)

Die Strategie des Antwerpener Hafens für die Lieferketten und das Hinterland umschließt drei geographische Ebenen:

1. Innerhalb des Hafens
  - . Schwerpunkt auf Erhöhung der Effizienz und der Vermeidung von Überlastungen
  - . Trimodaler Ansatz
2. Kernhinterland-Netz
  - . Intermodales Netz hoher Dichte und Taktung von/zu den wichtigsten Zielen im „Kernhinterland“
  - . Binnenschifffahrt als 1. Wahl
3. Hinterland-Korridore
  - . Entwicklung spezieller (Schiene-)Korridore zu wichtigen strategischen Zielen
  - . Schiene als 1. Wahl

## SESSION 3 – Beste Praktiken des ganzheitlichen Mobilitätsmanagements

### Eine neue Perspektive für den Straßenverkehr

*Ralf Diemer, Verband der Deutschen Automobilindustrie*

Der Verband der Deutschen Automobilindustrie (VDA) hat ca. 600 Mitgliedsorganisationen, die sich gemeinsam an Forschungs- und Entwicklungsprojekten für eine saubere und sichere Automobilität von morgen beteiligen. Der VDA vertritt die Interessen der Automobil- und Zuliefererindustrie und stellt sicher, dass die Erfahrungen und Kompetenzen der Branche weiterhin in wettbewerbswirksamer Weise genutzt werden.

Die wirtschaftliche Situation hat der Automobilindustrie in letzter Zeit in die Hände gespielt. China, die USA, Asien und lateinamerikanische Länder können auf signifikante Wachstumsraten verweisen, so dass sich für die Automobilindustrie dort wichtige neue Märkte öffnen. Im Durchschnitt kommen auf 1.000 Einwohner Chinas 20 Automobile, während es die EU auf 400 Fahrzeuge pro 1.000 Bürger bringt.

Personenwagen sind ein potenzieller Wachstumsmarkt. Eine solche Entwicklung kann aber nicht mehr nach den bisher gültigen Mustern erfolgen, da uns die zunehmenden CO<sub>2</sub>-

Emissionen und deren Auswirkungen auf das Klima vor immer größere Herausforderungen stellen. Die Verbrauchswerte der Automobilindustrie sind um 3,5% zurückgegangen.

Das Ziel des VDA besteht darin, die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Straßenverkehr auf durchschnittlich 120 g/km zu senken. Ende der 1950er Jahre hat ein normaler LKW ca. 50 l Kraftstoff auf 100 km verbraucht, heute sind es noch 32. Auch hier gibt es noch weiteren Verbesserungsbedarf.

Um eine Decarbonisierung Europas bis 2050 zu erreichen, müssen wir bis 2020 das Ziel von 95 g/km umsetzen. Die Elektrifizierung von Fahrzeugen oder der Einsatz von Wasserstoff als Energieträger könnten innovative Lösungen bieten, die Verbraucher sollten aber auf jeden Fall weiterhin in der Lage sein, selbst ein Fahrzeug halten und/oder fahren zu können. Das wirft die Frage auf, ob die Zielsetzungen der EU nicht zu ambitioniert sind. Ein zu hoch gestecktes Regelwerk führt dazu, dass Fahrzeuge zu teuer werden – Verbraucher verschieben dann Kaufentscheidungen oder entscheiden sich für preiswertere Lösungen, da der Markt die Verkaufspreise bestimmt. Das hilft weder der Beschäftigung noch der Umwelt.

Die Automobilindustrie braucht die von ihren Kunden generierten Erträge für Investitionen in neue Technologien, denn gerade technische Kompetenzen haben ihren Preis. Welche Anreize brauchen wir, um teurere technologische Alternativen zu fördern?

Premiummarken verkaufen ihre Modelle zu höheren Preisen, in Europa ist dies förderlich für neue Technologien und schafft Arbeitsplätze. Da Deutschland weltweit produziert, konnte das Land dank der Exporte seine Beschäftigungsrate halten.

Die Zukunft des VDA wird bestimmt durch:

1. Förderung von Investitionen in Forschung und Entwicklung
2. Technologieneutrale Anreize für Kunden
3. Individuelle Mobilität auch künftig bezahlbar halten
4. Bevorzugung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben bei der öffentlichen Auftragsvergabe
5. Keine politischen Maßnahmen gegen Premiummarken
6. Konzepte für bessere Regulierung und einen integrierten Ansatz
7. Qualifizierung von Mitarbeitern (Ingenieure z.B.)

### **Europäische Initiative „Collaboration Concepts for Co-Modality“ (Von CO<sub>2</sub> zu CO<sup>3</sup>)**

*Frans Cruijssen/Dirk 't Hooft, Argusi B.V.*

Das Ziel des CO<sup>3</sup>-Vorhabens, das die EU mit ihrem 7. Rahmenprogramm für Forschung finanziert, ist die Verbesserung von Wettbewerbsfähigkeit, Effektivität und Nachhaltigkeit europäischer logistischer Netzwerke durch abgestimmte horizontale Zusammenarbeit (oder Cargo Pooling) der europäischen Verlade. Um dieses Ziel zu erreichen, gibt es Versuche mit der horizontalen Bündelung von Warenströmen und Ko-Modalitäts-Szenarien, die wiederholbar und skalierbar sind.

Im Rahmen der Auswahl an möglichen Strategien soll dieses Projekt die Möglichkeiten der horizontalen Zusammenarbeit nutzen. Kapazitäten innerhalb des europäischen Transportsystems werden strukturell nicht vollständig genutzt. Die horizontale Zusammenarbeit oder die intelligente Bündelung von Warenströmen durch unterschiedliche Unternehmen bietet eine leistungsfähige und innovative Lösung für dieses Problem.

Unternehmen, die zusammenarbeiten und ihre Logistikströme bündeln, können auf wirtschaftlicher, sozialer und umweltrelevanter Ebene beträchtliche Vorteile erzielen. Bisher wurden Verlade, die auf diese Weise kooperieren wollten, allzu oft durch Hindernisse bei der praktischen Umsetzung ausgebremst. Es ist eines der Ziele dieses Projekts, diese Hürden zu beseitigen.

Während ihrer Laufzeit wird die CO<sup>3</sup>-Initiative realitätsnahe Pilotprojekte in Europa durchführen, deren Ergebnisse und Erkenntnisse frei zugänglich sind. Damit wendet sich das Projekt direkt an Logistiker (Unternehmen, Verlade, Logistik-Dienstleister) und stellt ihnen wertvolle Informationen

zur Verfügung. CO<sup>3</sup> führt ebenfalls Konferenzen und spezielle Workshops durch und bietet eine Plattform für potenzielle Kooperationspartner.

Leitideen von EU und CO<sup>3</sup>:

1. Verringerung der Abhängigkeit Europas von Ölimporten
2. Reduzierung der verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen um 60% bis zum Jahr 2050
3. Verkehrsverlagerung (Modal Shift): 30% weniger Straßenverkehr bis 2030 – 50 % bis 2050
4. Multi-Modal: Europäisches Korridornetzwerk (geringe CO<sub>2</sub>-Emissionen, umweltfreundlich)

Die Entwicklung von Logistikketten kann als kooperativer Prozess betrachtet werden, der zu mehr Nachhaltigkeit führt. Das CO<sup>3</sup>-Projekt befasst sich in erster Linie mit der Verbesserung der Effizienz, Effektivität und Nachhaltigkeit bei gleichzeitiger Optimierung der horizontalen Zusammenarbeit und der unternehmensübergreifenden Bündelung von Warenströmen.

Die horizontale Zusammenarbeit und die Kooperation mit einer vertrauenswürdigen Instanz (Trusted Party) sind zwei wichtige Elemente des CO<sup>3</sup>-Projekts. Die überparteilichen Partner haben die wichtige Aufgabe, die Zusammenarbeit zu leiten. Ihre Funktionen unterteilen sich in die Bereiche:

- Online: Harmonische Organisation täglicher Zusammenarbeitsprozesse
  - . Ladungszusammenstellungen
  - . Priorisierung
  - . Synchronisierung
  - . Kontaktperson
  - . IT-Schnittstellen
- Offline: Neutrale externe Unterstützung der Kooperationspartner
  - . Erreichen einer kritischen Masse
  - . Stabilität und Fairness
  - . Einhaltung gesetzlicher Vorschriften
  - . Ein- und Ausgang
  - . Konfliktlösungen
  - . Vertrauliche Behandlung von Daten

Die horizontale Zusammenarbeit ist ebenfalls ein wichtiges Element zum Erreichen der Ziele des CO<sup>3</sup>-Projekts. Das CO<sup>3</sup>-Projekt sieht die folgenden beiden Elemente als wichtig in Bezug auf einen Rechtsrahmen an:

A) Kartellverbot (Art. 101 EU-Vertrag), der Artikel verbietet aber nicht

- die Zusammenarbeit zwischen Nichtwettbewerbern;
- die Zusammenarbeit zwischen konkurrierenden Unternehmen, die das Projekt oder die Tätigkeit, die Gegenstand der Zusammenarbeit ist, nicht allein und unabhängig ausführen können.

B) EU-Leitlinie (2011/C 11/01) zur Anwendbarkeit von Artikel 101 über horizontale Zusammenarbeit; verbietet diese Art der Zusammenarbeit nicht, wenn eine vertrauenswürdige Instanz (z. B. „gemeinsame Einkaufsorganisation“) beauftragt wird.

Schlussfolgerung:

- Die horizontale Zusammenarbeit erhöht die Effizienz und die Nachhaltigkeit von Transporten
- Es wird ein strukturierter Entwicklungsprozess für die Zusammenarbeit gebraucht
- Die Mitwirkung einer Trusted Party ist erforderlich
- Eine faire Gewinnbeteiligung ist wichtig, um kartellrechtliche Probleme zu vermeiden
- Eine solide gesetzliche Basis ist wichtig

## TAG 2

### SESSION 1 – Hindernisse für den Wandel und den gerechten Übergang

#### **Eine Betrachtung des gerechten Übergangs**

*Benjamin Denis, Europäischer Gewerkschaftsverband*

Die globale Organisation der Produktion geht einher mit neuen Mobilitätsanforderungen (Beispiel: belgische Krabben, die in Nordafrika gepulvt wurden, werden zurück nach Belgien transportiert und dort verpackt). Die Zahl der Produktionsstätten hat erheblich zugenommen und zu neuen Anforderungen an die Mobilität geführt.

Der Mobilitätsbedarf auf lokaler Ebene steht in direktem Kontext mit der Art, wie wir Raum neu definieren: Die Verstädterung und Zersiedelung des Stadtumlandes und der private PKW als Verkehrsmittel sind die Ursache für diesen Bedarf. Die Urbanisierung erfolgt in konzentrischen Kreisen mit neuen Mobilitätsanforderungen, die von öffentlichen Verkehrssystemen nicht immer so effizient bedient werden können wie von (privaten) PKW.

Wir sind eine mobile Gesellschaft, die jedoch aus unterschiedlichen Gründen an ihre Grenzen kommt:

1. Umweltgründe. Der Verkehr erzeugt 35 - 40% der Treibhausgasemissionen in den Industrieländern und ist ebenfalls für die Freisetzung von Feinstaub, die Erschöpfung natürlicher Ressourcen und die Versiegelung von Bodenflächen (mit negativen Folgen für den Wasserhaushalt) verantwortlich;
2. Gesundheitsgründe. Laut WHO ist Feinstaub krebserregend. Lärm, tödliche Verkehrsunfälle, Diabetes und kardiovaskuläre Komplikationen aufgrund mangelnder körperlicher Tätigkeiten sind weitere Folgen des intensiven Autogebrauchs;
3. Wirtschaftsgründe. Mobilität bedingt Folgekosten im Hinblick auf Ausgaben für Infrastrukturen, Sozialfolgen und Gesundheitskosten. Je länger wir warten, Entscheidungen zu treffen und umzusetzen, umso teurer werden diese Versäumnisse für die Gesellschaft.

Wenn wir uns von diesem Modell verabschieden wollen, müssen wir uns in Richtung eines gerechten Übergangs (Just Transition) bewegen und akzeptieren, dass es Zeit für einen Paradigmenwechsel ist. Dazu brauchen wir den Konsens, dass jeder Einzelne seinen Beitrag im Kampf gegen den langfristigen Klimawandel (2100) leisten muss. Wir müssen diesen Wechsel in fairer Weise und unter Aufrechterhaltung der Beschäftigungsqualität und –quantität bewältigen.

Nach Erkenntnissen des EGB gibt es 5 Prioritätsbereiche bei der Umsetzung der Just Transition-Ziele:

1. Regulierung: Festlegung eines Rechtsrahmens mit Zeitplanung bewirkt die Übernahme von Verantwortung durch die wirtschaftlichen Akteure;
2. Innovation: Unterstützung von F&E in Technologiesektoren, um unsere Ziele besonders im Hinblick auf Treibhausgasemissionen unabhängig voneinander zu erreichen; auch dies schafft neue Arbeitsplätze;
3. Ausbildung: Neue Qualifikationen für eine ökologisierte Wirtschaft im Wandel: Weiterbildung und Umschulung der Arbeitnehmer – Vorschläge für eine zweckmäßige Ausbildung bereits während der Schulzeit und auf den Universitäten;
4. Partizipation: Sozialer Dialog - Arbeitnehmer können ihre Unternehmen mit innovativen Lösungen unterstützen;
5. Sozialschutz: Garantie von Qualitätsarbeitsplätzen (Beschäftigungsverträge, menschenwürdige Arbeitsbedingungen).

Zu den Hindernissen für einen gerechten Übergang zählen:

1. Sparpolitik: Es gibt keine ausreichenden (öffentlichen) Investitionen in Infrastrukturen oder Ausbildung;
2. Flexicurity: Feindliche Ablehnung jeder Form der Regulierung, befristete Arbeitsverträge sind ein Hindernis für die Einführung von Programmen nachhaltiger Mobilität für die Arbeitnehmer.

## **Die Rolle des Umweltprogramms der Vereinten Nationen (UNEP) – Der „Green Economy“-Bericht für den Verkehrssektor**

*Chris Vanden Bilcke, UN-Umweltprogramm (UNEP)*

Die globale Fahrzeugflotte wird sich bis 2050 verdreifachen, über 90% dieses Wachstums finden in den Entwicklungs- und Schwellenländern statt. Daraus ergeben sich zwei Kardinalprobleme: eine starke Luftverschmutzung in den Städten (wobei die schnelle Verstädterung die Zahl der betroffenen Personen ständig erhöht) und ein weiterer Anstieg der Treibhausgasemissionen. Der Verkehrssektor wächst schneller als alle anderen Wirtschaftszweige – der heutige Anteil von rund 25% an allen energiebedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen wird bis 2050 auf etwa ein Drittel steigen.

Es ist keine Überraschung, dass die Zunahme der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehrssektor die wachsende Zahl der Fahrzeuge auf den Straßen abbildet. Der IPCC und die G8-Staaten haben zumindestens eine Stabilisierung der Emissionen der globalen Fahrzeugflotte gefordert – das „rote Linie-Szenario“. Wir müssen drei Arten von Maßnahmen ergreifen, um eine Stabilisierung und wenn möglich sogar eine Abnahme der Treibhausgasemissionen zu bewirken. Der globale Verkehrssektor muss in allen drei Bereichen aktiv werden. Die Lösung bestünde in folgenden Maßnahmen:

- Weitgehende Verkehrsvermeidung, zum Beispiel durch eine bessere Stadtplanung (Wohn- und Arbeitsplatz in unmittelbarer Nähe)
- Umsteigen auf sauberere Verkehrsträger (z. B. öffentlicher Verkehr und nichtmotorisierter Verkehr)
- Verbesserungen der Verkehrsträger (sauberere PKW und Busse)

UNEP verfügt über ein aktives Verkehrsprogramm, das die Zentrale in Nairobi durchführt und dessen Unterprogramme Beiträge zu den drei Forderungen VERMEIDEN – VERLAGERN – VERBESSERN leisten. Der größte Teil unserer Arbeit erfolgt im Bereich VERBESSERN – hier unterstützen wir Länder mit der Einführung von Technologien und der Entwicklung von Strategien für sauberere Kraftstoffe und Fahrzeuge.

UNEP führt im Bereich der nachhaltigen Mobilität vier Kampagnen durch:

1. Die Kampagne „Partnerschaft für saubere Kraftstoffe und Fahrzeuge“ (Partnership for Clean Fuels and Vehicles - PCFV): Minderung der Luftverschmutzung durch Feinstaub durch sauberere Kraftstoffe und Fahrzeuge
2. Die „Globale Initiative für Kraftstoffeffizienz“ (Global Fuel Economy Initiative - GFEI): Verbesserung der Kraftstoffwirtschaftlichkeit der globalen Flotte um 50% zur Bekämpfung des Klimawandels
3. UNEP-Programm „Share the Road“: Investitionen in Straßeninfrastrukturen für den nichtmotorisierten Verkehr in Afrika
4. Förderung des „Bus Rapid Transit“-Systems in Afrika

Zunächst die Partnerschaft für saubere Kraftstoffe und Fahrzeuge. Sie ist das führende globale Programm zur Förderung sauberer Kraftstoffe und Fahrzeuge. Daran beteiligt sind 120 Partner, Regierungen, internationale Organisationen, der private Sektor (Kraftstoff- und Automobilindustrie) und die Zivilgesellschaft. Beim UNEP befindet sich das Sekretariat, das den Arbeitsplan der Partnerschaft umsetzt. Das Programm läuft seit mehr als zehn Jahren und hat einige vielbeachtete Erfolge erzielt – darunter auch den globalen Verzicht auf verbleites Benzin.

Bei der anderen globalen Kampagne geht es um die weltweite Einführung schwefelarmer Kraftstoffe. Dies ist wichtig, weil dies zu einer Verringerung der Emissionen partikelförmiger Schadstoffe führt und damit die Einführung saubererer und effizienterer Fahrzeuge möglich wird – die positiven Wirkungen dieser Kraftstoffe kämen sowohl bei Neu- als auch bei Gebrauchtwagen zum Tragen. Ohne saubere und schwefelarme Kraftstoffe gibt es keine modernen und effizienten Fahrzeuge.

Eine zweite Initiative mit UNEP-Beteiligung ist die Globale Initiative für Kraftstoffeffizienz (GFEI). Sechs führende globale Organisationen (UNEP, IEA, ITF, ICCT, UC Davis und die FIA Foundation) arbeiten gemeinsam in einem globalen Programm, um Länder bei der Durchführung

von politischen Maßnahmen zur Förderung effizienterer Fahrzeuge zu unterstützen. Damit sind zahlreiche Vorteile verbunden – verringerte klimaschädliche Emissionen, aber ebenfalls weniger Luftverschmutzung, Kosteneinsparungen der Verbraucher (durch geringeren Kraftstoffverbrauch) und Energiesicherheit.

In den meisten entwickelten Ländern existiert eine solche Politik – so gibt es beispielsweise Effizienzangaben für Fahrzeuge, damit der Kunde sich über die Verbrauchswerte informieren kann, oder es werden effizientere Fahrzeuge durch Steuervorteile gefördert, während die Steuern für weniger effiziente Fahrzeuge erhöht werden (dies ist der Fall in Europa) oder der Import von Gebrauchtwagen eingeschränkt wird. Allerdings gibt es kaum vergleichbare Programme in Entwicklungsländern. Da die Fahrzeugflotten dort rasch wachsen, ist es höchste Zeit, derartige Programme auch dort möglichst schnell einzuführen. Die Europäische Kommission ist einer der wichtigsten Unterstützer des GFEI-Programms.

UNEP und die anderen Partner fördern ebenfalls ein Programm in Afrika, das mehr Fußgänger- und Fahrradwege bereitstellt. UNEP arbeitet mit mehreren Regierungen an der Durchsetzung einer Politik, die beim Bau jeder neuen Straße in der Stadt oder der Instandsetzung defekter Straßen einen kleinen Teil des Etats (im Normalfall nur einige wenige Prozent) systematisch abzweigt und für den Bau von Infrastrukturen für den nichtmotorisierten Verkehr einsetzt, d. h. Fußgänger- und Radwege. In Afrika sind die meisten Menschen nach wie vor nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer, und wir müssen dafür sorgen, dass dies auch in Zukunft so bleibt. Sehr oft gibt es aber nicht die entsprechenden Infrastrukturen, weshalb die Zahl der Verkehrsunfälle und Verkehrstoten sehr hoch ist.

Mobilität ist wichtig für die Entwicklung, aber die derzeitigen Investitionen in Infrastrukturen sind nicht nachhaltig und gehen weitgehend an den Bedürfnissen der ärmeren Bevölkerungsschichten vorbei, die im Wesentlichen auf den nichtmotorisierten Verkehr angewiesen sind. Jedes Jahr kommen 1,3 Millionen Menschen bei Verkehrsunfällen ums Leben, mehr als 90% davon in Ländern mit mittleren und niedrigen Durchschnittseinkommen. Die Opfer sind vielfach Fußgänger und Radfahrer, die keine eigenen Wegenetze haben. Investitionen in Infrastrukturen für den nichtmotorisierten Verkehr sind für alle Beteiligten von Vorteil – Fußgänger und Radfahrer (oftmals Arme und Kinder) haben ihren eigenen Bereich, die Verkehrssicherheit wird erhöht, und auch die Umwelt profitiert.

