



Europäischer Wirtschafts-
und Sozialausschuss

STELLUNGNAHME

Europäischer Wirtschafts- und Sozialausschuss

Die Bedeutung des öffentlichen Verkehrs für den grünen Wiederaufbau in Europa

Die Bedeutung des öffentlichen Verkehrs für den grünen Wiederaufbau in Europa
[Initiativstellungnahme]

TEN/774

Berichterstatterin: **Kristina KRUPAVIČIENĖ**
Ko-Berichterstatterin: **Dovilė JUODKAITĖ**

www.eesc.europa.eu

DE

Beschluss des Plenums	20/01/2022
Rechtsgrundlage	Artikel 52 Absatz 2 der Geschäftsordnung Initiativstellungnahme
Zuständige Fachgruppe	Fachgruppe Verkehr, Energie, Infrastrukturen, Informationsgesellschaft
Annahme in der Fachgruppe	04/10/2022
Verabschiedung im Plenum	26/10/2022
Plenartagung Nr.	573
Ergebnis der Abstimmung (Ja-Stimmen/Nein-Stimmen/Enthaltungen)	173/1/2

1. Schlussfolgerungen und Empfehlungen

- 1.1 Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss (EWSA) ist sich der entscheidenden Rolle bewusst, die dem öffentlichen Verkehr beim grünen Wiederaufbau in Europa nach der Pandemie zukommt. Die Pandemie hat sich als Katalysator erwiesen und gezeigt, dass öffentliche Verkehrsdienste Dienstleistungen im allgemeinen Interesse darstellen und Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern an vorderster Front sowie schutzbedürftigen Gruppen den Zugang zu Arbeitsplätzen und Dienstleistungen ermöglichen. Der EWSA fordert, dass Mobilität als ein individuelles Recht und öffentliches Gut anerkannt wird, das allen Menschen zugänglich sein muss, da sie die Teilhabe am wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Leben ermöglicht. Es muss ein vorrangiges Ziel der EU sein sicherzustellen, dass alle Menschen Zugang zu erschwinglichen, sicheren und hochwertigen öffentlichen Verkehrsdiensten mit einer ausreichenden Personalausstattung haben.
- 1.2 Der EWSA ist sich der Bedeutung des öffentlichen Verkehrs für Einzelpersonen, Nutzer und Arbeitnehmer bewusst und bekräftigt seine Forderung (EWSA-Stellungnahme „Neuer europäischer Rahmen für urbane Mobilität“ (TEN/766)) nach einem **partizipativen Ansatz** für die Planung öffentlicher Verkehrsdienste auf regionaler, nationaler und europäischer Ebene. Nur so kann sichergestellt werden, dass Strategien und Maßnahmen für den Wiederaufbau den Bedürfnissen und Erwartungen aller Personen entsprechen, die öffentliche Verkehrsdienste anbieten oder nutzen.
- 1.3 Der EWSA merkt an, dass die Entwicklung **hochwertiger Dienstleistungen** für die Erholung des öffentlichen Verkehrswesens nach der Pandemie von grundlegender Bedeutung ist. Dieses Dienstleistungsniveau lässt sich nur erreichen, wenn das zuständige Personal **gute Arbeitsbedingungen** genießt und motiviert und angemessen geschult ist. Der EWSA fordert die politischen Entscheidungsträger auf lokaler, regionaler und nationaler Ebene zur Entwicklung – und die politischen Entscheidungsträger auf EU-Ebene zur umfassenden Unterstützung – von **Geschäftsmodellen** auf, mit denen für qualitativ hochwertigere, innovative und attraktive Verkehrssysteme und somit für qualitativ hochwertige Dienstleistungen sowie angemessene Arbeitsbedingungen und einen adäquaten Sozialschutz der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer gesorgt wird.
- 1.4 Öffentliche Verkehrsdienste stellen **arbeitsintensive Dienstleistungen** dar, die mit nicht verlagerbaren grünen Arbeitsplätzen verbunden sind. Öffentliche Verkehrsbetriebe zählen zu den größten Arbeitgebern in städtischen Gebieten. Sie schaffen Arbeitsplätze für ein breites Spektrum von Menschen und tragen zur Eingliederung von Wanderarbeitnehmerinnen und -arbeitnehmern in den Arbeitsmarkt bei. Der EWSA fordert die Entscheidungsträger auf, zwecks Wahrung der sozialen Komponente der Branche verbindliche Kriterien an die Qualität der Dienstleistungen und Sozialkriterien in öffentliche Verkehrsdienstleistungsverträge aufzunehmen, so beispielsweise die Anwendung von Tarifverträgen und eine angemessene Berücksichtigung der Situation von Arbeitnehmern infolge eines Betreiberwechsels. Darüber hinaus fordert der EWSA die politischen Entscheidungsträger auf, für solide Mechanismen des sozialen Dialogs zu sorgen, um den Sektor in wirtschaftlicher und sozialer Hinsicht nachhaltig zu machen. Der EWSA fordert außerdem, dass die Verfahren für die Vergabe öffentlicher

Aufträge uneingeschränkt eingehalten werden (Verordnung 1370/2007 bzw. Richtlinie 2014/23).

