



Europäischer Wirtschafts-  
und Sozialausschuss

**TEN/729**

**Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität**

## **STELLUNGNAHME**

Europäischer Wirtschafts- und Sozialausschuss

**Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen  
Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen**

**Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität: Den Verkehr in Europa auf Zukunftskurs  
bringen**

[COM(2020) 789 final]

Berichterstatter: **Stefan BACK**

Mitberichterstatterin: **Tanja BUZEK**

Befassung	Europäische Kommission, 26/03/2021
Rechtsgrundlage	Artikel 304 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union
Zuständige Fachgruppe	Fachgruppe Verkehr, Energie, Infrastrukturen, Informationsgesellschaft
Annahme in der Fachgruppe	14/04/2021
Verabschiedung im Plenum	27/04/2021
Plenartagung Nr.	560
Ergebnis der Abstimmung (Ja-Stimmen/Nein-Stimmen/Enthaltungen)	228/1/7

## 1. **Schlussfolgerungen und Empfehlungen**

- 1.1 Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss (EWSA) begrüßt, dass der Schwerpunkt der neuen Verkehrsstrategie auf nachhaltiger und intelligenter Mobilität liegt und so die Bedeutung und Vorteile der Mobilität für die Menschen und für die EU-Wirtschaft, aber auch die damit verbundenen Kosten für die Gesellschaft herausgestellt werden.
- 1.2 Der Strategie liegt zwar die Erkenntnis zugrunde, dass der Binnenmarkt und soziale Aspekte wichtige Faktoren für den Wandel hin zu einer nachhaltigeren und intelligenteren Mobilität sind, sie selbst bleibt jedoch dahinter zurück. So werden in der begleitenden Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen festgestellte Mängel nicht hinreichend durch Maßnahmen oder in eigenen Kapiteln der Strategie aufgegriffen.
- 1.3 Der EWSA begrüßt den allgemeinen Ansatz, die Strategie in den europäischen Grünen Deal einzubetten und einen besonderen Schwerpunkt auf Maßnahmen zur Verwirklichung der Klimaziele zu legen. Allerdings stellt sich seiner Meinung nach die Frage, ob das vorgeschlagene Gleichgewicht zwischen technischen und verkehrspolitischen Maßnahmen geeignet ist, um diese Ziele zu erreichen. Er gibt vor allem zu bedenken, dass viele der vorgeschlagenen Nachhaltigkeits- und Digitalisierungsmaßnahmen weitreichende Auswirkungen auf den Binnenmarkt und die Beschäftigten im Verkehrssektor haben werden. Dem muss angemessen Rechnung getragen werden, um die Durchführung der Strategie nicht zu gefährden.
- 1.4 Eine erfolgreiche EU-Mobilitätsstrategie muss mit der Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrssektors insgesamt und der dafür relevanten industriellen Basis der EU einhergehen.
- 1.5 Die beispiellose COVID-19-Pandemie hat deutlich gemacht, dass ein reibungslos funktionierender Verkehrsbinnenmarkt, nachhaltige Versorgungsketten sowie öffentliche Verkehrsdienstleistungen zur Gewährleistung der Mobilität systemrelevanter Arbeitnehmer grundlegend wichtig sind. Die Pandemie hat ferner massive Rückgänge im Verkehrsaufkommen verursacht, so dass die Branche um ihr Überleben kämpfen muss.
- 1.6 Gleichzeitig hat die Pandemie drastisch die Situation Tausender Beschäftigter im Verkehrssektor vor Augen geführt, die europa- und weltweit festsitzen und nur prekäre Beschäftigungsverhältnisse haben. Damit wird die Sozialkrise im Verkehrssektor in den Fokus gerückt, denn die binnenmarktorientierten verkehrspolitischen Maßnahmen der letzten Jahrzehnte konnten nicht verhindern, dass sich die Arbeitsbedingungen bei allen Verkehrsträgern verschlechtert haben. Der EWSA hält es diesbezüglich für dringend geboten, entsprechend zielstrebig auf ein sozial tragfähiges Verkehrssystem hinzuarbeiten. Ein zukünftiger Krisenplan muss zudem negativen Auswirkungen auf die Beschäftigten im Verkehrssektor vorbeugen.
- 1.7 Der EWSA begrüßt das Augenmerk auf Frauen in Verkehrsberufen, bedauert indes auch hier, dass keine eigene einschlägige Maßnahme vorgesehen ist.

- 1.8 Der EWSA befürwortet die Prioritätensetzung zur Vollendung des einheitlichen europäischen Verkehrsraums und zur Stärkung des Binnenmarkts, zumal in Anbetracht der Auswirkungen der COVID-19-Krise, sowie zur Ausarbeitung von Krisenplänen. Er gibt jedoch zu bedenken, dass ein solcher Krisenplan auf einem ernsthaften Dialog mit der Zivilgesellschaft wie auch dem sozialen Dialog beruhen muss und die Zustimmung der Sozialpartner erfordert.
- 1.9 Nach Meinung des EWSA gibt es bei den mit widerstandsfähiger Mobilität verknüpften Etappenzielen – fristgerechter Ausbau des TEN-V-Netzes und Senkung der Zahl der Verkehrstoten – angesichts der thematischen Bandbreite dieses Kapitels der Strategie erheblichen Entwicklungsbedarf.
- 1.10 Der EWSA unterstützt einen nachhaltigeren Umbau aller Verkehrsträger und die Förderung eines nachhaltigen multimodalen Verkehrssystems auf der Grundlage einer verkehrsträgerübergreifenden Zusammenarbeit sowie optimierter ökologischer Merkmale und sozialer Tragfähigkeit der einzelnen Verkehrsträger. Seines Erachtens sollten Fahrzeugemissionen über den gesamten Lebenszyklus der Fahrzeuge hinweg unter Zugrundelegung eines Well-to-Wheel-Ansatzes (von der Quelle bis zum Rad) gemessen werden.
- 1.11 Unter Etappenziel 1 sollen bis 2030 30 Millionen emissionsfreie Pkw und 80 000 emissionsfreie Lkw in Betrieb sein. Dies wirkt übermäßig optimistisch und nicht hinreichend fundiert, da Prognosen in Bezug auf die Zahl der für die geplante Fahrzeugflotte notwendigen Ladestationen fehlen. Der EWSA warnt vor übertrieben ehrgeizigen Zielsetzungen, die die Glaubwürdigkeit der Strategie untergraben könnten.
- 1.12 Der EWSA fragt sich, ob die neue Strategie von einem Ansatz ausgeht, bei dem die verschiedenen Verkehrsträger als eine integrierte Ressource betrachtet werden und im Rahmen eines multimodalen Verkehrssystems die Zusammenarbeit zwischen den Verkehrsträgern auf der Grundlage der Lösungen mit dem besten ökologischen – und sozialen – Fußabdruck und der höchsten Effizienz gefördert wird.
- 1.13 Sozialdumping und unlautere Praktiken in einem Sektor führen zu Verzerrungen in anderen Sektoren. Prekäre Arbeitsbedingungen und mangelnde Durchsetzung von Sozialvorschriften verfälschen die Preisbildung und die Auswahl von Verkehrsdienstleistungen. Nach Auffassung des EWSA muss sich eine faire Preisgestaltung für nachhaltige Verkehrsdienstleistungen nicht nur auf die Internalisierung aller externen Kosten, sondern auch auf die Einbeziehung der Arbeitskosten stützen. Eine faire marktgerechte Preiskalkulation für eine Verkehrsdienstleistung muss ein existenzsicherndes Arbeitsentgelt, den Grundsatz „Gleicher Lohn für gleiche Arbeit am gleichen Ort“, die Gesundheitsversorgung und den Sozialversicherungsschutz einbeziehen. Bei der Preisbildung im öffentlichen Verkehr fließen Ausgleichsleistungen für Gemeinwohlverpflichtungen ein.
- 1.14 Laut der Strategie sollen der Schienen- und Schiffsverkehr bis 2030 in einen gleichberechtigten Wettbewerb mit dem Straßenverkehr in der EU treten, doch wird nicht erklärt, wie das vonstattengehen soll. Letztlich mangelt es an einem umfassenden strategischen Konzept zur Förderung des Schienengüter- und des Kurzstreckenseeverkehrs.