Einige abschließende Bemerkungen.

- Die Lösung besteht im Wesentlichen darin, die bekannte Technologie der Verbrennungsmotoren effizienter zu machen – die Elektrifizierung von Fahrzeugen wird noch Jahrzehnte in Anspruch nehmen.
- Trotzdem werden wir heute schon positive Ergebnisse erzielen, wenn wir die Grundsätze VERMEIDEN + VERLAGERN + VERBESSERN anwenden.
- Die durchschnittliche Lebensdauer eines Fahrzeugs beträgt 20 Jahre, die Einführung neuer Bestimmungen für Neufahrzeuge wird also erst in 20 Jahren Wirkung zeigen.
- Der größte Fahrzeuganstieg in den afrikanischen Ländern steht noch bevor.

## **Auswirkungen der Politik zur Verringerung der Treibhausgasemissionen auf die Beschäftigung**

*Sander de Bruyn, CE Delft*

Die Generaldirektion für Klimapolitik (GD CLIMA) hat im Jahre 2011 CE Delft, ICF und Ecologic mit der Ausführung einer Studie zu den möglichen Auswirkungen eines hohen Marktanteils von Elektrofahrzeugen in der EU beauftragt, wobei der Fokus auf PKW und leichten Nutzfahrzeugen liegen sollte. Die Studie beinhaltet eine Bewertung sowohl der Verkehrsaspekte (d. h. die Zusammensetzung der Fahrzeugflotte) als auch der Stromerzeugung und liefert eine Einschätzung der Auswirkungen auf Well-to-Wheel-Treibhausgasemissionen, Schadstoffemissionen, sonstige Umweltauswirkungen, Kosten usw. Die Zielsetzung lautete:

- Benennung des Marktpotenzials in der EU für Elektrofahrzeuge bis zum Jahr 2030.
- Modellierung von Fahrzeugbesitz, Fahrzeugnutzung, Stromerzeugung und Umweltauswirkungen.

Zu den indirekten Auswirkungen von Elektrofahrzeugen gehören:

- Konsumausgaben: Wenn Elektrofahrzeuge so gefördert werden, dass sich ihre Investitions- und Betriebskosten verringern, können die so ermöglichten zusätzlichen Konsumausgaben eine positive Wirkung auf die Beschäftigung haben;
- Ein geringerer Mineralölverbrauch wird eine zeitlich befristete positive Auswirkung auf die Beschäftigung haben (bis die Handelsbilanz wiederhergestellt ist);
- Innovation und Wettbewerbsfähigkeit der EU-Automobilhersteller können zunehmen (auch aufgrund des potenziellen langfristigen Mangels an technischem Fachpersonal).

Kurzfristig, zumindestens aber nicht während der nächsten fünf Jahre, ist nicht damit zu rechnen, dass Elektrofahrzeuge über eine ausgereifte Technologie verfügen, und der Staat wird unterstützend dafür sorgen müssen, dass die Innovation schneller vorangeht. In dieser Phase ist es jedoch wichtig, einen unfairen Wettbewerb mit anderen Typen energieeffizienter Fahrzeuge und nachhaltigen Biokraftstoffe zu vermeiden. Auf lange Sicht muss ein insgesamt in sich schlüssiger steuerlicher und ordnungspolitischer Rahmen entwickelt werden, der für einen konsistenten Umgang mit Elektrofahrzeugen und allen konkurrierenden Technologien sorgt. In diesem Licht wurden die folgenden grundsatzpolitischen Empfehlungen ausgesprochen:

- Erweiterung der derzeitigen CO<sub>2</sub>-Regelungen für PKW und Nutzfahrzeuge zu einem System, das die Well-to-Wheel-Treibhausgasemissionen sowohl für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren als auch für Elektrofahrzeuge berücksichtigt. Die eigentliche Herausforderung besteht hier darin, Zahlen für die Treibhausgasintensität aller Energieträger zu entwickeln.
- Entwicklung einer detaillierteren Erfassungsmethode für den Stromverbrauch von Elektrofahrzeugen im Lichte der Richtlinie zur Kraftstoffqualität (FQD) und der Richtlinie zu erneuerbaren Energien (RED). Um einen unfairen Wettbewerb zu vermeiden, sollte der RED-Multiplikator von 2,5 für die Elektrizitätsmenge, die aus erneuerbaren Energiequellen erzeugt und in Straßenfahrzeugen mit Elektroantrieb verbraucht wird, auf den Prüfstand, sobald reale Daten verfügbar sind.
- Kurzfristig dürften Auswirkungen auf das europäische Emissionshandelssystem vernachlässigbar sein. Für die Jahre nach 2030 kann sich das ändern, sobald genauere Prognosen für den Marktanteil von Elektrofahrzeugen und den Stromverbrauch vorliegen.
- Optionen für den Ausgleich potenzieller Verluste bei den Steuereinnahmen, beispielsweise durch Anhebung der Energiesteuern sowohl für Strom als auch für Kraftstoffe oder Anhebung der Straßenmaut, sollten weiter geprüft werden. In diesem Lichte wird die Prüfung von Optionen für die separate Messung und Besteuerung von Strom für Elektrofahrzeuge empfohlen. Eine Harmonisierung der unterschiedlichen Kfz-Steuern und Kaufsteuern sollte ebenfalls in Betracht gezogen werden.
- Damit lokale Stromverteilungsnetze den durch Elektrofahrzeuge entstehenden Bedarf bewältigen können, steht es im Ermessen der Europäischen Kommission, den Austausch bester Praktiken in die Wege zu leiten sowie Pilot- und Demonstrationsprojekte zu unterstützen. Es könnten Regelwerke entwickelt werden, die die Stromversorger dazu verpflichten, ab Erreichen eines bestimmten Schwellenwertes Möglichkeiten für „intelligentes Laden“ (Smart Charging) bereitzustellen, zum Beispiel wenn der Anteil von Elektrofahrzeugen an der Fahrzeugflotte in ihrem Versorgungsgebiet 5% erreicht.
- Gemeinsame Standards für Ladestecker und Ladestationen sowie Protokolle für den Datenaustausch sollten ebenfalls so schnell wie möglich entwickelt werden.

Schlussfolgerungen der Studie:

- Elektrofahrzeuge dürften in naher Zukunft zu einer realistischen Alternative zu Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor werden.
- Positive Auswirkungen auf die Beschäftigung können zu den Gründen für die Förderung eines größeren Anteils von Elektrofahrzeugen sein, diese lassen sich jedoch aus der gegenwärtig verfügbaren Literatur nicht eindeutig erkennen.
- Wenn die Investitions- und Betriebskosten als Maßstab für die Lenkung politischer Entscheidungen herangezogen werden und die Politik auf die Verringerung dieser Kosten abzielt, sind positive Beschäftigungseffekte zu erwarten.

- Elektrofahrzeuge wirken sich auf die unterschiedlichsten politischen Bereiche aus (und umgekehrt). Viele von ihnen (z. B. Standardisierung der Ladeinfrastruktur, RED-Umsetzung, Harmonisierung der Steuerpolitik) erfordern kurz- bis mittelfristige Maßnahmen.

## SESSION 2 – Finanzierung des Übergangs

### Investitionen und Steuern im Bereich der nachhaltigen Mobilität

*Nina Renshaw, Transport & Environment (T&E): Mitglied des Lenkungsausschusses von Green Budget Europe*

T&E (Transport & Environment) ist die führende NGO aus dem nachhaltigen Verkehrsbereich und fordert eine intelligenteren und ökologischeren Verkehrspolitik auf Ebene der EU in Brüssel. Ihre Advocacy-Arbeit hat einen Beitrag zu einer Reihe politischer Richtungswechsel mit hohem Aufmerksamkeitswert geleistet, darunter die ersten in Europa rechtlich verbindlichen CO<sub>2</sub>-Ziele für Neufahrzeuge, die Miteinbeziehung des Luftverkehrs in den EU-Emissionsrechtehandel und intelligenteren EU-Vorschriften für die LKW-Straßenmaut. T&E war ebenfalls federführend an Aufforderungen gegenüber der EU beteiligt, sich mit den negativen Auswirkungen der aktuellen Zielvorgaben für Biokraftstoffe zu befassen und eine Abkehr von kohlenstoffintensivem Öl in die Wege zu leiten.

T&E hat vor kurzem in einem Bericht beschrieben, wie sauber Europas Automobile sind – die Ergebnisse sind ermutigend. 2007 wurde ein Wendepunkt erreicht, ab diesem Jahr befassten sich die Automobilhersteller intensiv mit der Emissionsproblematik. In dieser Hinsicht ist die EU erfolgreicher als die USA. Darüber hinaus ist auch der Preis für Neufahrzeuge trotz der Einführung sauberer Technologien zurückgegangen.

Normen sind EU-Exporten abträglich. Trotzdem geht es der Automobilindustrie besser, als dies noch 2007 prognostiziert worden war. Auch in anderen Ländern gibt es Normen für die Kraftstoffeffizienz, es sind allerdings die europäischen Hersteller, die diese Herausforderungen am besten bewältigen (Emissionssenkung). Die Lösung besteht darin, über 2020 hinaus zu planen und zum Beispiel bis 2025 einen Wert von 60 g/km zu erreichen.

Kraftstoffsteuern sind sozial ungerecht: ein Viertel der Menschen in der EU besitzt kein Auto. Darüber hinaus helfen niedrige Kraftstoffsteuern nicht nur ärmeren Bevölkerungsschichten. Kraftstoffsteuern sollten deshalb einkommensabhängig erhoben werden.

Luxemburg belegt mit seinen CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Kopf in Europa einen Spitzenplatz. Auf der anderen Seite freut man sich im Land über ein hohes Aufkommen von Mineralölsteuer, da viele grenznah wohnende Autobesitzer aus den Nachbarländern aufgrund der niedrigeren Kraftstoffpreise zum Tanken nach Luxemburg fahren.

2013 führen einige Länder eine kilometerabhängige LKW-Gebühr ein oder planen eine solche Gebühr, die Erträge könnten in Gemeinwohlprojekte investiert werden. T&E ist der Meinung, dass über die Investition dieser Gelder auf lokaler Ebene entschieden werden sollte (Radwege, sonstige Infrastrukturmaßnahmen usw.).

Auf die To Do-Liste der EU gehören:

- Striktere CO<sub>2</sub>-Normen für Kraftfahrzeuge: 80g/km 2020, 60g/km 2025
- EU-Vorschriften für Kraftstoffsteuern, energie- und CO<sub>2</sub>-abhängig
- Obligatorische Internalisierung aller externen Kosten für alle Verkehrsträger bis 2020
- Über externe Kosten hinausdenken
- Langfristige Ziele sind am besten geeignet, um zu Fahrzeugen mit extrem geringen Abgaswerten zu kommen

### Alternative Finanzierungsmechanismen zur Unterstützung der nachhaltigen Mobilität

*Wout Korving, RebelGroup*

RebelGroup ist eine Plattform für sozial verantwortlich handelnde Unternehmen, die an der Schnittstelle von öffentlichen und privaten Initiativen arbeiten. Rebel ist spezialisiert auf öffentlich-private Kooperationen zur Innovationsförderung. Seit 10 Jahren entwickelt Rebel neue Formen der Zusammenarbeit zwischen dem privaten und dem öffentlichen Sektor.

Der Bankensektor hat sich in den vergangenen Jahren dramatisch verändert (Arbeitsplatzverluste, Zusammenbrüche usw.). Wir müssen deshalb nach anderen innovativen Finanzierungsmechanismen für die grüne Wirtschaft suchen.

Es ist heute fast unmöglich, in Europa in Projekte zu investieren – Banken brechen zusammen, Regierungen verschulden sich. Trotzdem steht weltweit jede Menge Geld zur Verfügung. Die Rolle der Regierungen wird in naher Zukunft zu überdenken sein – sie sind nicht mehr nur Geldgeber, sondern übernehmen die Rolle des Organizers, indem sie Initiativen ergreifen und sich aktiv am Change Management beteiligen.

An der Finanzierung von Projekten sind zahlreiche Stakeholder beteiligt. Einzelpersonen, Unternehmen, Regierungen, Finanziere. Einer der vorgeschlagenen alternativen Mechanismen verspricht zukünftige Zahlungen durch eine Senkung der Gebühren für Flugreisende. Die Idee dahinter ist, Finanziers zukünftige Einnahmen zuzusichern und sie so für die Finanzierung von Projekten zu interessieren, die sich in absehbarer Zukunft rentieren werden. Ein Anreiz besteht darin, sowohl den öffentlichen als auch den privaten Sektor über einen Zeitraum von 5 bis 10 Jahren zu verpflichten – geht die Rechnung nicht auf, müssen sie eine Entschädigung zahlen.

Rebels Stärke ist das effiziente Management einer innovativen öffentlichen Auftragsvergabe. Beispiele hierfür sind die regionalen Stadtbahnprojekte in Groningen und Nijmegen, die durch eine optimale Risikoaufteilung zwischen öffentlichen und privaten Unternehmen realisiert wurden. Rebel behält auch den Markt insgesamt im Auge und stimuliert Marktkräfte, falls erforderlich, immer auf Grundlage einer soliden Faktenbasis. Für Randstadnet 2028 hat Rebel z. B. die finanziellen Folgen, Kostenoptionen und Finanzmodalitäten für ihre Leitideen und Vorstellungen für ein öffentliches Verkehrsnetz bewertet mit der Folge wirtschaftlicher und ökologischer Gewinne.

## **Die Finanzierung von Transeuropäischen Netzen (TEN) im Mittelmeerraum**

*Carmen Sandoval, Region Murcia, Spanien*

Die Konferenz der maritimen Randregionen Europas (CPMR) befasst sich mit dem Verkehrsweißbuch der Europäischen Kommission, um Vorschläge für die Mittelmeerregionen zu unterbreiten. Der Entwurf enthält allgemeine Vorschläge zu den Themen:

- Finanzierung
- Governance
- Ökologische Nachhaltigkeit
- Verbesserung von Korridoren und Schienenverkehrsnetzen.

Die Verbesserung der Zugänglichkeit maritimer Randregionen ist ein entscheidender Faktor für die Bewahrung ihrer Wettbewerbsfähigkeit und die Unterstützung der Mobilität ihrer Bevölkerung. Die Regionen verfolgen aufmerksam die laufenden Verhandlungen zwischen dem Rat und dem Parlament über die Überprüfung der transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V) und über die Verordnung zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“ (CEF). CEF ist ein wichtiges Instrument zur Förderung von Wachstum, Arbeitsplätzen und Wettbewerbsfähigkeit durch gezielte Investitionen in Infrastrukturen auf europäischer Ebene. Sie unterstützt die Entwicklung hochleistungsfähiger, nachhaltiger und effizient miteinander verbundener transeuropäischer Netze im Bereich Verkehr, Energie und digitale Dienstleistungen. CEF 2014-2020 in Zahlen sieht €50 Milliarden vor, aufgeteilt auf:

- €9,1 Milliarden (Energieinfrastrukturen)
- €9,2 Milliarden (Breitbandinfrastrukturen)
- €31,7 Milliarden (Verkehrsinfrastrukturen)
- €21,7 Milliarden Mitgliedstaaten
- €10 Milliarden (bereitgestellt aus dem Kohäsionsfonds für Investitionen ausschließlich in Mitgliedstaaten, die Anspruch auf Förderung aus dem Kohäsionsfonds haben).

Für den Zeitraum 2014-2020 sind Investitionen in Höhe von €31,7 Milliarden über die CEF zur Unterstützung der TEN-V-Entwicklung vorgesehen. Diese Finanzierung beinhaltet €10 Milliarden, die im Kohäsionsfonds exklusiv zweckbestimmt sind für Verkehrsprojekte in Mitgliedstaaten mit Anspruch auf Förderung aus dem Kohäsionsfonds. Die verbleibenden €21,7 Milliarden stehen allen Mitgliedstaaten (auch denen mit Förderungsanspruch aus dem Kohäsionsfonds) für Investitionen in TEN-V-Infrastrukturen zur Verfügung. CEF-Investitionen erfolgen primär für Projekte mit hohem Zusatznutzen für die EU, zum Beispiel für den Bau fehlender grenzüberschreitender Verbindungen und Beseitigung von Engpässen entlang der wichtigsten transeuropäischen Verkehrskorridore. Priorität haben dabei möglichst saubere Verkehrsträger, der Einsatz von Telematikanwendungen und die Verwendung innovativer Technologien. Das Ziel besteht darin, einen Beitrag zu einem nachhaltigeren und effizienteren europäischen Verkehrssystem zu leisten und den Kunden größere Wahlmöglichkeiten in der Frage zu geben, wie sie reisen möchten.

Die Aufgabe besteht darin, die territoriale Balance zwischen diesen beiden Instrumenten zu stärken und den Seeverkehr im spezifischen Kontext der jeweiligen Meeresbecken zu fördern.

Die Region Murcia schließt gerade den Bau eines Korridors zwischen Nordspanien, Südfrankreich und Norditalien ab (Intermediterranes Netz). Sie haben das Programm „Easy Europe“ entwickelt, das alle Sektoren über die bestehenden finanziellen Möglichkeiten der Fazilität „Connecting Europe“ (CEF) informiert.

Die Region Murcia setzt sich ein für:

- einen angemessenen Etat für die CEF;
- eine zufriedenstellende Governance dieses Instruments für die Regionen;
- Interventionskriterien für die TEN-V-Finanzierung zur Umsetzung folgender Ziele:
  - . Priorität für den territorialen Zusammenhalt
  - . Verbesserung der Zugänglichkeit
  - . Nachhaltiger Seeverkehr

Die Region will weiterhin:

- dass der von der Europäischen Kommission vorgeschlagene Etat des Kohäsionsfonds ein nicht verhandelbares Minimum darstellt und dass 50% des Fonds dem TEN-V vorbehalten sind;
- dass der maritime Sektor im Mittelpunkt steht;
- und dass Investitionen in Häfen gefördert werden müssen, um Treibhausgasemissionen zu verringern, und dass europäische Gelder für Seeverkehrsdienstleistungen und Meeresautobahnen zur Verfügung gestellt werden, wobei ein umfassenderes Instrument als das derzeitige Marco Polo-Programm zum Einsatz kommt (über einen „elften Prioritätskorridor“ für den Seeverkehr).

## **SESSION 3 – Die Rolle der Gewerkschaften bei der Förderung der nachhaltigen Mobilität**

### **Die globale Verkehrsagenda**

*Peter Glynn, Europäische Partner für die Umwelt*

Folgende Akteure sind bestimmend für die Gestaltung der Nachhaltigkeitsagenda:

#### **1. Europäische Union**

- „Die Zukunft, die wir wollen“ (Rio + 20)
  - Paragraph 132: Nachhaltiger Verkehr
    - Verkehr als Mittel zur Verbesserung der sozialen Gerechtigkeit, Gesundheit, Anpassungsfähigkeit der Städte, Verbindungen zwischen Städten und der Produktivität in ländlichen Regionen
    - Nachhaltige Verkehrssysteme und energieeffiziente multimodale Verkehrssysteme
  - Paragraph 147-157: Produktive Vollbeschäftigung und Systeme der sozialen Absicherung
- UN-Klimakonvention (Kyoto-Protokoll)

- KP 1: Anhang 1 Länder akzeptieren eine völkerrechtlich verbindliche Verpflichtung zur Umsetzung der Emissionsreduktionsziele bis 2012 (EU: 92% gegenüber 1990)
- KP 2: 2013-2020 (EU: 80% gegenüber 1990)
- Klimaschutz- und Anpassungsmaßnahmen in der genehmigten Form
- CDM und ETS
- Gewährleistung eines gerechten Übergangs, menschenwürdiger Arbeit und von Qualitätsarbeitsplätzen
- Climate and Clean Air Coalition (seit Februar 2012)
  - Ein partnerschaftlicher Verbund von Regierungen, zwischenstaatlichen Organisationen, Vertretern des Privatsektors, Umweltorganisationen und anderen Mitgliedern der Zivilgesellschaft
  - Freiwillig
- Verringerung der Belastungen durch Ruß, Methan, troposphärisches Ozon und FKW
  - Beschleunigtes Einführen strikterer Emissionsnormen
  - Entwicklung nationaler Aktionspläne gegen kurzlebige klimawirksame Schadstoffe (SLCP)
  - Förderung bester Praktiken
  - Verbesserung wissenschaftlicher Erkenntnisse

## 2. Unternehmen

- UN Global Compact
- IAO/OECD MNE-Erklärungen
- GRI/CSR

## 3. Gewerkschaften

- IGB
- Nationale Gewerkschaften

## 4. Forschung

- OECD-Bericht: Grünes Wachstum und Verkehr
- UNEP-Bericht 2012: GREEN economy; Pathways to Sustainable Development and Poverty Eradication (Grüne Wirtschaft: Wege zur nachhaltigen Entwicklung und Bekämpfung der Armut);
- IAO 2012: Working towards sustainable development; Opportunities for decent work and social inclusion in a green economy (Arbeiten für die nachhaltige Entwicklung: Möglichkeiten für menschenwürdige Arbeit und soziale Eingliederung in einer grünen Wirtschaft)
- CEDEFOP/IAO 2011: Skills for Green Jobs: A Global View (Qualifikationen für grüne Jobs. Eine globale Perspektive).