- 1.5 Der EWSA merkt an, dass die Verwirklichung einer nachhaltigen Mobilität ein **starkes politisches Engagement** aller Beteiligten sowie auf allen Ebenen erfordert. Den EU-Institutionen muss bei der politischen Steuerung und Leitung eine wichtige Rolle zukommen. Sie müssen klare Ziele und Vorgaben festlegen und die erforderlichen Finanzmittel zur Verfügung stellen. Der EWSA fordert die Europäische Kommission daher auf, messbare und ehrgeizige Ziele für den Übergang vom Individualverkehr zu kollektivem Verkehr und aktiver Mobilität festzulegen.
- 1.6 Damit Maßnahmen zur Förderung eines nachhaltigen öffentlichen Verkehrs und folglich eines grünen Wiederaufbaus auch erfolgreich sind, bedarf es unbedingt nachhaltiger Investitionen. Im Rahmen der Aufbau- und Resilienzfazilität wurden den EU-Mitgliedstaaten erhebliche Finanzmittel zur Verfügung gestellt. In diesem Zusammenhang verpflichteten sich viele Länder, in ihre öffentlichen Verkehrssysteme zu investieren. Der EWSA fordert die Kommission auf, die Einhaltung dieser Verpflichtungen zu überwachen und darüber Bericht zu erstatten und sicherzustellen, dass im Zuge des grünen Wiederaufbaus Arbeitsplätze, die Qualität von Dienstleistungen und die soziale Inklusion erhalten und verbessert werden. Er fordert die Mitgliedstaaten auf, partizipative Mechanismen einzurichten, um die Nutzer und Sozialpartner dazu zu konsultieren, wie diese für die Erholung des öffentlichen Verkehrswesens unabdingbaren Mittel verwendet werden. Der EWSA weist darauf hin, dass alle für die Entwicklung von Verkehrslösungen bereitgestellten EU- und öffentlichen Mittel an Kriterien im Hinblick auf die Inklusivität, Zugänglichkeit und Nachhaltigkeit des Verkehrs geknüpft sein sollten.
- 1.7 Der EWSA fordert die politischen Entscheidungsträger deshalb auf, die Aspekte des digitalen Wandels, mit denen ein nachhaltiger und gerechter Verkehr für alle erreicht werden soll, in inklusiver und partizipativer Weise umzusetzen.
- 1.8 Der EWSA ersucht die Europäische Union und die Mitgliedstaaten, den Übergang zu umweltfreundlicheren Verkehrsträgern zu unterstützen, indem sie diese allgemein attraktiver machen. Auch die Sensibilisierung für die Umweltauswirkungen des Verkehrs und des persönlichen Mobilitätsverhaltens ist wichtig, um den Übergang zu einem nachhaltigen öffentlichen Verkehr zu fördern. Der EWSA fordert die Kommission daher auf, das Jahr 2024 dem öffentlichen Verkehr, seinen Nutzern und den in diesem Sektor tätigen Arbeitnehmern zu widmen.

2. **Hintergrund der Stellungnahme**

- 2.1 Verkehr und Mobilität sind ein integraler Bestandteil des täglichen Lebens der Europäerinnen und Europäer. Sie ermöglichen die Mobilität von Menschen sämtlicher gesellschaftlicher Hintergründe überall in Europa. Gleichzeitig wurde im Rahmen des europäischen Grünen Deals das Ziel ausgerufen, die verkehrsbedingten Emissionen bis 2050 um 90 % zu verringern und so Klimaneutralität zu erreichen. Zu dieser Verringerung müssen sämtliche Bereiche des

Verkehrssektors beitragen. Gemäß dem grünen Deal muss der „multimodale Verkehr [...] kräftig angekurbelt werden, sodass das Verkehrssystem effizienter wird.“