- 1.15 Staatliche Beihilfen spielen bei der Umsetzung politischer Ziele wie der umwelt- und sozialverträglichen Umgestaltung des Verkehrssektors eine wichtige Rolle. Der EWSA hält es für dringend notwendig, die Leitlinien für staatliche Beihilfen, insbesondere die Leitlinien für staatliche Beihilfen im Seeverkehr, zu überarbeiten, um faire soziale und wirtschaftliche Bedingungen im Hafensektor und die Beschäftigung europäischer Seeleute sicherzustellen.
- 1.16 Die Mitteilung lässt außerdem eine eingehende Analyse des entscheidend wichtigen Zusammenhangs zwischen der Binnenmarkt- und der Wettbewerbspolitik vermissen, und der EWSA teilt die Bedenken gegenüber der Verlängerung der Gruppenfreistellung für Seeschiffahrtskonsortien.
- 1.17 In der Strategie werden ferner die Anliegen der ländlichen Gebiete nicht ausreichend berücksichtigt. Der EWSA fordert, in der anstehenden Mitteilung über eine langfristige Vision für die ländlichen Räume den entscheidenden Aspekt der Mobilität zu berücksichtigen und sicherzustellen, dass es erschwingliche und zweckdienliche Optionen für alle gibt.
- 1.18 Voraussetzung für die Vermeidung von Mobilitätsarmut ist der Zugang zu bezahlbaren guten öffentlichen Verkehrsdienstleistungen als nachhaltige Alternative zum Individualverkehr, insbesondere im ländlichen Raum. Bei der Gestaltung einer nachhaltigen städtischen Mobilität sollte der Schwerpunkt verstärkt auf den öffentlichen Verkehr als Rückgrat des Wandels und als wichtiger Faktor für soziale Inklusion und gute Arbeitsplätze vor Ort gelegt werden.
- 1.19 Nach Meinung des EWSA ist der städtische Verkehr ein geeignetes Testfeld für Pilotprojekte im Bereich der vernetzten, kooperativen und automatisierten Mobilität (connected cooperative and automated mobility, CCAM), die auf der Grundlage einer Sicherheitsfolgenabschätzung sowie eines zivilgesellschaftlichen und sozialen Dialogs durchgeführt werden sollten. Er unterstreicht die Notwendigkeit einer angemessenen Finanzierung, um nötigenfalls den Aufbau von Kompetenzen zu ermöglichen.
- 1.20 Im Zusammenhang mit der städtischen Mobilität sollte über MaaS-Plattformen (Mobility as a Service – Mobilität als Dienstleistung) öffentlich Rechenschaft abgelegt werden, um die Umsetzung der Pläne für nachhaltige Mobilität in den Städten sicherzustellen. Nur sozial verantwortliche Mobilitätsdienstleister, die faire und gute Arbeitsbedingungen bieten, sollten Zugang zu MaaS-Plattformen haben, wobei auch die geplanten Rechtsvorschriften über faire Arbeitsbedingungen für Beschäftigte in der Plattformwirtschaft berücksichtigt werden müssen.
- 1.21 Der EWSA begrüßt die in der Strategie aufgestellten Digitalisierungs- und Automatisierungsziele als Mittel zur Erreichung der Nachhaltigkeitsziele und fordert einen breit angelegten Dialog über die weiterreichenden gesellschaftlichen und ökologischen Auswirkungen. Er betont die Notwendigkeit eines auf den Menschen ausgerichteten Ansatzes unter Berücksichtigung sozialer und ökologischer Aspekte.
- 1.22 Der EWSA stellt mit Besorgnis fest, dass im gesamten Kapitel „Intelligente Mobilität“ die Beschäftigten im Verkehrssektor außer Betracht gelassen werden. Die Berücksichtigung des Faktors Mensch bei der Erforschung, Entwicklung und Einführung von Digital- und

Automatisierungstechnologien ist eine Voraussetzung für die erfolgreiche Nutzung dieser Innovationen und erfordert einen inklusiven sozialen Dialog zur Gewährleistung eines gerechten Wandels.

- 1.23 Der digitale Wandel findet bereits statt. Der EWSA bedauert, dass Empfehlungen zu den Auswirkungen der Digitalisierung auf die Beschäftigten im Verkehrssektor erst für 2023 geplant sind. Er spricht sich dafür aus, in Absprache mit den Sozialpartnern und in Anlehnung an bewährte Verfahren umgehend Maßnahmen zu ergreifen.
- 1.24 Erfolgreiche Investitionen in digitale Technologien erfordern von Anfang an einen partizipativen sozialen Dialog, in dem auch Sinn und Zweck der Digitalisierung und Automatisierung (Effizienzsteigerungen gegenüber Überkapazität), angemessene Maßnahmen zur Verbesserung von Gesundheitsschutz und Sicherheit am Arbeitsplatz sowie Beschäftigungssicherheit und eine angemessene Beteiligung der Beschäftigten an den Produktivitätsgewinnen erörtert werden.
- 1.25 Der EWSA begrüßt, dass das Augenmerk verstärkt auf die Beschäftigten im Verkehrssektor gelegt wird, ist indes der Meinung, dass konkrete Legislativinitiativen erforderlich sind, um bei allen Verkehrsträgern gegen Sozialdumping vorzugehen. Er hält es für dringend erforderlich, eine soziale Task Force für Verkehr einzurichten, unter Einbeziehung sämtlicher relevanter Generaldirektionen wie der GD MOVE, der GD EMPL usw.
- 1.26 Der EWSA befürwortet das Ziel, dass es bis 2050 verkehrsträgerübergreifend praktisch keine Todesopfer mehr in der EU geben soll. Allerdings geht die Strategie nicht auf den gewerblichen Straßenverkehr ein und bezieht vor allem auch nicht chronische Übermüdung als wichtige Unfallursache mit ein. Er weist darauf hin, dass die Europäische Kommission dem Rat und dem Europäischen Parlament eine Vorlage zu Kraftomnibusfahrern unterbreiten wird, und geht davon aus, dass die EU-Organe im Einklang mit den politischen Zielen der Lenkzeiten-Verordnung handeln werden.
- 1.27 Der EWSA erachtet es als notwendig, sich der breiten Unterstützung aller Interessenträger der Zivilgesellschaft, einschließlich der Sozialpartner, für einen ökologischen, sozialen und digitalen Wandel zu versichern, und ist bereit, zu einem Dialog mit der Zivilgesellschaft beizutragen, um die Strategie auszugestalten und umzusetzen. Der Strategie zufolge muss der Übergang zu einer nachhaltigen, intelligenten und resilienten Mobilität auf gerechte Weise stattfinden, da er andernfalls zu scheitern droht.