Zu bemerken ist hier, dass die von der IAO 2012 durchgeführten Studien zu folgenden Schlussfolgerungen gekommen sind:

- Beschäftigung, menschenwürdige Arbeit und soziale Eingliederung sind fester Bestandteil der Nachhaltigkeitsstrategie
- Der soziale Dialog sollte im Zentrum der politischen Entscheidungsfindung stehen, um die Kohärenz zu verbessern und einen erfolgreichen Wechsel zu einem neuen Entwicklungsmodell sicherzustellen
- Es wird voraussichtlich zu umfangreichen Beschäftigungsverlagerungen innerhalb des Verkehrssektors kommen, ebenfalls zu Umschulungen von Arbeitnehmern

Von den EU-Strategien sollen hier folgende erwähnt werden:

- EU-Beiträge für Rio und COP 18
- EU-Strategie 20:20:20
- Weißbuch der Kommission: Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem
- EU-Entschlüsse zum Umsetzungsplan für die Vereinbarungen von Rio und zum zeitlichen Ablauf
- Tagesordnung der Plenartagung des EWSA am 12. und 13. Dezember

Nach dem intensiven Engagement der Europäischen Kommission auf der Rio+20-Konferenz beurteilt die Kommission jetzt, ob die in Rio getroffenen politischen Entscheidungen auf allen

Ebenen in Aktionen umgesetzt werden. In seiner anstehenden Stellungnahme wird der Ausschuss von der Zivilgesellschaft mehr Engagement bei der Gestaltung unserer zukünftigen globalen Wirtschaft einfordern.

Trotz der Erfolge des europäischen Modells wissen wir, dass die Politik in einigen Mitgliedstaaten nicht immer zur Vorlage eines Arbeitsmarktplans führt, um den Übergang zu einer nationalen kohlenstoffarmen Wirtschaft zu fördern, und auch der soziale Dialog ist nicht immer maßgebend an dieser Politik beteiligt. Die EU nimmt Beratungen hinsichtlich des Policy-Mix in Anspruch, mit dem die Ziele bis 2050 erreicht werden soll, und hat bestätigt, dass diese Ziele mit dem derzeitigen Policy-Mix nicht erreicht werden können. Die Beteiligung der Gewerkschaftsbewegung an der Debatte über die Makro- und Mikropolitik ist unverzichtbar für einen reibungslosen und gerechten Übergang.

### **Eine Betrachtung spanischer Gewerkschaften**

*Llorenç Serrano Gimenez, spanischer Gewerkschaftsverband CC.OO*

Die CC.OO unterstützt die Ergebnisse einer Mobilitätsstudie, nach deren grundsätzlicher Annahme jeder Mensch die Möglichkeit haben muss, seinen Mobilitätsbedarf mit Hilfe öffentlicher Verkehrsmittel zu decken.

Darüber hinaus ist die CC.OO eine Partnerschaft mit der niederländischen Botschaft in Spanien eingegangen, um eine Aufklärungs- und Sensibilisierungskampagne zu starten.

Die CC.OO hat einen Leitfaden mit besten Praktiken für den Pendelverkehr veröffentlicht, der ebenfalls Anregungen für die Festlegung der Fahrpreise öffentlicher Verkehrsmittel für Studenten und sozial schwache Bürger enthält oder Steuervorteile für Erwerbstätige vorschlägt. Die CC.OO hat ebenfalls Seminare für Gewerkschaftsmitglieder zu Mobilitätsthemen veranstaltet und begleitet; ergänzt durch Vor-Ort-Besuche im Rahmen der Mobilitätsseminare, Verbreitungsseminare, Teilnahme an Trainingskursen für Mobilität sowie Teilnahme an Schulungsseminaren zu Umweltthemen.

Die Vorschläge der CC.OO zum Thema nachhaltige Mobilität lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Förderung der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel durch Pendler
- Förderung des Zugangs für Fußgänger, Radfahrer und Fahrgemeinschaften
- Einführung der Funktion des Mobilitätsmanagers in Mobilitätsplänen
- Berücksichtigung des Themas Fahrpreise in Tarifverhandlungen
- Verbesserung von Arbeitsbedingungen durch geändertes Pendelverhalten
- Unterstützung von Strategien für Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz
- Beitrag zur Vereinbarkeit von Arbeits- und Privatleben und zur Geschlechtergleichstellung
- Maßnahmen gegen Diskriminierung und für die Förderung menschenwürdiger Arbeit

Auf einer spezifischeren Ebene hat die CC.OO eine Vorlage mit 10 Vorschlägen für ein nachhaltigeres Mobilitätsmodell ausgearbeitet. Der Vorschlag beinhaltet:

1. Einführung der Funktion eines Mobilitätsmanagers
2. Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs bei Ausschreibungen, unter Beachtung von Rationalitätskriterien
3. Sicherstellung eines sicheren und ungehinderten Zugangs zum Arbeitsplatz für Fußgänger.
4. Förderung von Fahrgemeinschaften und Car-Sharing-Modellen unter Sicherstellung ihrer Effektivität; Ausweisung reservierter Parkplätze.
5. Förderung des Radfahrens auf eigens ausgewiesenen Wegen, sichere Unterstellmöglichkeiten für Fahrräder.
6. Vom Unternehmen subventionierte Nutzungsmöglichkeiten für öffentliche Verkehrsmittel und verbilligte Parkgebühren
7. Verbesserung der Pendler-Mobilität und der Zugänglichkeit zu Arbeitsplätzen.
8. Einbeziehung von Mobilitätsaudits in Studien zum Erhalt von Qualitätszertifizierungen (EMAS oder ISO).
9. Kein Führerschein- oder Fahrzeugbesitz als Voraussetzung für die Einstellung (evtl. zusätzliche Bedingungen, aber nicht ausschließlich).

10. Systematische Versetzung von Arbeitnehmern zu Arbeitsplätzen in der Nähe ihrer Wohnungen als Verhandlungspunkt in Tarifverhandlungen.

### **Eine Betrachtung von Gewerkschaften aus dem VK**

*Colin Potter, Unite/TUSDAC*

Nach Auffassung von UNITE besteht kein Bedarf an einem Regelungsrahmen, um auf lokaler Ebene das Ziel des „gerechten Übergangs“ zu erreichen. Regulierung ist erforderlich, um Investoren zu gewinnen. Die Anpassung an den demographischen Wandel wird zu einer echten Herausforderung für die Zukunft.

Wir sollten uns sowohl über die negativen als auch die positiven Auswirkungen eines Modal Shift auf die Beschäftigung im Klaren sein. Maßnahmen für den Sozialschutz sollten vorhanden sein, bevor eine Verkehrsverlagerung erfolgt. Nur so können wir erreichen, dass die Arbeitnehmer geschützt werden.

Die Lösung für ein Mainstreaming der nachhaltigen Mobilität sieht wie folgt aus:

- Informieren über Fakten hinsichtlich der vom Verkehr verursachten Emissionen (was sagen die Unternehmen, was lässt sich konkret aus Statistiken ablesen?)
- Umsetzung einer multimodalen Lösung (Der Feind heißt Tempo: eine langsamere Fortbewegung verkleinert den ökologischen Fußabdruck des Verkehrs);
- Ausbildung;
- Nachhaltige Entwicklung.

Unite setzt sich aktiv für die Frachtbeförderung auf der Schiene ein – während die Bahn eine Tonne Güter mit einer Gallone Diesel 246 Meilen weit befördern kann, ist dies beim Transport auf der Straße nur über eine Distanz von 88 Meilen möglich.

Allerdings gibt es im Vereinigten Königreich Probleme mit der Kapazität des Schienennetzes. Auch die Sicherheit und Sicherung des Schienennetzes sind gefährdet (niedrige Brücken und Tunnel im Stile viktorianischer Architektur). Darüber hinaus hat die Privatisierung der englischen Eisenbahn und die damit einhergehende gewinnorientierte Bahnpolitik mit der entsprechenden Gestaltung der Fahrkartenpreise zu kosteneinsparenden Maßnahmen geführt. So mussten einige Dienstleistungen aus Kosteneinsparungsgründen Inhouse erbracht werden. Das Ergebnis waren eine geringere Qualität und Sicherheitskontrolle, woraus Unfälle und höhere Preise folgten.

### **Eine Betrachtung aus Schweden**

*Aleksandar Zuza, IF Metall*

Schweden ist ein recht großes Land, so dass ein leistungsfähiges Verkehrssystem mit entsprechender Infrastruktur von entscheidender Bedeutung ist. Aus diesem Grund versuchen die Schweden, LKWs zusammenzustellen und sie mit Güterzügen in den Süden zu transportieren. Dieses System erfordert gute Infrastrukturen und eine gute Organisation (Subventionen), die Regierung plant deshalb Investitionen in Höhe von €55 Milliarden über die kommenden 20 Jahre. Der größte Teil dieses Haushaltes wird für die Instandhaltung ausgegeben, so dass wenig Raum für Innovationen bleibt. Es erfolgen keine Investitionen in die Infrastruktur, und das gesamte Netz scheint technisch nicht aufgerüstet zu werden, um diese Anforderungen oder extreme Wetterverhältnisse besonders im Winter zu bewältigen.

Es werden intermodale Knotenpunkte gebraucht, um Güter jederzeit und mit allen verfügbaren Verkehrsträgern bewegen zu können. Die Verkehrssicherheit sollte als ein wichtiges Thema gesehen werden und deshalb zu umfangreichen Investitionen führen.

Im Norden des Landes werden neue Bergwerke in Betrieb genommen, dies erfordert neue Hubs und Verkehrshaltepunkte.

## Anhang II: Zusammenfassung der Präsentationen des zweiten Labors

### TAG 1

#### SESSION 1 – Nachhaltige städtische Mobilität in der EU

##### **Nachhaltige Mobilität und Logistik im städtischen Raum**

*Cathy Macharis, Vrije Universiteit Brussel*

Als Professorin an der Vrije Universiteit Brussel hält Cathy Vorlesungen in den Fächern Operations and Logistics Management sowie in Verkehr und nachhaltige Mobilität. Ihre Forschungsgruppe MOBI (Mobilität, Logistik und Automobiltechnik) ist eine interdisziplinäre Gruppe, die sich in erster Linie mit nachhaltiger Logistik, Elektro- und Hybridfahrzeugen und Reiseverhalten befasst. Die Gruppe hat bereits mehrere Werkzeuge und Modelle entwickelt, um eine gründliche Erforschung dieser Gebiete zu ermöglichen.

Die Zusammenarbeit entlang der Wertschöpfungskette und die Bündelung von Dienstleistungen sind ein Schlüssel für die Optimierung der Logistikdienstleistungen mit dem Ziel einer nachhaltigen Mobilität. Es wurde auf die Bedeutung von Fazilitatoren in diesem Prozess hingewiesen. Das „4-A-Modell“ der nachhaltigen Mobilität sieht wie folgt aus:

1. Avoidance (Vermeiden)
2. Awareness (Wahrnehmen)
3. Act and Shift (Handeln und Verlagern)
4. Anticipation (Antizipieren)

Allerdings, so Cathy, gelingt eine Umsetzung des „4-A-Modells“ oft nicht aufgrund der nicht kompatiblen Standpunkte der an der Umsetzung beteiligten Stakeholder. Es wird deshalb ein neuer Multistakeholder-Evaluierungsrahmen gebraucht.

Um eine Politik der nachhaltigen Mobilität durchführen zu können, brauchen wir zunächst ein besseres Verständnis des Mobilitätswachstums und der damit verbunden Rückwirkungen auf Menschen, Regionen und die Gesellschaft. Wir brauchen ebenfalls ein detailliertes Wissen über das Reiseverhalten und die Entscheidungen der Menschen im Hinblick auf die von ihnen bevorzugten Verkehrsträger. MOBI befasst sich mit nachhaltiger Mobilität, untersucht in diesem Zusammenhang das Reiseverhalten und die Nutzungsentscheidungen für Verkehrsträger und führt sozioökonomische Evaluierungen politischer Maßnahmen und Strategien für eine nachhaltige Mobilität durch. Zu den Evaluierungstechniken gehören die Soziale Kosten-Nutzen-Analyse (SKNA), die Lebenszyklusanalyse (LZA) und die Multikriterienanalyse (MKA). Um besonders auf die gesellschaftlichen Folgen im Rahmen einer SKNA hinzuweisen, hat MOBI einen externen Kostenkalkulator (EKK) entwickelt. Eine weitere Entwicklung von MOBI ist die MAMCA-Methode (Methode zur Analyse mehrerer Kriterien und Beteiligter), mit der bei den Evaluierungen die Meinungen unterschiedlicher Stakeholder gleichzeitig berücksichtigt werden können. Mit MAMCA lassen sich unterschiedliche Alternativen (grundsatzpolitische Maßnahmen, Szenarien, Technologien) im Hinblick auf die Ziele der unterschiedlichen beteiligten Stakeholder evaluieren. Im Unterschied zu der herkömmlichen Multikriterienanalyse (MKA), bei der Alternativen anhand mehrerer Kriterien evaluiert werden, schließt die MAMCA explizit die Standpunkte unterschiedlicher Stakeholder ein.

Der erste Schritt besteht in der Definition des Problems und der Benennung von Alternativen. Diese Alternativen können je nach Problemsituationen unterschiedlicher Form sein – beispielsweise unterschiedliche technologische Lösungen, unterschiedliche politische Maßnahmen, langfristige strategische Optionen usw. Im nächsten Schritt werden die relevanten Stakeholder ermittelt (Schritt 2). Stakeholder sind Menschen, die ein finanzielles oder anderweitiges Interesse an den Folgen der getroffenen Entscheidungen haben. Schritt 3 benennt die wichtigsten Zielsetzungen der Stakeholder und weist ihnen eine relative Bedeutung und Priorität zu (Gewichtung). Im 4. Schritt werden für jedes Kriterium ein oder mehrere Indikatoren erstellt, z. B. direkte quantitative Indikatoren wie die Menge des ausgegebenen Geldes, die Anzahl der geretteten Menschenleben, die erreichte CO<sub>2</sub>-Reduktion usw., oder Wertungen auf einer Skala wie hoch/mittel/niedrig für Kriterien, die sich quantitativ kaum

erfassen lassen. Die Messmethode für jeden einzelnen Indikator erfolgt ebenfalls explizit (z. B. Zahlungsbereitschaft, quantitative Bewertungen auf Basis von Computersimulationen makroskopischer Modelle usw.) Auf diese Weise lässt sich die Leistung jeder Alternative im Hinblick auf ihren Beitrag zu den Zielen spezifischer Stakeholdergruppen messen. Die Schritte 1 bis 4 lassen sich als analytisch bezeichnen und gehen der „Gesamtanalyse“ voraus, die die Zielsetzungen aller Stakeholdergruppen gleichzeitig berücksichtigt und von ihrer Art her „synthetischer“ ist. Der 5. Schritt besteht in der Erstellung der Evaluierungsmatrix. Die Alternativen werden weiter beschrieben und in Szenarien umgesetzt, die ebenfalls die Kontexte beschreiben, in denen die grundsatzpolitischen Optionen umgesetzt werden. Die unterschiedlichen Szenarien werden dann an den Zielen der einzelnen Stakeholdergruppen gemessen. Für jeden Stakeholder wird eine multikriterielle Entscheidungsanalyse (MCDA) durchgeführt, wobei die unterschiedlichen Standpunkte zu einem Multiakteur-Standpunkt zusammengeführt werden. Diese Analyse mehrerer Kriterien und Beteiligter führt zu einem Ranking der unterschiedlichen Alternativen und zeigt ihre Stärken und Schwächen (Schritt 6). Die Stabilität dieses Rankings lässt sich durch eine Sensitivitätsanalyse beurteilen. Der letzte Schritt dieser Methode (Schritt 7) beinhaltet die eigentliche Durchführung. Auf Basis der Erkenntnisse der Analyse kann ein Durchführungsplan entwickelt werden, der die Wünsche der unterschiedlichen Akteure berücksichtigt.

Die MAMCA-Methode hat ihren Nutzen bereits bei mehreren verkehrsbezogenen Entscheidungsproblemen bewiesen und wurde eingesetzt, um den Standort für ein intermodales Terminal festzulegen, für eine Studie über die Entscheidung für eine von mehreren Alternativen für Abfalltransporte in der Region Brüssel, für die Wahl eines Standortes für ein neues Hochgeschwindigkeitszug-Terminal, für die Evaluierung der Drehkreuzstrategie von DHL auf dem Brüsseler Flughafen, im Projekt „Night Deli“ für die Evaluierung unterschiedlicher nächtlicher Distributionsszenarien sowie im Prozess „Flandern in Aktion“ zur Strukturierung der Diskussionen darüber, wie Flandern im Hinblick auf Logistik und Mobilität bis 2020 zu einer Top-Region werden kann.

### **Aktionspläne für nachhaltige Energie im Bereich Verkehr und Mobilität**

*Sebastian Marx, Stadt Göteborg*

Göteborg und der westliche Teil von Schweden sind Zentren der skandinavischen Automobilindustrie, dort finden wir Unternehmen wie Volvo Trucks und Volvo Cars. Das Ziel der Region bis 2020 besteht darin, die CO<sub>2</sub>-Emissionen um 30% gemessen an den Werten von 1992 zu verringern. Dies soll erreicht werden durch

- eine Erhöhung der Energieeffizienz – geringerer Stromverbrauch
- geringerer Heizwärmebedarf – Gebäude mit besserer Energieeffizienz
- weniger verkehrsbedingte CO<sub>2</sub>-Emissionen
- Steigerung der Produktion erneuerbarer Energien auf lokaler Ebene
- Höherer Anteil erneuerbarer Energien im gesamten Energieträgermix

Der Aktionsplan erneuerbare Energien (Sustainable Energy Action Plan - SEAP) der Stadt Göteborg gehört zu der Verpflichtung der Unterzeichnerkommunen der Initiative „Konvent der Bürgermeister“, die von den EU-Klimazielen festgesetzte Energieeinsparung von 20% bis 2020 zu toppen. Der SEAP für Göteborg ist:

- ein gutes Werkzeug, um Ressourcen zusammenzuführen und ein größeres Szenario zu entwerfen
- eine Möglichkeit, die Zusammenarbeit zwischen den einzelnen Verwaltungsabteilungen zu verbessern
- ein gutes Kommunikationswerkzeug

In Göteborg befindet sich der größte Hafen Schwedens. Die Stadt hat ein innovatives Rail-Shuttle-System für den Binnentransport von Fracht entwickelt. Durch den Verzicht auf eine Vielzahl von LKW-Fahrten über kurze Distanzen hat das RailPort-Projekt zu einer signifikanten Verringerung von Verkehrsstaus, Lärm und Luftverschmutzung, CO<sub>2</sub>-Emissionen, Energieverbrauch und Kosten beigetragen. Da der auf der Schiene transportierte Frachtanteil in Zukunft voraussichtlich weiter zunehmen wird, scheint die Stadt Göteborg gut aufgestellt, die Klima- und Energieziele der EU zu erfüllen, wenn nicht zu sogar zu übertreffen. Um den Anteil der auf öffentliche Verkehrsmittel entfallenden regionalen und lokalen Fahrten zu erhöhen, hat

die Stadt eine langfristige Strategie für den öffentlichen Verkehr in der Region Göteborg entwickelt. Die Strategie mit der Bezeichnung K2020 hat folgende Ziele:

- Verbindung und Entwicklung großer Verkehrsknotenpunkte
- Priorisierung des öffentlichen Verkehrs zur Verkürzung der Fahrzeiten
- Bessere Integration des öffentlichen Verkehrs mit der Stadtentwicklung
- Verbesserung der allgemeinen Qualität und Kundenerfahrung

Das Ziel besteht in der Erhöhung des Anteils der Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln von 25% auf 40%, da gleichzeitig auch mit einer Steigerung des Verkehrsaufkommens in der Region gerechnet wird. Das bedeutet 1 Million Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln täglich im Jahre 2025 (Vergleichszahl: 450.000 Fahrten 2005).