- 2.2 In ihrer Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität erklärt die Kommission nachhaltige Mobilität zwischen und innerhalb von Städten zu einer Leitinitiative. In diesem Zusammenhang betont sie die Notwendigkeit, für eine „faire und gerechte Mobilität für alle“ zu sorgen und die Anteile der öffentlichen Verkehrsmittel zu erhöhen, um die nahtlose Multimodalität in Stadtgebieten und städtischen Randgebieten zu verbessern. In der Strategie wird zudem die steigende Nachfrage nach neuen und innovativen Lösungen wie etwa Bedarfsverkehrsdiensten und kollaborativen Mobilitätsdiensten hervorgehoben. Ferner ist die Strategie schwerpunktmäßig darauf ausgerichtet, den Rahmen für urbane Mobilität zu verbessern.
- Im Zusammenhang mit ihrem Rahmen für urbane Mobilität¹ weist die Kommission darauf hin, dass Mobilität in Städten für 23 % des **wachsenden Anteils des Verkehrs am Energieverbrauch** und an den Treibhausgasemissionen der EU verantwortlich ist, dass Städte vor beispiellosen Herausforderungen im Zusammenhang mit der **Luftqualität** stehen, wobei die NO₂- und PM₁₀-Konzentrationen die EU-Grenzwerte überschreiten, dass die **Verkehrsüberlastung** in Städten in der EU seit 2013 stagniert oder sogar zugenommen hat, was mit erheblichen gesellschaftlichen Kosten und negativen Auswirkungen auf den Pendlerverkehr verbunden ist, dass sich **38 % aller Todesfälle und schweren Verletzungen im Straßenverkehr in der EU in Stadtgebieten** ereignen, dass mehr als 70 % der Menschen in Europa in Städten leben und Lösungen für eine bessere und sichere Mobilität sowie zur Verringerung der Verkehrsüberlastung, der Luftverschmutzung und der Lärmbelästigung erwarten und dass die restlichen 30 % in Dörfern, Kleinstädten oder stadtnahen Gebieten leben und häufig auf Privatfahrzeuge angewiesen sind, um naheliegende städtische Knoten zu erreichen.
 - Die Infrastrukturen und Dienstleistungen für den öffentlichen Verkehr in den Städten müssen angepasst werden, um eine bessere Zugänglichkeit zu gewährleisten und unter anderem die alternde Bevölkerung in vielen Städten sowie Menschen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität besser zu unterstützen.
- 2.3 Die Kommission betont ferner, dass der Klimawandel dringend angegangen werden muss. Dies sei für die soziale Inklusion und das Wohlergehen der Menschen, insbesondere benachteiligter Gruppen, von grundlegender Bedeutung. Deshalb hat sie den Aufbau eines **solideren öffentlichen Verkehrsnetzes zu einem der Ziele ihres Rahmens für urbane Mobilität** gemacht.
- 2.4 In den letzten Jahren hat die **Pandemie** das Wirtschaftswachstum und die Förderregeln und -mechanismen grundlegend beeinträchtigt. Sie **hat Schwachstellen des EU-Binnenmarkts aufgezeigt und gewisse Werte, die dessen Entwicklung zugrunde liegen, in den Mittelpunkt gerückt**. Die Pandemie hat jedoch auch dafür gesorgt, dass Maßnahmen wie der Grüne Deal schneller umgesetzt werden können, und verdeutlicht, wie wichtig es ist, gemäß dem Konzept des **gerechten Übergangs** die Menschen in den Mittelpunkt des Wiederaufbauprozesses zu stellen. Ferner hat sie die Kommission zur Verabschiedung der

¹ Der neue europäische Rahmen für urbane Mobilität, [COM \(2021\) 811 final](#).

Aufbau- und Resilienzfähigkeit, ihres bislang größten Finanzhilfeprogramms zur Abmilderung der sozialen und wirtschaftlichen Folgen von COVID-19, bewogen, bei dem der ökologische und der digitale Wandel zwei der insgesamt sechs Säulen darstellen.