## 2. **Hintergrund**

- 2.1 In der Mitteilung über die „Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität: Den Verkehr in Europa auf Zukunftskurs bringen“ werden die Bedeutung und Vorteile der Mobilität für die Menschen und für die EU-Wirtschaft, aber auch die damit verbundenen Kosten für die Gesellschaft herausgestellt. In ihrer Mitteilung schlägt die Europäische Kommission eine neue Strategie zur Verwirklichung der im europäischen Grünen Deal vereinbarten Ziele vor, die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen bis 2030 um 55 % und bis 2050 um 90 % zu

senken. Ferner stellt sie einen Fahrplan für die Digitalisierung, Automatisierung und Entwicklung der künstlichen Intelligenz (KI) im Verkehrssektor auf.

- 2.2 Eingedenk der Erfahrungen mit der COVID-19-Pandemie sollen die künftige Krisenresilienz wie auch die im Weißbuch von 2011 vorgesehene Vollendung des einheitlichen europäischen Verkehrsraums Eckpfeiler der europäischen Verkehrspolitik sein.
- 2.3 Ferner soll über 10 Leitinitiativen und 14 konkrete Etappenziele sichergestellt werden, dass Mobilität für alle verfügbar und erschwinglich ist und der Verkehrssektor gute soziale Bedingungen, Weiterbildungsmöglichkeiten und attraktive Arbeitsplätze bietet. Mit Hilfe der europäischen Säule sozialer Rechte soll der ökologische und digitale Wandel sozial gerecht gestaltet werden.
- 2.4 Der Aktionsplan zu der Strategie umfasst 82 Maßnahmen, die überwiegend zwischen 2021 und 2023 durchgeführt werden sollen. Eine begleitende Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen wartet mit weiteren Analysen auf.

### 3. **Allgemeine Bemerkungen: Die Vision der Strategie**

- 3.1 Zehn Jahre nach der Veröffentlichung des letzten Weißbuchs zur Verkehrspolitik im Jahr 2011 soll nun mit dieser neuen übergreifenden Strategie der Kommission das grundlegende Ziel einer nachhaltigen, intelligenten und widerstandsfähigen Mobilität verwirklicht werden. In allen bisherigen Weißbüchern (1992, 2001 und 2011) lag der Schwerpunkt auf der Vollendung des einheitlichen europäischen Verkehrsraums und des Binnenmarkts.
- 3.2 Schon in den Weißbüchern von 2001 und 2011 wurden die Abhängigkeit der EU von fossilen Brennstoffen und der Klimawandel sowie der zunehmende Anteil des EU-Verkehrssektors am Treibhausgasausstoß thematisiert, aber ihre klimarelevanten Zielsetzungen wurden nicht erreicht. In Anbetracht der Klimakrise begrüßt der EWSA nachdrücklich den Ansatz, die neue Mobilitätsstrategie der EU in den europäischen Grünen Deal einzubetten und dabei einen besonderen Schwerpunkt auf Maßnahmen zur Verwirklichung der Klimaziele zu legen.
- 3.3 Eine erfolgreiche Mobilitätsstrategie muss mit der Stärkung der industriellen Basis der EU einhergehen, damit die relevanten europäischen industriellen Wertschöpfungsketten der Nachhaltigkeitswende und der Digitalisierung des Verkehrssektors in der EU Rückhalt geben können. Eine weitere wichtige Voraussetzung ist die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrssektors insgesamt.
- 3.4 Die beispiellose COVID-19-Pandemie hat deutlich gemacht, dass ein reibungslos funktionierender Verkehrsbinnenmarkt und nachhaltige Versorgungsketten grundlegend wichtig sind, gleichzeitig aber massive Rückgänge im Verkehrsaufkommen verursacht, so dass die Branche um ihr Überleben kämpfen muss. Gleichzeitig hat sie drastisch die Lage Tausender Beschäftigter im Verkehrssektor vor Augen geführt, die europa- und weltweit festsitzen, nur prekäre Beschäftigungsverhältnisse sowie unzureichenden Sozial- und Gesundheitsschutz haben und vom Verlust ihres Arbeitsplatzes ohne soziale Absicherung bedroht sind. Damit wird die Sozialkrise im Verkehrssektor in den Fokus gerückt, die Unterlassungen der bisherigen

EU-Verkehrspolitik sichtbar werden lässt und die Notwendigkeit verdeutlicht, entsprechend zielstrebig auf ein sozial tragfähiges Verkehrssystem hinzuarbeiten. Nach Meinung des EWSA darf keinesfalls die Gelegenheit versäumt werden, einen zukünftig wirklich nachhaltigen einheitlichen europäischen Verkehrsraum zu schaffen, der jetzt in der weiteren Entwicklung grundlegender Korrekturen bedarf. Ein zukünftiger Krisenplan muss zudem negativen Auswirkungen auf die Beschäftigten im Verkehrssektor vorbeugen.

- 3.5 Der einheitliche europäische Verkehrsraum einschließlich seiner Binnenmarkt-, Sozial- und Umweltdimensionen bleibt allen bisherigen Initiativen zum Trotz unvollendet und erfordert dringend weiteres Handeln. Der EWSA bedauert, dass die Strategie zwar sehr detailliert die Klima- und Digitalisierungsziele und die Maßnahmen zu ihrer Umsetzung berücksichtigt, die Binnenmarktperspektive und soziale Aspekte indes weniger erschöpfend einbezieht. Das ist umso beklagenswerter, als viele der vorgeschlagenen Nachhaltigkeits- und Digitalisierungsmaßnahmen weitreichende Auswirkungen auf den Binnenmarkt und die Beschäftigten im Verkehrssektor haben werden, worauf in dieser Stellungnahme deshalb fortwährend verwiesen wird. Der EWSA plädiert in diesem Zusammenhang für einen ganzheitlicheren und bereichsübergreifenden Ansatz, um einen am Ende zu teuer erkauften Erfolg der Strategie zu vermeiden.
- 3.6 Der EWSA begrüßt das Augenmerk auf Frauen in Verkehrsberufen und die Absicht der Kommission, „Gleichstellungsfragen bei ihren verkehrspolitischen Maßnahmen durchgehend [zu] berücksichtigen“, bedauert indes, dass keine eigene einschlägige Maßnahme vorgesehen ist. Der „Austausch bewährter Verfahren“ und ein Netz von „Botschaftern für Vielfalt“ reichen nicht aus, um eine durchgehende Berücksichtigung von Gleichstellungsfragen bei den verkehrspolitischen Maßnahmen der EU zu gewährleisten. Geeignete Handlungsmöglichkeiten werden in dem thematischen Leitfaden zu Geschlechtergerechtigkeit und schutzbedürftigen Gruppen „Addressing Gender Equity and Vulnerable Groups in SUMP“ in Verbindung mit den Plänen für nachhaltige städtische Mobilität (Sustainable Urban Mobility Plan, SUMP) aufgezeigt.
- 3.7 Die Mehrheit der in den Kapiteln 1 bis 3 der Strategie (Unsere Vision, Nachhaltige Mobilität, Intelligente Mobilität) aufgeführten geplanten Maßnahmen sind sehr spezifisch und überwiegend technisch ausgerichtet und betreffen die Umwelteigenschaften von Fahrzeugen, Schiffen und Flugzeugen, den Ausbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, industrielle und digitale Entwicklungsvorhaben, Energiebesteuerung und die Internalisierung externer Kosten auf der Grundlage des Verursacher- und Nutzerprinzips. Die Leitinitiativen 3 und 4 umfassen legislative und nichtlegislative Maßnahmen zur Förderung eines nachhaltigen Personen- und Güterverkehrs.
- 3.8 Mit Blick auf die überwiegend technischen Anliegen der Kapitel 1 bis 3 scheinen die vorgeschlagenen Maßnahmen und die Etappenziele durchaus stimmig zu sein. Indes stellt sich nach Meinung des EWSA die Frage, ob das vorgeschlagene Gleichgewicht zwischen technischen und verkehrspolitischen Maßnahmen geeignet ist, um die Klimaziele zu erreichen.