## **SESSION 2 - Ko-Modalität und die Beteiligung der Arbeitnehmer bei der Unterstützung einer nachhaltigen städtischen Mobilität**

### **Integrierte Planung für eine nachhaltige städtische Mobilität: Erfahrungen mit CIVITAS**

*Frank Wefering, Rupprecht Consult - Forschung & Beratung*

Der Plan für eine nachhaltige städtische Mobilität ist eine Möglichkeit zur effizienteren Bewältigung verkehrsbedingter Probleme im städtischen Raum. Dies gilt sowohl für den Personen- wie für den Güterverkehr. Der Plan baut auf bestehenden Praktiken und Regelwerken der EU-Mitgliedstaaten auf und zeichnet sich durch folgende Merkmale aus:

- Partizipatorischer Handlungsansatz;
- Verpflichtung auf Nachhaltigkeit;
- Integrierter Ansatz;
- Klare Leitideen, Ziele und messbare Ziele;
- Überprüfung von Verkehrskosten und Nutzen.

Die CIVITAS-Initiative geht auf das Jahr 2002 zurück und hat als grundlegendes Ziel, Städte bei der Einführung ambitionierter Verkehrsprojekte und verkehrspolitischer Maßnahmen im Sinne einer nachhaltigen städtischen Mobilität zu unterstützen. Ziel von CIVITAS ist eine signifikante Verkehrsverlagerung (Modal Shift) in Richtung eines nachhaltigen Verkehrs. Dieses Ziel soll durch die Förderung innovativer Technologien und auf politischen Entscheidungen beruhender Strategien erreicht werden. In der ersten Projektphase (2002 bis 2006) beteiligten sich 19 Städte an 4 Forschungs- und Demonstrationsprojekten; in der zweiten Phase (CIVITAS II von 2005 bis 2009) nahmen 17 Städte an weiteren 4 Projekten teil. Zurzeit befindet sich die Initiative in ihrer dritten Phase (CIVITAS Plus von 2008 bis 2013), und mittlerweile arbeiten 25 Städte in fünf Kooperationsprojekten zusammen. Insgesamt erhalten 63 europäische Städte als Ergänzung eigener Mittel Fördergelder von der Europäischen Kommission, um innovative Maßnahmen für einen sauberen städtischen Verkehr durchzuführen. Das Investitionsvolumen liegt bei deutlich über 300 Millionen Euro.

Die CIVITAS-Initiative beteiligt sich an den folgenden Aktionsbereichen:

- Alternative Kraftstoffe, energieeffiziente Fahrzeuge
- Öffentliche Verkehrsmittel und Integration der Verkehrsträger
- Strategien für die Nachfragesteuerung
- Mobilitätsmanagement: Einflussnahme auf das Reiseverhalten
- Sicherheit und Sicherung
- Vom Automobil unabhängige Lebensmodelle
- Neue Konzepte für die Warendistribution
- Verkehrstelematik
- Integrierte Planung
- Beteiligung der Öffentlichkeit

Eine nachhaltige Planung der städtischen Mobilität beinhaltet zusammenfassend:

- die aktive Beteiligung aller Stakeholder sowie die Beteiligung der Bürger
- die Verpflichtung zur Nachhaltigkeit, d. h. eine ausgewogene soziale Gerechtigkeit, Umweltqualität und wirtschaftliche Entwicklung
- einen „grenzübergreifender“ Handlungsansatz

- integrierter Ansatz unter Beteiligung aller politischen Sektoren
- Zusammenarbeit der Behörden auf allen Ebenen
- Übergreifende Koordinierung zwischen benachbarten Behörden
- Schwerpunkt auf ambitionierten und messbaren Zielen
- zielführende Kosteninternalisierung, d. h. Überprüfung von Verkehrskosten und gesellschaftlichem Nutzen
- Beteiligung an allen Stufen der politischen Entscheidungsfindung und Umsetzung

Zu möglichen Diskussionspunkten zählen:

- Abkehr von der autoabhängigen Stadt => es wird nicht mehr die Automobilindustrie sein, die Arbeitsplätze sichert
- nachhaltige Mobilität = nachhaltiges Wirtschaften => neue (europäische) Technologien und Konzepte wie Carsharing, Telematik, SUMP, Mobilitätsmanagementpläne, Frachtkonzepte etc. sind exportfähig
- Vorreiterrolle ist erforderlich => neue Qualifikationen für Mitarbeiter werden erforderlich sein
- Anwendung (gewerkschaftlicher) Grundsätze der Partizipation und Mitbestimmung => Verkehr, Transport und Mobilität betreffen unmittelbar wichtige Lebensbereiche des Menschen, und Partizipation ist der Schlüssel zur Planung einer integrierten städtischen Mobilität.

### **Arbeitnehmerbeteiligung an der Förderung der Ko-Modalität**

*Ulf Jarnefjord, TIF (Schwedische Transportarbeitergewerkschaft)*

Im Jahre 2011 wurden in Schweden 61 Millionen Tonnen Treibhausgase emittiert, das sind 16 Prozent weniger als 1990. Die verkehrsbedingten Emissionen waren zu einem Drittel am Gesamtausstoß beteiligt und sind seit 1990 um 4 Prozent gestiegen. Der größte Anteil entfällt auf den Straßenverkehr – PKW und schwere Nutzfahrzeuge. Die Emissionen aus Personenkraftwagen sind seit 1990 um 9 Prozent zurückgegangen, obwohl das Verkehrsaufkommen in diesem Zeitraum zugenommen hat. Ein Grund für diesen Rückgang sind energieeffizientere Fahrzeuge und der zunehmende Einsatz von Biokraftstoffen. Diese positiven Effekte werden überrollt durch die Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen, die im gleichen Zeitraum um 44 Prozent zugenommen haben.

In Göteborg wurde am 1. Januar 2013 eine Stausteuer eingeführt mit folgenden Ergebnissen:

- Verkehrsaufkommen in der Innenstadt um 23 Prozent zurückgegangen
- Parkplatzbelegung in der Innenstadt um 30 Prozent rückläufig
- Busverkehr aus den Nachbarstädten hat um 30 Prozent zugenommen

Die schwedische Gewerkschaft hat jedoch darauf hingewiesen, dass das Recht auf Mobilität für die Nutzer wichtig ist. Darüber hinaus tragen auch Elektrofahrzeuge zur Verschmutzung bei, da die Stromerzeugung nach wie vor in Kohlekraftwerken erfolgt.

Das schwedische Projekt „City Deliverables“ wurde mit folgenden Hauptzielen eingeführt:

- Weniger CO<sub>2</sub>-Emissionen = bessere Umweltqualität
- Weniger schwere Nutzfahrzeuge = sichereres Umfeld für Fußgänger und Radfahrer
- Besserer und sicherere Arbeitsumgebung für Fahrer
- Nette und angenehme Stadtzentren = mehr Kunden
- Zuverlässige pünktliche Lieferungen
- Schaffung neuer Arbeitsplätze

Die schwedische Gewerkschaft ITF führt ebenfalls Schulungen durch, darunter zum Thema Klimawandel und Beschäftigte in der Verkehrswirtschaft. Damit steht ein sicheres Format für Lernen und Informationsweitergabe in einer strukturierten, dabei flexiblen Art und Weise zur Verfügung. Der Kurs ist in fünf Module aufgeteilt mit identischer fünfteiliger Struktur: Präsentation – Lesen eines Artikels – Ansehen eines Films – Ausführung einer Aktivität und zusätzliche Lektüre. Diese erklären den RSI-Rahmen (Reduce – Shift – Improve), der ein Modell für die Verringerung der verkehrsbedingten Emissionen bietet.

Darüber hinaus hat ITF für Teilnehmer nützliche Aktivitäten konzipiert, die ihnen bei der Entwicklung von Strategien innerhalb ihrer Gewerkschaften gegen den Klimawandel von Nutzen sind. Daraus entstehen Engagement und ein besseres Verständnis sowie die Chance, einen engeren Schulterschluss zwischen Arbeitnehmern weltweit zu erreichen.

Es gibt zahlreiche psychologische und soziale strukturelle Hindernisse, die Verhaltensänderungen und damit einer Begrenzung des Klimawandels im Wege stehen. Wir können der bisherigen Wachstumsphilosophie nicht weiter anhängen, da unser Planet dafür nicht groß genug ist. Die Gewerkschaftsbewegung muss sich außerdem stärker in der Normenarbeit engagieren und sich besonders mit den Themen Klimawandel, Übergang und Dienstleistungen befassen.

### **SESSION 3 – Arbeitnehmer und Nutzer im städtischen Verkehrsbereich**

#### **Strategien für eine nachhaltige Mobilität für europäische Pendler (E-Cosmos)**

*Manel Ferri, Spanischer Gewerkschaftsverband (CC.OO)*

Das Ziel des von der EU geförderten Projektes „European Commuters for Sustainable Mobility Strategies“ (E-Cosmos – Europäische Pendler für nachhaltige Mobilitätsstrategien) ist die Untersuchung, Quantifizierung und Definition von Verfahren für eine sozial und ökologisch nachhaltige Mobilität für die Pendler in den EU. Das Projekt fand unter der Federführung des spanischen Gewerkschaftsbundes CC.OO und mit partnerschaftlicher Beteiligung diverser europäischer Gewerkschaften wie der italienischen CGIL, der belgischen ABVV und dem Auto Club Europa als Vertreter des Deutschen Gewerkschaftsbundes (DGB) statt.

Die E-Cosmos-Partner waren der Auffassung, dass das derzeitige Mobilitätsmodell mit dem Schwerpunkt auf der Nutzung privater Automobile an seine Grenzen stößt. Das aktuelle Mobilitätsmodell zeigt in dreifacher Weise Auswirkungen:

1. Soziale Auswirkungen: Ausgrenzung von Arbeitnehmern, die keinen Führerschein haben.
2. Wirtschaftliche Auswirkungen: Externe Effekte – Verlust der Wettbewerbsfähigkeit und individuelle und kollektive Kosten der Mobilität.
3. Ökologische Auswirkungen: In den Industrieländern verbraucht der Verkehr ca. 40% der Primärenergie und dürfte einen vergleichbaren Anteil am Anstieg der Treibhausgasemissionen haben.

Das Projekt hatte die folgenden Ziele:

- Durchführung einer Vergleichsstudie zu Mobilitätsproblemen von Pendlern in Belgien, Deutschland, Italien und Spanien.
- Erstellen einer vergleichenden Analyse öffentlicher Politiken zur Förderung der nachhaltigen Mobilität in diesen vier europäischen Ländern.
- Definition von Leitlinien zur Unterstützung von Maßnahmen der Gewerkschaften und Arbeitgeber für einen nachhaltigen und sicheren Zugang zum Arbeitsplatz.
- Mitwirkung an einem möglichen Rechtsrahmen auf EU-Ebene zur Unterstützung einer Entwicklung hin zu einer nachhaltigeren beruflichen Mobilität.

Das Projekt beinhaltete:

- Entwicklung einer Vergleichsstudie zu Mobilitätsproblemen in Belgien, Deutschland, Italien und Spanien;
- Vergleichende Analyse öffentlicher Politiken zur Förderung der nachhaltigen Mobilität in diesen vier europäischen Ländern;
- Definition von Leitlinien zur Unterstützung von Maßnahmen der Gewerkschaften und Arbeitgeber für einen nachhaltigen und sicheren Zugang zum Arbeitsplatz.
- Grundlagen für einen zukünftigen EU-Rechtsrahmen zur Unterstützung einer nachhaltigen Mobilität für Pendler.

Ein Vergleich des Modal Splits zwischen den Verkehrsträgern wurde in vier Ländern innerhalb des Projektrahmens durchgeführt. Ergebnisse:

- Hohe Automobilnutzung in Italien
- Gleicher Anteil des öffentlichen Verkehrs in allen Ländern
- Radfahren ist besonders beliebt in Belgien und Deutschland und (fast) nicht existent in Italien und Spanien
- Ebenfalls hoher Fußgängeranteil in Spanien (und Deutschland)
- Fahrgemeinschaften können nicht in allen Ländern angemeldet werden

Es gibt unterschiedliche Möglichkeiten für die Förderung nachhaltiger Mobilität:

- Angebot preiswerter Tarife für Pendler, die öffentliche Verkehrsmittel nutzen
- Verpflichtung für Unternehmen, ihren Arbeitnehmern die Kosten für die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel zu ersetzen
- Steueranreize für Radfahrer
- Verteuerung der PKW-Nutzung durch Straßenmaut und kostenpflichtige Parkplätze
- Steuerliche Berücksichtigung des Verkehrsträgerwahl des Arbeitnehmers bzw. Kostenreduzierung (Nutzung des PKW z. B. steuerlich weniger interessant als Teilnahme an Fahrgemeinschaften)

Zum Ende des Projekts wurden folgende Empfehlungen vorgestellt:

#### 1 – Einrichten einer Mobilitätsplattform innerhalb der Gewerkschaft.

- Gewerkschaften können eine wichtige Rolle beim Umsteigen auf ein sozialeres, umweltfreundlicheres und effizienteres Mobilitätssystem spielen.
- Es ist ein interner Konsens der gesamten Gewerkschaftsbewegung erforderlich hinsichtlich der Notwendigkeit eines nachhaltigeren Mobilitätssystems, bevor generell Aufklärungsarbeit geleistet oder eine Debatte mit den Arbeitgebern begonnen werden kann.
- Es sollten Seminare über die Auswirkungen der derzeitigen Mobilitätssysteme auf das soziale, wirtschaftliche und körperliche Wohlergehen aller Arbeitnehmer durchgeführt werden.  
Das Thema nachhaltige Mobilität muss auf eine breite Basis gestellt werden, um Interessenkonflikte zu vermeiden.
- Ein Fachmann für Mobilität innerhalb der Gewerkschaft kann eindeutig Interesse und Aufmerksamkeit für das Thema nachhaltige Mobilität wecken; dies kann ebenfalls eine Mobilitätszelle leisten.

#### 2 – Austausch von Fachwissen und guter Praxis.

- Fachwissen und Kenntnisse sind als Diskussionsgrundlagen und zur Unterstützung von Aufklärungskampagnen für nachhaltige Mobilität erforderlich.
- Der Austausch von Fachwissen und guten Praktiken wäre ein effizienter Weg, um voneinander zu lernen und ein gemeinsames Verständnis des Problems und möglicher Lösungen zu entwickeln.
- Die Gewerkschaften können alle wichtigen Ergebnisse zum Thema Mobilität auf ihren Websites posten. Es wäre allerdings wesentlich effektiver, wenn dieses Fachwissen auf europäischer Ebene weitergegeben werden könnte.
- Das E-Cosmos-Projekt wirbt ebenfalls für die Idee der Gründung einer Europäischen Beobachtungsstelle für Arbeitnehmermobilität.
- Die Tätigkeiten und die Ergebnisse dieser Beobachtungsstelle könnten auf bekannten Websites über Mobilitätsmanagement wie [www.epomm.eu](http://www.epomm.eu) veröffentlicht oder mit diesen verlinkt werden.

#### 3 – Verpflichtung der Unternehmen zur Erstellung von nachhaltigen Mobilitätsplänen.

- Eine gewisse Form der Verpflichtung scheint eine Voraussetzung bei Arbeitgebern und Arbeitnehmer für einen Umdenkprozess und die Entwicklung eines Bewusstseins für eine nachhaltigere Mobilität und die dafür erforderlichen Verhaltensänderungen zu sein.
- Die Projektpartner sind der Meinung, dass eine solche Verpflichtung nur unter zwei Bedingungen funktioniert:
  - im Fokus sollten mehr die Durchführung von Aktionen und weniger theoretische Prozesse stehen, um den Verwaltungsaufwand für die Unternehmen gering zu halten

- seitens der öffentlichen Verwaltungen muss es eine eindeutige Unterstützung und/oder ein eindeutiges Engagement geben.
- Die Verpflichtung zur Entwicklung eines Mobilitätsplans eröffnet die Möglichkeit für Gewerkschaften, Mobilitätsthemen auf die Agenda für die Verhandlungen mit den Unternehmen zu bringen.
- Bei der Verpflichtung zur Erstellung dieser Pläne sollte es in erster Linie um das Ergebnis gehen: Welche Aktionen ist das Unternehmen bereit auszuführen, um eine nachhaltige Mobilität zu fördern? Welche Zusagen sind von den Arbeitnehmern zu erwarten?
- Da der Mobilitätsplan eines Unternehmens sowohl den Arbeitgeber als auch die Arbeitnehmer involviert, kommt den Gewerkschaften hier eine bedeutende Rolle zu. Gewerkschaften sollten an der Entwicklung und Ausarbeitung der Pläne beteiligt werden, da sie die wichtige Aufgabe haben, alle Arbeitnehmer davon zu überzeugen, dass eine Änderung ihres Mobilitätsverhaltens sinnvoll ist.

#### 4 – Erhebung von Daten als Diskussionsgrundlage.

- Konsequente und langfristig angelegte Sensibilisierungskampagnen sind erforderlich, um die Auffassungen und Überzeugungen von Arbeitnehmern zu ändern.
- Bei Arbeitgebern ist die Einstellung nach wie vor sehr verbreitet, dass die Art und Weise, wie Arbeitnehmer zu ihrem Arbeitsplatz gelangen, eine individuelle Entscheidung ist ohne jegliche Beteiligung oder Verpflichtung seitens des Arbeitgebers.
- Sowohl Arbeitgeber als auch Arbeitnehmer lassen sich leichter von den Vorteilen einer nachhaltigen Mobilität überzeugen, wenn sie mit Tatsachen und gelungenen Beispielen konfrontiert werden.
- Nur wenn die positiven Auswirkungen von Investitionen in nachhaltige Mobilität belegt werden können, ist eine objektive Debatte über diese Thematik möglich.
- Daten zu Projekten des Mobilitätsmanagements sollten in systematischer und objektiver Weise erhoben werden. Der Mangel an belastbaren Daten ist das größte Problem im Bereich des Mobilitätsmanagements. Es wäre für die Gewerkschaften in Europa von größtem Interesse, Zugang zu objektiven Daten und überzeugenden Beispielen für erfolgreiche Mobilitätsprojekte zu haben.
- Die Partner des E-Cosmos-Projekts sind der Meinung, dass eine Beobachtungsstelle für das berufsbezogene Mobilitätsmanagement auf europäischer Ebene hilfreich wäre. Dieses Observatorium könnte der wichtigste Lieferant von Argumenten für die Förderung von Änderungen im Pendlerverhalten im Interesse einer nachhaltigen Mobilität sein.
- Es wäre sinnvoll zu untersuchen, ob diese in Belgien geltende Verpflichtung (hier müssen Unternehmen mit mehr als 100 Beschäftigten Mobilitätsdaten in der ein oder anderen Form vorlegen) möglicherweise auch auf andere EU-Länder ausgeweitet werden könnte.

#### 5 – Mobilitätskoordinatoren auf allen Ebenen.

- Gewerkschaften sollten in Mitarbeiter investieren, die auf Mobilitätsmanagement spezialisiert sind:
  - auf nationaler oder regionaler Ebene, auf denen die Mobilitäts- und Stadtplanungspolitik gestaltet wird
  - auf lokaler Ebene, auf der die Pläne für eine nachhaltige städtische Mobilität entwickelt werden;
  - auf Ebene von Industriegebieten oder einzelnen Unternehmen (Mobilitätskoordinatoren für Unternehmen)
- Gewerkschaften müssen sich selbst so organisieren, dass sie einen, zwei oder mehrere Funktionäre mit allen Mobilitätsthemen beauftragen können. Diese Referenten müssen in Mobilitätsfragen geschult werden, damit sie in den Debatten, an denen sie teilnehmen, über das erforderliche Fachwissen verfügen.
- Der Mobilitätskoordinator auf Unternehmens- oder Branchenebene wäre die wichtigste Kontaktperson nicht nur für den/die Arbeitgeber, sondern auch für die Arbeitnehmer.

#### 6 – Unterstützung von Unternehmen bei der Umsetzung.

- Nachhaltige Mobilität gehört nicht zum Kerngeschäft der meisten Unternehmen oder Institutionen. Um hier Maßnahmen durchzuführen, müssen zunächst wichtige Daten

erhoben und analysiert werden. In den meisten Ländern werden mit dieser Aufgabe private Consultingunternehmen beauftragt.

- Erfahrungen und gute Praktiken zeigen, dass Behörden sich besser auf die Unterstützung der Durchführungsphase von Mobilitätsplänen fokussieren könnten.
- Es ist oft ein schwieriger Prozess, Mittel für Investitionen in nachhaltige Transportlösungen verfügbar zu machen (Pendelbusse, Unterstände für Fahrräder). Kommunale oder regionale Körperschaften können Investitionen in nachhaltige Transportlösungen unterstützen und motivieren, indem sie öffentliche Gelder für private Projekte bereitstellen.

