

Der ÖPNV schafft grüne Arbeitsplätze und fördert ein integratives Wachstum

Einleitung

Regierungen überall auf der Welt erachten ein umweltverträgliches Wachstum und grüne Arbeitsplätze als oberste Priorität und stellen dementsprechend ehrgeizige Reformprogramme auf. Die Einbeziehung des städtischen ÖPNV in diese Politiken wird die Regierungen bei der schnelleren und effizienteren Erreichung ihrer Ziele unterstützen.

Städte sind die Motoren der Wirtschaft. In ihnen konzentrieren sich 80 % der globalen Wirtschaftsleistung und über 50 % der Weltbevölkerung. Eine effiziente städtische Mobilität schafft wirtschaftliche Möglichkeiten, stärkt die soziale Integration, fördert den Handel, erleichtert den Zugang zu Märkten und Dienstleistungen und sorgt für eine effizientere Nutzung der Ressourcen. Als Rückgrat einer effizienten städtischen Mobilität trägt der ÖPNV durch ein angemessenes Dienstleistungsangebot zu dynamischeren und wettbewerbsfähigeren Städten bei, in denen mehr Arbeitsplätze geschaffen werden.

Der städtische ÖPNV ist selbst ein wichtiger Wirtschaftssektor, dessen Anteil an der Leistung des Gesamtverkehrssektors etwa 20 % beträgt. Weltweit sind mit dem

Angebot von ÖPNV-Diensten und der ÖPNV-Lieferkette an die 13 Millionen Arbeitsplätze verbunden.

Dieses Positionspapier zeigt, dass der ÖPNV ein unverzichtbarer Bestandteil eines grünen und integrativen Wachstums ist. Es legt die Merkmale der Arbeitsplätze in der ÖPNV-Industrie (Betreiber, Behörden und Lieferkette) dar und zeigt, wie die Entwicklung des ÖPNV die örtliche Wirtschaft unterstützt. Schließlich werden Empfehlungen dazu vorgelegt, wie das Potenzial des ÖPNV optimiert werden kann, um ein grünes Wachstum und die Schaffung von Arbeitsplätzen zu fördern.

Teil 1: Die örtliche Wirtschaft ankurbeln: Beschäftigung bei ÖPNV-Betreibern und -Behörden

ÖPNV-Unternehmen und -Behörden sorgen für grüne lokale Arbeitsplätze, die nicht ausgelagert oder aus der örtlichen Umgebung ausgesiedelt werden können. Diese Arbeitsplätze sind daher im Fall eines Konjunkturrückgangs nicht so stark betroffen wie Arbeitsplätze in anderen Sektoren.

Die 2011 von der UITP-Beobachtungsstelle für Beschäftigung durchgeführte Umfrage zeigt, dass städtische ÖPNV-Betreiber **weltweit** ungefähr **7,3 Millionen Personen** beschäftigten. Die (hauptsächlich örtlichen) öffentlichen Behörden, die für den ÖPNV zuständig sind, beschäftigen weltweit ungefähr **300 000** Personen.

Aufgrund seiner örtlichen und manchmal fragmentierten Beschaffenheit erhält der ÖPNV nicht immer die Anerkennung, die ihm als wichtigem Arbeitgeber zusteht. In europäischen Städten wie Paris, Berlin, Wien, Amsterdam, Barcelona und Dublin gehören ÖPNV-Betreiber zu den größten städtischen Arbeitgebern.

1. ÖPNV-Unternehmen sind erstklassige Garanten grüner Arbeitsplätze und eines integrativen Wachstums

Dem Umweltprogramm der Vereinten Nationen (UNEP) und der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) zufolge werden grüne Arbeitsplätze folgendermaßen definiert:¹ *„Wir definieren grüne Jobs als Arbeitsplätze in der Landwirtschaft, Industrieproduktion, Forschung und Entwicklung (F&E) sowie administrative und serviceorientierte Tätigkeiten, die wesentlich zur Bewahrung oder Wiederherstellung der Umweltqualität beitragen. Dazu gehören insbesondere, aber nicht ausschließlich Arbeitsplätze, die dabei helfen, das Ökosystem und die Biodiversität zu schützen, den Energie-, Material- und Wasserverbrauch durch hocheffiziente Strategien zu reduzieren, die Wirtschaft zu dekarbonisieren und die Erzeugung jeglicher Art von Abfall oder Umweltverschmutzung zu minimieren oder völlig zu vermeiden.“*

Aufgrund seiner Beschaffenheit und Mission generiert der ÖPNV-Sektor wie andere sanfte Verkehrsmittel grüne Arbeitsplätze. Jeder Job im ÖPNV-Sektor trägt zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen, zu Energieeinsparungen sowie zur Staureduzierung bei und bewahrt und erneuert damit die Umweltqualität.