- 3.9 Der EWSA fragt ferner, warum die Strategie so formuliert ist, dass es zum richtigen Verständnis ihrer Ziele einer fast 300-seitigen Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen bedarf. Diese Art der Vorlage und Erläuterung ist der Verständlichkeit und Akzeptanz einer Strategie nicht eben förderlich.
- 3.10 In der Strategie heißt es zu Recht: „Das mit Abstand wertvollste Gut der Branche sind ihre Menschen, und der nachhaltige und intelligente Übergang wird sich nicht realisieren lassen, wenn er von den Beschäftigten des Verkehrssektors nicht unterstützt und mitgetragen wird.“
- 3.11 Der EWSA macht auf die besonderen Bedenken der ländlichen Gebiete in Europa aufmerksam, dass die gesteckten Ziele für nachhaltige Mobilität nur mit beträchtlichen Kompromissen bei der Lebensweise erreicht werden können. Er fordert die Kommission daher vorausschauend auf, in der anstehenden Mitteilung über eine langfristige Vision für die ländlichen Räume den entscheidenden Aspekt der Mobilität zu berücksichtigen und sicherzustellen, dass es erschwingliche und zweckdienliche Optionen für alle gibt.
- 3.12 Der EWSA erachtet es als notwendig, sich der breiten Unterstützung aller Interessenträger der Zivilgesellschaft, einschließlich der Sozialpartner, für einen ökologischen und digitalen Wandel zu versichern. Dabei kommen auch der sozialen Dimension sowie dem Dialog über die bestmögliche und sozialverträgliche Gestaltung des Wandels eine entscheidende Bedeutung zu.
- 3.13 Der EWSA ist bereit, zu einem Dialog mit der Zivilgesellschaft beizutragen, um die Strategie auszugestalten und umzusetzen, und will mit dieser Stellungnahme konkrete Vorschläge in die Debatte einbringen.

#### 4. Nachhaltige Mobilität

- 4.1 Der EWSA stimmt der Feststellung zu, dass der angestrebte Systemwandel auf drei Säulen künftigen Handelns beruhen muss: 1) alle Verkehrsträger nachhaltiger machen, 2) nachhaltige Alternativen in einem multimodalen Verkehrssystem allgemein verfügbar machen und 3) die richtigen Anreize schaffen, um den Wandel zu beschleunigen.
- 4.2 Um alle Verkehrsträger nachhaltiger zu machen, sollen unter Etappenziel 1 bis 2030 30 Millionen (im Vergleich zu derzeit einer Million) emissionsfreie Pkw und 80 000 (im Vergleich zu derzeit 30 000) emissionsfreie Lkw in Betrieb sein<sup>1</sup>. Die einschlägigen Investitionsentscheidungen stehen unmittelbar an. Angesichts des Preisunterschieds, der nach wie vor lückenhaften Lade- bzw. Betankungsinfrastruktur für alternative Kraftstoffe und der Lebensdauer von Fahrzeugen erachtet der EWSA das Szenario als zu optimistisch. Außerdem scheint es keine genaue Vorstellung davon zu geben, wie viele Lade- und Betankungsstationen für die geplanten Fahrzeugflotten benötigt werden. Der EWSA warnt vor übertrieben ehrgeizigen Zielsetzungen, die die Glaubwürdigkeit der Strategie untergraben könnten.

---

<sup>1</sup> Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen SWD(2020) 331 final, Punkt 4.1.1, S. 81 ff.

- 4.3 Die Strategie setzt ganz klar vorrangig auf Elektrizität und Wasserstoff zur Dekarbonisierung der Mobilität. Ein korrektes Nullemissions-Mobilitätskonzept sollte die Umweltbilanz von Fahrzeugen über ihren gesamten Lebenszyklus hinweg (2018 bspw. wurden nur 33 % des in der EU verbrauchten Stroms aus erneuerbaren Energiequellen gewonnen) nach einem Well-to-Wheel-Ansatz (von der Quelle bis zum Rad) zugrunde legen.
- 4.4 Der EWSA befürwortet nachdrücklich die Umstellung auf nachhaltigere Verkehrskonzepte und appelliert an die Kommission, diesen Ansatz mit konkreten Aktionen weiterzuentwickeln, die auch die Einbeziehung des nichtmotorisierten Verkehrs ermöglichen.
- 4.5 Prioritäre Zielsetzungen des Grünen Deals sind eine effiziente Nutzung der Ressourcen durch die Umstellung auf eine saubere Kreislaufwirtschaft, die Wiederherstellung der biologischen Vielfalt, die Verbesserung des Zustands der öffentlichen Räume und die Verringerung der Umweltverschmutzung. Eingedenk dessen bekräftigt der EWSA, dass eine Strategie für nachhaltigen Verkehr vorrangig auf flächensparende Infrastruktur, Flächengerechtigkeit in Städten und Ballungsräumen sowie eine effiziente Nutzung insbesondere kritischer Ressourcen ausgerichtet sein sollte. Auch die Achtung der Grundrechte muss gewährleistet werden.
- 4.6 Der EWSA begrüßt, dass die Kommission weiter mit Städten und Mitgliedstaaten zusammenarbeiten wird, um sicherzustellen, dass alle großen und mittleren Städte bis 2030 ihre eigenen Pläne für eine nachhaltige Mobilität in der Stadt aufstellen. Der aktuelle Stand der Entwicklung lässt allerdings vermuten, dass die erwünschte Steigerung der Anzahl entwickelter Pläne nur unter Rückgriff auf die nationalen Rahmen und Finanzinstrumente für die Entwicklung und Umsetzung der Pläne für eine nachhaltige Mobilität in der Stadt möglich sein wird.
- 4.7 Parkraummanagement kommt in der Strategie kaum zur Sprache. Der EWSA regt an, dieses Thema über klare Aktionen zu vertiefen, da Parkflächen zur Verschlimmerung der Bodenversiegelung in Städten beitragen. Ein gutes Parkraummanagement kann die Schaffung wertvoller öffentlicher Freiräume ermöglichen, Städte attraktiver machen, die lokale Wirtschaft unterstützen, das Verkehrsaufkommen und die Überlastung der Straßen verringern sowie die Straßenverkehrssicherheit und die Luftqualität verbessern.
- 4.8 Die zweite Säule des nachhaltigen Verkehrs besteht in der Verfügbarkeit alternativer Verkehrsträger und der Möglichkeit der Verkehrsträgerwahl im Rahmen eines multimodalen Ansatzes. Die Etappenziele 4 bis 8 sehen bis 2030 und 2050 einen enormen Anstieg des Schienenpersonenverkehrs (Verdoppelung bzw. Verdreifachung des Hochgeschwindigkeitsbahnverkehrs bis 2030 bzw. 2050) und des Schienengüterverkehrs (Zunahme um 50 % bis 2030 und Verdopplung bis 2050) vor. Auch für den Linienverkehr, den Binnenschiffsverkehr und den Kurzstreckenseeverkehr werden Vorgaben gemacht, und bis 2030 soll es 100 klimaneutrale Städte geben.
- 4.9 Der EWSA fragt sich, ob die Strategie von einem Ansatz ausgeht, bei dem die verschiedenen Verkehrsträger als eine integrierte Ressource betrachtet werden und im Rahmen eines multimodalen Verkehrssystems nicht der Wettbewerb, sondern die Zusammenarbeit zwischen

Verkehrsträgern auf der Grundlage der Lösungen mit dem besten ökologischen – und sozialen – Fußabdruck und der höchsten Effizienz gefördert wird.