- 2.5 Im öffentlichen Verkehrswesen hatte die Pandemie Auswirkungen auf die Arbeitsplätze sowie für die Nutzer und Betreiber öffentlicher Verkehrsmittel und öffentliche Behörden. In seinen Schlussfolgerungen zur Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität wies der Rat darauf hin, dass der öffentliche Verkehr durch die COVID-19-Krise stark beeinträchtigt wurde und die politische Reaktion auf die Krise darauf abzielen sollte, das Vertrauen in den öffentlichen Verkehr wiederherzustellen, seine Widerstandsfähigkeit zu verbessern und seine nachhaltige Umgestaltung und Modernisierung zu beschleunigen und dabei in Anbetracht seiner grundlegenden Bedeutung für den sozialen und territorialen Zusammenhalt sicherzustellen, dass Verkehrsdienste erschwinglich bleiben.
- 2.6 Der EWSA hebt den äußerst wichtigen Umstand hervor, dass der öffentliche Verkehr während der gesamten Pandemie die dringend erforderliche Mobilität von Arbeitnehmern an vorderster Front und benachteiligten Gruppen gewährleistete und so einen deutlichen Mehrwert bot. Wanderarbeitnehmer und Frauen machen einen großen Anteil dieser Gruppen aus und sind bekanntermaßen in hohem Maße auf öffentliche Verkehrsdienste angewiesen, um Zugang zu Arbeitsplätzen und grundlegenden Dienstleistungen zu haben. Eurobarometer-Daten für 2020 zeigen, dass öffentliche Verkehrsmittel deutlich häufiger von Frauen genutzt werden als von Männern. Die Studie des Europäischen Parlaments „Frauen und Verkehr“² liefert interessante Einblicke in Bezug auf derartige Entscheidungen, wobei jedoch auch auf einen Mangel an Daten zu geschlechtsspezifischen Mobilitätsmustern hingewiesen wird.
- 2.7 **Der EWSA erkennt zudem an, dass die Anbieter von Verkehrsdiensten und die Behörden infolge der Pandemie mit höheren Kosten und geringeren Ressourcen konfrontiert sind.** Wenngleich die COVID-19-Präventionsmaßnahmen zu höheren Kosten geführt haben und der erhebliche Rückgang der Nutzerzahlen den Unternehmen große Einnahmeverluste verursacht hat, war den lokalen, öffentlichen und staatlichen Behörden klar, dass die Aufrechterhaltung des öffentlichen Verkehrs zu ihren Pflichten im Dienste der Gemeinschaften und insbesondere jener Menschen zählt, die im Dienste anderer tätig sind.
- 2.8 **Mit dieser Initiativstellungnahme sollen wichtige Empfehlungen für den Wiederaufbau und die künftige Weiterentwicklung eines nachhaltigen, robusten, inklusiven, zugänglichen und widerstandsfähigen öffentlichen Verkehrswesens für die Zeit nach der COVID-19-Pandemie geäußert werden,** das den Bedürfnissen künftiger Generationen unter Berücksichtigung des demografischen Wandels in der EU³ gerecht wird. Der Schwerpunkt wird

² *Women and transport*, Europäisches Parlament, FEMM-Ausschuss, Dezember 2021, [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2021/701004/IPOL_STU\(2021\)701004_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2021/701004/IPOL_STU(2021)701004_EN.pdf), S. 34. Darin wird festgestellt, dass die Daten vor dem Hintergrund der Mobilitätsbedürfnisse von Frauen gesehen werden müssen. Wie bereits in den vorigen Abschnitten erwähnt wurde, arbeiten Frauen häufiger Teilzeit, betreuen Kinder und Verwandte, haben eine höhere Lebenserwartung, besitzen seltener einen Führerschein und ein eigenes Auto, nutzen häufiger öffentliche Verkehrsmittel und gehen öfter zu Fuß als Männer. Ihre täglichen Mobilitätsmuster sind komplexer als bei Männern. Zugleich haben Frauen häufig nur eine begrenzte Kontrolle über die Haushaltsfinanzen, da sie in einem Haushalt eher Zweitverdiener sind (Borgato et al., 2021; Rastrigina und Verashchagina, 2015). Frauen sind generell häufiger von Armut und sozialer Ausgrenzung bedroht (EIGE, 2020), da sie eher schutzbedürftigen Gruppen angehören, und Erschwinglichkeit ist ein entscheidender Faktor für ihre Mobilität.

³ Eurostat: [Ageing Europe – statistics on population developments](#).

dabei auf Fragen im Zusammenhang mit der Finanzierung und der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs und seiner Rolle beim grünen Wiederaufbau in der EU liegen, wobei die sozialen Bedingungen der Beschäftigten im öffentlichen Verkehr ein zentrales Thema darstellen. Der Personalmangel in sämtlichen Bereichen des Verkehrssektors zeigt, dass ein solcher Ansatz unbedingt notwendig ist.