In Lateinamerika nimmt Brasilien beispielsweise eine führende Stellung hinsichtlich grüner Arbeitsplätze ein. Laut Daten der ILO für 2010 gibt es ungefähr 2,9 Millionen „grüne Fachkräfte“ in Brasilien, von denen nur 6,6 % auf dem formellen Markt tätig sind.

Das Wachstum des ÖPNV trägt in allen Ländern dazu bei, die Arbeitslosigkeit zu bekämpfen und die Wirtschaft anzukurbeln. Das Angebot qualifizierter Jobs für unqualifizierte Arbeitskräfte stärkt die soziale Integration und

unterstützt stabile Lebensbedingungen, was wiederum zur Entstehung einer Mittelklasse führt.

In den meisten europäischen Ländern gewährleisten Jobs im ÖPNV im Vergleich zu anderen Arbeitsplätzen, die ähnliche Qualifikationen erfordern, und insbesondere im Vergleich zu den nationalen Mindestlöhnen ein gutes Gehaltsniveau.

2. Innovation und Produktivitätsmaximierung führen zu einer Steigerung der Arbeitsproduktivität

Wie alle anderen Dienstleistungssparten ist der ÖPNV-Sektor ein beschäftigungswirksamer Sektor. So machen die Arbeitskosten 60 % bis 80 % der Gesamtkosten eines ÖPNV-Unternehmens aus.

Im ÖPNV-Sektor sind Produktivitätszuwächse eine ständige Bestrebung bestehender Unternehmen. Zur Produktivitätsmaximierung muss sowohl auf die interne als auch die externe Produktivität eingegangen werden.

Um bedeutende Ergebnisse hinsichtlich der internen Produktivität zu erzielen, sind Ausgaben zur Entwicklung neuer Instrumente erforderlich. Diese können IT-Systeme, innovative Management-Tools (Operationelles Support-System), neue Fahrgeldmanagementtechnologien und modernisierte Betriebsformen wie automatische U-Bahnen, aber auch Investitionen in das Humankapital (Ausbildungsprogramme) beinhalten, um neue Organisationsstrukturen und Geschäftsmodelle zu schaffen.

Externe Produktivitätszuwächse in ÖPNV-Netzen können erzielt werden, indem der Straßenraum besser zwischen öffentlichen und individuellen Verkehrsmitteln aufgeteilt wird. Die Verwendung spezieller Buskorridore und der Vorrang an Verkehrsampeln ermöglichen es, die Durchschnittsgeschwindigkeit eines Busses um 10 %, 15 % oder sogar 20 % zu erhöhen. Das bedeutet, dass unter Verwendung derselben Produktionsmittel zusätzliche Kapazität und ein besserer Service angeboten werden können.

Innovation, Qualitätsmanagement und die Übernahme sozialer Verantwortung helfen ÖPNV-Unternehmen dabei, die Arbeitsproduktivität zu erhöhen. Der ÖPNV dient per se dem öffentlichen Interesse und bringt wichtige soziale und gesellschaftliche Vorteile. ÖPNV-Unternehmen gehören daher, gleich ob in öffentlichem oder privatem Eigentum, zu den Vorreitern im Bereich der sozialen Verantwortung von Unternehmen, einschließ-

lich des Qualitätsmanagements. Auch Aus- und Weiterbildungsprogramme sind effiziente Instrumente für den sozialen Fortschritt und Schlüsselindikatoren der Unternehmensleistung. Dank der technologischen Innovation ist es nun möglich, ÖPNV-Netze zu schaffen, die weniger Humanressourcen benötigen, während sie die Umweltbelastung reduzieren.

Das Angebot eines hochwertigen ÖPNV-Dienstes erfordert hochwertige interne Leistungsstandards. Die Leistungskapazität einer Organisation wächst nur durch die Verbesserung der Qualität des Arbeitslebens und die Förderung der Mitarbeiterkompetenzen. Aus- und Weiterbildungsprogramme für die Mitarbeiter sind Schlüsselfaktoren bei der Steigerung der Produktivität eines Unternehmens. Gut ausgebildete Mitarbeiter, die selbstsicher und kompetent ihre Rolle übernehmen und mit ihren Arbeitsbedingungen zufrieden sind, helfen dabei, die Produktivität und die Fahrgastzufriedenheit zu steigern und schließlich die Unternehmensleistung zu verbessern.

3. Eine wachsende Anzahl an formellen Arbeitsplätzen in der asiatisch-pazifischen Region, Afrika und Lateinamerika

In OECD-Ländern stehen bestehende Arbeitsplätze unter Druck, da die Unternehmen bemüht sind, ihre Produktivität zu steigern, um die Produktionskosten zu verringern und Budgetkürzungen zu bewältigen. Etwas anders ist die Situation in BRIC-Ländern und Schwellenländern, wo jede Entwicklung des ÖPNV-Sektors systematisch qualifizierte und stabilere Arbeitsplätze schafft.