- 4.10 Der EWSA spricht sich in diesem Zusammenhang für eine umfassendere Nachhaltigkeitsbewertung unter uneingeschränkter Einbeziehung der sozialen Nachhaltigkeit aus. Er schlägt vor, den in der Strategie angesprochenen ökologischen Fußabdruck um einen entsprechenden „europäischen Fußabdruck gerechter Arbeitsbedingungen im Verkehrsbereich“ zu ergänzen und dabei alle Aspekte zu berücksichtigen, die eine weitere Verschlechterung verhindern, um so einen fairen Wettbewerb innerhalb einer Verkehrsart und verkehrsträgerübergreifend sicherzustellen und einen zerstörerischen Wettbewerb infolge falscher Anreize zu vermeiden. Zur Gewährleistung gleicher Wettbewerbsbedingungen für alle Verkehrsträger muss eine faire marktgerechte Preisgestaltung, wie in Kapitel 6 hervorgehoben, auch faire Arbeitskosten beinhalten.
- 4.11 Es ist zu bedauern, dass für die Entwicklung multimodaler Güterverkehrsmodelle, die auf einer verkehrsträgerübergreifenden Zusammenarbeit, optimierten ökologischen Merkmalen und der sozialen Nachhaltigkeit der einzelnen Verkehrsträger, Ressourcenoptimierung mit Hilfe digitaler Plattformen und Einhaltung aller Sozialvorschriften aufbauen, kein eigenes Etappenziel in Kapitel 3 „Intelligente Mobilität“ festgelegt worden ist.
- 4.12 Etappenziel 9 sieht vor, dass der Schienen- und Schiffsverkehr bis 2030 in einen gleichberechtigten Wettbewerb mit dem Straßenverkehr in der EU treten soll. Außer einer eventuellen Internalisierung der externen Kosten und Kraftstoffbesteuerung werden jedoch keine Maßnahmen genannt, mit deren Hilfe das erreicht werden soll. Letztlich mangelt es an einem umfassenden strategischen Konzept zur Förderung des Schienengüter- und des Kurzstreckenseeverkehrs, das u. a. den Problemen Verteuerung der Schiene und Pünktlichkeit auf der Schiene, die in der Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen angesprochen werden, Rechnung trägt.
- 4.13 Etappenziel 4 zufolge soll der Linienverkehr unter 500 km in der EU bis 2030 kohlenstoffneutral sein. Die Auswirkungen auf den Personenbusverkehr und eventuelle negative Folgen für die Nachhaltigkeit müssen geprüft werden.
- 4.14 Staatliche Beihilfen spielen bei der Umsetzung politischer Ziele wie der umwelt- und sozialverträglichen Umgestaltung des Verkehrssektors eine wichtige Rolle. Der EWSA erachtet eine Überarbeitung der Leitlinien für staatliche Beihilfen als dringend erforderlich. U. a. muss dem territorialen Aspekt, bspw. abgelegenen Gebieten, besser Rechnung getragen werden. Ferner wird seit geraumer Zeit eine Anpassung der Leitlinien für staatliche Beihilfen im Seeverkehr gefordert, um faire soziale und wirtschaftliche Bedingungen im Hafensektor sowie die Beschäftigung europäischer Seeleute und damit soziale Nachhaltigkeit im Seeverkehrsbereich sicherzustellen. Auch wird verlangt, die Überarbeitung bereits vor 2023 in Angriff zu nehmen.
- 4.15 Der EWSA moniert, dass die Strategie eine eingehende Analyse des entscheidenden Zusammenhangs zwischen der Binnenmarkt- und der Wettbewerbspolitik vermissen lässt. Er teilt die Auffassung, dass eine sachgerechte Diskussion über staatliche Beihilfen und

Subventionen für den Seeverkehr und ihre Auswirkungen auf den Hafensektor erforderlich ist. Die europäischen Sozialpartner haben gemeinsam ihre Bedenken gegenüber der Verlängerung der Gruppenfreistellung für Seeschiffahrtskonsortien geäußert, die ihres Erachtens die Ungleichbehandlung von Schiffseignern und Hafenakteuren verschärfen und nachteilige Auswirkungen für die Häfen in der EU haben wird.<sup>2</sup>

## 5. **Intelligente Mobilität**

- 5.1 Der EWSA stimmt folgender Überlegung zu: „Da Innovationen die künftige Mobilität von Personen und Gütern prägen werden, sollten geeignete Rahmenbedingungen und Voraussetzungen geschaffen werden, um diesen Übergang zu erleichtern, der das Verkehrssystem wesentlich effizienter und nachhaltiger machen kann.“ Er hält es für zwingend geboten, sich als zentrales Leitprinzip vor Augen zu halten, dass Digitalisierung und Automatisierung Mittel zum Zweck und nicht Selbstzweck sind.
- 5.2 In diesem Zusammenhang begrüßt der EWSA die in der Strategie aufgestellten Digitalisierungs- und Automatisierungsziele als Mittel zur Erreichung der Nachhaltigkeitsziele. Mit Blick auf die gesellschaftlichen und ökologischen Auswirkungen der KI kommen dem Grundsatz der Kontrolle des Menschen über die Maschine sowie der Erhebung und Nutzung personenbezogener Daten entscheidende Bedeutung zu. Hierzu muss ein umfassender Dialog geführt werden. Die Berücksichtigung des Faktors Mensch bei der Erforschung, Entwicklung und Einführung von Digital- und Automatisierungstechnologien ist eine Voraussetzung für die erfolgreiche Nutzung dieser Innovationen und erfordert einen inklusiven sozialen Dialog zur Gewährleistung eines gerechten Wandels. Unter Zugrundelegung eines auf den Menschen ausgerichteten Ansatzes bei gleichzeitiger Berücksichtigung sozialer und ökologischer Aspekte muss garantiert werden, dass Technologien nicht missbräuchlich eingesetzt werden.
- 5.3 Der EWSA stellt fest, dass kein Bezug zu den bereichsübergreifenden Initiativen hinsichtlich Sicherheit, Haftung, Grundrechte und Datenaspekte im Zusammenhang mit künstlicher Intelligenz und dem Rechtsakt über Daten im Hinblick auf die Kontrolle und die Bedingungen einer gemeinsamen Nutzung von Daten hergestellt wird.
- 5.4 Mit dem Ziel vor Augen, Europa weltweit führend bei der Entwicklung und Einführung von CCAM-Diensten und -Systemen zu machen, wäre es angezeigt, nach einer Sicherheitsfolgenabschätzung sowie auf der Grundlage eines zivilgesellschaftlichen und sozialen Dialogs die Pilotdienste in städtischen Verkehrssystemen zu erproben. Bislang laufen Pilotprojekte überwiegend in geschlossenen Verkehrssystemen (Hochschulgelände, Unternehmensstandorte usw.).
- 5.5 Der EWSA begrüßt, dass sich die Strategie auch auf den digitalen Wandel in der städtischen Mobilität erstreckt, u. a. MaaS, gemeinsam genutzte und kollaborative Mobilitätsdienste, Bedarfsverkehr, die Entstehung von Vermittlungsplattformen und die damit verbundenen

---

<sup>2</sup> Appell der europäischen Sozialpartner an die Kommissionsmitglieder Vălean und Schmit.

