

# Forschungsprojekt TRAF0 LABOUR

## Stakeholder-Dialog

### **Gewerkschaften + sozial-ökologische Wandel im Aktionsfeld Verkehr / Mobilität**

Wien, 17. Februar 2015

# Worüber reden wir?

- Verkehr
- Mobilität
- Berufsbezogene Mobilität/Arbeitswege

# Historische Themenöffnung

- Von „Autos für alle“ zu „Öffis für alle“
- Verkehrspolitische Erfolge auf allen Ebenen
- deren Öko-Effekte: teils nicht wahrgenommen

Hypothese 1: „Implizite Umweltschutzpolitik“

- Implizite Ansätze pro und contra Klimaschutz verbreitet – forciert durch Globalisierungsdruck
- Wie implizite ökologische Effekte verdeutlichen in zahlenorientierter + modernen Medienkultur?

Hypothese 2: „Ausbaufähige Vernetzung“

# Erfolge + neue Herausforderungen in der Verkehrs- / Mobilitätspolitik

**Video:**

**Roman Hebenstreit über Vida-Positionen zum  
4. Eisenbahnpaket**

**<https://www.youtube.com/watch?v=Dd2oWRtZxGU>**

# Neue historische Phase in der Verkehrs- / Mobilitätspolitik

- Lineare Fortsetzung von Erfolgen unmöglich
- Rasanter Privatisierungs- + Liberalisierungsdruck
- Europäisierte Verkehrspolitik + TTIP

Hypothese 3:

Professionalisierung + Mobilisierung forcieren für

- EU-Verkehrspolitik + nat./reg. Mobilitätspolitik
- Verbindung aktiver Gesetzesgestaltung + Mitgliedermobilisierung

# ÖGB: Sozialer Ansatz für gewerkschaftliche Verkehrspolitik

- = Verkehrspolitik doppelt sozial begründet:
- branchenspezifisch: für qualifizierte + sichere Arbeitsplätze im Verkehrssektor
  - gesellschaftspolitisch: für flächendeckende + sozial gerechte ÖV-Versorgung
  - Öko-Krise = eine Bedingung neben anderen

Hypothese 4:

Umweltfreundlichkeit von Mobilität als Zusatz zu Kernaufgaben gesehen, so Zusatzressourcen nötig

# „Instrumenteller Ansatz“

= ökologische Belastungen als zusätzliches Argument für Gewerkschaftsarbeit genutzt

Hypothese 5:

Ansatz stärkt soziale gewerkschaftliche Position

- nutzbar z.B. für nationale Kampagnen, z.B. „Jobticket für alle – gewerkschaftlicher Beitrag für Klimaschutz“

# „Vernetzungsansatz“

= externe Partner als Ideengeber zur  
Perspektivenerweiterung genutzt, neue eigene  
Themen werden definiert

+ größerer politischer Druck + mehr Erfolge

Hypothese 6: Netzwerkanalyse der Öko-Partner

Hypothese 7: Partner sind aufgabenabhängig

- neue Allianz mit Rad- / Fußgänger-Lobby nötig

Hypothese 8: MG-Mobilisierung unverzichtbar für  
instrumentellen + Vernetzungsansatz



# Experimenteller Ansatz für betriebliches Mobilitätsmanagement

**Video:**

**Betriebliches Mobilitätsmanagement**

<https://www.youtube.com/watch?v=rWCBnVA11x8>

# Experimenteller Ansatz für betriebliches Mobilitätsmanagement

= betriebliche und regionale Pionierprojekte zur Erprobung neuer Formen berufsbezogener Mobilität aller MitarbeiterInnen – bedarfsgerecht, flexibel, kostengünstig und umweltschonend.

Hypothese 9: Verbreitung – Querschnittsaufgabe:

- Konzertierte Gewerkschaftsaktion nötig. Vermittlung über Regionalstellen des ÖGB denkbar?

# Probleme und Barrieren I: Mangelnder Genderblick

- Teilzeitmobilität und Betreuungswege zu wenig im gewerkschaftlichen Fokus – eher bei AK

Hypothese 12: Zusammenhang:

- Geringe Thematisierung der Mobilitätsprobleme von Mitarbeiterinnen + gewerkschaftliche Unterrepräsentanz von atypisch Beschäftigten.

Hypothese 13: Mobilitätsangebote sind wie Kita-Angebote Brücken zwischen Arbeit + Leben:

- Beide für Gewerkschaftsbindung nutzbar.

# Probleme und Barrieren II: Arbeitsplätze versus Umweltschutz

Hypothese 12: Ökologischer Strukturwandel kostet alte Arbeitsplätze + schafft neue

- Widerspruch unlösbar, nur gestaltbar

Hypothese 13: „Green-Job-Entwicklungsinitiative“

- statt Arbeitsplatzsicherung

Hypothese 14: branchenspezifische Konzepte

- Green Products + Green Service Jobs + Green Baujobs für Rad-/Fußverkehr

# Probleme und Barrieren III: Autokultur bei Funktionären + Angestellten

Hypothese 15: Kostenargument intern nutzen

- Kampagne zur ÖV-Nutzung für Dienstwege

Hypothese 16: Gewerkschaftsjugend begeistern

- Umweltfreundliche Mobilität soll Spaß machen

Hypothese 17: Gesundheitsinteressen nutzbar

- „Wir radeln zur Arbeit“ im Bereich Gesundheit verankern

Hypothese 18: Interesse an sicheren Arbeitswegen nutzen

# Zwischenresümee: Gewerkschaften für sozial-ökologischen Wandel in Mobilität / Verkehr

- Schwierige neue Rahmenbedingungen durch Privatisierungs- und Liberalisierungsdruck der EU und internationalisierter Verkehrspolitik
- „Implizite Umweltschutzpolitik“ als Reaktion auch bei Gewerkschaften, ohne Ausweis ökologischer Effekte
- Verschiedene ausbaufähige Ansätze: sozialer / instrumenteller / Vernetzung / experimenteller Ansatz
- Verschiedene Anknüpfungspunkte bei Mitgliederinteressen
- diverse Interessenkonflikte bearbeiten
- Nachholbedarf im Bereich nicht-motorisierte Mobilitätskultur + betriebliches Mobilitätsmanagement

# Diskussion

- An welchen Interessen lässt sich ansetzen, um ökologisch und sozial gerechter Mobilität und Verkehrssystemen zum Durchbruch zu verhelfen?
- Wie können die Gewerkschaften hier stärker in die Offensive kommen?