In Ländern, in denen es derzeit an formeller ÖPNV-Infrastruktur fehlt, bringt die Entwicklung eines organisierten ÖPNV-Angebots den Rückgang der Anzahl informeller Jobs mit sich. Durch den formellen ÖPNV-Betrieb entstehen Beschäftigungsmöglichkeiten für Personen, die derzeit unter unsicheren oder prekären Beschäftigungsverhältnissen im informellen Sektor arbeiten.

Abgesehen von ihrer Umweltverträglichkeit sind formelle Arbeitsplätze in ÖPNV-Unternehmen qualifizierte Arbeitsplätze, die bessere Bedingungen für eine stabile und möglicherweise permanente Vollzeitbeschäftigung, ein angemessenes Lohnniveau und langfristige Beschäftigungsfähigkeit bieten, gemäß der ILO-Definition von "grünen Arbeitsplätzen".

In Lateinamerika hat sich die ÖPNV-Beschäftigung tiefgreifend verändert und Fortschritte in Richtung einer Formalisierung gemacht. Der Sektor ist ein wichtiger Wirtschaftsmotor, der Schätzungen zufolge ungefähr 2 % des Gesamt-BIP der Region erwirtschaftet.

Der Arbeitsmarkt in Lateinamerika ist größtenteils informell, was sich auch im ÖPNV-Sektor widerspiegelt. Es ist allerdings wichtig, den im Vergleich zu anderen Sektoren relativ hohen Formalisierungsgrad im ÖPNV-Sektor hervorzuheben. In Argentinien beispielsweise ist dem Nationalen Plan für die Regularisierung der Arbeit (PNRT) aus dem Jahr 2011 zufolge die Anzahl informeller Arbeitsplätze im ÖPNV-Sektor (20 %) halb so hoch wie in der nationalen Gesamtwirtschaft (40 %).

4. Der ÖPNV ist resistent gegenüber Wirtschafts- und Finanzkrisen

Unabhängig von der finanziellen und wirtschaftlichen Situation einer Stadt besteht die grundlegende Mission des ÖPNV darin, das Grundrecht aller Menschen auf Mobilität sicherzustellen. Dieser öffentliche Auftrag hängt mit den Zielen der sozialen Eingliederung, der Zugänglichkeit für alle und der Lebensqualität zusammen, die allesamt entscheidend für die nachhaltige Entwicklung städtischer Gebiete sind. Außerdem muss aufgrund des zunehmenden Bewusstseins für Umweltfragen, der steigenden Energiekosten und des wachsenden Mobilitätsbedarfs ein bestimmtes Niveau an ÖPNV-Diensten aufrechterhalten werden. Dies erlaubt es den örtlichen Behörden, ein relativ stabiles Dienstleistungsangebot im ÖPNV-Sektor sicherzustellen.

Bisher hat dieser öffentliche Auftrag für eine relative Beschäftigungsstabilität im ÖPNV-Sektor in Europa gesorgt. Dies zeigt, dass der ÖPNV-Sektor auch in Zeiten der Krise resistenter zu sein scheint als andere. Im Jahr 2012 führte der UITP-Ausschuss für Unternehmensmanagement und Humanressourcen eine Umfrage zur „Attraktivität des Fahrerberufs“ durch.² Die Ergebnisse der Umfrage deuten

¹ „Grüne Arbeitsplätze: Für menschenwürdige Arbeit in einer nachhaltigen, kohlenstoffarmen Welt“, ein im Rahmen der gemeinsamen „Green Jobs Initiative“ des UNEP, der ILO, der Internationalen Arbeitgeberorganisation (IOE) und des Internationalen Gewerkschaftsbunds vom UNEP in Auftrag gegebener und finanzierter Bericht, der im September 2008 veröffentlicht wurde.

² Umfrage „Attractiveness of the job of driver“, Juni 2012, UITP-Arbeitsdokument, Ausschuss für Unternehmensmanagement und Humanressourcen – 2. Bericht der Beobachtungsstelle für Beschäftigung, verfügbar auf Mobi + unter www.uitp.org

darauf hin, dass im Fall von Budget- und Kosteneinsparungen die häufigsten Maßnahmen limitierte Streichungen von Diensten (Linien), Produktivitäts- und Arbeitszeiterhöhungen und Einstellungsstopps sind. Berichten zufolge kommt es sogar in Ländern wie Portugal, Spanien und Italien kaum zu Entlassungen. Dies zeigt deutlich, dass sich die Konjunktur nur zum Teil auf die Anzahl der Fahrerarbeitsplätze auswirkt, es keinen deutlichen Rückgang der Fahrgastzahlen gibt und die Fahrerarbeitsplätze daher weniger betroffen sind als Arbeitsplätze in anderen Sektoren. Dies ist umso bedeutender, als die Fahrer in der überwiegenden Mehrheit der Unternehmen unabhängig von ihrer geographischen Lage zwischen 50 % und 95 % des Gesamtpersonals ausmachen.