3. Allgemeine Bemerkungen

- 3.1 **Der EWSA erkennt an, dass der öffentliche Verkehr ein wichtiger Bestandteil der Strategie für den grünen Wiederaufbau in Europa nach der Pandemie ist.** Er liefert nicht nur eine Lösung für Klimaprobleme, sondern trägt auch zur Verringerung der Verkehrsüberlastung und somit zu einer höheren Lebensqualität bei. Stand 2020 entfielen jährlich fast 60 Mrd. Personenreisen in Stadtgebieten in Europa auf den öffentlichen Verkehr, Tendenz steigend. (...) Aufgrund von Verkehrsüberlastung entstehen der europäischen Wirtschaft jährlich Einbußen in Höhe von 1 % des EU-weiten BIP, d. h. 100 Mrd. EUR.⁴
- 3.2 Der EWSA merkt an, dass die **Pandemie das Verhalten der Menschen verändert und die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit und der lokalen Behörden auf den Mehrwert des öffentlichen Verkehrs für die Gesellschaft gelenkt hat.** Gleichzeitig gehörte das öffentliche Verkehrswesen zu den von der Pandemie besonders beeinträchtigten Sektoren, da es zu einem drastischen Rückgang der Nutzer kam und seine Erholung die längste Zeit in Anspruch nahm. Während der Pandemie gingen viele Menschen zu einer aktiven Mobilität und zur Nutzung von Privatfahrzeugen über, um Infektionen zu vermeiden. Während die Zunahme der aktiven Mobilität eine positive Entwicklung darstellt und folglich gefördert werden sollte, muss die Frage der zunehmenden Nutzung von Privatfahrzeugen von den politischen Entscheidungsträgern auf europäischer Ebene sowie von den nationalen, lokalen und regionalen Behörden ernsthaft geprüft werden.
- 3.3 Der EWSA erkennt an, dass die **Beschäftigung im öffentlichen Verkehrswesen** trotz der Aufrechterhaltung einschlägiger Dienste während der Pandemie **stark beeinträchtigt** wurde. Zu Beginn des ersten Lockdowns waren in Europa zwei Millionen Menschen direkt im öffentlichen Verkehrssektor beschäftigt.⁵ Insbesondere bietet der Sektor ein breites Spektrum sicherer lokaler Arbeitsplätze sowohl für weniger qualifizierte als auch für hoch qualifizierte Arbeitnehmer mit unterschiedlichsten Hintergründen.⁶ Ein erheblicher Teil der Arbeitnehmer fiel jedoch zwangsweise unter befristete staatliche Arbeitslosenregelungen, wobei viele sich dafür entschieden haben, nicht an ihren Arbeitsplatz zurückzukehren. Dies gilt insbesondere für Mitgliedstaaten mit geringen Sozialleistungen und einer niedrigen tarifvertraglichen Abdeckung.

⁴ Gemeinsame Erklärung der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF) und des Internationalen Verbands für öffentliches Verkehrswesen (UITP) zur COP 26: [Tackling climate action with public transport is one of the EU's largest economic opportunities of the 21st century.](#)

⁵ Vom TRAN-Ausschuss des Europäischen Parlaments in Auftrag gegebene und von der Fachabteilung Struktur- und Kohäsionspolitik der Generaldirektion Interne Politikbereiche durchgeführte Studie [„Relaunching Transport and Tourism in the EU after COVID-19“](#), Mai 2021.

⁶ Gemeinsame Erklärung der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF) und des Internationalen Verbands für öffentliches Verkehrswesen (UITP) zur COP 26: [Tackling climate action with public transport is one of the EU's largest economic opportunities of the 21st century.](#)

- 3.4 Daher warnt der EWSA vor einem kritischen **Personalmangel** in allen Bereichen des Verkehrssektors in Europa, einschließlich des öffentlichen Verkehrssektors. Die Qualität und die Sicherheit von Arbeitsplätzen sind zu zentralen Kriterien für Arbeitsuchende geworden, wobei soziale Sicherheit und Tarifbindung in diesem Zusammenhang wichtige Garantien bieten.
- 3.5 **Der EWSA begrüßt die Bemühungen der öffentlichen, regionalen und staatlichen Behörden, den öffentlichen Verkehr während der gesamten Pandemie im erforderlichen Umfang aufrechtzuerhalten**, obwohl die komplexen Umstände finanzielle Unterstützung sowie Investitionen in COVID-19-Sicherheitsprotokolle erforderten. Der EWSA ist sich bewusst, dass sich die zuständigen Behörden gezwungen sahen, die zulässige Anzahl von Personen in Fahrzeugen drastisch zu beschränken⁷, digitale Lösungen zur Verringerung der direkten Kontakte zwischen Nutzern und Personal einzuführen, die Ausgaben für Gesundheits- und Hygieneausrüstung zu erhöhen und die durch den plötzlichen und anhaltenden Rückgang der Zahl der Nutzer öffentlicher Verkehrsdienste entstandenen Einnahmeneinbußen auszugleichen.
- 3.6 Gleichzeitig bedauert der EWSA, dass bei der Einführung von COVID-19-Sicherheitsprotokollen für den Verkehrssektor nicht immer Inklusionsfragen und den Bedürfnissen aller betroffenen Personen Rechnung getragen wurde. Beispielsweise konnten in einigen Fällen öffentliche Verkehrsdienste nicht länger von Menschen mit Behinderungen und älteren Menschen genutzt werden, weil Assistenzdienste für Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität verringert oder ausgesetzt wurden.⁸ Außerdem eigneten sich digitale Lösungen mitunter nicht für Menschen mit geringeren digitalen Kompetenzen oder Menschen, die sich digitale Geräte oder elektronische Kommunikationsdienste nicht leisten können, und sie wurden nicht im Einklang mit den Strategien und Standards der EU für Barrierefreiheit entwickelt.
- 3.7 **Der EWSA merkt an, dass es nun Strategien für die Zeit nach der Pandemie bedarf, um den öffentlichen Verkehr attraktiv und für mehr Menschen zugänglich zu machen.** Wie vom EWSA in seiner Stellungnahme INT/909 hervorgehoben, haben „wir jetzt die Chance für eine gerechte Konjunkturerholung und einen gerechten Wiederaufbau unserer Volkswirtschaften [...], um sie umweltfreundlicher, fairer und krisenresistenter zu machen.“⁹ Auch in seiner Stellungnahme TEN/728 bekräftigt der EWSA die Forderung, „dass die Ökowende sozial gerecht sein und die Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Verkehrs bewahren muss, auch durch die umfassende Umsetzung des europäischen Verkehrsraums mit uneingeschränkter Umsetzung des Binnenmarkts.“¹⁰