Chancen und Risiken für nachhaltige und effiziente Verkehrskonzepte. Ferner heißt er es gut, dass unter Punkt 38 soziale und sicherheitspolitische Belange angesprochen werden, denn zahlreiche neue Mobilitätsdienste wie auch Vermittlungsplattformen bieten prekäre Beschäftigungsformen und ein niedriges Lohnniveau und können den Wettbewerb verzerren. Dennoch wird im Rahmen von Maßnahme 23 die „Prüfung der Notwendigkeit von Maßnahmen zur Gewährleistung fairer Wettbewerbsbedingungen bei lokalem Bedarfsverkehr für die Personenbeförderung und Plattformen für Fahrgemeinschaften“ erst für 2022 vorgesehen.

- 5.6 Über MaaS-Plattformen sollte öffentlich Rechenschaft abgelegt werden, um die Umsetzung der Pläne für nachhaltige Mobilität in den Städten sicherzustellen. Nur sozial verantwortliche Mobilitätsdienstleister, die faire und gute Arbeitsbedingungen bieten, sollten Zugang zu MaaS-Plattformen haben, wobei auch die geplanten Rechtsvorschriften über faire Arbeitsbedingungen für Beschäftigte in der Plattformwirtschaft berücksichtigt werden müssen.
- 5.7 Der EWSA begrüßt die Initiative der Kommission für Rechtsvorschriften zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen in der Plattformarbeit und geht davon aus, dass mit dem Vorschlag eine Vermutung der Arbeitnehmereigenschaft aufgestellt und faire Arbeitsbedingungen für Plattformbeschäftigte im Verkehrsbereich gewährleistet werden, bspw. bei Fahr- oder Lieferdiensten.
- 5.8 Der EWSA nimmt die Sorge ausgesprochen ernst, dass die Kosten intelligenter Mobilitätskonzepte, der Entwicklung von KI und der Automatisierung aufgrund der unterschiedlichen Ausgangssituation der einzelnen EU-Mitgliedstaaten womöglich Klüfte weiter aufreißen könnten. Seines Erachtens hängt deshalb der Erfolg einer jeden Strategie davon ab, dass die EU die fehlenden Investitionen durch die Förderung von intelligenten Mobilitätskonzepten in den ärmeren Mitgliedstaaten ausgleicht und dazu auch den sozialen Dialog, bessere soziale Bedingungen und einen auf den Menschen ausgerichteten Ansatz unterstützt.

## 6. **Widerstandsfähige Mobilität**

- 6.1 Kapitel 4 „Widerstandsfähige Mobilität“ umfasst drei Leitinitiativen – Stärkung des Binnenmarkts, Faire und gerechte Mobilität für alle und Verbesserung der Verkehrssicherheit – und dazu die Etappenziel 13 und 14.

### **Relevanz für den Binnenmarkt**

- 6.2 Der EWSA befürwortet die Prioritätensetzung zur Vollendung des einheitlichen europäischen Verkehrsraums und zur Stärkung des Binnenmarkts, zumal in Anbetracht der Auswirkungen der COVID-19-Pandemie, sowie zur Ausarbeitung von Krisenplänen. Er gibt jedoch zu bedenken, dass ein solcher Krisenplan auf einem ernsthaften Dialog mit der organisierten Zivilgesellschaft sowie einem sozialen Dialog beruhen muss und die Zustimmung der Sozialpartner erfordert.
- 6.3 Der EWSA bedauert indes, dass bspw. die Vollendung des einheitlichen europäischen Verkehrsraums und die Stärkung des Binnenmarkts, der fristgerechte Ausbau des TEN-V-Netzes und der Aufbau strategischer Wertschöpfungsketten (u. a. für Batterien und Wasserstoff)

sowie der damit verbundene Finanzierungsbedarf zur Verwirklichung der Ziele des Grünen Deals und des digitalen Wandels im Verkehr zusammen mit weiteren wichtigen Aspekten wie Passagierrechten, Gemeinwohlverpflichtungen, den Sozialbedingungen der Beschäftigten im Verkehrssektor und der Verbesserung der Verkehrssicherheit abgehandelt werden. Es mutet befremdlich an, dass die übergreifenden Themen des Binnenmarkts und der damit verbundenen sozialen Bedingungen und Sicherheit an das Ende der Strategie gestellt werden.

- 6.4 Bei den mit diesem Kapitel verknüpften Etappenzielen – fristgerechter Ausbau des TEN-V-Netzes und Senkung der Zahl der Verkehrstoten – gibt es Entwicklungsbedarf, denn schließlich geht es in dem Kapitel um die Stärkung des Binnenmarkts und die Vollendung des einheitlichen europäischen Verkehrsraums, und dabei u. a. um Effizienzsteigerungen durch optimale Kapazitätsauslastung, die Finanzierung von Flottenerneuerungen, Fragen in Verbindung mit staatlichen Beihilfen, Verbesserung der Konnektivität und den Schutz der Passagiere sowie die Wahrung ihrer Rechte.
- 6.5 Der EWSA nimmt zur Kenntnis, dass laut der mit der Strategie verfolgten Vision ein gut funktionierender und krisenfester Binnenmarkt „ebenfalls ein zentrales Ziel der künftigen EU-Verkehrspolitik sein“ muss, während es „Verkehrswachstum [...] künftig nur bei grüner Mobilität geben“ darf. So hätten die Etappenziele durchaus um die Vollendung des Verkehrsbinnenmarkts mit neuen nachhaltigen und digitalisierten Geschäftsmodellen ergänzt werden können.
- 6.6 Bedauerlicherweise gibt es auch keine Beschreibung der Hemmnisse, die der Vollendung des Verkehrsbinnenmarkts nach wie vor im Weg stehen. Insbesondere in Kapitel 4.3.3 der Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen werden diverse Fragen im Zusammenhang mit dem Funktionieren des Binnenmarkts erörtert, die in Kapitel 4 nicht angesprochen werden. Entsprechend werden in Kapitel 4.3.4 soziale Defizite behandelt, die in der Strategie nicht thematisiert werden.
- 6.7 Die Verfahrensweisen für eine bessere Rechtsetzung müssen verbessert werden. Der EWSA beharrt darauf, dass für jede Maßnahme, ob im Aktionsplan oder in anderen Dokumenten vorgesehen, eine umfassende (Sozial-, Umwelt-, Wirtschafts-, Gleichstellungs-)Folgenabschätzung unter vorrangiger Konsultation der von der Kommission anerkannten Vertretungsorganisationen der Sozialpartner durchgeführt werden muss.
- 6.8 Diverse Maßnahmen, die in den vorhergehenden Kapiteln der Strategie geplant werden, haben ebenfalls klare Auswirkungen auf den Binnenmarkt, etwa die Überarbeitung der Richtlinie über Gewichte und Abmessungen von Lkw oder der Rechtsvorschriften für den Luftverkehr und die Rolle von digitalen Plattformen.