Teil 2: Beschäftigung in der ÖPNV-Lieferkette: ein dynamischer, innovativer und wachsender Sektor

Die ÖPNV-Lieferkette ist an der Bereitstellung von Gütern und Dienstleistungen für ÖPNV-Betreiber und -Behörden beteiligt. Dazu gehören insbesondere die Fahrzeugherstellung und die Errichtung von Infrastruktur sowie die Integration der Fahrzeuge und der Infrastruktur in das Stadtgefüge.

Die Schätzung der Anzahl der Arbeitsplätze in der ÖPNV-Lieferkette fällt abhängig davon, wo die Grenzen festgelegt werden, unterschiedlich aus. Einer vorsichtigen Schätzung der UITP zufolge liegt die Zahl bei ungefähr 5 Millionen Arbeitsplätzen weltweit. Darüber hinaus kann die ÖPNV-Lieferkette als beschäftigungswirksamer Sektor charakterisiert werden, der eine Reihe von Kompetenzen involviert und an der Spitze der Innovation steht. Investitionen in die ÖPNV-Infrastruktur und -Dienste wirken sich direkt auf die Schaffung von Arbeitsplätzen in der Lieferkette aus. Ein besseres Verständnis der oben erwähnten Merkmale der Lieferkette kann dabei helfen, für Investitionen in den ÖPNV einzutreten.

1. Ein beschäftigungswirksamer Sektor

In Österreich, Kanada und den Vereinigten Staaten durchgeführte Forschungen zeigen, dass Investitionen in den ÖPNV je nach investiertem Betrag zwischen 50 % und 100 % mehr Arbeitsplätze schaffen als Investitionen in anderen Bereichen wie dem Straßenbau. Warum das so ist? Da öffentliche Verkehrsmittel den Raum effizienter nutzen als der motorisierte Individualverkehr, verbrauchen

ÖPNV-Projekte tendenziell weniger Ressourcen für den Grunderwerb. Außerdem handelt es sich dabei oft um komplexere Projekte, die umfassende Expertise, Technik und Konstruktionsaufwand erfordern. Schließlich geht mit ihnen oft die Beschaffung neuer ÖPNV-Fahrzeuge einher. Daraus wird deutlich, dass sich ein bedeutender Teil der durch ÖPNV-Investitionen zusätzlich geschaffenen Arbeitsplätze in der Lieferkette befindet.

Die Konstruktion und Herstellung von ÖPNV-Fahrzeugen ist eine besonders beschäftigungswirksame Tätigkeit, die einen viel geringeren Automatisierungsgrad aufweist als die Privatfahrzeugindustrie. Die Fahrzeuge werden in kleineren Serien hergestellt und folgen spezifischen Kriterien, die von den Betreibern und Behörden festgelegt werden. Auch wenn der Standardisierungs- und Automatisierungsgrad in den kommenden Jahren wahrscheinlich ansteigen wird, bleibt die ÖPNV-Fahrzeugherstellung ein beschäftigungswirksamer Bereich.

Die Infrastruktur und die Fahrzeuge generieren im Verlauf ihres Lebenszyklus ebenfalls Arbeitsplätze – insbesondere in den Bereichen der Instandhaltung und der Erneuerung.

2. Eine Vielzahl von Kompetenzen und Unternehmen

An der Herstellung von ÖPNV-Fahrzeugen (sowohl Bussen als auch Zügen) sind zahlreiche Zulieferer beteiligt. Den Markt für Endprodukte teilen sich einige wenige große und bekannte Anbieter, die auf die Bestandteile eines breiten Zuliefererspektrums angewiesen sind. Schätzungen zufolge werden zwischen 50 % und 75 % der Bestandteile für ÖPNV-Fahrzeuge von Zulieferern produziert. Tatsächlich sind hunderte Zulieferer an der Herstellung eines ÖPNV-Fahrzeugs beteiligt.

Abb. 1: Bestandteile für die Buserstellung

Lüftungs- und Klimaanlagen	Kupplung	Getriebe	Lenkanlage
Generatoren	Kühlsysteme	Naben	Aufhängung
Karosserieteile	Gebläse/Heizung	Werkzeuge	Übertragung
Bremsen	Antriebsstrang	Radios	Reifen
Fahrgestell	Motoren	Sitze/Polsterung	Fenster

Die zahlreichen Bestandteile, die für die Herstellung eines ÖPNV-Fahrzeugs erforderlich sind (siehe Abbildung 1), veranschaulichen die breite Palette an beteiligten spezialisierten Zulieferern. Sie erklären auch die erforderliche breite Sachkenntnis und die unterschiedlichen Disziplinen, die zum Tragen kommen, wie beispielsweise der Maschinenbau, die IT oder die Ergonomie. Die Zulieferer haben ihre eigenen Zulieferer und so unterstützt der ÖPNV letzten Endes ein dichtes Netz zehntausender Entwicklungs-, Konstruktions- und Herstellerunternehmen überall auf der Welt. In dieser Hinsicht ist der ÖPNV ein wichtiger und wachsender Bestandteil der breiteren Automobilindustrie.