#### 7 – Steuerliche und rechtliche Rahmenbedingungen.

- Ein steuerliches und rechtliches Regelwerk, das nachhaltige Verkehrsträger für Pendler fördert, ist ein klarer Motivationsfaktor für Arbeitnehmer, auf das Fahrrad oder den öffentlichen Personenverkehr umzusteigen oder Fahrgemeinschaften zu bilden. Abgesehen von den finanziellen Anreizen, die eine solche Gesetzgebung bietet, symbolisiert eine solche Politik auch die Mobilitätsstrategien der Behörden.
- Durch die Gewährung von Steuervorteilen für Radfahrer, Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel und Fahrgemeinschaften zeigt eine Regierung, dass ihre Pläne für einen „Modal Shift“ (Verkehrsverlagerung) ernst gemeint sind. Dies wäre noch offensichtlicher, wenn neben der Förderung nachhaltiger Verkehrsträger der motorisierte Individualverkehr finanziell durch Steuern, Mautgebühren oder höhere Parkgebühren sanktioniert würde.

#### 8 – Mobilitätsmanagement (MM).

- Mobilitätsmanagement kann im Vergleich zu neuen Straßeninfrastrukturen eine Reihe wirtschaftlicher, sozialer und umweltrelevanter Vorteile bringen.
- Bei konventionellen, auf Automobile ausgerichteten Lösungen geht es im Allgemeinen um die Verbesserung des Autoverkehrsflusses, während das Mobilitätsmanagement unterschiedliche Aspekte wie Energieeinsparungen, Nutzung des öffentlichen Raums, Gesundheitsfragen, Verkehrssicherheit und Mobilitätsfragen mit sozialer Relevanz berücksichtigt (z. B. Zugang zum Arbeitsmarkt für unterschiedliche Zielgruppen).
- Es besteht die offensichtliche Aufgabe einer korrekten und integrierten Beurteilungsmethode für Mobilitätsprojekte.
- Durch die systematische Erhebung und den systematischen Vergleich von Daten könnten die Vorteile des Mobilitätsmanagements gegenüber Investitionen in Straßeninfrastrukturen eindeutig belegt werden. Dies würde es den Sozialpartnern und vor allem den Gewerkschaften erlauben, die Effizienz von Investitionen in das Mobilitätsmanagement nachzuweisen.

#### 9 – Stadtplanung hat Vorrang.

- Der Verzicht auf das eigene Auto ist die effizienteste Maßnahme des Mobilitätsmanagements.
- Ansiedlung von Arbeitsplätzen unter Berücksichtigung vorhandener öffentlicher Verkehrs- und Radwegenetze. Es ist eine wichtige Aufgabe der Gewerkschaften, auf die Bedeutung einer guten Standortwahl für neue Betriebe und Arbeitsplätze hinzuweisen.
- Ein aus Sicht der nachhaltigen Mobilität guter Unternehmensstandort wäre vom Vorteil der vorhandenen und der potenziellen Arbeitnehmer. Er wäre auch ein Zeichen für das eindeutige Engagement des Unternehmens in Sachen sozialer Verantwortung.
- Arbeitgeber, die für ihren Betrieb einen Standort im Stadtzentrum oder in der Nähe des Zentrums oder in der Nähe des Bahnhofs suchen, werden langfristig einen strategischen Vorteil bei der Personalsuche und Personalbindung haben.

#### 10 – Investitionen in nachhaltige Mobilität vermeiden Ausgrenzung von Arbeitnehmern.

- Eine rein am Automobil ausgerichtete Mobilitätsstrategie diskriminiert Arbeitnehmer, die kein Fahrzeug oder keinen Führerschein haben.
- Chancengleiche Arbeitsmöglichkeiten sind ein Kernpunkt aller gewerkschaftlichen Arbeit.
- Die Standortwahl ist aus Sicht der sozialen Mobilität ein entscheidender Punkt.

- Arbeitsplätze mit guter Anbindung an den öffentlichen Verkehr eröffnen Menschen ohne Auto-Mobilität die Chance, sich um einen Arbeitsplatz zu bewerben.
- Unternehmen mit schlechter Anbindung an den öffentlichen Verkehr können in Pendelbusse investieren oder Fahrgemeinschaften fördern, um die Mobilität von Arbeitnehmern ohne eigenes Fahrzeug zu erhöhen.

### **Fahrgemeinschaften und Car Sharing – neue integrierte Modelle und Nutzerverhalten**

*Angelo Meuleman, Cambio - Taxistop*

Cambio ist einer der größten unabhängigen Carsharing-Anbieter. Mehr als 50.000 Kunden nutzen 1.500 Cambio-Fahrzeuge in 15 deutschen Städten und in 27 Städten in Belgien. 45 Prozent aller Cambio-Fahrten sind Geschäftsfahrten, mehr als 1.200 Unternehmen und Behörden nutzen Cambio.

Zurzeit bietet Cambio in Deutschland und Belgien mehr als 1.500 Fahrzeuge an 490 Cambio-Stationen an. Die Gruppe gehört zu den drei größten Carsharing-Unternehmen in Deutschland.

Seit März 2011 stellen Cambio und Greenpeace Energy in Hamburg reine Elektrofahrzeuge zur Verfügung. Die Fahrzeuge werden mit 100%-Ökostrom aufgeladen. In Köln werden Elektrofahrzeuge von Cambio seit März 2012 angeboten. Es wird geschätzt, dass 1 Cambio-Fahrzeug mindestens 10 Privat-PKW ersetzt und dass Carsharing als Strategie für die intelligentere Nutzung von städtischem Raum und begrenzten Ressourcen preiswerter ist als der Eigenbesitz eines Fahrzeugs (<10.000 Km). Heutzutage ist der Zugang wichtiger als der Besitz, und Work-Life-Balance und Flexibilität haben einen höheren Stellenwert als der Firmenwagen vor der Tür.

Es gibt 780.000 Carsharer in Europa, bis 2020 wird die Zahl voraussichtlich auf 15 Millionen ansteigen.

Auswirkungen des Carsharings:

- Geringere Fahrzeugkilometer (stärkere Nutzung des öffentlichen Verkehrs, Eisenbahn und Fahrrad)
- Nutzung des jeweils zweckmäßigsten Fahrzeugs für einen bestimmten Einsatzfall (Downsizing der Fahrzeuge)
- Verfügbarkeit besserer Fahrzeuge (neue Autos, hohe Emissionsstandards)
- Direkte CO<sub>2</sub>-Verringerung

### **Beteiligung von Arbeitnehmern bei der Umsetzung nachhaltiger städtischer Mobilitätsmodelle in die Praxis – ein Beispiel aus dem VK**

*Andrew Cassy, British Telecom, UNISON*

Die Arbeit grüner Gewerkschaftsvertreter hat signifikante Auswirkungen in den Betrieben im VK, setzen sie doch bei einer zunehmenden Anzahl von Arbeitgebern die Durchführung kostensparender Maßnahmen zur Erhöhung der Energieeffizienz durch. Darüber hinaus überzeugen sie Kollegen, sich auf der Arbeit umweltfreundlicher zu verhalten.

Auf den Verkehr kommen heute im Vereinigten Königreich mehr als 25% aller CO<sub>2</sub>-Emissionen mit schnell wachsender Tendenz. Weiterhin gilt:

- 53% der Arbeitgeber verfügen über Möglichkeiten für Telefon- und Videokonferenzen
- 51% bieten sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, Umkleieräume mit abschließbaren Spinden und Duschen an.
- Prospect-Vertreter beim Scottish National Heritage Work erklären, dass für die Reiseleitlinien eine Hierarchie eingeführt wurde, nach der Angestellte zunächst die Möglichkeit eine Videokonferenz in Betracht ziehen müssen, danach folgen öffentliche Verkehrsmittel und Carsharing. Flüge sind Reisen nach Übersee vorbehalten, mit Ausnahmen in besonderen Situationen.
- Ein UNISON-Vertreter im Stadtrat von Hackney erklärt, dass die Stadt Fußgänger und Radfahrer unterstützt, die für den Weg zur Arbeit auf das Auto verzichten. Die Stadt bietet im Rahmen ihrer „Cycle to Work“-Initiative Arbeitgebern an, ihren Beschäftigten

Fahrräder, Helme usw. als steuerfreie geldwerte Vorteile zu leihen, zudem können sie die Fahrradfahrt zur Arbeit mit 20 Pence/Meile von der Steuer absetzen.

Eine aktuelle Studie von Green Unions at Work 2012 kommt zu folgenden Ergebnissen:

- 79% der Befragten gaben an, dass es keine Ausbildung in energiesparender Fahrweise gebe
  - im Vergleich zu 5%, die ein umfassendes Programm anbieten
- 76% erklärten, es gebe keine Zuschüsse für den öffentlichen Verkehr oder unternehmenseigene Fahrdienste
  - im Vergleich zu 8% und 5%, die umfangreiche Möglichkeiten bieten
- Knapp 70% gaben an, dass für die Firmenflotte weder Hybridfahrzeuge noch Dual Fuel-Fahrzeuge angeschafft werden
  - im Vergleich zu 5% der Arbeitgeber, die diese Möglichkeit nutzen
- Obwohl Darlehen für Dauerfahrkarten für öffentliche Verkehrsmittel zu den fünf Initiativen gehören, die mit größter Wahrscheinlichkeit in Mobilitätspaketen von Unternehmen berücksichtigt werden,
  - geben 62% der Beschäftigten an, dass ihre Arbeitgeber dies nicht unterstützen.

Ein wichtiges Hindernis für die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel sind fehlendes Wissen über öffentliche Verkehrsdienstleistungen, Fahrzeiten und versorgte Gebiete. Die Bereitstellung ausführlicher Informationen ist wichtig, damit fehlende Kenntnisse nicht zu einer Barriere für die Nutzung des öffentlichen Verkehrs werden.

Eine vor kurzem veröffentlichte Studie enthält zahlreiche Beispiele von Gewerkschaftsvertretern, die erfolgreiche grüne Verkehrsinitiativen verhandelt haben. Dabei hilft ihnen ihr Wissen, welche dieser Programme bei Arbeitnehmern besonders gut ankommen. Allerdings werden diese Initiativen von Arbeitgebern oftmals kaum unterstützt.

- Prospect-Vertreter an einem Wissenschaftszentrum in Schottland haben sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder durchgesetzt.
- UNISON-Vertreter bei EDF Energy berichten, dass Umweltreferenten jährliche „Cycle Surgeries“ veranstalten – ein Mechaniker eines Fahrradladens vor Ort kommt zu den Mitarbeitern und überprüft die Verkehrssicherheit der Fahrräder, gibt praktische Tipps und verteilt Werbegeschenke.
- Prospect-Vertreter, die bei einem Waffenhersteller beschäftigt sind, konnten die Einrichtung von Duschen für Radfahrer sowie eigene Parkplätze für Carsharer durchsetzen.
- GMB-Vertreter in einer Kommunalverwaltung beschreiben, wie sich die Gewerkschaft erfolgreich für ein Fahrradprogramm und Fahrgemeinschaften eingesetzt hat.
- Prospect-Vertreter waren bei einem Versorgungsbetrieb entscheidend an der Einführung eines Pendlerbusses für Mitarbeiter beteiligt, während ein
- PCS-Vertreter berichtet, wie die Gewerkschaft höhere Zuschüsse für die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel aushandelte, als der Arbeitgeber den Betrieb in ein anderes Gebiet verlagerte und sich daraus für die Arbeitnehmer längere Anfahrzeiten für den Weg zur Arbeit ergaben.
- Ein Unite-Vertreter bei einem Softwareunternehmen hat erfolgreich Telefon- und Videokonferenzen als Alternative für teures Reisen durchgesetzt.
- CWU-Vertreter, die für den Kurierdienst Parcelforce arbeiten, waren maßgeblich an der Anschaffung umweltfreundlicherer Fahrzeuge beteiligt.
- Ein grüner PCS-Vertreter bei DWP arbeitet mit anderen Vertretern in der Branche an der Vorbereitung für eine Veranstaltung, auf der für mehr Carsharing und eine stärkere Nutzung anderer öffentlicher Verkehrsangebote geworben wird.
- Ein GMB-Vertreter bei einem Recyclingunternehmen berichtet, dass die Unternehmensleitung auf Anregung eines Mitarbeiters prüft, ob sich Altspeseöl energetisch verwerten lässt.

Die durchgeführten Programme müssen in erster Linie die Interessen der Belegschaften berücksichtigen. Wenn hier keine gründliche Anhörung und Beteiligung erfolgen, entstehen schnell Konflikte, wie ein UCU-Vertreter in den Midlands erzählt.

- Ein Unite-Vertreter beim Bluttransfusionsdienst des NHS berichtete über eine Auseinandersetzung in Verbindung mit der Förderung des Fahrrads als Transportmittel,

da es nur begrenzte Abstellmöglichkeiten für die Räder, kaum Duschköglichkeiten und keine Umkleieräume gab.

- Ein Unite-Vertreter bei einem Gebäudedienstleister beschwerte sich, dass grundsätzlich nur die preiswertesten Fahrzeuge ohne Rücksicht auf den Energieverbrauch angeschafft werden.
- Ein FBU-Vertreter erklärte, dass ein beliebtes Fahrrad-Projekt, da über mehrere Jahre erfolgreich durchgeführt wurde, aufgrund knapper Etats vorerst ausgesetzt wurde.

Argumente für die gewerkschaftliche Beteiligung:

- Der Carbon Trust im VK geht davon aus, dass die meisten Unternehmen problemlos 10 bis 20 Prozent ihrer Energiekosten durch preisgünstige oder sogar kostenlose Maßnahmen einsparen könnten. Um das zu erreichen, müssen die Arbeitnehmer „vor Ort“ eingebunden werden.
- Belegschaften werden aber keinen Beitrag zu Veränderungen leisten, wenn sie die Gründe für die Einführung dieser Veränderungen nicht verstehen und diese nicht unterstützen.
- Das Green Workplaces-Projekt des TUC zeigt, dass die Arbeitgeber die Gewerkschaften als Teil der Problemlösung ansehen müssen. Die Beteiligung der Gewerkschaften kann zu unternehmerischen Vorteilen durch eine bessere Umweltleistung führen.

Die Ergebnisse einer aktuellen Umfrage aus dem LRD-Bericht „Green Unions at Work 2012“ erlauben folgende Schlüsse:

- Verkehr und Transport sind zum beiderseitigen Vorteil.
  - Es gibt eine gemeinsame Diskussionsgrundlage
  - Management erfordert Fairness & Sensibilität.
- Arbeitnehmer müssen eingebunden werden.
  - Zeitkontingente für Audits & Befragungen
  - Freistellungszeiten für Ausbildung
  - Recht auf Einsetzung eines gemeinsamen Umweltforums
- Gewerkschaften können Lern- und Unterstützungsprogramme bieten
  - Schulungen, Konferenzen, Ressourcen & Netzwerke.

### **Nachhaltige Mobilität aus Sicht der Europäischen Transportarbeiterföderation**

*Alain Sutour, Europäische Transportarbeiterföderation*

In den vergangenen Jahrzehnten hat sich gezeigt, dass die Mobilität von Menschen und Waren einen Beitrag zum Wohlstand in Europa leistet. Die strukturellen Veränderungen innerhalb des Verkehrssektors im Interesse dieser Entwicklung waren oft nicht einfach zu bewältigen, und umfassende wirtschaftliche und ökologische Ziele erfordern weitere Reformen.

Der Verkehrssektor muss sich ganz sicher mit den zukünftigen Anforderungen an seine Infrastruktur befassen. Gleichzeitig muss er Lösungen für Probleme wie Staus, Luftverschmutzung, soziale Ausgrenzung und schlechte Zugänglichkeit lösen – er muss nachhaltig werden. Wenn diese Nachhaltigkeitsziele zu weiteren Umstrukturierungen führen, muss besonders auf deren Auswirkungen auf die Menschen geachtet werden.

Offizielle Zahlen zeigen, dass 4,6 Millionen Menschen (ca. 5% der europäischen Arbeitnehmerschaft) im Verkehrssektor beschäftigt sind. Der Sektor ist von Menschen abhängig, die eine Dienstleistung im öffentlichen Interesse erbringen.

Arbeitsplatzverluste, Lohndumping und schlechte Arbeitsbedingungen innerhalb der Verkehrswirtschaft haben dazu geführt, dass die Debatte inzwischen auch eine soziale Dimension hat – sind Nachhaltigkeitsstrategien als Weg zu Wachstum und Wettbewerbsfähigkeit und zu mehr und besseren Arbeitsplätzen geeignet? Ja – nachhaltige Verkehrslösungen bedeuten, dass Europa ein effizienteres, wettbewerbsfähigeres, grüneres und gut gemanagtes Verkehrssystem entwickelt, das für die nächsten Jahre und auch über längere Zeiträume Bestand haben wird. In erster Linie bleibt es aber ein System, in dem Menschen für Menschen arbeiten. Die Beschäftigten in der Verkehrswirtschaft müssen maßgeblich daran mitwirken können.

Die Europäische Transportarbeiterföderation vertritt Arbeitnehmer in allen Verkehrssektoren und in der Fischerei in einem erweiterten Europa und hat eine umfassende Debatte über eine „Trade Union Vision on Sustainable Transport“ (TRUST) angeregt (Für eine gewerkschaftliche Vision zu nachhaltigem Verkehr). TRUST ist ein von der EU gefördertes Projekt mit folgender Intention:

- Leitlinien für einen Beitrag der Gewerkschaften zu einer nachhaltigen Verkehrspolitik.
- Schwerpunkt auf der sozialen Dimension einer langfristigen Perspektive für die Zukunft der Verkehrssysteme in Europa.
- Hinweis auf die Bedeutung der „beschäftigungspolitischen Säule“ im Lissabonner Prozess: mehr und bessere Arbeitsplätze.
- Hinweis auf erforderliche zweckmäßige Bewertungen von Umstrukturierungsprozessen.
- Mainstreaming von Gleichstellungsthemen in allen Diskussionen über Nachhaltigkeit.
- Förderung von Beispielen bester Praxis bei der Einführung neuer Organisationsformen.

Die Ergebnisse dieses Meinungs austausches waren wichtig für die Ausarbeitung einer neuen Rahmenregelung, damit soziale Nachhaltigkeit und die Interessen der Arbeitnehmer bei der Gestaltung einer europäischen Verkehrspolitik in allen Aspekten berücksichtigt werden.

TRUST war ein auf 18 Monate angelegtes Projekt, das in vier Phasen ablief.

Vorbereitungsphase. In dieser Phase wurden Informationen zusammengetragen und Überlegungen zur Ausarbeitung der ersten Diskussionspapiere angestellt. Ein Lenkungsausschuss hat die organisatorischen Aspekte des gesamten Prozesses überwacht.

Branchenworkshops. Sieben 2-tägige Workshops entsprechend den ETF-Sektionen Zivilluftfahrt, Fischerei, Häfen, Straßentransport, Eisenbahn, Seeleute und Binnenschifffahrt erörterten eine gemeinsame Agenda auf Grundlage von vier Kernthemen.

- Der Lissabonner Prozess und die Transportarbeiter.
- Umstrukturierungen und Entwicklungen im Verkehrssektor.
- Verkehr und Umwelt.
- Finanzierung von Infrastrukturen, staatliche Beihilfen und die Rolle des Staates.

Branchenübergreifende Konferenzen. Schlussfolgerungen aus den Branchenworkshops, zusammengefasst in Grundsatzpapieren, wurden in drei branchenübergreifenden Konferenzen erörtert, um zu einer gemeinsamen Ansicht über die Kernthemen zu kommen.

Abschlusskonferenz. Ergebnisse des gesamten Projekts wurden auf einer Abschlussveranstaltung präsentiert, auf der die Gewerkschaften ihren abschließenden Beitrag zu einem nachhaltigen Verkehr in einem nachhaltigen sozialen Europa der Öffentlichkeit vorstellten.

## **SESSION 4 – Nachhaltige Mobilität im ländlichen Raum**

### **Nachhaltige Mobilität: eine regionale Perspektive – Innovationen für die Zukunft**

*Melville Kendal, Hampshire County Council/Versammlung der Europäischen Regionen*

Der Schwerpunkt der EU-Politik liegt auf weiter wachsendem Verkehr und der Unterstützung der Mobilität, während gleichzeitig das Ziel im Verkehrssektor erreicht werden soll, die Treibhausgasemissionen um 60% gegenüber dem Niveau von 1990 zu reduzieren. Die Herausforderung besteht darin, die Abhängigkeit des Verkehrssystems vom Öl zu überwinden, ohne dessen Effizienz aufs Spiel zu setzen und ohne unsere Mobilität zu beeinträchtigen. Das oberste Ziel der europäischen Verkehrspolitik ist Hilfestellung bei der Einführung eines Systems, das eine Basis für den wirtschaftlichen Fortschritt in Europa bietet, die Wettbewerbsfähigkeit verbessert und qualitativ hochwertige Mobilitätsdienstleistungen unter effizienterer Verwendung der vorhandenen Ressourcen bietet. Die EU muss den Einsatz von Automobilen mit „konventionellem“ Antrieb im Stadtverkehr bis 2030 um die Hälfte verringern, sie bis 2050

komplett aus den Städten verbannen und bis 2030 (10) in den großen städtischen Ballungszentren eine CO<sub>2</sub>-freie Stadtlogistik etablieren. Die Abkehr vom Öl erfordert ein neues Mobilitätskonzept, unterstützt durch einen Cluster neuer Technologien und ein stärker auf Nachhaltigkeit ausgerichtetes Verhalten.