### **Soziale Dimension und Arbeitsbedingungen**

- 6.9 Die beispiellose COVID-19-Krise hat deutlich gemacht, dass Verkehrsdienstleistungen grundlegend wichtig sind. Es hat sich gezeigt, dass die Beschäftigten im Verkehrssektor, die einen entscheidenden Beitrag zur Resilienz des Verkehrssystems leisten, systemrelevant sind. Der EWSA begrüßt diese im Vergleich zu früheren verkehrspolitischen Vorlagen dezidiertere

Anerkennung der Beschäftigten im Verkehrssektor in der Strategie, der zufolge sie das „mit Abstand wertvollste Gut der Branche“ sind und oft unter schwierigen und prekären Arbeitsbedingungen leiden. Angesichts des Stellenwerts, den die europäische Säule sozialer Rechte mittlerweile bei der Umsetzung politischer Maßnahmen der EU einnimmt, überrascht es, dass der sozialen Dimension des Verkehrs kein eigenes Kapitel gewidmet ist.

- 6.10 In der Strategie werden ferner die problematische Altersstruktur der Beschäftigten im Verkehrssektor und die Schwierigkeiten, den Arbeitskräftebedarf zu decken, angesprochen. Demzufolge würden „höhere Sozialstandards [...] direkt dazu beitragen, dem derzeitigen allgemeinen Mangel an Attraktivität des Sektors entgegenzuwirken“. Bedauerlicherweise wird weder in der Mitteilung noch in der Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen der Versuch unternommen, den Schwierigkeiten bei der Deckung des Arbeitskräftebedarfs im Verkehrssektor richtig auf den Grund zu gehen. Es bleibt unberücksichtigt, dass die binnenmarktorientierten verkehrspolitischen Maßnahmen der letzten Jahrzehnte nicht verhindern konnten, dass sich die Arbeitsbedingungen bei allen Verkehrsträgern verschlechtert haben.
- 6.11 Die Ankündigung der Kommission „deshalb Maßnahmen für die einzelnen Verkehrsträger [zu] erwägen, um den Rechtsrahmen für die Arbeitsbedingungen der Beschäftigten zu stärken“ und 2021-2023 „Initiativen zur Steigerung der Attraktivität des Verkehrssektors“ einzuleiten, ist deshalb zu unbestimmt. Es ist wirklich schwierig nachzuvollziehen, warum faire Arbeitsbedingungen und die Verbesserung der Attraktivität der Berufsbilder, auch für junge Menschen und Frauen, nicht als wichtig genug erachtet werden, um dazu Etappenziele zu formulieren.
- 6.12 Es sind konkrete Legislativinitiativen erforderlich, um bei allen Verkehrsträgern gegen Sozialdumping vorzugehen. Der Grundsatz des gleichen Entgelts für gleiche Arbeit am gleichen Ort muss für alle Verkehrsträger gelten (Entsendung hochmobiler Arbeitnehmer), ebenso wie Beschäftigungsschutz und Erhalt erworbener Rechte für Beschäftigte im Falle eines Betreiberwechsels infolge der Neuvergabe von Aufträgen. Deshalb hält der EWSA es für dringend erforderlich, eine soziale Task Force für Verkehr einzurichten, unter Einbeziehung sämtlicher relevanter Generaldirektionen wie der GD MOVE, der GD EMPL und der GD COMP.

### **Soziale Kosten und Nachhaltigkeit**

- 6.13 Sozialdumping und unlautere Praktiken in einem Sektor führen zu Verzerrungen in anderen Sektoren. Prekäre Arbeitsbedingungen und mangelnde Durchsetzung von Sozialvorschriften verfälschen die Preisbildung und die Verkehrsträgerwahl. Nach Auffassung des EWSA muss sich eine faire Preisgestaltung für nachhaltige Verkehrsdienstleistungen nicht nur auf die Internalisierung aller externen Kosten, sondern auch auf die Einbeziehung der Arbeitskosten stützen. Eine faire marktgerechte Preiskalkulation für eine Verkehrsdienstleistung muss ein existenzsicherndes Arbeitsentgelt, den Grundsatz „Gleicher Lohn für gleiche Arbeit am gleichen Ort“, die Gesundheitsversorgung und den Sozialversicherungsschutz sowie Investitionen in den Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz und in Qualifizierungs- und Berufsbildungsmaßnahmen einbeziehen. Eine – bei weitem nicht ausreichende – Möglichkeit

wäre es, die Empfehlungen zum CO<sub>2</sub>-Fußabdruck im Rahmen der Maßnahmen 28 und 34 um einen „Fußabdruck der Arbeitsbedingungen“ zu ergänzen, wie bereits in Ziffer 4.6 erläutert. Bei der Preisbildung im öffentlichen Verkehr fließen Ausgleichsleistungen für Gemeinwohlverpflichtungen ein.

- 6.14 Der EWSA unterstreicht die Bedeutung von Tarifverhandlungen und ihre Rolle bei der Lohnfindung und hebt deshalb nachdrücklich die Notwendigkeit hervor, in allen Mitgliedstaaten und insbesondere im stark fragmentierten Verkehrssektor Tarifverhandlungen zu stärken.

### **Ein gerechter digitaler Wandel**

- 6.15 Der EWSA begrüßt, dass in der Strategie den Gefahren und Chancen der Digitalisierung für die Arbeitsplätze und der Notwendigkeit eines fairen Übergangs für die Beschäftigten im Verkehrssektor angemessen Rechnung getragen wird. Maßnahme 69, also die „Vorlage von Empfehlungen in Bezug auf den Übergang zur Automatisierung und Digitalisierung und deren negative Auswirkungen auf die Beschäftigten im Verkehrssektor“, ist aber erst für 2023 geplant. Dabei wird außer Acht gelassen, dass Digitalisierung und Automatisierung bereits stattfinden und Maßnahmen dringend erforderlich sind. Etappenziel 12 bspw. sieht die „Einführung von automatisierter Mobilität in großem Maßstab bis 2030“ vor.
- 6.16 Erfolgreiche Investitionen in digitale Technologien erfordern von Anfang an einen partizipativen sozialen Dialog. Dafür gibt es bewährte Verfahren, so z. B. den Tarifvertrag Zukunft für die Beschäftigten der Containerterminal-Betreibergruppe EUROGATE für ihre Terminals in Hamburg, Bremerhaven und Wilhelmshaven<sup>3</sup>, mit dem die Folgen von Automatisierungsmaßnahmen sozialverträglich und mitbestimmt gestaltet werden sollen. Im Rahmen dieses Dialogs müssen auch Sinn und Zweck der Digitalisierung und Automatisierung (Effizienzsteigerungen gegenüber Überkapazität), angemessene Maßnahmen zur Verbesserung von Gesundheitsschutz und Sicherheit am Arbeitsplatz sowie Beschäftigungssicherheit sowie eine angemessene Beteiligung der Beschäftigten an den Produktivitätsgewinnen erörtert werden.
- 6.17 Auf europäischer Ebene haben die europäischen Sozialpartner im öffentlichen Personennahverkehr kürzlich gemeinsame Empfehlungen zum digitalen Wandel und Sozialdialog im öffentlichen Personennahverkehr unterzeichnet<sup>4</sup>. Sie setzen sich damit für eine integrative und partizipative Herangehensweise an den digitalen Wandel ein sowie für die Gewährleistung der Sicherheit von Arbeitsplätzen und berufliche Qualifikation im Rahmen der digitalen Transformation, die Nutzung des digitalen Wandels zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen und der Vereinbarkeit von Beruf und Familie sowie die Gewährleistung

---

<sup>3</sup> Der 2018 zwischen EUROGATE und der deutschen Dienstleistungsgewerkschaft ver.di ausgehandelte Tarifvertrag gilt für alle deutschen Tochterunternehmen der Gruppe, u. a. die Containerterminals, ihre in Deutschland ansässigen Unternehmen im Bereich Wartung und Reparatur, Bahntransport u.a.m. Eine eigens eingerichtete Automatisierungskommission wird über sämtliche Hard- und Softwareprojekte im Unternehmen informiert, selbst wenn sie keine Auswirkungen auf die Beschäftigung haben. Der Tarifvertrag Zukunft schließt bis Ende 2025 betriebsbedingte Kündigungen aus.