Zu den Zulieferern in der ÖPNV-Lieferkette gehören alte Familienunternehmen ebenso wie Start-ups und sowohl kleine und mittlere als auch multinationale Unternehmen.

Die Bereitstellung von Gütern und Dienstleistungen für den ÖPNV ist ein dynamischer Markt mit Akteuren in vielen Ländern und Regionen. Diese große Verbreitung der Zulieferer ist auch für die Erhaltung eines industriellen Netzwerks im gesamten Gebiet nützlich. Der ÖPNV ist außerdem an der Entwicklung von Exzellenzzentren beteiligt, wo ähnliche Industriezweige ihre Kräfte bündeln.

3. An der Spitze der Innovation

Der ÖPNV ist oft in verschiedenen Bereichen seiner Lieferkette ein Innovationsmotor. Dies kommt nicht nur dem ÖPNV, sondern auch anderen Industriezweigen zugute – mit den damit verbundenen Möglichkeiten der Schaffung von Arbeitsplätzen. Die Innovation bildet aus mehreren Gründen das Herzstück des ÖPNV.

Erstens ist politisch motivierte Innovation im ÖPNV wichtig. Vor dem Hintergrund zunehmender Umweltprobleme regen Anforderungen an die Energieeffizienz Forschungs- und Industrieentwicklungen an und fördern die Entwicklung zukünftiger Anwendungen und damit neuer Arbeitsplätze im und über den ÖPNV hinaus beispielsweise in den Bereichen der Energierückgewinnung, des Hybridantriebs und der Brennstoffzellen.

Zweitens bringen die verstärkte Kundenorientiertheit und die zunehmenden Erwartungen der Kunden in Bezug auf Qualität, Komfort und Personalisierung neue Services und Innovationen im ÖPNV hervor.

Schließlich erfordert auch die Integration des ÖPNV in konstruierte und geschäftige städtische Umgebungen Innovation – nicht nur vom technischen Standpunkt aus

(neue Materialien, innovativer Tunnelbau, IVS, usw.), sondern auch aus Sicht der städtebaulichen Planung und Gestaltung. Dadurch entstehen neue Konzepte, Ideen und Entwicklungen in diesem Tätigkeitsbereich, was sowohl dem ÖPNV als auch der Stadtplanung generell zugute kommt.

Seine Positionierung im Zentrum einer „Welt der Innovation“ schafft zugleich eine Aufwärtsspirale für den ÖPNV. Die Attraktivität des Sektors für die talentiertesten Fachkräfte beinhaltet das Versprechen auf mehr Innovation und neuere Entwicklungen, die wiederum den Bedarf nach talentierteren Fachkräften schüren, usw.

Neue und innovative Möglichkeiten der Bereitstellung von ÖPNV-Diensten werden erforscht und neue Arten von Services entwickelt. So entstehen High Tech-Arbeitsplätze in Industrien mit hohem Wertzuwachs. Genau diese Art von Jobs untermauert die Beschäftigungs- und Wachstumsstrategien in vielen OECD-Ländern.

Teil 3: Über die Beschäftigung im ÖPNV hinaus bringen ÖPNV-Investitionen enorme Vorteile für die Wirtschaft und das Wachstum auf lokaler Ebene

1. ÖPNV-Investitionen: das Potenzial, lokale Arbeitsplätze zu schaffen

ÖPNV-Infrastrukturinvestitionen sind ein wichtiger Jobmotor in den Städten, ob es sich nun um Investitionen in U-Bahn-, Stadtbahn- oder hochwertige Busdienste, ÖPNV-Bahnhöfe oder die Implementierung von Mobilitätsplänen handelt. All diese Investitionen haben bedeutende Auswirkungen auf die Arbeitsplatzschaffung in den Städten, da sie die Wirtschaft ankurbeln und zur Erholung der Wirtschaft sowie einem langfristigen grünen Wachstum beitragen.³

³ Cities and Green Growth: a Conceptual Framework. Hammer, S. et al., OECD Regional Development Working Papers 2011/08, OECD Publishing. <http://dx.doi.org/10.1787/5kg0tflmzx34-en>, (Zugriff vom 14. Dezember 2012)

Der OECD-Bericht zeigt deutlich, dass „das Wirtschaftswachstum in städtischen Gebieten von endogenen Faktoren wie dem Humankapital, dem physischen Kapital (d.h. der Infrastruktur) und der Innovation sowie von räumlichen Faktoren wie Agglomerationsfaktoren und der Nähe zum Zielmarkt abhängt.“ Dies positioniert die Mobilität entschieden als Wirtschaftssektor, der ein nachhaltiges Wachstum fördert und Arbeitsplätze schafft.