Es gibt drei Fokuspunkte für die Entwicklung:

1. Fahrzeugeffizienz durch neue Motoren, Werkstoffe und Konstruktionen;
2. Saubererer Energieverbrauch durch neue Kraftstoffe und Antriebssysteme;
3. Besserer Einsatz von Netzen und ein sicherer und zuverlässiger Betrieb durch Informations- und Kommunikationssysteme

Neue Mobilitätskonzepte lassen sich nicht von oben verordnen. Wer nachhaltigere Verhaltensweisen fördern will, muss aktiv eine bessere Mobilitätsplanung unterstützen. Die Entwicklung dieses Konzepts wird gemeinsame EU-Standards erfordern, die die Wettbewerbsregeln der EU respektieren. Die technologische Forschung muss – um effektiver zu sein – durch ein systemisches Konzept ergänzt werden, das auf Infrastruktur- und Regulierungsanforderungen, die Koordinierung einer Vielzahl von Akteuren und große Demonstrationsprojekte setzt, um mehr Marktakzeptanz zu erreichen. Interoperable und vernetzte Lösungen für die nächste Generation des multimodalen Verkehrsmanagements und für Informationssysteme (unter anderem für Bezahlvorgänge) sind wichtig, damit sich die Akzeptanz weiter entwickelt. Dabei ist die Kohärenz auf EU-Ebene wichtig – eine Situation, bei der sich (zum Beispiel) ein Mitgliedstaat ausschließlich für Elektrofahrzeuge entscheidet und ein anderer ausschließlich für Biokraftstoffe, würde das Konzept des freien Verkehrs in Europa konterkarieren.

Die Versammlung der Europäischen Regionen (VER) hat vor kurzem mit einer Kampagne für Elektrofahrzeuge begonnen. Die VER hat hierzu den Verband der Europäischen Automobilhersteller und die Europäische Vereinigung der Elektrizitätsunternehmen Eurelectric konsultiert, die sich beide für eine Politik zur Unterstützung des Marktes für Elektrofahrzeuge stark machen. Die Vereinbarung besteht darin, dass die VER als kollektive Stimme der Regionen Entwicklungen auf europäischer Ebene vorantreibt und dabei gleichzeitig den lokalen Einfluss der Regionen nutzt, den örtlichen Gebrauch dieser Fahrzeuge zu fördern (wenn möglich partnerschaftlich mit unterstützenden Industrieunternehmen). Ein VER-Bericht wird im Mai dieses Jahres vorliegen. Er enthält eine Reihe von Hinweisen, wie das Kundenvertrauen in Elektrofahrzeuge verbessert werden und damit auch der Markt besser entwickelt werden kann. Eine zentrale Aufgabe in diesem Zusammenhang ist die Entwicklung einer entsprechenden Infrastruktur, besonders Anmelde- und Bezahlssysteme und die Standardisierung von Ladeverfahren, damit ein universeller Zugang möglich ist. Weiterhin muss die Verwendung von Elektrofahrzeugen stärker gefördert werden.

Die Fahrer von Elektroautos müssen wissen, dass sie jederzeit und unabhängig von den Strecken, auf denen sie unterwegs sind, die nächste Ladestation erreichen können und dass sie die dort vorhandenen technischen Ladeeinrichtungen problemlos nutzen können, ohne sich ständig mit unterschiedlichen Anmelde- und Bezahlssystemen auseinandersetzen zu müssen. Die problemlose Verwendung von Bankkarten an Geldautomaten überall in Europa ist ein gutes Beispiel, dem diese für Elektrofahrzeuge wichtigen Systeme folgen sollten – die Anmeldung bei einem Unternehmen oder einer Agentur sollte den Zugang zu den Systemen aller anderen Unternehmen oder Agenturen erlauben. Ein Bürger, der den Umstieg auf ein Elektrofahrzeug erwägt, muss ebenfalls über die potenziell damit verbundenen Vorteile und die verfügbare Infrastruktur informiert werden.

Zu den Empfehlungen für den Einsatz von Elektrofahrzeugen gehören:

- Eine europäische Gesetzgebung, die universelle Anmelde- und Bezahlssysteme zur Entwicklung des Kundenvertrauens unterstützt und mögliche Beeinträchtigungen so weit wie möglich begrenzt. Besonders wichtig in dieser Phase ist die Benennung eines Generaldirektors auf europäischer Ebene, der dieses Ziel unterstützt. Es besteht die Möglichkeit, die Zukunft der Elektrofahrzeuge umfassend und innovativ zu beeinflussen.
- Gleichzeitig können die Regionen Vorteile und Nutzen von Elektrofahrzeugen herausstellen, indem sie lokale Einflussmöglichkeiten nutzen und:
  - Informationszentren einrichten
  - Fahrzeuge für Carsharing-Projekte bereitstellen

- Verwendung von Elektroautos in Touristengebieten fördern (z. B. durch Besucher)
- Nutzer von Elektroautos finanziell entlasten (z. B. durch Steuern oder Erlassen von Park- und Mautgebühren)
- auf Öko-Veranstaltungen Elektroautos zeigen und Besuchern die Möglichkeit zu Probefahrten geben
  - Elektroautos in den eigenen Fahrzeugflotten einsetzen
- Die Regionen können ebenfalls die Standorte für die Ladepunkte in ihrem Zuständigkeitsbereich festlegen und gemeinsam mit der Industrie eine umfassende Infrastruktur schaffen, die selbst wiederum das Kundenvertrauen erhöht. Universalität bei der Kartierung von Infrastrukturen ist ein weiteres Ziel.

Die Europäische Kommission hat am 24. Januar mitgeteilt, dass der „Typ 2-Ladestecker“ als europaweit einheitliche Ladesteckvorrichtung eingeführt werden soll. Damit ist auf dem Weg zu einer öffentlichen Ladestruktur bis 2020 ein wichtiges Etappenziel erreicht. Das Fehlen eines genormten Ladesteckersystems war ein Investitionshindernis, da die beteiligten Stakeholder nicht sicher sein konnten, dass sich ihre kostspieligen Investitionen nicht durch eine andere Ladetechnik als weitgehend obsolet erweisen würden. Eine genormte Ladepunkt-Infrastruktur muss aber durch universelle Anmelde- und Bezahlsysteme ergänzt werden, um das Vertrauen der Verbraucher und damit auch das Vertrauen der potenziellen Investoren zu maximieren. Zu diesem Zweck wird die VER ihren kollektiven Einfluss für Lobbyarbeit auf europäischer Ebene nutzen, wobei die Einsetzung eines unterstützenden Generaldirektors eine Schlüsselpriorität ist. Die VER legt Wert darauf, dass dieses wichtige Element für die Bereitstellung einer universellen Nutzung von Ladepunkten nicht übersehen wird, und wird deshalb ihre Einflussmöglichkeiten nachdrücklich und innovativ nutzen. Daneben werden die Regionen auf lokaler Ebene durchführen, um die Verwendung von Elektrofahrzeugen in ihrem eigenen Einflussbereich zu steigern.

### **Nachhaltige Mobilität, ländliche Entwicklung und territorialer Zusammenhalt**

*Patrice Collignon, Internationale Vereinigung Ländlicher Raum-Umwelt-Entwicklung (RED)*

Als internationale Vereinigung, die 1980 gegründet wurde, steht Ländlicher Raum-Umwelt-Entwicklung (RED) über sein Mitglieds- und Partnernetzwerk in Europa in einem ständigen Gedankenaustausch über Politik für den ländlichen Raum und deren Umsetzung. Damit ist das doppelte Ziel einer effizienteren Flächennutzung und eines intensiveren Dialogs mit den europäischen Institutionen verbunden.

RED hat mehrere Funktionen:

- RED betreut ein europäisches Netzwerk für die ländliche Entwicklung und fördert partizipatorische Entwicklungsmodelle, die in einem bestimmten Gebiet wirtschaftliche, soziale, kulturelle und ökologische Konzepte in einem territorialen Projekt integrieren.
- RED koordiniert europäische Plattformen wie die Europäische Bewegung für die Ländlichkeit und unterstützt die Tätigkeit der Mitglieder auf internationaler Ebene.
- RED betreut die Website [www.ruraleurope.org](http://www.ruraleurope.org) und veröffentlicht den Newsletter und diverse Themendossiers.

Die vorgeschlagenen Ziele für eine zukünftige europäische ländliche Entwicklungspolitik, die von der EU umgesetzt werden müssen, lassen sich wie folgt beschreiben:

- Territorialer Zusammenhalt innerhalb der EU durch Verringerung von Unterschieden, indem ein Gleichgewicht zwischen ländlichen und städtischen Gebieten erreicht wird. Dies erfolgt durch Aufrechterhaltung und Verbesserung öffentlicher Dienste sowie Verkehrs- und Kommunikationsinfrastrukturen einschließlich eines Breitbandzugangs;
- Konsolidierung der örtlichen Wirtschaft durch Bewahrung und Gründung von bevorzugt lokalen Geschäften und Beschäftigungsmöglichkeiten, um eine Abwanderung der Bevölkerung zu vermeiden, die strukturelle Arbeitslosigkeit zu bekämpfen und tägliche Fahrstrecken zur Arbeit zu begrenzen;
- Verbesserung der Lebensbedingungen besonders im Hinblick auf Mobilität, Wohnen und Zugang zu Dienstleistungen;
- Integration ländlicher Gebiete in Wettbewerbszentren dank ihrer inneren Potenziale;

- Entwicklung von Netzwerken mit unterschiedlichen Akteuren, die Forschung, Ingenieurwesen und Produktion zusammenbringen und Synergien mit Universitäten und städtischen Zentren schaffen;
- Entwicklung und Verstärkung von Netzwerken für den Wissensaustausch zwischen ländlichen Regionen;
- Umstrukturierung eines multifunktionalen und auf gesellschaftliche Bedürfnisse abgestimmten Landwirtschaftssektors mit einem adäquaten finanziellen Ausgleich für die erbrachten Dienstleistungen;
- Erhalt der Biodiversität der Natur durch eine nachhaltige Entwicklung;
- Fokus auf der Diversität des ländlichen kulturellen Erbes;
- Stärkung der Bürgerbeteiligung an der Gestaltung einer zukünftigen Regierungspolitik und der Entwicklung des Kapazitätsaufbaus durch örtliche Organisationen und die örtliche Bevölkerung.

RED weist darauf hin, dass das Mobilitätsmanagement eine integrierte Disziplin ist, die die Bedürfnisse ländlicher Regionen und das Ziel des territorialen Zusammenhalts berücksichtigen muss. Partnerschaften zwischen Regionen, Arbeitgebern und Arbeitnehmern sollten entstehen, um ein Mainstreaming der nachhaltigen Mobilität auf der lokalen Ebene zu etablieren.

### **Nachhaltige Mobilität im ländlichen Raum – eine Herausforderung für die Arbeitnehmer** *Bénédicte Vellande, Confédération des Syndicats Chrétiens Belgique*

Mobilität wird aus folgenden Gründen als eine Ursache für Ungleichheit angesehen:

- Führerschein (28% der Belgier über 18 haben keinen Führerschein, der aber oft eine Voraussetzung ist, um eine bestimmte Arbeitsstelle zu bekommen)
- Mobilität: Land/Stadt
- Mobilität von Frauen/Männern
- Mobilität von jungen/älteren Personen
- Mobilität gesunder Personen/Personen mit eingeschränkter Mobilität
- Kosten der Mobilität (Transport = an 2. oder 3. Stelle der Haushaltsausgaben nach den Wohnkosten)

Die Förderung der nachhaltigen Mobilität verringert jedoch tendenziell soziale, wirtschaftliche und ökologische Ungleichheiten.

Innerhalb der Confédération des Syndicats Chrétiens in Belgien wurde ein Referat für Mobilität eingesetzt mit den folgenden Aufgaben:

- Informationen und Aufklärungsarbeit für Arbeitnehmer und ihre Vertreter zu diesen Themen;
- Schulung der Arbeitnehmervertreter, um den sozialen Dialog über nachhaltige Mobilität zu verbessern;
- Unterstützung von Initiativen durch technischen Support.

Die Rolle der Gewerkschaften (Referat für Mobilität) in der EU sollte wie folgt aussehen:

- Plattform für betroffene Arbeitnehmer/Gewerkschaften in dem Gebiet;
- Austausch von Erfahrungen mit unterschiedlichen Mobilitätsplänen;
- Einheitliche Anlaufstelle für andere Akteure (Planungsbüros, Regionalvertretungen usw.);
- Entwicklung von Tools für Aufklärungsinitiativen;
- Unterstützung des Wandels: Informationsveranstaltungen in Unternehmen, Gewerkschaftsschulungen;
- Kontinuierliche Beurteilung, ob die ergriffenen Maßnahmen im Hinblick auf die Interessenlage adäquat sind.

Die Europäische Woche der nachhaltigen Mobilität spielt bei der Sensibilisierung für das Thema eine wichtige Rolle.

Der Pendlerverkehr spielt eine strukturelle Rolle und wird gebraucht, um Ungleichheiten zu korrigieren. Ein Plan für eine nachhaltige Mobilität ohne eine verpflichtende regulatorische Dimension wird jedoch nicht funktionieren.

## TAG 2

### SESSION 1 – Tür-zu-Tür-Mobilität und Mobilität der Wertschöpfungskette

#### **Beste Praktiken aus dem Transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN-V) der EU**

*Gudrun Schulze, Europäische Kommission, GD Mobilität und Verkehr*

Der Aufbau eines effizienten transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) ist ein wichtiges Element der neu belebten Lissabonner Strategie für Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigung in Europa und spielt ebenfalls eine wichtige Rolle in der Europa-2020-Strategie.

Die TEN-V-Politiken und Projekte haben folgende Ziele:

- Förderung eines echten Netzmodells als Grundlage für eine nachhaltige Verkehrspolitik;
- Schaffung und Ausbau von Haupt- und Zwischenverbindungen, um bestehende Mobilitätsengpässe zu beseitigen;
- Schließen von Lücken und Vervollständigung der Hauptstrecken besonders im grenzüberschreitenden Bereich;
- Überqueren natürlicher Hindernisse;
- Verbesserung der Interoperabilität von Fernverbindungen.

Der Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem (Weißbuch, 2011) zielt auf eine Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen um 60% bei gleichzeitiger Befriedigung des steigenden Mobilitätsbedarfs ab.

Zurzeit arbeitet die Europäische Kommission an neuen TEN-V Rechtsvorschriften. In der Zwischenzeit wurden 2011 zwei neue EU-Verordnungen vorgeschlagen:

- Leitlinien der EU zur Entwicklung des Transeuropäischen Verkehrsnetzes zur Regelung der Infrastrukturplanung und der Durchführung bis 2050
- Fazilität „Connecting Europe“ für die Finanzierung durch die EU bis 2020

Zu den neuen TEN-V-Leitlinien gehören:

- Ein multimodales Netz mit verbindlichen Normen für die Infrastruktur auf der Basis von EU-Recht und internationalen Abkommen;
- Größere Bedeutung von Knotenpunkten (sowohl städtische Knoten als auch Verkehrsknoten);
- Stärkere Abstimmung zwischen Infrastrukturfunktionalität und Infrastrukturentwicklung;
- Rahmen für Intelligente Verkehrsdienstleistungen zur Förderung einer effizienten Nutzung von Infrastrukturen; technologische Innovationen zur Förderung von emissionsarmen Lösungen;
- Strategisch wichtigster Teil des TEN-V – Ergebnis der Planungsmethode für das erste echte europäische Verkehrsnetz;
- Ein multimodales Netzmodell im Gegensatz zu den bisherigen Projekten mit Priorität für unimodale Lösungen;
- Ein Vorreiter einer ressourceneffizienten, intelligenten und innovativen Infrastrukturentwicklung in der gesamten EU;
- Durchführungspriorität (Ziel: 2030), mit starker Unterstützung von Finanzierungsinstrumenten und nichtfinanziellen Instrumenten der EU.

Die neuen TEN-V-Leitlinien beinhalten Regelungen für städtische Knoten. Der überwiegende Teil der Fahrten entlang der transeuropäischen Verkehrsnetze endet oder beginnt in städtischen Knoten. Daraus ergeben sich Herausforderungen in puncto Kapazität und Qualität:

- Überschneidung von Fern-, Regional- und Stadtverkehr, so dass die Infrastrukturen an ihre Grenzen kommen;
- Lärm sowie Schadstoff- und CO<sub>2</sub>-Emissionen beeinträchtigen die Lebensqualität der Bürger;
- Schlecht integrierte Netze unterschiedlicher Verkehrsträger (Schiene, Luft, See) können den Personen- und Güterfernverkehr ineffizient und unattraktiv machen;
- Schlecht miteinander verbundene Netze für den Fern- und Stadtverkehr führen für die Nutzer zu Zeitverlusten auf der „letzten Meile“.

Um die Herausforderungen im Zusammenhang mit städtischen Knoten zu bewältigen, wurde in den Vorschlag für die TEN-V-Leitlinien ein spezieller Artikel aufgenommen. Zum ersten Mal werden die zuständigen Akteure von den europäischen Rechtsvorschriften explizit aufgefordert, entsprechende Maßnahmen zu ergreifen. Städtische Knoten spielen eine entscheidende Rolle bei der Gestaltung des Kernnetzes (die großen wirtschaftlichen, kulturellen und wissenschaftlichen Zentren der EU sind meistens auch wichtige Ausgangs- und Zielpunkte). Die neue TEN-V-Politik fördert ebenfalls intelligente und innovative Infrastrukturen und Fahrzeuge (moderne Verkehrsmanagementsysteme zu effizienter Nutzung knapper städtischer Infrastrukturen und zur Verbesserung der Dienstqualität; innovative Infrastrukturen – Fahrzeugsysteme als Pionierprojekte für einen emissionsarmen Verkehr).

Zu den Durchführungs- und Finanzierungsinstrumenten zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität gehören:

- TEN-V-Leitlinien und -Korridore
- Fazilität „Connecting Europe“
- CIVITAS
- Kohäsionsfonds und Regionalfonds der EU
- Siebtes Rahmenprogramm für Forschung und technologische Entwicklung
- Programm „Intelligente Energie – Europa“ (STEER)

Zu den besten Praktiken bei der Umsetzung von TEN-V in städtischen Gebieten zählen:

- Hochgeschwindigkeitszugverbindung zum Brüsseler Flughafen: Diabolo
- Citytunnel Malmö – Eisenbahnstrecke in Malmö, davon ein großer Teil unterirdisch; Steigerung der Kapazität des Hauptbahnhofs
- Eisenbahntunnel in Göteborg, ermöglicht die Durchreise
- Transit-Knotenpunkt Berlin für lokalen, nationalen und internationalen Verkehr
- Schienenanbindung des Flughafens Malpensa: Verbindung zwischen Terminal 2 und Terminal 1 und Anbindung an das nationale Schienennetz
- Intermodale Infrastruktur für den Personen- und Güterverkehr am Cluj-Napoca International Airport/Rumänien

### **Ein integrierter Ansatz zur Kombination unterschiedlicher Verkehrsträger**

*Peter Wolters, European Intermodal Association*

Die European Intermodal Association (EIA) ist eine internationale unabhängige Plattform, die sich für eine nachhaltige intermodale Mobilität in Europa einsetzt und innovative Verkehrslösungen für Schiene, Wasserwege, See, Straße und Luft miteinander verbindet.

Ergebnisse der Studie des Weltwirtschaftsforums 2009 belegen, dass:

- 24% der Frachtfahrzeuge in Europa mit Leerfahrten unterwegs sind;
- die durchschnittliche Auslastung der anderen Frachtfahrzeuge nur 57% erreicht;
- die Gesamteffizienz nur bei 43% liegt;
- dass dies für die EU einen geschätzten Verlust von € 160 Milliarden bedeutet, gleichzusetzen mit 1,2% der CO<sub>2</sub>-Emissionen.

Das Verkehrsweißbuch von 2011 will für den Verkehrssektor bis 2050 eine Verringerung der Treibhausgasemissionen um 60%. Der Gütertransportsektor ist der größte Bereich, in dem die Umsetzung der Klimaschutzziele problematisch ist. Die Unternehmen brauchen innovative Logistiklösungen für Fracht und Verkehr, und die Behörden brauchen Argumente für ihr Engagement im Bereich Güterverkehr.