<sup>4</sup> *Digitaler Wandel und Sozialdialog im öffentlichen Personennahverkehr in Europa – Gemeinsame Empfehlungen der europäischen Sozialpartner im öffentlichen Personennahverkehr, ETF und UITP*, unterzeichnet im März 2021.

von Datenschutz, Privatsphäre und Menschenwürde. Die Strategien sollten immer sicherstellen, dass Arbeitgeber und Arbeitnehmer gleichermaßen von der Einführung digitaler Technologien profitieren; beispielsweise durch Gewinnbeteiligung.

- 6.18 Die Kommission sollte in Abstimmung mit den Sozialpartnern unverzüglich Maßnahmen ergreifen, um eine gerechte Automatisierung und Digitalisierung sicherzustellen, bei der niemand zurückgelassen wird.

### **Sicherheit und Gefahrenabwehr im Verkehr**

6.19 Hinsichtlich Verkehrssicherheit soll es Etappenziel 14 zufolge bis 2050 verkehrsträgerübergreifend praktisch keine Todesopfer mehr in der EU geben, wobei zentrales Anliegen die Senkung der Zahl der Straßenverkehrstoten ist. Der EU-Aktionsplan zur Straßenverkehrssicherheit 2018 erstreckt sich nicht auf den gewerblichen Straßenverkehr und bezieht vor allem auch nicht chronische Übermüdung als wichtige Unfallursache mit ein.

6.20 In diesem Zusammenhang ist der EWSA zutiefst besorgt angesichts der neuen Initiative der Europäischen Kommission über die Vorschriften für die Lenk- und Ruhezeiten für Kraftomnibusfahrer und weist darauf hin, dass sie dem Rat und dem Europäischen Parlament eine einschlägige Vorlage unterbreiten wird. Jegliche Verlängerung der Arbeits- und Lenkzeiten in diesem Sektor würde den Zielen der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 zuwiderlaufen, die Straßenverkehrssicherheit der Fahrgäste und anderer Verkehrsteilnehmer stärker gefährden sowie die Arbeitsbedingungen der Kraftomnibusfahrer weiter verschlechtern.

6.21 Der EWSA unterstützt die geplanten Maßnahmen zur Verbesserung der Gefahrenabwehr und insbesondere zur Abwehr von Cyberbedrohungen.

### **7. Bedeutung eines starken öffentlichen Dienstes**

7.1 Der EWSA bekräftigt, dass es eine Aufgabe der Politik ist, für ein nachhaltiges städtisches Verkehrssystem zu sorgen, das den Anforderungen der Klimaziele, der öffentlichen Gesundheit, der Straßenverkehrssicherheit sowie der Flächengerechtigkeit in der Stadt entspricht.

7.2 In ihrer Vision hebt die Kommission richtigerweise hervor, dass „es [...] von entscheidender Bedeutung [ist], dass Mobilität für alle verfügbar und erschwinglich ist, ländliche und abgelegene Regionen besser angebunden werden [...]“. Der EWSA sieht in der Bereitstellung öffentlicher Dienstleistungen im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten das Rückgrat einer nachhaltigen und erschwinglichen Mobilität. In diesem Sinn sind verstärkte Ausgleichsleistungen für Gemeinwohlverpflichtungen notwendig, die ökologischen und sozialen Erfordernissen besser gerecht werden, und dazu wiederum müssen die nationalen Regierungen, Regionen und Kommunen finanzielle Unterstützung bereitstellen und Finanzinstrumente schaffen.

7.3 Voraussetzung für die Vermeidung von Mobilitätsarmut ist der Zugang zu bezahlbaren guten öffentlichen Verkehrsdienstleistungen als nachhaltige Alternative zum Individualverkehr. Besonders wichtig ist dies für ländliche Gebiete, wo das öffentliche Verkehrsangebot auch

durch kollektive Verkehrsdienste und Bedarfsverkehre ergänzt werden kann, faire Arbeitsbedingungen vorausgesetzt. Außerdem sollte der nicht motorisierten aktiven Mobilität wie Zulußgehen und Radfahren mehr Aufmerksamkeit zukommen, und es sollte in eine sichere und gute Infrastruktur investiert werden.

7.4 denn er ist eine wichtige Voraussetzung für soziale Inklusion und gute Beschäftigungsmöglichkeiten vor Ort. In der Strategie wird der Schwerpunkt zu stark auf die technischen Aspekte der Digitalisierung, Mikromobilität und neuen Mobilitätsdienste gelegt. Bei der neuen Vision darf nicht aus den Augen verloren werden, dass intelligente Mobilität ein Instrument und kein Selbstzweck ist.

Brüssel, den 27. April 2021

Christa SCHWENG  
Präsidentin des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses

\*

\* \*

**NB:** Anhang auf den folgenden Seiten.

**ANHANG**  
der  
**STELLUNGNAHME**  
des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses

Folgende abgelehnte Änderungsanträge erhielten mindestens ein Viertel der Stimmen:

**Ziffer 4.14 (in Verbindung mit der Streichung von Ziffer 1.15)**

Streichen:

~~Staatliche Beihilfen spielen bei der Umsetzung politischer Ziele wie der umwelt- und sozialverträglichen Umgestaltung des Verkehrssektors eine wichtige Rolle. Der EWSA erachtet eine Überarbeitung der Leitlinien für staatliche Beihilfen als dringend erforderlich. U. a. muss dem territorialen Aspekt, bspw. abgelegenen Gebieten, besser Rechnung getragen werden. Ferner wird seit geraumer Zeit eine Anpassung der Leitlinien für staatliche Beihilfen im Seeverkehr gefordert, um faire soziale und wirtschaftliche Bedingungen im Hafensektor sowie die Beschäftigung europäischer Seeleute und damit soziale Nachhaltigkeit im Seeverkehrsbereich sicherzustellen. Auch wird verlangt, die Überarbeitung bereits vor 2023 in Angriff zu nehmen.~~

**Abstimmungsergebnis:**

Ja-Stimmen:	77
Nein-Stimmen:	123
Enthaltungen:	27

**Ziffer 1.15 (in Verbindung mit der Streichung von Ziffer 4.14)**

Streichen:

~~Staatliche Beihilfen spielen bei der Umsetzung politischer Ziele wie der umwelt- und sozialverträglichen Umgestaltung des Verkehrssektors eine wichtige Rolle. Der EWSA hält es für dringend notwendig, die Leitlinien für staatliche Beihilfen, insbesondere die Leitlinien für staatliche Beihilfen im Seeverkehr, zu überarbeiten, um faire soziale und wirtschaftliche Bedingungen im Hafensektor und die Beschäftigung europäischer Seeleute sicherzustellen.~~

**Abstimmungsergebnis:**

Ablehnung aufgrund der Ablehnung des damit verbundenen Änderungsantrags zu Ziffer 4.14.