Unter Bezugnahme auf die Definitionen einer Schweizer Studie⁴ veranschaulicht dieses Positionspapier die kurz- bis langfristigen Auswirkungen von ÖPNV-Investitionen auf die Wirtschaft und die Beschäftigung. Die Beschäftigungseffekte im Zusammenhang mit der ÖPNV-Infrastruktur werden in folgende Kategorien unterteilt:

Direkter Effekt: Arbeitsplätze, die unmittelbar durch die Verkehrsprojekte generiert werden (Machbarkeitsstudien, Infrastrukturarbeiten);

Indirekter Effekt: Arbeitsplätze in der Lieferkette und in den Dienstleistungsbereichen, die an der Bauphase der ÖPNV-Infrastruktur beteiligt sind;

Induzierter Effekt: Arbeitsplätze, die durch kommerzielle Tätigkeiten rund um die ÖPNV-Infrastruktur in der örtlichen Wirtschaft generiert werden;

Katalysatoreffekt: Arbeitsplätze, die mit der Stadterneuerung und -entwicklung rund um die ÖPNV-Infrastruktur zusammenhängen, die eine bessere Anbindung und Zugänglichkeit ermöglicht.

2. Eine Investition mit hohem Mehrwert für die Gesellschaft

Investitionen in ÖPNV-Infrastruktur bringen sowohl kurz- als auch langfristig weitreichende Vorteile für die Gesellschaft. Dazu gehören eine verbesserte Gesundheit durch weniger Staus und Verschmutzung, eine kürzere Fahrzeit, eine höhere soziale Gerechtigkeit und Energieeinsparungen, die zusammen zu einer höheren Lebensqualität in der Stadt beitragen. Angesichts des aktuellen Urbanisierungstrends und des voraussichtlich kontinuierlichen Anstiegs der Mobilität auf der ganzen Welt werden ÖPNV-Investitionen entscheidend zur langfristigen Reduzierung der wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Kosten beitragen und durch ihren positiven Einfluss auf die Zahl der Verkehrsunfälle, die öffentliche Gesundheit, den Energieverbrauch, die Verkehrsüberlastung, die Parkflächen, die Mobilitätskosten, den Zugang zu Bildung, Arbeitsplätzen und Freizeitangeboten, usw. Einsparungen für die gesamte Gesellschaft erzielen.

3. ÖPNV-Investitionen haben einen wichtigen (direkten, indirekten, induzierten und Katalysator-) Effekt auf die Schaffung lokaler Arbeitsplätze

Ein maßgeblicher Effekt von ÖPNV-Investitionen ist der direkte, indirekte, induzierte oder Katalysator-Effekt auf die Schaffung örtlicher Arbeitsplätze.

Einer in den Städten Köln und Nürnberg durchgeführten deutschen Studie zufolge generiert jeder in den ÖPNV investierte Euro 5,30⁵ bzw. 5⁶ Euro an wirtschaftlichem Mehrwert.

Für jeden der 3 200 Beschäftigten der Kölner Verkehrsbetriebe (KVB) **wird ein zusätzlicher Arbeitsplatz in der örtlichen Wirtschaft geschaffen** (induzierter Effekt).

In der Schweiz generiert jeder Arbeitsplatz, der innerhalb der Genfer Verkehrsbetriebe (TPG) geschaffen wird, **3,3 zusätzliche Arbeitsplätze in der regionalen Wirtschaft**.

Außerhalb Europas führte die jüngste Fertigstellung des Hochgeschwindigkeitszuges Gautrain in Südafrika nach Angaben aus dem Jahr 2011 zur Schaffung von **29 500 direkten örtlichen Arbeitsplätzen** und einer geschätzten Gesamtanzahl von **103 300 direkten**,

Crossrail, das große neue Schienenverkehrsprojekt in Südostengland, das 2018 in Betrieb gehen soll, ist ein wichtiger Jobmotor in der Region, durch den allein im Baugewerbe 70 000 Arbeitsplätze geschaffen werden. Außerdem wird es dadurch mehr Menschen möglich sein, im Zentrum von London zu arbeiten, indem die Pendlerdistanz für zusätzliche 1,5 Millionen Menschen auf maximal 45 Minuten reduziert wird. Dies wird den Pool potenzieller Arbeitgeber und Kunden für Unternehmen im Zentrum Londons vergrößern und eine größere Unternehmenskonzentration im zentralen Geschäftsgebiet ermöglichen (was bekanntlich in Verbindung mit einer größeren Produktivität steht). Zusätzlich zu Zeiteinsparungen für Nutzer und Unternehmen wird Crossrail einen zusätzlichen BIP-Zuwachs in der Größenordnung von GBP 40 Millionen für die britische Wirtschaft erzielen. Durch die Einbeziehung des umfassenderen wirtschaftlichen Nutzens des Projekts stieg das Kosten-Nutzen-Verhältnis von rund 2:1 auf 4:1. Außerdem sollen die Immobilienwerte durch das Projekt um GBP 5,5 Milliarden ansteigen.

indirekten und induzierten Arbeitsplätzen.