Die Konsolidierung und Bündelung von Fracht ist eine wichtige Erfolgsformel, da sie die Auslastungsfaktoren erhöht und die Zahl der Auslieferungen verringert. Die neue Logistikzusammenarbeit und der Datenaustausch zur Optimierung der Planung sind oft anspruchsvolle Aufgaben. Die gute Nachricht ist, dass es neue Kooperationsmodelle durch den Austausch neutralisierter sensibler Daten zwischen den Akteuren bei gleichzeitiger Einhaltung der Wettbewerbsregeln der EU gibt.

Der städtische Güterverkehr ist am effizientesten (Auslastungsfaktoren, Tourenplanung, Auslieferung), wenn Größenvorteile genutzt werden können und das Bündeln größerer

Betreiber/Aktivitäten möglich ist. Große Frachtvertriebsparks für den Schienen- und Seeverkehr sollten in den Randgebieten der städtischen Ballungsräume gebaut werden. Es ist unsere Aufgabe, gute Praktiken im Bereich des städtischen Güterverkehrs in ganz Europa durch Webportale und andere Mittel weiterzugeben.

Das Projekt BESTFACT hat sich zur Aufgabe gemacht, Best Practices und Innovationen im Bereich Gütertransport zu entwickeln und publik zu machen und somit eine breite Nutzung zu ermöglichen. Das Projekt trägt somit zur Umsetzung der Ziele der europäischen Verkehrspolitik im Hinblick auf Wettbewerbsfähigkeit und Umweltauswirkungen bei. Es beinhaltet:

- eine umfassende Sammlung bester Praktiken und Innovationen im Bereich Fracht und Stadtlogistik mit nachgewiesener nachhaltiger Effizienz;
- eine offene, neutrale Stakeholder-Plattform mit einer leicht nutzbaren und ständig aktualisierten Datensammlung;
- eine Abstimmung zwischen einer wettbewerbsfähigen Stadt- und Frachtlogistik, innovativer Forschung und den politischen Nachhaltigkeitszielen der EU;
- eine Vereinfachung, Standardisierung und Rationalisierung von IKT-Prozessen und E-Fracht-Verfahren durch Stakeholder in der Wirtschaft, Verwaltung und Forschung.

BESTFACT entwickelt einen Pool bester Praktiken für nachhaltige Verkehrs- und Logistiklösungen mit Angaben zu Auswirkungen und profitablen umweltfreundlichen Maßnahmen. Die EIA und Polis kommunizieren die Ergebnisse auf EU-Ebene und setzen sich für ihre Durchführung in Städten, Regionen und Branchen ein. Das Projekt liefert eine dringend erforderliche, neutrale, robuste und wiederholbare Methode zur Zusammenstellung und Verarbeitung bester Praktiken.

## **Förderung der Nachhaltigkeit durch Mobilitätsmanagement**

*Bart Desmedt, Traject Management*

Traject entwickelt eine globale Leitidee für Verkehr und Mobilität und berücksichtigt dabei zum ersten Mal auch die Sicht des Nutzers. Dieser Handlungsansatz erhöht die Akzeptanz der Bürger und anderer Akteure und führt deshalb zu einer nachhaltigeren Veränderung. Die typischen Anwendungsgebiete sind:

- Mobilitätspläne für spezielle Destinationen und Zielgruppen, Reisepläne für Unternehmen;
- Change Management im Bereich der Mobilität;
- Entwicklung und weitere Betreuung maßgeschneiderter Verkehrssysteme, Parkraumbewirtschaftung;
- Marketing und Kommunikation im Bereich Mobilität;
- tägliche Verwaltung von Mobilitätsprojekten und Mobilitätsdienstleistungen.

Das Mobilitätsmanagement ist die europäische Version des „Transportation Demand Managements“ (TDM), das in den 1980er Jahren mit dem „Clean Air Act“ entstand, dem US-amerikanischen Gesetz zur Luftreinhaltung. Danach wurden Unternehmen zur Durchführung von Maßnahmen verpflichtet, um durch eigene Transportangebote den Automobilgebrauch einzuschränken und Lösungen wie Fahrgemeinschaften und die gemeinsame Nutzung von Kleinbussen, Pendelbusse, Telearbeit usw. zu fördern. Der Begriff wurde 1991 auch in Europa eingeführt, das Programm „Verkehrsmanagement“ in Holland basiert auf dem US-Konzept und wurde 1992 auch in Belgien übernommen.

Im Prinzip geht es beim Mobilitätsmanagement darum, die Nachfrageseite in die Verkehrsplanung durch einen Bottom-Up-Ansatz zu integrieren und mit den Zielgruppen an einer maßgeschneiderten Lösung zu arbeiten. Das neue Paradigma für das Mobilitätsmanagement befasst sich in erster Linie mit der Interaktivität zwischen Angebot und Nachfrage und vor allem zwischen den Ämtern für Straße und Verkehr, Gesetzgebern, individuellen Verkehrsteilnehmern und Sitemanagern.

Der nationale Handlungsrahmen für den Pendelverkehr in Belgien enthält folgende Vorgaben:

- Verpflichtung für Unternehmen mit > 100 Mitarbeitern zur Vorlage von Mobilitätsdaten alle drei Jahre
- Seit 1998: Steuerregelungen zugunsten nachhaltiger Transportlösungen für Pendler:

- Fahrradzulagen vom Staat (Pendel- oder Geschäftsfahrten steuerfrei bis max. €0,22/km)
- Arbeitgeber stellt Fahrrad und investiert in Radinfrastrukturen: steuerfrei für Arbeitnehmer, für den Arbeitgeber zu 120% von der Steuer absetzbar
- Erstattung der Fahrkosten für öffentliche Verkehrsmittel zu 100% steuerfrei
- Steuerliche Vorteile für Fahrgemeinschaften und Nutzer des Firmenbusses
- CO<sub>2</sub>-abhängige Besteuerung von Firmenwagen

In Belgien erleben wir zurzeit einen exponentiellen Zuwachs von Initiativen für das Mobilitätsmanagement. In Brüssel gibt es für Unternehmen mit mehr als 100 Mitarbeitern die Verpflichtung zur Vorlage eines Pendlerplans, wobei die Unternehmen bei der weiteren Umsetzung vom Staat unterstützt werden. Im Hinblick auf die Frage, wie Beschäftigte ihren Arbeitsplatz erreichen, wurden mehrere spezielle Aktionen durchgeführt für:

- 20% der Haushalte ohne Automobil unter Berücksichtigung der speziellen Probleme neu zugewanderter Arbeitskräfte
- Schulungen für Arbeitsuchende und die Beschäftigten in Arbeitsvermittlungen
- Orientierung in der Stadt/Nutzungsinformationen für den öffentlichen Verkehr/aufsuchende Betreuung

Die Fallstudie der Colruyt-Supermarktkette mit dem „Bike to work“-Plan zeigte eine Zunahme der Fahrradbenutzung von 8 auf 14% im Rahmen des Modal Splits und ermöglichte auch Mitarbeitern ohne eigenes Auto das problemlose Erreichen ihrer Arbeitsstelle. Schwerpunkte des Projekts:

- Kostenlose Fahrräder für Pendler in Verbindung mit einer Kilometerpauschale für Radfahrer
- Umfassende Verpflichtung zu Nachhaltigkeit, die ebenfalls eine aktive Fahrgemeinschaftspolitik und die Reduzierung der durch den Frachtverkehr erzeugten Emissionen beinhaltet.

Das Mobilitätsmanagement wurde ebenfalls auf andere Fahrten wie z. B. Freizeitfahrten erweitert (46% aller Fahrten in Belgien). Die Anzahl und Streckenlänge von Freizeitfahrten nehmen beständig zu. Die steigende Verkehrsdichte an Wochenenden ist bereits mit der während der Arbeitswoche erreichten Verkehrsbelastungen zu vergleichen. Ein spezielles Mobilitätsmanagement kann zur Verringerung der negativen Auswirkungen der eher spontan durchgeführten Fahrten beitragen und gleichzeitig den Freizeitwert erhöhen. Diese Fahrten:

- verringern die Staubbelastung während der Spitzenverkehrszeiten;
- sorgen für den Attraktivitätsverlust bestimmter Ziele aufgrund der Anzahl der Automobile;
- Mobilitätsmanagement verringert die Auswirkungen auf die Umwelt;
- Integration in nachhaltige (städtische) Mobilitätspläne:
  - Anhörung und Unterrichtung/Zusammenarbeit mit Unternehmen, Schulen usw.
  - Infrastruktur für Radfahrer und den öffentlichen Verkehr;
  - Parkraumbewirtschaftung – von minimalen zu maximalen Anforderungen.
- Flandern:
  - Mobilitätsverträge zwischen regionalen und kommunalen Körperschaften;
  - Falls die Kommune einen Mobilitätsplan in Übereinstimmung mit bestimmten Nachhaltigkeitsstandards entwickelt, erhält sie Beihilfen von der Region;
  - Eines der Themen, für die Beihilfen in Frage kommen, ist die „Arbeit mit Zielgruppen“.

## SESSION 2 – Logistik und nachhaltige Mobilität

### Die Entwicklung grüner Korridore in der EU

*Sergio Barbarino, Procter & Gamble*

Bei nachhaltigen Innovationen im Bereich logistischer Abläufe geht es um die Betrachtung des vollständigen Lebenszyklus von der Rohstoffgewinnung bis zur Entsorgung. Die Decarbonisierung der Lieferkette ist der Schlüssel für die EU, um die Ziele der Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen zu erreichen, an denen der Verkehrssektor einen Anteil von 45% hat (daran wiederum Automobile einen Anteil von 45%). P&G hat Wege für eine bessere Nutzung bestehender Infrastrukturen und Möglichkeiten für Verhaltensänderungen bei den Verbrauchern aufgezeigt, um dieses Ziel zu erreichen.

Das CAPIRE-Projekt ist eine Koordinierungsaktion innerhalb des Rahmens der Europäischen Initiative für umweltgerechte Kraftfahrzeuge und unterstützt eine öffentlich-privaten Partnerschaft (ÖPP) zur Durchführung dieser Initiative.

CAPIRE befasst sich vorrangig mit Projekten, die die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobilindustrie im Bereich der Elektrifizierung des Verkehr und der Entwicklung von Technologien und Dienstleistungen zur Verkleinerung des europäischen CO<sub>2</sub>-Fußabdrucks unterstützen könnten. CAPIRE-Aktivitäten befassen sich in erster Linie mit zwei Bereichen: (i) einer sorgfältigen Betrachtung aller Optionen für die Ziele, Form und Umsetzungsmöglichkeiten einer ÖPP, und (ii) der Identifizierung von Technologiehürden und der entsprechenden Forschungserfordernisse innerhalb des 7. Rahmenprogramms.

Zu den wichtigsten Ergebnissen werden ein zweckmäßiges und bewährtes Durchführungsmodell für ÖPPs und ein eigener Fahrplan auf der Grundlage einer sorgfältigen und detaillierten Analyse der Anforderungen im Bereich F&E, entsprechende Etappenziele und unterstützende Maßnahmen gehören. Das Ziel ist die Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit einer global agierenden europäischen Automobilindustrie im Bereich energieeffizienter, sicherer, umweltfreundlicher und CO<sub>2</sub>-freier Fahrzeuge.

Um eine ausreichende Bandbreite zu haben, muss diese Strategie auf drei technologischen Säulen ruhen:

- PKW und leichte Nutzfahrzeuge: Um die örtliche Luftverschmutzung, die Emission von Treibhausgasen und die Lärmbelastung zu verringern, ist für eine schnellere Elektrifizierung der Fahrzeuge und die Bereitstellung einer eigenen Infrastruktur für den Anschluss an CO<sub>2</sub>-freie Energiequellen zu sorgen;
- LKW und Busse: Erhöhung der allgemeinen Effizienz des Personen- und Güterverkehrs durch beschleunigte Verbesserung der ICE-Technologien und der potenziellen teilweisen Elektrifizierung der Fahrzeuge;
- Logistik: Erhöhung der Effizienz des Güterverkehrs durch Optimierung der Laderate von LKWs und Kombination unterschiedlicher energiesparender Transportmittel wie Schienen- und Straßentransport.

Die Ergebnisse von CAPIRE dienen als Leitlinie für F&E im Automobilsektor und für eine europäische Verkehrspolitik, die sich des Themas umweltfreundliche Fahrzeuge annimmt. Ihre flächendeckende Einführung wird eine intensive Zusammenarbeit zwischen OEMs, Automobil- und Technikzulieferern, Straßenverkehrsdiensten, Energieversorgern und Dienstleistern sowie Universitäten und Behörden erfordern, um die ambitionierten mittel- und langfristigen Ziele im Kontext der wichtigsten Technologien zu erreichen.

Ein neues EU-Projekt mit der Bezeichnung „Supporting EU's Freight Transport Logistics Action Plan on Green Corridors Issues“ („SuperGreen“) ist ein über drei Jahre laufendes Projekt, das Teil einer Koordinierten Aktion ist, unterstützt von der Europäischen Kommission (GD-TREN) im Kontext des 7. Rahmenprogramms. Der Zweck dieses Projekts ist die Förderung der Entwicklung einer europäischen Frachtlogistik nach umweltfreundlichen Kriterien. Umweltfaktoren spielen eine zunehmend wichtige Rolle bei allen Verkehrsträgern, und es werden ganzheitliche Handlungsansätze gebraucht, um Win-Win-Situationen zu identifizieren. SuperGreen evaluiert eine Reihe von „Grünen Korridoren“ für einige repräsentative Regionen und Hauptverkehrsadern durch Europa. Die Zielsetzung des SuperGreen-Projekts ist die Unterstützung der Entwicklung nachhaltiger Verkehrsnetze durch die Berücksichtigung von Aspekten aus den Bereichen Umwelt, Technik, Wirtschaft, Soziales und Raumplanung. Dies wird erreicht durch:

- Das Benchmarking Grüner Korridore. Auf der Grundlage eines Gesamtbildes relevanter Parameter (KPIs) wie Energieverbrauch und Emissionen, operative Aspekte und

Lieferkettenmanagement, externe Kosten (einschließlich sozialer Aspekte und Raumplanungsaspekte), Infrastrukturkosten und interner Kosten werden Bereiche und Kandidaten für Verbesserungen (z. B. Engpässe) ermittelt;

- „Grüne Technologien“. Methoden zur Beseitigung dieser Engpässe. Zu den in Frage kommenden neuen Technologien können neue Antriebssysteme, alternative Kraftstoffe, Umschlagstechnologien, neue Terminaltechnologien, Reinigungstechniken, Heiz- und Kühltechnologien oder neue Konzepte jeglicher Art mit Relevanz für multimodale Grüne Korridore zählen;
- „Intelligenterer“ Nutzung von IKT, die bereits in der multimodalen Kette zur Verfügung steht, kann die ermittelten Engpässe verbessern und die Grünen Korridore noch grüner machen. Der Einfluss durch E-Fracht, Lieferkettenmanagement, intelligenterer Planung (Fahrzeugnavigationssysteme), Disposition und Track&Trace muss berücksichtigt werden.
- Empfehlungen für F&E. Wenn die vorhandenen „grünen Technologien“ und das verfügbare Wissen über die „intelligenterer Nutzung von IKT“ nicht ausreichen, um die ermittelten Engpässe zu verbessern, werden Empfehlungen für zukünftige F&E-Initiativen vorgeschlagen;
- Politikauswirkungen. Die Auswirkungen einschlägiger Regulierungsmaßnahmen auf die vom Projekt vorgeschlagenen möglichen Lösungen werden geprüft, um die Kommission bei der Formulierung und Harmonisierung von politischen Maßnahmen für Grüne Korridore zu unterstützen;
- Verbreitung und Aufklärungsarbeit. Das Projekt legt einen besonderen Schwerpunkt auf die Verbreitung und Sichtbarkeit seiner Ergebnisse. Das bedeutet eine enge Zusammenarbeit mit den Stakeholdern, die mit den von SuperGreen angesprochenen Themen befasst sind (Infrastrukturmanager, Verkehrs- und Terminalbetreiber, Verloader, Logistikdienstleister, nationale und lokale Behörden usw.). Dies beinhaltet ebenfalls die Entwicklung eines Verbreitungsplans, von Promotionmaterial, die Durchführung von Workshops und sonstiger Veranstaltungen unter Beteiligung der Stakeholder.

## SESSION 3 – Senkung verkehrsbedingter Emissionen und Schaffung von Arbeitsplätzen

### Die Sicht der Internationalen Arbeitsorganisation auf den Übergang zu einer grünen Wirtschaft

*Daniel Samaan, Internationale Arbeitsorganisation*

Zwei der wichtigsten Aufgaben der IAO im Kontext dieses Labors sind:

- Erzielen eines Konsenses hinsichtlich der zweifachen Dividende einer grünen und einer sozialen Agenda: die „ILO Green Jobs Initiative“ (IAO-Initiative für grüne Jobs“); und
- Forschungen über die wechselseitige Ergänzung grüner und sozialer Politik.

Der Übergang zu einer grünen Wirtschaft beinhaltet auch sozialstaatliche Überlegungen. Selbst wenn sich daraus unter dem Strich keine oder sogar positive Auswirkungen auf die Beschäftigung ergeben, wird es doch Gewinner und Verlierer geben, so dass wir über Ausgleichsmaßnahmen nachdenken müssen. Die Möglichkeiten, die sich aus einem Übergang in eine ökologische Wirtschaft ergeben können, lassen sich wie folgt zusammenfassen:

1. Einkommensgewinne durch geringe Rohstoffimporte (z. B. Öl);
2. Mehr Wachstum (neue Technologien, neue Produkte);
3. Mehr und bessere Beschäftigung (quantitativ voraussichtlich eher gering, qualitative Verbesserung abhängig von der Politik)
4. Umweltverbesserungen (saubere Luft, sauberes Wasser, geringe Gesundheitskosten).

Dem stehen folgende mögliche Probleme gegenüber:

- Rückläufige Beschäftigung in „braunen“ Sektoren (2-3% der Gesamtbeschäftigung, z. B. Kohlebergbau, Ölproduktion) mit der Verlagerung von Arbeitsplätzen innerhalb des Sektors (schwierig für ältere Arbeitnehmer oder bei regional konzentrierten Auswirkungen), Berücksichtigung neuer Ausbildungserfordernisse;

- Anpassung von Technologien und Qualifikationen innerhalb lebensfähiger brauner Sektoren (~40% der Beschäftigung, d. h. Verkehrssektor, Landwirtschaft, Bauwirtschaft) mit Hilfe des sozialen Dialogs und Aktualisierung der Kompetenzen mit evtl. kurzfristigem Verlust der Wettbewerbsfähigkeit, aber auf lange Sicht mit dem Potenzial einer besseren Wettbewerbsfähigkeit;
- Einige neue grüne Jobs: Sektoren, die grüne Technologie auf den Markt bringen oder direkt eine Verringerung der Treibhausgase bewirken (2-5% der Beschäftigung in der EU und in den USA, nur 1-2% in den Schwellenländern, z. B. Windenergie, Recycling, Wiederaufforstung) mit einer integrierten Ausbildungsstrategie und stärkeren Rückwärtsverflechtungen, um die Chancen für mehr Beschäftigung und Produktivität zu verbessern.

Der Wechsel zu einer grünen Wirtschaft wird nicht von selbst passieren. Die Marktkräfte werden nicht ausreichen, so dass ein von der Politik motivierter Prozess erforderlich ist. Der Grund ist, dass es zum gegenwärtigen Zeitpunkt profitabler ist, mit einer CO<sub>2</sub>-intensiven Technologie zu produzieren (anders bei der IT). Einzelne Unternehmen können keine öffentlichen Güter bereitstellen wie den öffentlichen Verkehr, und die Märkte versagen, wenn es um die Unterstützung von Jobwechseln geht.

Eine grüne Wirtschaft ist erforderlich, wenn wir eine nachhaltige Entwicklung wollen. Wie der gemeinsame Bericht von UNEP und IAO „Working towards sustainable development: Opportunities for decent work and social inclusion in a green economy“ (Arbeiten für eine nachhaltige Entwicklung: Möglichkeiten für menschenwürdige Arbeit und soziale Eingliederung in einer grünen Wirtschaft) zeigt, kann eine grüne Wirtschaft – wenn sie durch den richtigen politischen Maßnahmenmix unterstützt wird – zu mehr und besseren Arbeitsplätzen führen, Menschen aus der Armut befreien und sie soziale Eingliederung fördern. In der Tat war das Wachstumsmodell der letzten Jahrzehnte ineffizient nicht nur aus wirtschaftlicher, sondern auch aus ökologischer, beschäftigungspolitischer und sozialpolitischer Sicht. Es führt zu einer Überbeanspruchung natürlicher Ressourcen, ist ökologisch nicht nachhaltig und hat die Erwartungen eines großen Teils der Gesellschaft nicht erfüllt, deren Mitglieder sich eine produktive und menschenwürdige Arbeit und ein würdevolles Leben wünschen.