⁷ Während des ersten Lockdowns im Jahr 2020 wurde die zulässige Fahrzeugauslastung in Mailand auf 25 %, in Barcelona auf 50 %, in Irland auf 20 % und in Portugal auf zwei Drittel beschränkt. Siehe diesbezüglich die vom TRAN-Ausschuss des Europäischen Parlaments in Auftrag gegebene und von der Fachabteilung Struktur- und Kohäsionspolitik der Generaldirektion Interne Politikbereiche durchgeführte eingehende Analyse [COVID-19 and urban mobility: impacts and perspectives](#) (PE 652.213) vom September 2020.

⁸ Europäisches Behindertenforum (EDF): [EDF Recommendations on exit measures for transport services in light of covid-19](#).

⁹ [ABl. C 429 vom 11.12.2020, S. 219](#).

¹⁰ [ABl. C 341 vom 24.8.2021, S. 100](#).

3.8 Angesichts der vorstehenden Erwägungen **muss der öffentliche Verkehr vor allem folgende Merkmale aufweisen, um attraktiver zu werden:**

- **Verfügbarkeit**, d. h. ausreichende Kapazitäten verschiedener öffentlicher Verkehrsdienste, um der gestiegenen Nachfrage gerecht zu werden, insbesondere in ländlichen Gebieten und Randgebieten, in denen die Menschen häufig weniger Optionen haben;
- **ausreichend Personal, das angemessene Rahmenbedingungen und eine adäquate Ausbildung genießt** und dem stabile und hochwertige Arbeitsplätze und ein umfassendes Spektrum an Rechten und Leistungen geboten werden;
- **Konnektivität**, d. h. nahtlose intermodale Anbindungen – auch zwischen verschiedenen geografischen Regionen – für alle Fahrgäste durch ein verstärktes und wirksames Konzept mit verschiedenen Verkehrsträgern für Verbindungen innerhalb von und zwischen städtischen und nichtstädtischen Gebieten;
- **Erschwinglichkeit** für alle Mitglieder der Gesellschaft. Zu diesem Zweck sollte bei der Berechnung der Kosten öffentlicher Verkehrsdienste berücksichtigt werden, dass diese auch für Personen erschwinglich sein müssen, die von sozioökonomischer Armut und Ausgrenzung betroffen sind. Deshalb sollten in enger Abstimmung mit den betroffenen Gemeinschaften gezielte Regelungen zur Unterstützung der in sozioökonomischer Hinsicht besonders benachteiligten Gruppen ausgelotet werden;
- **Zugänglichkeit**, d. h. die Möglichkeit für alle Menschen, einschließlich Menschen mit Behinderungen, älterer Menschen und Menschen mit (vorübergehend) eingeschränkter Mobilität, Verkehrsdienste unkompliziert und selbstständig zu nutzen;
- **Sicherheit von Nutzern und Personal** im Hinblick auf geschlechtsspezifische und intersektionale Aspekte. Wie sich in den vergangenen Jahren erwiesen hat, sind inklusive Maßnahmen im Bereich der öffentlichen Gesundheit für sicheres Reisen ebenso relevant. Die Beschäftigten im öffentlichen Verkehr benötigen ein sicheres Arbeitsumfeld, in dem sie weder Gewalt noch Belästigung ausgesetzt sind.
- **Qualität** im Hinblick auf Nutzerfreundlichkeit, Fahrtzeiten, Betreuung und dafür angemessene Personalausstattung, barrierefreie digitale Lösungen sowie Informationen über Beförderungsmöglichkeiten und Fahrtzeiten.