Diese breite Palette an Daten zeigt, dass der ÖPNV ungeachtet der rechtlichen, politischen oder kulturellen Gegebenheiten ein erfolgreicher Beschäftigungsmotor in Städten in unterschiedlichen Teilen der Welt ist.

4. Von ÖPNV-Investitionen zu Agglomerationseffekten und städtischem Wohlstand

Das erhebliche Potenzial von ÖPNV-Investitionen für die Beschäftigung wird von einem breiten Spektrum an Studien aus aller Welt bestätigt. Diese Studien beziehen sich auf unterschiedliche zeitliche und räumliche Größenordnungen und behandeln unterschiedliche Investitionsniveaus.

Eine Studie zu mehreren französischen Städten⁷, die erneut Straßenbahnen in das Stadtgefüge integrierten, veranschaulicht, wie diese Errichtung neuer Straßenbahnlinien zu einer wirtschaftlich, sozial und ökologisch nachhaltigeren Stadt beiträgt. Diese Investitionen sind nicht nur eine Antwort auf Mobilitätsprobleme, sondern beinhalten auch „Faktoren einer Stadterneuerung“, die sich auf das allgemeine Wirtschaftssystem der Stadt auswirken. Dazu gehören ein Anstieg der Immobilienwerte aufgrund verbesserter Zugänglichkeit, die Entwicklung und Differenzierung von Geschäftstätigkeiten, die Stadterneuerung und ein nachhaltigeres Mobilitätsangebot für Einwohner und Pendler.⁸

Der ÖPNV kann somit die Schaffung eines dynamischen städtischen Umfelds begünstigen (beispielsweise durch die Gestaltung hochwertiger öffentlicher Räume rund um Straßenbahnhaltstellen) und fördert den Zugang zu Zentren gemischter Nutzung (Gewerbe- und Wohngebiet, Freizeit, Kultur, Bildung). Entscheidend für die Maximierung der oben erwähnten Nebeneffekte ist die Koordinierung der Mobilitäts- und Stadtplanung.

Probleme akuter sozialer Ausgrenzung nehmen im heutigen städtischen Umfeld immer größere Ausmaße an. Ihre Ursachen und Folgen hängen vom Grad der wirtschaftlichen Entwicklung der jeweiligen Region oder des jeweiligen Landes ab. Die erneute Anbindung sozial ausgegrenzter Menschen an die sozialen und wirtschaftlichen Strukturen der Gesellschaft kann durch einen erschwinglichen und zugänglichen ÖPNV ermöglicht werden. Indem er allen Menschen Zugang zur Mobilität ermöglicht, unterstützt der ÖPNV die Umsetzung von Maßnahmen sozialer Eingliederung.⁹

Schlussfolgerung

Der ÖPNV trägt auf vielerlei Weise zu einem umweltverträglichen Wachstum und grünen Jobs bei: Er schafft eine Vielzahl an grünen lokalen Arbeitsplätzen, er bietet gute Ausbildungs- und Qualifizierungsmöglichkeiten (insbesondere für Fahrer), er eröffnet neue Möglichkeiten für spezialisierte Zulieferer und er fördert eine bessere Anbindung in der Stadt. Dennoch zeichnen sich bei der Betrachtung der Arbeitsplätze, die mit dem ÖPNV zusammenhängen, einige gemeinsame Merkmale ab.

Dichte - Der ÖPNV ist sowohl was die Erbringung von Dienstleistungen als auch die Lieferkette anbelangt ein beschäftigungswirksamer Sektor. Durch die verbesserte Anbindung erhöht der ÖPNV auch die Arbeitsplatzdichte in städtischen Gebieten.

Vielfalt - Der Betrieb von ÖPNV-Diensten erfordert und bietet verschiedenste Arten von Qualifikationen. Die Zulieferindustrie deckt verschiedenste Disziplinen ab. Der ÖPNV unterstützt die Entwicklung aller Arten städtischer Aktivitäten.

Innovation - Die Betreiber nutzen Innovationen, um ihre Produktivität zu steigern. Die Lieferkette unterstützt Innovationen, was wiederum anderen Sektoren zugute kommt. Der ÖPNV ist ein integraler Bestandteil neuer Lebensstile und neuer Arten, die Stadt zu erleben.