Ein neues Entwicklungsmodell, das Menschen, Fairness und unseren Planeten in den Mittelpunkt politischer Entscheidungen stellt, ist dringend erforderlich und auch ganz offensichtlich erreichbar. In fundamentaler Weise zeigt der Bericht, dass Beschäftigung und soziale Eingliederung feste Bestandteile jeder Strategie für eine nachhaltige Entwicklung sein müssen und in politische Maßnahmen zu integrieren sind, die den Klimawandel bekämpfen und unsere Umwelt bewahren wollen. Der Bericht unternimmt besonders eine Abschätzung der Auswirkungen des Übergangs zu einer grünen Wirtschaft auf Ebene der Sektoren, der Beschäftigung und der Einkommen. Er zeigt die erforderlichen Bedingungen, politischen Handlungsempfehlungen und guten Praktiken auf, die dafür sorgen, dass sich die grüne Wirtschaft durch mehr Arbeitsplatzqualität, weniger Armut und stärkere soziale Eingliederung auszeichnet.

Diese positiven Ergebnisse haben eine Gemeinsamkeit – die Erkenntnis, dass ökologische und sozioökonomische Herausforderungen in umfassender und sich ergänzender Weise bewältigt werden müssen. Dies bedeutet:

- Erstens: Förderung und Einführung nachhaltiger Produktionsprozesse auf Unternehmensebene selbst und besonders in kleinen und mittleren Betrieben in den wichtigsten oben benannten Sektoren;
- Zweitens: Die Erweiterung der sozialen Absicherung, Einkommensunterstützung und Maßnahmen zur Kompetenzentwicklung sind entscheidende Voraussetzungen dafür, dass Arbeitnehmer in der Lage sind, von diesen neuen Chancen zu profitieren;
- Drittens: Internationale Arbeitsnormen und Arbeitnehmerrechte können einen gesetzlichen und institutionellen Rahmen sowie praktische Anleitungen für Arbeiten in einer grünen und nachhaltigen Wirtschaft bieten. Dies gilt besonders dann, wenn es um Arbeitsplatzqualität sowie Sicherheit und Gesundheit im Arbeitsplatz geht.
- Viertens: Ein effektiver sozialer Dialog unter Beteiligung der Arbeitgeber und der Gewerkschaften ist wichtig für die Lenkung der nachhaltigen Entwicklung.

## **Einer globale Sicht auf die Ökologisierung des Verkehrssektors und die Schaffung neuer Arbeitsplätze**

*Philipp Saylor, Weltwirtschaftsforum*

Selbst unter Annahme der optimistischsten Szenarien wird der Verkehrssektor auch in den kommenden zwei Jahrzehnten in hohem Maße vom Erdöl abhängig bleiben. Die Verbesserung der vorhandenen nachhaltigen Verkehrstechnologien kann deshalb einen Beitrag dazu leisten, dass die Verkehrswirtschaft und die Staaten ihre Vorgaben für die Nachhaltigkeit und die Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen erfüllen. Darin liegt aber auch ein großes Potenzial für die Schaffung neuer Arbeitsplätze und ein langfristiges nachhaltiges Wirtschaftswachstum.

Um das zu erreichen, hat der vom Weltwirtschaftsforum veröffentlichte Bericht „Sustainable Transportation Ecosystems“ Leitlinien für das Erreichen einer nachhaltigen Umweltverträglichkeit des Verkehrssektors in den fünf Dimensionen Politik, Finanzierung, Energie, Infrastruktur und Kunden aufgestellt. Dieser Rahmen wurde durch einen kooperativen Prozess mit Beteiligung der Stakeholder erarbeitet, darunter Verkehrsdienstleister und Verkehrsausrüster, politische Entscheider, Energieversorger und Finanzinstitutionen. Der Bericht enthält spezifische Empfehlungen für jede Stakeholdergruppe.

Die Verkehrswirtschaft hat auf diese Herausforderung reagiert, indem sie aktiv nach Lösungen sucht, um ihre Auswirkungen auf die Umwelt zu verringern und diese Lösungen auch umsetzt. Ambitionierte Ziele zur Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen sind sowohl von ganzen Industriesektoren (z. B. den Sektoren Luft- und Seeverkehr) als auch individuell von führenden Unternehmen der Branche aufgestellt worden.

Der Umbau der Verkehrswirtschaft mit dem langfristigen Ziel der Abkehr von fossilen Brennstoffen ist ein wichtiger Schritt in Richtung der Senkung von Kohlenstoffemissionen und der Bekämpfung des Klimawandels, bietet dabei aber gleichzeitig auch die umfassende Chance, die Forderungen der Politik und der Öffentlichkeit nach Schaffung neuer Arbeitsplätze vor dem Hintergrund des derzeitigen schwierigen Wirtschaftsklimas zu erfüllen.

Den Sektor auf neue nachhaltige Verkehrsalternativen umzustellen, wird Investitionen in F&E und Infrastrukturen erfordern, die die Grundlage für eine sofortige Schaffung neuer Arbeitsplätze und zukünftiges nachhaltiges Wachstum legen können. Aufgrund der komplexen Natur der Verkehrswirtschaft kann diese Transformation nur gelingen, wenn wir zu einem völlig neuen Modell für Umweltverträglichkeit und CO<sub>2</sub>-Emissionsreduzierung kommen. Das Stakeholder-Netzwerk, das direkt oder indirekt Einfluss auf den Sektor nimmt, besteht aus zahlreichen Akteuren sowohl innerhalb als auch außerhalb der Verkehrswirtschaft. Um den Herausforderungen des Sektors im Hinblick auf Umweltverträglichkeit begegnen zu können, müssen die Sichtweisen aller Stakeholder im System berücksichtigt und integriert werden.

Die Umsetzung der Nachhaltigkeitsziele auf Basis dieses integrierten Systemansatzes eröffnet den politischen Entscheidern und anderen Stakeholdern die Möglichkeit einer besseren Beurteilung der komplexen Probleme und der Vielfalt der Möglichkeiten, die der Verkehrswirtschaft zum Erreichen ihrer Ziele zur Verfügung stehen. Auf diese Weise lassen sich auch effektivere politische Maßnahmen durchsetzen, die Zielkonflikte zwischen Verkehrsträgern und Technologien abschätzen und dem gesamten Sektor erlauben, die Emissionsziele zu erreichen, anstatt nur einen bestimmten einzelnen Verkehrsträger zu bevorzugen. Und schließlich besteht auf diese Weise auch das Potenzial für Stakeholder, Risiken von Investitionen in neue Technologien entlang der Wertschöpfungsketten zu teilen.

Der Bericht hat das Ziel, den Prozess der Erarbeitung eines integrierten Systemansatzes durch Festlegung eines Rahmens und von Empfehlungen für jeden Stakeholder innerhalb des Systems im Hinblick auf Aktionen zum Erreichen dieses Ziels zu unterstützen.

Als Teil dieses Rahmens gibt der Bericht allen Stakeholdern innerhalb des Verkehrssystems eine Sammlung gemeinsamer Grundsätze an die Hand, die ein Leitsystem für die Angleichung und Koordinierung von Aktionen zur Senkung der Kohlenstoffemissionen im Sektor sind. Damit ist der Sektor in der Lage, sein Wachstumspotenzial und positive wirtschaftliche Auswirkungen bei gleichzeitiger Erfüllung der Ziele für die nachhaltige Umweltverträglichkeit zu realisieren. Diese Grundsätze können bei der Entwicklung von Aktionsplänen für spezielle Nachhaltigkeitsinstrumente im Verkehrssektor angewandt werden.

Der politische Rahmen sollte:

- Auswirkungen auf andere Verkehrsträger und Sektoren berücksichtigen
- transparent, vorhersehbar und koordiniert sein
- angemessene Unterstützung für nachhaltige Technologien leisten

Die Finanzentscheidungen sollten berücksichtigen:

- langfristige soziale, ökologische und die Governance betreffende Faktoren
- Möglichkeiten für das gemeinsame Reduzieren von Risiken
- finanzielle Beihilfen als Möglichkeit für Wirtschaftswachstum

Energiequellen sollten:

- kosteneffektiv und nachhaltig sein
- nachhaltig aus ökologischer, sozialer und wirtschaftlicher Sicht sein
- nach harmonisierten ökologischen Lebenszyklusanalysen bewertet werden

Investitionen in Infrastrukturen sollten berücksichtigen:

- die Fähigkeit zur Verbesserung der Nutzung und zur Integration bestehender Infrastrukturen
- Zielkonflikte zwischen Technologien und Auswirkungen auf andere Verkehrsträger
- Auswirkungen auf die Stadtplanung und auf Programme in anderen Sektoren

Endkunden müssen verfügen über:

- Zugang zu nachhaltigen Verkehrsalternativen
- Informationen über Umweltauswirkungen und Umweltkosten über den gesamten Lebenszyklus
- Informationen, die detailliert, verifizierbar, zugänglich, vergleichbar und verständlich sind

## **SESSION 4 – Die Rolle der Gewerkschaften bei der Förderung der nachhaltigen Mobilität**

### **Entwicklung eines Standpunktes der europäischen Gewerkschaften**

*Judith Kirton-Darling, Europäischer Gewerkschaftsbund*

Bisherige Grundsatzpositionen des EGB zum Thema des Labors haben sich in erster Linie mit der „Europäischen Woche der nachhaltigen Mobilität“ befasst. Dabei ging es um die folgenden Punkte.

Für partizipative, faire Mobilitätspläne der Unternehmen:

- Der EGB unterstützt die Erstellung von unternehmenseigenen Mobilitätsplänen, wenn sie die Gelegenheit zur Anhörung von Arbeitnehmervertretern vorsehen und ihnen die Mitwirkung an der Erarbeitung der Pläne ermöglicht wird. Es ist wichtig, dass Mobilitätsprobleme demokratisch erörtert werden und dass auch die ins Auge gefassten Lösungen in gleicher demokratischer Weise umgesetzt werden. Mobilitätspläne dürfen nicht die exklusive Domäne der Verkehrsexperten sein („Mobilitätsmanager“). Die Beteiligung der Arbeitnehmervertreter bei der Durchführung von Transportplänen in Unternehmen ist gemäß den nationalen Vorschriften vorzusehen. Darüber hinaus müssen derartige Gesetze auch in allen anderen Ländern in der Europäischen Union verabschiedet werden.

Für öffentliche Investitionen in den nachhaltigen Verkehr:

- Der EGB fordert substanzielle öffentliche Investitionen in Alternativen zum Automobilverkehr, hier ist besonders der öffentliche Verkehr gemeint. In einem gemeinsamen Manifest mit den NGOs aus dem Sozial- und Umweltbereich hat der EGB Vorschläge für eine europäische Initiative für nachhaltige Investitionen und besonders in eine nachhaltige Verkehrswirtschaft vorgelegt.

Für innovative Finanzierungsoptionen:

- Der EGB hält die Entwicklung innovativer finanzieller Anreize für die nachhaltige Mobilität von Arbeitnehmern für erforderlich und unterstützt die Kampagne der italienischen Gewerkschaften und der NGOs aus dem Sozial- und Umweltbereich für die Einführung von „Nahverkehrsgutscheinen“.

Der EGB hält eine Überarbeitung des eigenen Standpunktes zur nachhaltigen Mobilität für erforderlich, da sich seit Beginn der Wirtschaftskrise erhebliche Veränderungen ergeben haben und es auf Ebene der EU ebenfalls neue politische Entwicklungen gibt wie z. B. das Verkehrsweißbuch aus dem Jahre 2011 sowie die Pläne für eine nachhaltige urbane Mobilität (SUMP).

Den Gewerkschaften geht es um folgende Kernthemen:

- Beschäftigung (+/-)
- Arbeitsbedingungen
- Sozialer Dialog
- Öffentliche Dienste
- Soziale Ungleichheiten

Die wichtigsten Forderungen des EGB zu diesem Thema lauten:

Auf EU-Ebene

- Soziale und industrielle Belange müssen umfassender angesprochen werden
- Überwachung & Weitergabe von Informationen im Bereich F&E, Normung, TEN-V
- Sozialer Dialog über die Ökologisierung der Wirtschaft, Initiativen zu branchenspezifischen Kompetenzen/Ausbildungsinitiativen
- Sozialer Dialog über SM-Strategien (branchenübergreifend/sektoral) und Aufbau von Bündnissen
- Einsetzen für einen Rahmen für die Antizipierung des Wandels und für Umstrukturierungen

Auf Ebene der Mitgliedstaaten

- Faire steuerliche Anreize und arbeitsrechtliche Bestimmungen (Telearbeit, flexible Arbeitszeitregelungen)
- Unterstützung innovativer Infrastrukturen für den öffentlichen Verkehr
- Nationale Ausbildungsprogramme
- Nationale Verhandlungen und Aufbau von Bündnissen
- Bessere Arbeitsbedingungen für die Beschäftigten in der Verkehrswirtschaft

Auf regionaler/kommunaler Ebene

- Stadtplanung mit besserer Ausrichtung auf die nachhaltige Mobilität
- Entwicklung regionaler Ausbildungsansätze
- Anregung und Beteiligung an Dialogen mit Beteiligung mehrerer Stakeholder
- Einrichtung von regionalen Beobachtungsstellen für Beschäftigung

Auf Unternehmensebene:

- Recht der Arbeitnehmer auf Mitwirkung bei Verhandlungen und Konsultationen über Mobilitätspläne
- E-Learning-Module zur Sensibilisierung
- Mitwirkung der Arbeitnehmer an Mobilitätsplänen
- Verbesserte Anhörung & Unterrichtung

Die EGB-Konferenz über grüne Arbeitsplätze am 7. Mai „Workers for Sustainable Mobility“ baut auf 3 Themen auf:

- Recht der Arbeitnehmer auf nachhaltige Mobilität
- Investitionen in eine Mobilitätspolitik als Treiber der wirtschaftlichen Erholung
- Gerechter Übergang beim Modal Shift

Das EGB-Konzept eines „gerechten Übergangs“ beruht auf 5 Säulen:

- i) Ordnungspolitischer Rahmen für öffentliche Güter, Umwelt, Investitionen und Finanzen
- ii) Innovations- und Industriepolitik
- iii) Arbeitsmarkt und berufliche Bildung
- iv) Modal Shifts
- v) Beteiligung und Engagement der Gewerkschaften.

### **Standpunkt eines Arbeitnehmers im verarbeitenden Gewerbe**

*Wolf Jäcklein, industriALL*

Das verarbeitende Gewerbe hat eine große strukturierende Bedeutung für die gesamte Wirtschaft und besonders für den Fahrzeugbau, der in Europa 7,5 Millionen Menschen direkt beschäftigt (einschließlich der Hauptlieferkette), davon 6 Millionen in der Automobilindustrie. Zählt man die indirekte Beschäftigung hinzu, kommen wir auf eine Zahl von 15 Millionen Arbeitnehmern. Aufgrund dieser tragenden Funktion gibt es einen Wettbewerb zwischen den Regionen und Produktionsstandorten.

Die nachhaltige städtische Mobilität ist marktgesteuert. Bei der Mobilität in ländlichen Gebieten gibt es Ausgrenzungsprobleme und Probleme aufgrund des fehlenden Zugangs, da hier die Versorgung finanziell nicht attraktiv ist. Dies benachteiligt die Bevölkerung auf dem Land und führt potenziell zu sozialer Ausgrenzung. Bisher hat die individuelle Mobilität Priorität gegenüber der kollektiven Mobilität.

Der gerechte Übergang erfordert die Thematisierung der Raumplanung (mit neuen Mobilitätsanforderungen) und ebenfalls der Beschäftigung im Hinblick auf Quantität, Qualität und Standortentscheidungen für Arbeitsplätze.

Trotz der Unterstützung der Aufnahme einer Klausel über den gerechten Übergang in einem globalen Abkommen ist die einzige praktische, auf den Arbeitsmarkt bezogene Antwort auf die Probleme des Klimawandels seitens der Kommission in der Europa-2020-Strategie die umfassendere Durchführung der Flexicurity-Agenda in der EU. Diese Politik stand bisher für eine größere Arbeitsmarktflexibilität, jedoch ohne eine damit einhergehende größere Sicherheit für die Beschäftigten. Ein sozialer Wandel der Größenordnung, wie er durch den Klimawandel vorgegeben wird, erfordert eine starke europäische Antwort auf sozial- und beschäftigungspolitischer Ebene. Es handelt sich hier um einen Übergang, der im Rahmen einer ineinandergreifenden Beschäftigungs- und Sozialpolitik gemanagt werden muss, verhandelt unter Beteiligung der Gewerkschaften und Arbeitgeber auf allen Ebenen. Zu diesem Zweck muss nach unserer Auffassung die Klimapolitik dazu führen, dass Arbeitnehmer eine höhere Beschäftigungssicherheit durch Investitionen in neue Arbeitsplätze und in den Erhalt bestehender Arbeitsplätze sowie neue Rechte am Arbeitsplatz erhalten im Hinblick auf Corporate Governance, Work-Life-Balance und lebenslanges Lernen.

Ein sozial nachhaltiger Übergang sollte Massenentlassungen verhindern und ein reibungsloses Umstellungsprogramm für die Industrie fördern, basierend auf Tarifvereinbarungen, die Arbeitnehmern das Recht auf soziale Absicherung (unabhängig von ihrem Arbeitsvertrag) und den Erhalt der Kaufkraft, ein angemessenes Einkommen und hochwertige Arbeitsbedingungen garantieren. Prekäre Arbeitsverhältnisse sollten kein Merkmal des zukünftigen europäischen Sozialmodells sein.

Systeme der Allgemein- und Berufsbildung sind der Kern eines sozial gerechten Übergangs zu einer kohlenstoffarmen Automobilindustrie. Viele der bisherigen Berufsbilder werden sich entsprechend den neuen Kompetenzen verändern, die im Bereich Energieeffizienz, neue Technologien oder Produkte und neue Formen der Arbeitsorganisation gebraucht werden. Die für Autobauer erforderlichen Kompetenzen werden sich verändern. Um auf diese Veränderungen vorbereitet zu sein, müssen in erster Linie die Bildungs- und Ausbildungssysteme angepasst werden – Ausbildung von Ausbildern, Einrichten der Ausbildungsinfrastrukturen und Entwicklung von Lehrplänen und Lehrinhalten. Diese Infrastruktur muss betriebsbereit sein vor der Markteinführung von Fahrzeugen, die neuste Technologien an Bord haben. Das bedeutet, dass Energieverteilernetze, der Reparatur- und Wartungssektor und möglichst auch die Einrichtungen für Flottentests (für Nullserienfahrzeuge) schnell funktionsfähig sein müssen. Die Erfahrungen mit der Batterietechnologie haben gezeigt, dass ein Frühstart mit relativ einfachen Modellen, aber mit Massenproduktion genügend Input bietet, um diese Technologie zu perfektionieren. Dies muss auch mit den neuen Fahrzeugtechnologien hier in Europa und nicht in anderen Regionen erfolgen, wenn diese Industrie ein leistungsfähiger Innovationsmotor bleiben will. Die Agenda „Neue Kompetenzen für neue Beschäftigungen“ führt in die richtige Richtung, aber die sektorbezogenen Studien von CEDEFOP (Europäisches Zentrum für die Förderung der Berufsbildung) und der Europäischen Kommission haben wenig mehr ergeben als die Erkenntnis, dass in Zukunft allgemein Kompetenzen erforderlich sein werden. Das ist für die Akteure in der Industrie keine große Hilfe. Aus diesem Grund müssen wir die Gründung Europäischer Qualifikationsräte für verschiedene Branchen mit Beteiligung der Sozialpartner unterstützen.

Wichtig ist deshalb auch die Förderung einer europäischen „grünen“ Industriepolitik auf der Basis von Strategien, die wirtschaftliche, soziale und ökologische Ziele miteinander vereinbaren, die technologische Entwicklung fördern und einen Beitrag zu Ressourceneffizienz als Treiber für den sozialen und wirtschaftlichen Fortschritt leisten.

Was wir brauchen, ist ein Politikmix aus verbindlichen und auf Anreizen basierenden Initiativen nach dem Grundsatz „Zuckerbrot und Peitsche“ für Produzenten und Verbraucher. Mittel zum Zweck sind hier:

- verbindliche europäische Effizienznormen für alle Produkte und Dienstleistungen als Mittel der Innovationsförderung;
- verstärkte Nutzung der Normenarbeit und die Förderung einer Produktpolitik, die auf einer kontinuierlichen technologischen Entwicklung entlang der Wertschöpfungskette besteht.

Europa wird in dem sich verstärkenden Wettbewerb mit den Schwellenländern nur dann bestehen, wenn wir hoch innovative Systeme einführen, die Technik- und Produktionsstandards weiter anheben und sie auf alle Mitgliedstaaten ausweiten. Die gesamte Fertigungsindustrie und die dort beschäftigten Arbeitnehmer sollten von Übergangsprogrammen profitieren, die Beschäftigungsmöglichkeiten und Beschäftigungssicherheit bieten und neue grüne Jobs durch verstärkte Investitionen und Innovationen schaffen.