3.9 Der EWSA merkt an, dass **in den Jahren vor der Pandemie** mit der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen Möglichkeiten eingeführt wurden, privaten Unternehmen im Wege von wettbewerblichen Vergabeverfahren und öffentlichen Dienstleistungsaufträgen gemäß den allgemeinen EU-Vorschriften für die öffentliche Auftragsvergabe Zugang zu öffentlichen Verkehrsdiensten zu geben. Angesichts der strategischen Bedeutung des öffentlichen Verkehrs für Gesellschaft und Mobilität, die die Pandemie deutlich gemacht hat, und des beispiellosen Personalmangels in der Branche betont der EWSA, dass öffentliche Dienstleistungsaufträge Schutz im Hinblick auf Sozial- und Beschäftigungsbedingungen bieten müssen, damit qualifizierte Arbeitskräfte gehalten werden.

3.10 Der öffentliche Verkehr ist eine Dienstleistung, die der Gesellschaft als Ganzes in all ihrer Vielfalt zugutekommen muss. Vor diesem Hintergrund ist es von entscheidender Bedeutung, die Verfahren für die Vergabe öffentlicher Aufträge transparent zu halten und die Beteiligung von Arbeitnehmern und Nutzern an den Vergabeentscheidungen sicherzustellen.

- 3.11 Der EWSA begrüßt, dass die **Kommission** zur Abfederung der sozialen und wirtschaftlichen Auswirkungen von COVID-19 die **Aufbau- und Resilienzfähigkeit** ins Leben gerufen hat. Mit der entsprechenden Verordnung (EU) 2021/241 wurde festgelegt, unter welchen Bedingungen die Mitgliedstaaten einen Anspruch auf Finanzhilfen aus dieser Fähigkeit haben. So mussten die Mitgliedstaaten nationale Aufbau- und Resilienzpläne vorlegen und sich dazu verpflichten, 37 % der ihnen gewährten EU-Finanzhilfen für Investitionen und Reformen im Klimaschutzbereich und 20 % für die Förderung des digitalen Wandels aufzuwenden. Saubere Mobilität ist nach wie vor eine zentrale Komponente dieser Pläne. Der EWSA merkt jedoch an, dass die Umsetzung dieser Maßnahmen Auswirkungen sowohl für die Gesellschaft als auch für die Arbeitnehmer haben wird und daher nicht hinter verschlossenen Türen erfolgen darf. In die Entwicklung von Strategien für einen umweltfreundlicheren und nachhaltigeren öffentlichen Verkehr sollten alle sozialen Interessenträger einbezogen werden.¹¹ Ferner sollten öffentliche Interessenträger in der Lage sein, die Durchführung der öffentlichen Maßnahmen und die Verwendung der einschlägigen öffentlichen Mittel wirksam zu überwachen.
- 3.12 Es gilt, eine **inklusive Teilhabe an der Erarbeitung von Lösungen für den öffentlichen Verkehr zu fördern**, damit alle Interessenträger, einschließlich Behörden, Dienstleister, Nutzer öffentlicher Verkehrsdienste und Experten für Zugänglichkeits- und Stadtplanungsfragen die Möglichkeit haben, sich einzubringen.¹² Ferner sollten bewährte Verfahren für eine gemeinsame Gestaltung öffentlicher Verkehrslösungen gefördert werden.¹³ Bei der Gestaltung öffentlicher Verkehrsdienste sollte nach dem Konzept des „universellen Designs“ im Sinne des Übereinkommens der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen¹⁴ verfahren werden, um die Zugänglichkeit solcher Dienste für ein größtmögliches Spektrum von Nutzern, einschließlich Menschen mit Behinderungen, älterer Menschen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität, zu gewährleisten.
- 3.13 In der Mitteilung der Kommission „Fit für 55“ heißt es: „Viele Bürgerinnen und Bürger, insbesondere jüngere Menschen, sind bereit, ihre Konsum- und Mobilitätsmuster zu ändern, wenn sie entsprechend informiert werden, sodass sie ihren CO₂-Fußabdruck begrenzen und in einer ökologischeren und gesünderen Umwelt leben können.“¹⁵ Die Steigerung der Attraktivität dieser Verkehrsträger für alle wird zum Umstieg auf umweltfreundlichere und nachhaltigere