Die UITP-Strategie für den ÖPNV-Sektor legt das Ziel fest, den weltweiten ÖPNV-Marktanteil bis 2025 zu verdoppeln. Die Erreichung dieses Ziels würde die Beschäftigung im ÖPNV-Sektor weiterentwickeln – sie würde beispielsweise die Anzahl der Arbeitsplätze bei ÖPNV-Betreibern verdoppeln und eine gesunde Entwicklung der Städte unterstützen.

⁴ Volkswirtschaftliche Bedeutung des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz, Verband des Öffentlichen Verkehrs (VÖV), 2004, Schweiz.

⁵ Mobilität in Köln: Regionaler Nutzen der Kölner Verkehrs-Betriebe, KVB, Deutschland.

⁶ Nutzen des ÖPNV in Nürnberg, VAG, 2009, Deutschland.

⁷ STAMBOULI Jacques, Les territoires du tramway moderne : de la ligne à la ville durable, Développement durable et territoires (en ligne), Dossier 4: La ville et l'enjeu du Développement Durable (Online), 11. Juni 2007, <http://developpementdurable.revues.org/3579>, (Zugriff vom 14. Dezember 2012)

⁸ Siehe auch: Die Geschäftswelt und den ÖPNV zusammenführen, UITP-Positionspapier, 2011.

⁹ Siehe auch: Bekämpfung der sozialen Ausgrenzung: Die Rolle des ÖPNV, UITP-Positionspapier, 2007.

Dieses Positionspapier wurde vom Lenkungsausschuss der Beobachtungsstelle für Beschäftigung vorbereitet, dem die Vorsitzenden und Manager der am Projekt beteiligten UITP-Ausschüsse angehören:

- Ausschuss für Unternehmensmanagement und Humanressourcen;
- Ausschuss für Stadt und Verkehr;
- Ausschuss für Verkehrswirtschaft.

Der Text bezieht sich auf vier von der UITP veröffentlichte Positionspapiere:

- Die Geschäftswelt und den ÖPNV zusammenführen, UITP-Positionspapier, 2011;
- Die Integration von ÖPNV und Stadtplanung: eine Aufwärtsspirale, UITP-Positionspapier, 2009;
- Die Vorteile des öffentlichen Nahverkehrs bewerten, UITP-Positionspapier, 2009;
- Bekämpfung der sozialen Ausgrenzung: Die Rolle des ÖPNV, UITP-Positionspapier, 2007.

Die Positionspapiere stehen auf der UITP-Website zum Download zur Verfügung:

<http://www.uitp.org/publications/positions.cfm>

Empfehlungen

- Die Qualität und Vielfalt der Arbeitsplätze, die von ÖPNV-Betreibern angeboten werden, und die damit verbundenen Vorteile für die Wirtschaft anerkennen
- Den ÖPNV in Schwellenländern professionalisieren
- Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen unterstützen
- Den Beitrag des ÖPNV zur Innovation hervorheben
- Die ÖPNV-Lieferkette besser abbilden, um ihre quantitative und qualitative Bedeutung besser zur Geltung zu bringen
- Den Beitrag des ÖPNV für Beschäftigungs- und Wachstumsstrategien und die Industriepolitik auf nationaler und internationaler Ebene beobachten und hervorheben
- Den ÖPNV in die städtische Entwicklungspolitik integrieren
- Den ÖPNV in die Entwicklung von Gewerbegebieten einbeziehen

Dies ist ein offizielles Positionspapier der UITP, des Internationalen Verbands für öffentliches Verkehrswesen. Die UITP zählt über 3400 Mitglieder in 92 Ländern der ganzen Welt und vertritt die Interessen der wichtigsten Akteure in diesem Sektor. Ihre Mitgliedschaft setzt sich aus Verkehrsbehörden und -verbänden, aus privaten und öffentlichen Verkehrsbetrieben aller Verkehrsarten des ÖPNV sowie aus der Industrie zusammen. Die UITP befasst sich mit den wirtschaftlichen, technischen, organisatorischen und managementspezifischen Aspekten des Personennahverkehrs und setzt sich für die Entwicklung einer Politik zur Förderung der Mobilität und des öffentlichen Verkehrs in der ganzen Welt ein.

Dieses Positionspapier wurde vom UITP-Ausschuss für Verkehrswirtschaft und dem UITP-Komitee für Verkehrsbehörden mit Unterstützung des Railway Technology and Strategy Centre (Imperial College London) ausgearbeitet.

Verantwortlicher Herausgeber
UITP
Rue Sainte-Marie 6
BE-1080 Brussels
Belgium

Tel: +32 2 673 61 00
Fax: +32 2 660 10 72
info@uitp.org
www.uitp.org