¹¹ Im Übereinkommen der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen heißt es: „Bei der Ausarbeitung und Umsetzung von Rechtsvorschriften und politischen Konzepten zur Durchführung dieses Übereinkommens und bei anderen Entscheidungsprozessen in Fragen, die Menschen mit Behinderungen betreffen, führen die Vertragsstaaten mit den Menschen mit Behinderungen, einschließlich Kindern mit Behinderungen, über die sie vertretenden Organisationen enge Konsultationen und beziehen sie aktiv ein.“ [Artikel 4 Absatz 3 der UN-Behindertenrechtskonvention](#). Zudem stellt der EWSA in einer früheren Stellungnahme ([ABl. C 341 vom 24.8.2021, S. 100](#)) fest: „Wie bereits in seiner Stellungnahme von 2012 dargelegt, möchte der EWSA einen offenen, kontinuierlichen und transparenten Meinungs austausch über die Umsetzung des Weißbuchs zwischen der Zivilgesellschaft (Unternehmen, Arbeitgeber, Arbeitnehmer, Nutzer, NRO und Wissenschaft usw.), der Kommission und anderen relevanten Akteuren wie den nationalen Stellen auf verschiedenen Ebenen fördern. So werden die Akzeptanz und das Verständnis seitens der Zivilgesellschaft gestärkt und die Rückmeldungen in Form nützlicher Informationen an die politischen Entscheidungsträger und für die Umsetzung Zuständigen verbessert.“

¹² Wie der EWSA bereits in einer früheren Stellungnahme ([ABl. C 275 vom 18.7.2022, S. 18](#)) dargelegt hat, vertritt er die „Auffassung, dass alle Interessenträger einschließlich der Sozialpartner einbezogen werden müssen, um sinnvolle und tragfähige Lösungen für die Ökologisierung des Seetransports zu finden“.

¹³ Siehe z. B. das Projekt TRIPS ([TRansport Innovation for disabled People needs Satisfaction](#)).

¹⁴ [Artikel 2 der UN-Behindertenrechtskonvention](#).

¹⁵ [„Fit für 55“, COM \(2021\) 550 final](#).

Verkehrsträger beitragen. Es ist wichtig, das Bewusstsein für die Umweltauswirkungen des Verkehrs und des persönlichen Mobilitätsverhaltens zu schärfen. Sensibilisierungsmaßnahmen allein werden jedoch nur dann die erforderliche Wirkung entfalten, wenn die Herausforderungen im Hinblick auf verfügbare, erschwingliche, zugängliche und sichere öffentliche Verkehrsmittel angemessen angegangen werden. Obwohl sich viele Menschen bewusst sind, dass es im Interesse der Umwelt dringend notwendig ist, umweltfreundlichere Verkehrsträger zu nutzen, werden sie keinen entscheidenden Beitrag zur Ökowende leisten können, wenn sie es sich einfach nicht leisten können, umweltfreundlichere Verkehrsmittel zu nutzen oder keinen Zugang dazu haben. Damit vergibt die EU eine große Chance.

- 3.14 Der EWSA betont, dass die **COVID-19-Pandemie dazu geführt hat, dass im öffentlichen Verkehrswesen rascher digitale Technologien eingeführt wurden**. Diese Entwicklung dürfte sehr wahrscheinlich durch die Durchführung der Aufbau- und Resilienzpläne und der nationalen Aufbau- und Resilienzpläne aufrechterhalten und weiter verstärkt werden. Zwar kann die Digitalisierung zur Effizienz und Nachhaltigkeit des öffentlichen Verkehrs beitragen und Vorteile für die Nutzer von Verkehrsdiensten (z. B. digitale Reiseplaner oder Echtzeitinformationen zu Verkehrsdiensten) mit sich bringen, doch sollte darauf geachtet werden, dass der digitale Wandel nicht zu geringeren Beschäftigungsmöglichkeiten für Arbeitnehmer im Verkehrswesen oder zu schlechteren persönlichen Assistenzdiensten für die Nutzer führt. Ebenso gilt es sicherzustellen, dass die Kluft zwischen Menschen, die einen Nutzen aus der Digitalisierung schlagen können, und jenen, denen dies aufgrund mangelnder Zugänglichkeit oder Erschwinglichkeit der erforderlichen digitalen Dienste oder aufgrund geringerer digitaler Kompetenzen verwehrt bleibt, nicht größer wird. Der EWSA fordert die politischen Entscheidungsträger deshalb auf, die Aspekte des digitalen Wandels, mit denen ein nachhaltiger und gerechter Verkehr für alle erreicht werden soll, in inklusiver und partizipativer Weise umzusetzen.

Brüssel, den 26. Oktober 2022

Christa SCHWENG

Präsidentin des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses
