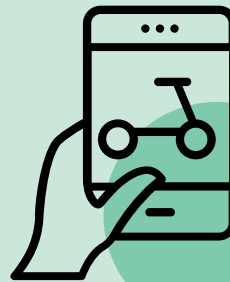
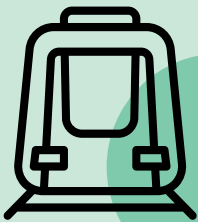




DER DGB-ZUKUNFTSDIALOG IM NORDEN

# NACHHALTIG HEISST AUCH SOZIAL!



Projektbericht

---

## Impressum

Herausgeber:

Deutscher Gewerkschaftsbund Bezirk Nord  
Besenbinderhof 60, 20097 Hamburg  
[www.nord.dgb.de](http://www.nord.dgb.de)

Verantwortlich: Ingo Schlüter, Stellvertretender Vorsitzender DGB Nord

Text: Judith Beile, Katrin Schmid (wmp consult)

Redaktion: Dr. Siglinde Hessler

Gestaltung/Druck: [drucktechnik-altona.de](http://drucktechnik-altona.de)

November 2021



# VORWORT

**Gutes Leben – Gute Arbeit, mit diesem Motto ist der DGB-Zukunftsdialog 2018 gestartet. Den öffentlichen Diskurs mitbestimmen, die Ehrenamtlichen vernetzen und aktivieren – das waren die Ziele des bundesweiten Projekts DGB-Zukunftsdialog. Fast vier Jahre später können wir bei uns im Norden auf eine erfolgreiche Bilanz zurückblicken.**

Auf zahlreichen Veranstaltungen in den Regionen u. a. zu den bundesweiten Schwerpunktthemen bezahlbarer Wohnraum, Stärkung der Tarifbindung und Investitionen in eine gute Zukunft, aber auch zu regionalen Schwerpunkten haben wir den Zukunftsdialog genutzt, um unsere Themen voranzutreiben und als DGB Einfluss auf den öffentlichen Diskurs zu nehmen.

Ein besonders großer Erfolg war das Projekt »Zukunftsdialog im Norden – Nachhaltig heißt auch sozial!«, das der DGB Nord 2020 ins Leben gerufen hat. Wie stellen sich die Menschen im Norden Gutes Leben und Gute Arbeit vor? Welches sind ihre drängendsten Probleme und wie kann der Zukunftsdialog hier unterstützen? Das waren die Ausgangsfragen, die wir den Kolleg\*innen vor Ort gestellt haben.

Es hat sich gezeigt, dass für die Mehrheit der Kolleg\*innen in den Regionen im Norden das Thema Mobilität zentral ist. Wie kann eine gute Verkehrsanbindung von ländlichen und städtischen Räumen gewährleistet werden? Wie muss eine zukunftsfähige und ressourcenschonende Mobilität aussehen? Wie kommen die Kolleg\*innen auch im Schichtdienst gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu ihrem Betrieb? Und wie können wir den ÖPNV kostengünstig gestalten?

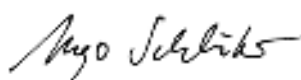
Die konkreten Bedarfe der Betriebs- und Personalräte und anderer Kolleg\*innen wurden mithilfe von Befragungen ermittelt und so aufbereitet, dass sie Eingang in den politischen Diskurs finden. In Hamburg-Harburg, Rostock, Ostholstein und Neubrandenburg konnten so ganz konkrete Ergebnisse erzielt werden.

Außerdem haben wir uns in dem Projekt »Zukunftsdialog im Norden: SmartCity – digital und sozial« mit der Frage beschäftigt, wie Smart Cities – also Städte, die Wirtschaft, Verwaltung und andere Angebote zunehmend digital vernetzen – aus gewerkschaftlicher

Sicht bewertet und deren Ausgestaltung beeinflusst werden können. Ist die Einführung von neuer Technik und Datenvernetzung immer sinnvoll und unter welchen Bedingungen ist sie Arbeitnehmer\*innen von Nutzen? Denn: Technik ist dann gut und sinnvoll, wenn sie möglichst vielen Menschen dient. Deshalb haben wir ein Online-Tool namens Smart-O-Meter entwickelt, das helfen soll, einzelne Maßnahmen von Smart Cities schnell bewerten zu können: Wie wurde das Angebot entwickelt, wurden Beschäftigte und andere betroffene Gruppen einbezogen? Wie sieht es mit dem Thema Gute Arbeit aus? Werden durch das Angebot Arbeitsplätze abgebaut oder entstehen neue? Und wie steht es um die Tarifbindung? Diese und andere Kriterien sollen den Kolleg\*innen vor Ort helfen, bei diesem wichtigen und herausfordernden Thema den Überblick zu behalten.

Der vorliegende Bericht zeigt: Der DGB-Zukunftsdialog hat innerhalb von einem Jahr und trotz der Corona-Beschränkungen viel bewirkt. Bei uns im Norden konnten wir die Vernetzung der Kreis- und Stadtverbände vorantreiben, konkrete Ideen und Forderungen entwickeln und in den öffentlichen Diskurs einfließen lassen. Der DGB Nord wird dafür sorgen, dass das Potenzial, das in den konkreten Ergebnissen der regionalen Projekte, aber auch in den Kreis- und Stadtverbänden steckt, weiter genutzt wird.

Für das Gelingen der Projekte möchte ich allen Beteiligten meinen herzlichen Dank aussprechen: Zuerst den Kolleg\*innen in den Kreis- und Stadtverbänden, die durch ihr Engagement die Projekte erst möglich gemacht haben, sowie den Kolleg\*innen, die mit ihren Antworten und Impulsen das Angebot der Beteiligung angenommen und so das Projekt Zukunftsdialog zum Leben erweckt haben; darüber hinaus den hauptamtlichen Kolleg\*innen in den Regionen und der Bezirksverwaltung, die die Projekte begleitet und unterstützt haben, und natürlich wmp consult, die mit viel Sachverstand und Engagement die Projekte zum Erfolg geführt haben.



**Ingo Schlüter**

stellvertretender Vorsitzender DGB Nord

---

## Inhalt

Der DGB-Zukunftsdialog im Norden – Nachhaltig heißt auch sozial!.....	3
1 Mobilität in Ostholstein: Nahverkehr – welcher Nahverkehr?.....	3
2 Arbeitswege in Rostock Stadt und Landkreis – Beschäftigtenbefragung .....	6
3 Beruflicher Verkehr im Hamburger Süden – Verbesserungen dringend erforderlich.....	7
4 Nachhaltige Mobilität für Ost-Mecklenburg-Vorpommern – Verkehrswende im ländlichen Raum .....	10
5 Smart City – digital und sozial .....	11
Ausblick .....	16

## **DER DGB-ZUKUNFTSDIALOG IM NORDEN – NACHHALTIG HEISST AUCH SOZIAL!**

**Wie wollen wir arbeiten? Wie wollen wir leben? Mit diesen Fragen ist der DGB-Zukunftsdialog gestartet, um den Dialog mit den Menschen vor Ort zu führen. Wie kann gute Arbeit konkret in der Region aussehen? Was heißt soziale Nachhaltigkeit vor Ort? Was muss getan werden, damit das Leben für alle besser wird? Und wie können wir eine gute Zukunft für alle gestalten?**

In den Regionen des DGB Nord sind vier Initiativen des DGB Zukunftsdialogs entstanden. Unabhängig voneinander haben alle vier Projekte das Thema »Mobilität« mit regional unterschiedlichen Problemstellungen bearbeitet. Ein Thema, wie gemacht für den Zukunftsdialog.

Regionsübergreifend lief parallel das Projekt »Smart City – digital und sozial«. Diskutiert wurde hier, wie Smart-City-Projekte aus gewerkschaftlicher Sicht bewertet werden können. Entstanden ist ein Online-Tool, das eine solche Bewertung userfreundlich und online erlaubt.

### **1 MOBILITÄT IN OSTHOLSTEIN: NAHVERKEHR – WELCHER NAHVERKEHR?**

Wenn wir den Kampf gegen den Klimawandel ernst nehmen wollen, müssen wir handeln. In dieser Überzeugung hat der DGB Schleswig-Holstein Südost mit dem Kreisverband Ostholstein im Kreis Ost-Holstein im 1. Halbjahr 2021 zwei Umfragen zu Mobilität und ÖPNV im ländlichen Raum angestoßen.

Alle, die in Ostholstein wohnen und/oder arbeiten, konnten online an den Befragungen teilnehmen. Gefragt wurde nach dem ÖPNV-Angebot im Kreis Ostholstein. Wie gut ist es und wofür nutzen die Menschen eigentlich Bus und Bahn? Was soll verbessert werden und wie steht es um das Thema Bürgerbeteiligung?

Am Ende waren es über 300 Antworten und viele schriftliche Kommentare von Menschen, die in Ostholstein wohnen und/oder arbeiten. Bei jedem einzelnen Kommentar war zu spüren, dass das Thema brennt.

#### **Was ist der DGB-Zukunftsdialog?**

Der DGB und seine Mitgliedsgewerkschaften haben 2018 einen breiten gesellschaftlichen Dialogprozess gestartet. Zentrale Frage ist: Wie stellen sich die Menschen in Deutschland ein gutes Leben und Arbeiten jetzt und in Zukunft vor. Der DGB lädt dazu in ganz Deutschland zu Veranstaltungen und Aktionen ein.

Online können alle mitmachen und Debattenbeiträge einbringen unter [www.redenwirueber.de](http://www.redenwirueber.de).



---

**»Wenn es keine attraktive Verbindung mit dem Bus gibt, bleibt einem leider nur das Auto.«**

In Ostholstein ist für viele Einwohner\*innen der eigene Pkw die wichtigste und meist auch einzige Möglichkeit, sich fortzubewegen. Das gilt vor allem für die Fahrt zum Arbeitsplatz, aber auch für Freizeitaktivitäten und Einkäufe. Das ÖPNV-Angebot bietet – außerhalb des Schülerverkehrs – keine Alternative zum eigenen Auto. Und selbst mit dem Schulbusverkehr sind die meisten Befragten unzufrieden.

---

**Der Bus ist auf dem Land zentral – Zeit, ihn öfter fahren zu lassen**

Aus Sicht des DGB muss es auch anders gehen. Damit die Menschen auf dem Land schnell, komfortabel und günstig ohne eigenes Auto unterwegs sein können, braucht es verbindliche Mindeststandards für den ÖPNV im ländlichen Raum.

Deshalb wollte der DGB in der zweiten Umfrage wissen, was aus Sicht der Menschen die wichtigsten Maßnahmen für eine gute ÖPNV-Grundversorgung in der Region Ostholstein sind.

Am wichtigsten wäre für die Ostholsteiner\*innen ein durchgängiger 1-h-Takt beim ÖPNV (Bahn und Bus) und ein 30 Min.-Takt zu Stoßzeiten. Durchgängig mindestens stündlich ein Bus – das wäre nicht nur Schülerbeförderung, sondern eine ÖPNV-Grundversorgung auf dem Land.



**Ergebnisse der 1. Befragung**

- Für fast 60 % der Befragten ist das Auto das am meisten genutzte Verkehrsmittel. Nur für ein Viertel sind Bus und Bahn die wichtigsten Verkehrsmittel.
- Es herrscht eine hohe Unzufriedenheit mit dem Bus- und Bahnangebot im Kreis Ostholstein. Nur 13 % der Befragten sagen, das Angebot passt zu ihren Bedürfnissen. 64 % der Befragten sind unzufrieden.
- Knapp die Hälfte nutzt den ÖPNV gelegentlich bis täglich. Ein Fünftel steigt nie in Bus und Bahn.
- 81 % würden den ÖPNV bei besserem Angebot mehr nutzen.
- Am häufigsten wird in Ostholstein der ÖPNV für Freizeitaktivitäten genutzt.

**Ergebnisse der 2. Befragung**

- Die wichtigste Maßnahme für die Ostholsteiner\*innen wäre es, einen durchgängigen 1-h-Takt beim ÖPNV (also Bahn und Bus) zu haben, zu den Stoßzeiten einen 30-Min.-Takt. 91 % halten diese Maßnahme für wichtig bzw. sehr wichtig.
- 81 % finden es wichtig bzw. sehr wichtig, dass nächstgrößere Ortschaften mit maximal einem Umstieg zu erreichen sind.
- Die Fahrt mit dem ÖPNV sollte nicht länger als das 1,3-fache derselben Fahrt mit dem Auto benötigen, das empfinden 74 % als wichtig bzw. sehr wichtig.
- 95 % der Befragten geben an, dass die Nutzung des ÖPNV für sie und/oder ihre Familien dadurch attraktiver würde.



So weit ist es allerdings noch nicht. Die Verkehrswende wird in den kommenden Jahren ein dominierendes Thema sein. Das heißt, es werden auf politischer Ebene viele Entscheidungen gefällt werden. Die Gestaltung von Verkehrsangeboten betrifft alle Menschen in einer Region. Gleichzeitig geben 80 Prozent der von uns Befragten an, dass sie das Gefühl haben, beim Thema Verkehr werde über ihren Kopf hinweg entschieden.

Doch was kann dieser großen Ernüchterung bei ÖPNV-Angebot und Beteiligung entgegengesetzt werden? Die Ostholsteiner\*innen haben viele Vorschläge gemacht, was ein gutes ÖPNV-Angebot für sie bedeutet. Es ist also an der Zeit, die Politik mit den Problemen, Vorschlägen und Ideen zu konfrontieren und Verbesserungen für den ländlichen ÖPNV in Ostholstein anzustoßen.

### **DGB und Kommunen gemeinsam für besseren ÖPNV in Ostholstein**

Der DGB erachtet es für eine gute Idee, das Thema Verbesserung des ÖPNV-Angebots in der Region weiterzuerfolgen und dafür eine kooperative Zusammenarbeit mit Kommunen in Ostholstein anzuschließen. Das Thema soll im Vorfeld zur Landtagswahl Schleswig-Holstein im April 2022 in den Kreisverbänden diskutiert und ggf. zu den Kommunalwahlen 2023 weiter erörtert werden. Der DGB wird sich dafür einsetzen, dass die neue Landesregierung den Ausbau des ÖPNV auf dem Land im Sinne der Bürger\*innen und damit auch der Arbeitnehmer\*innen vorantreibt.

- Vor allem für Freizeitaktivitäten und den Weg zur Arbeit/ Ausbildung wäre es attraktiver, den ÖPNV zu nutzen.
- 80 % der von uns befragten Ostholsteiner\*innen haben das Gefühl, dass beim Thema Verkehr über ihren Kopf hinweg entschieden wird.
- Nur 10 % der Befragten fühlen sich gut und rechtzeitig informiert.
- 76 % der Befragten sind unzufrieden mit dem ÖPNV-Angebot in der Region, wissen aber nicht, wie sie das ändern können.

### **Besonderes und Lehrreiches**

- An den Umfragen konnten alle Menschen teilnehmen, die in Ostholstein leben und arbeiten. Der DGB war und ist damit mit einem wichtigen Thema außerhalb der Betriebe präsent.
- Die Befragungen sind auf große Resonanz gestoßen.
- Social Media war in Corona-Zeiten wesentlich für die Verbreitung der Befragung.
- Aus dem Projekt heraus sind Ideen für weitere Allianzen und Kooperationen auf lokaler Ebene zum Thema Mobilität entstanden.

## **2 ARBEITSWEGE IN ROSTOCK STADT UND LANDKREIS – BESCHÄFTIGTEN- BEFRAGUNG**

Nach Rostock pendeln täglich etwa 34 000 Beschäftigte ein und 23 000 Beschäftigte aus. Das heißt, jeden Tag gehören rund 57 000 Menschen in und um Rostock zur Gruppe der Berufspendler\*innen, die auf ihrem Weg zur Arbeit eine Stadt oder Landkreisgrenze überqueren. Dieser tägliche Pendlerverkehr stellt die Stadt Rostock zunehmend vor Kapazitätsprobleme.

Der DGB Rostock-Schwerin hatte sich dem Thema bereits seit längerem gewidmet. Für den DGB ist klar, dass die geplante Angebotsoffensive der Hansestadt Rostock für den öffentlichen Nahverkehr grundsätzlich zu begrüßen ist. Allerdings wird dabei ein wichtiger Aspekt zu wenig berücksichtigt: Die Frage, wie die Beschäftigten möglichst schnell, komfortabel, kostengünstig und klimafreundlich an ihren Arbeitsplatz kommen, lässt sich nicht auf den Stadtkern begrenzen. Für ein gut ausgebautes und funktionierendes ÖPNV-Angebot braucht es vor allem auch das Rostocker Umland. Die Investitionen in neue Elektrobusse und Straßenbahnen für den Innenstadtbereich werden nicht ausreichen. Vielmehr muss es das Ziel sein, dass auch die Schichtarbeitenden die Möglichkeit haben, zu ihren Arbeitsplätzen nach Warnemünde Werft, in den Seehafen, an die Hinrichsdorfer Straße, nach Kavelstorf und Teterow mit dem ÖPNV zu gelangen.

Deshalb startete der DGB Rostock-Schwerin im Rahmen des Zukunftsdialogs eine Befragung von Betriebs- und Personalräten zu ihren Arbeitswegen. Insgesamt beteiligten sich Betriebs- und Personalräten aus über 90 Betrieben in Rostock Stadt und Landkreis. Aus den Ergebnissen wurden Ideen erarbeitet, wie der ÖPNV für die Beschäftigten attraktiver werden kann.

Die Ergebnisse wurden auf einer Online-Veranstaltung gewerkschaftsintern vorgestellt und diskutiert. Entstanden ist die Broschüre »Arbeitswege in Rostock Stadt und Landkreis – Verkehrswende gestalten mit und für die Beschäftigten«. Aktuell erarbeitet der DGB-Stadtverband Rostock Veranstaltungen für Betriebs- und Personalräte, um mit den Ergebnissen der Befragung weiter aktiv zu werden. Im Wesentlichen wird es dabei um das Thema Jobticket gehen. Ein weiterer zukünftiger Schwerpunkt ist die Wiederanbindung des Rostocker Seehafens mit einer S-Bahnlinie. Hierzu fanden bereits verschiedene Gespräche mit Betrieben und Politiker\*innen statt.

### **Die Forderungen in Kurzform:**

- Mobilitätskonzepte für den ÖPNV in Rostock sollen nicht auf die Kernstadt begrenzt sein, sondern den Landkreis miteinbeziehen, um attraktiv für Pendler\*innen zu werden.
- Ausbau der S-Bahn-Linien inklusive Seehafenanbindung.
- Bessere Vernetzung der verschiedenen ÖPNV-Angebote.
- ÖPNV-Anbindung des Gewerbegebiets Schutow sowie der Stadtteile Schmarl und Groß Klein.
- Ausbau des Radwegenetzes und Verknüpfung mit dem ÖPNV-Netz.
- Mehr Jobtickets und ein gerechteres Tarifsystem.





Auszug aus der Broschüre »Arbeitswege in Rostock Stadt und Landkreis«

### Besonderes und Lehrreiches

- Die Befragung ist bei Betriebsräten in Rostock Stadt und Landkreis auf große Resonanz gestoßen.
- Leider war aufgrund der Corona-Pandemie keine Veranstaltung zum Thema mit persönlichen Kontakten möglich. Dennoch konnten durch die Befragung einzelne neue Kontakte geknüpft werden.
- Die entstandene Broschüre zum Thema Verkehr konnte vor allem im Vorfeld zur Landtagswahl Mecklenburg-Vorpommern genutzt werden.

## 3 BERUFLICHER VERKEHR IM HAMBURGER SÜDEN – VERBESSERUNGEN DRINGEND ERFORDERLICH

Der Hamburger Süden wächst und die Pendlerbewegungen nehmen seit Jahren zu. Viele arbeiten nördlich der Elbe und wohnen in Harburg und umgekehrt – Tendenz steigend. Die S-Bahn Linien über die Elbbrücken sind bereits heute am Rande ihrer Belastungsgrenzen und die Elbbrücken tagtäglich Schauplatz von Staus und Verkehrsproblemen. Für die nächsten Jahre machen Nachverdichtungen und neue Wohnquartiere eine verbesserte Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel zusätzlich erforderlich. In der Diskussion sind schon seit längerem der Ausbau von S- und/oder U-Bahn und eine zweite Elbquerung.

Dringenden Handlungsbedarf sieht auch der DGB Stadtverband Hamburg-Harburg schon seit längerem für den Hamburger Süden. Ein nachhaltiges Verkehrskonzept für den Hamburger Süden muss her. Um dazu eigene Forderungen und Positionen zu erarbeiten, wurden Betriebs- und Personalräte aus Betrieben in Harburg dazu

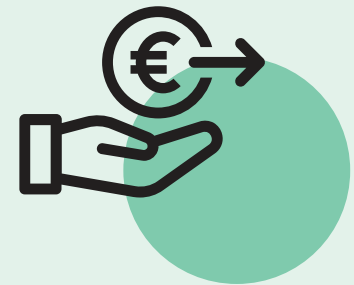
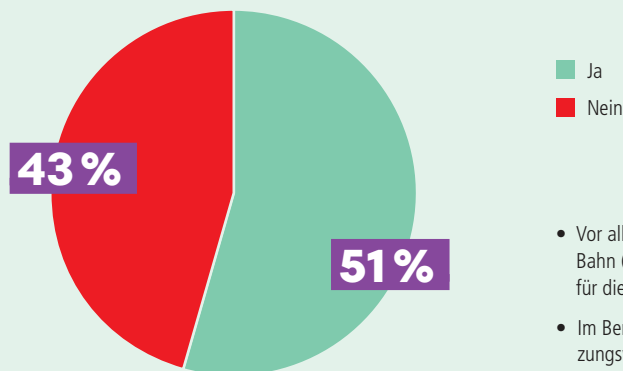


befragt, wie sie und ihre Kolleg\*innen eigentlich zur Arbeit kommen und wo es Probleme gibt.

Fast 100 Betriebs- und Personalrät\*innen aus unterschiedlichen Branchen, unterschiedlichen Betriebsgrößen und Standorten antworteten – und zeigten das Problem: in 60 Prozent der Betriebe

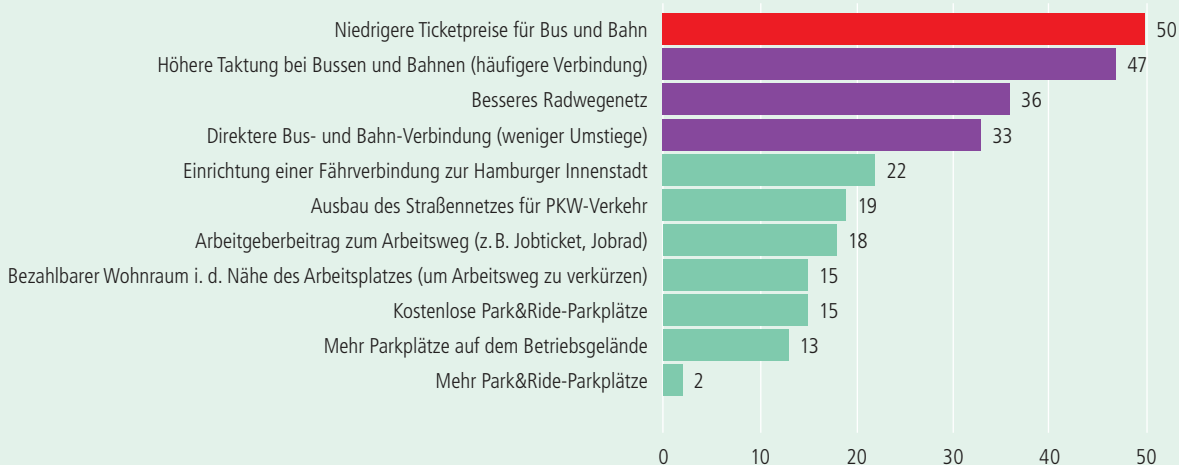
## Ergebnisse aus der Befragung von Betriebs- und Personalrät\*innen aus Hamburgs Süden

### Bezuschusst der Arbeitgeber euren Arbeitsweg?



- Vor allem Industrie- und Logistikbetriebe bezuschussen die Nutzung von Bus und Bahn (76%). Dennoch ist in diesen Betrieben das Auto das wichtigste Verkehrsmittel für die Betriebe.
- Im Bereich Bildung, Wissenschaft und Forschung gibt es die höchsten ÖPNV-Nutzungswerte, aber nur in 39% der Betriebe gibt es einen Arbeitgeberzuschuss

### Was denkst du, müsste sich am Arbeitsweg ändern, um die Zufriedenheit eurer Kolleg\*innen zu erhöhen?



ist nach wie vor das Auto das wichtigste Verkehrsmittel, um zur Arbeit zu kommen.

Obwohl Industrie-, Logistik- und Verkehrsbetriebe oftmals die Nutzung von Bus und Bahn durch Jobticket, Proficard oder Bahn-card bezuschussen, ist gerade in diesen Betrieben das Auto das wichtigste Verkehrsmittel für die Beschäftigten. Die schlechte Anbindung an das ÖPNV-Netz ist in diesen Betrieben mit Schichtarbeit ausschlaggebend.

Gleichzeitig haben die Beschäftigten aus den Bereichen Bildung, Wissenschaft und Forschung die höchsten ÖPNV-Nutzungswerte, aber nur in etwas mehr als einem Drittel der Betriebe gibt es dafür einen Arbeitgeberzuschuss.

Der DGB betont daher, dass die Verkehrswende von den Beschäftigten und ihren unterschiedlichen Bedingungen auf dem Weg zur Arbeit her gedacht werden muss.

Auf einer Online-Konferenz im Februar 2021 mit Betriebsräten, Politiker\*innen und Interessierten wurden die Ergebnisse der Befragung diskutiert und Forderungen abgeleitet. Diese Ergebnisse wiederum wurden direkt dem zuständigen Hamburger Verkehrssenator Anjes Tjarks vorgestellt und im September 2021 auf einer gemeinsamen Konferenz mit dem Senator der Öffentlichkeit in Harburg präsentiert.

### Besonderes und Lehrreiches

- Ein einzelner aktiver Stadtverband kann viel bewirken.
- Das Projekt hat der Hamburger Verkehrswende die Brille der Beschäftigten auf ihrem Weg zur Arbeit aufgesetzt.
- Diese »sozialen« Impulse zur Verkehrswende wurden von der Politik dankend aufgenommen.

## Kernforderungen des Projektes



**Die S-Bahnlinien S3, S31 zügig entlasten!**



**Betriebliche Mobilitätskonzepte für Betriebe etablieren und Umsteiger\*innen gewinnen**



**Service und Vergünstigungen für Beschäftigte, die bereits den ÖPNV nutzen**

**In die Zukunft planen – die Kosten und den Nutzen von ÖPNV-Großprojekten bereits heute diskutieren und für die Zukunft anschieben**



## **4 NACHHALTIGE MOBILITÄT FÜR OST-MECKLENBURG- VORPOMMERN – VERKEHRSWENDE IM LÄNDLICHEN RAUM**

Die DGB-Region Ost-Mecklenburg-Vorpommern umfasst die Landkreise Mecklenburgische Seenplatte und Vorpommern-Greifswald. Die Region ist dünn besiedelt, die Arbeitswege sind für viele Arbeitnehmer\*innen lang.

Wenn die Verkehrswende auch im ländlichen Raum gelingen soll, muss das Angebot an öffentlichem Nahverkehr so ausgestaltet sein, dass es eine echte Alternative zum Individualverkehr bietet. Teillösungen – also die Kombination von Pkw und ÖPNV – können ein erster Schritt in Richtung Verkehrswende sein.

Um Maßnahmen erarbeiten zu können, die den Kolleg\*innen wirklich Verbesserungen bringen, hat der DGB im Sommer 2021 die Betriebs- und Personalräte aus der Region befragt.

Mit den Ergebnissen sollen zukünftig eine Diskussion über notwendige Verbesserungen angestoßen und Impulse Richtung Politik im Sinne der Beschäftigten gegeben werden.

### **Ohne bereits konkrete Forderungen gemeinsam mit den Kolleg\*innen erarbeitet zu haben, lassen sich aus der Befragung einige Ergebnisse zusammenfassen:**

- In knapp 80 % der befragten Betriebe ist das Auto das wichtigste Verkehrsmittel auf dem Weg zur Arbeit.
- Überraschend ist die niedrige Bedeutung von Bus/Bahn. Sogar das Fahrrad wird von den Befragten auf dem Weg zur Arbeit als wichtiger eingestuft.
- Nur 5 (!) von 61 Betrieben bieten ein Jobticket an und in den meisten Betrieben war Jobticket bisher noch nie Thema.
- Die befragten Betriebsräte signalisieren eine hohe Bereitschaft, gemeinsam mit dem DGB an dem Thema dranbleiben zu wollen.

### **Noch in Planung:**

- Diskussion mit Betriebs- und Personalrät\*innen und verschiedenen lokalen Akteur\*innen zu den Ergebnissen der Befragung, um gemeinsam Forderungen an die Politik zu erarbeiten.

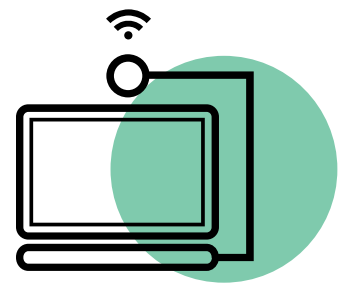
## 5 SMART CITY – DIGITAL UND SOZIAL

In der öffentlichen Debatte wird das Thema Smart City bislang in erster Linie technikzentriert diskutiert. Ein fahrerloser Bus in der HafenCity führt beispielsweise zu einer positiven Bewertung in Rankings, unabhängig von der Nutzbarkeit durch die Hamburger Bevölkerung. Im Teilprojekt »Zukunftsdialog im Norden: Smart City« – digital und sozial« sollte daher diskutiert werden, wann eine Smart City aus gewerkschaftlicher Sicht positiv bewertet werden kann. Dabei stehen soziale Kriterien im Vordergrund: Technik ist dann gut und sinnvoll, wenn sie möglichst vielen Menschen dient.

### Das Vorgehen

Zunächst wurde eine Analyse von 31 Smart-City-Rankings und Bewertungsrahmen durchgeführt, um zu erfassen, welche Kriterien derzeit in der öffentlichen Debatte eine Rolle für die Bewertung von Smart Cities spielen. Wenig überraschend zeigte sich, dass Technologie und Umwelt eine herausragende Rolle spielen. Der Mensch steht nicht im Vordergrund. Soziale Aspekte werden zwar durchaus erwähnt, ihnen kommt aber eine zu geringe Bedeutung zu, da es an einer ausgewogenen Verteilung der Indikatoren mangelt. Zudem werden Methodik und Bewertung eher selten transparent gemacht, spezifische lokale Umsetzungsziele nicht beachtet und die Machbarkeit nicht bewertet. Selbst Publikationen, die die Notwendigkeit einer Beachtung der Blickwinkel verschiedener Anspruchsgruppen hervorheben, beziehen sich nicht auf die Perspektive der Beschäftigten.

Ausgehend von den so aus gewerkschaftlicher Sicht ermittelten Defiziten wurde im Teilprojekt ein Ansatz für die Bewertung von einzelnen konkreten Vorhaben oder Angeboten<sup>1</sup> entwickelt. Hierbei lag der Fokus auf sozialen Kriterien. Digitale Ausgereiftheit und Technologien spielten eine untergeordnete Rolle. Ziel war die ernsthafte Bewertung des Mehrwertes für die Menschen und die Ermöglichung einer schnellen gewerkschaftlichen Positionierung, aus der Forderungen abgeleitet werden können. Auf Grundlage der vom DGB-Bundesvorstand bereits vorgenommenen gewerkschaftlichen Bewertung, Kriterien von ver.di Westfalen<sup>2</sup> und einer Publikation der Friedrich-Ebert-Stiftung zur Smart City in der sozialen Stadt<sup>3</sup> wurden konkrete alternative Kriterien abgeleitet und in zwei Workshops zum einen im DGB Nord und zum anderen



- 1 Die Bewertung der gesamten Stadt bzw. aller Smart City-Maßnahmen als Ganzes funktioniert nicht, da die einzelnen Angebote/Vorhaben zu unterschiedlich sind und lokal unterschiedliche Bedingungen herrschen. Wenn eine Stadt in Smart City Rankings vordere Plätze einnimmt, heißt dies noch lange nicht, dass alle Einzelmaßnahmen durchweg aus gewerkschaftlicher Sicht positiv zu bewerten sind.
- 2 Ver.di Westfalen (2018), Smart Cities gemeinwohlorientiert: Kriterien für eine demokratische IT-Infrastruktur, [https://westfalen.verdi.de/++file++5be42c9fe-58deb6d78086652/download/20180813\\_verdi-Gemeinwohl-4-Kriterien-demokratische-IT-Infrastruktur.pdf](https://westfalen.verdi.de/++file++5be42c9fe-58deb6d78086652/download/20180813_verdi-Gemeinwohl-4-Kriterien-demokratische-IT-Infrastruktur.pdf)
- 3 Friedrich Ebert Stiftung (2019), Smart City in der sozialen Stadt. Menschen in den Mittelpunkt stellen, <http://library.fes.de/pdf-files/wiso/15832.pdf>

bundesweit mit Vertreter\*innen des DGB diskutiert und weiterentwickelt.

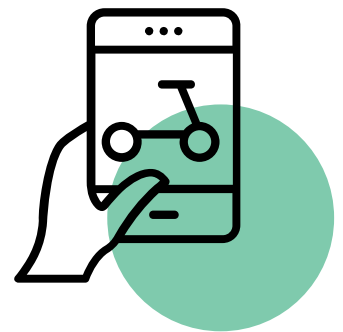
---

## **Kriterien für eine soziale und nachhaltige Smart City**

Die individuelle Bewertung des Angebots oder Vorhabens kann anhand eines Fragenkatalogs vorgenommen werden, der sich auf folgende Kriterien und Faktoren stützt:

- Gemeingut
- Privatisierung/Abhängigkeit von privaten Anbietern
- Teilhabe und Demokratie
- Beteiligung am Prozess, Beteiligung Beschäftigte, Geschlechtergerechtigkeit, Zugang zum Ergebnis
- Gute Arbeit
- Vergabe/Lizenzen: Berücksichtigung Tarifbindung/ Eingrenzung Leiharbeit/Werkverträge
- Arbeitsplätze und -bedingungen, Weiterbildung
- Datensouveränität und Transparenz
- Datenhoheit der öffentlichen Hand, individuelles Bestimmungsrecht, Sicherheit und Resilienz

Es wird zum Beispiel danach gefragt, ob die öffentliche Hand die Steuerungsmöglichkeit hat, die Bedarfe der künftigen Nutzer\*innen im Vorhinein erfasst wurden oder die Arbeitsbedingungen eventuell entstandener Arbeitsplätze positiv zu bewerten sind. Diese Kriterien kommen in einem vom DGB bereitgestellten Online-Tool zur Anwendung. Das Tool unterscheidet nach geplanten und bereits umgesetzten Vorhaben und leitet durch den Fragenkatalog. Eine Auswertung zeigt schließlich, welche Fragen noch offen sind und wo nachgehakt werden sollte sowie welche Aspekte positiv oder negativ zu bewerten sind.



## Aktueller Entwurf des Smart-O-Meters:



**Smart-O-Meter** DGB

Wird das Angebot/Vorhaben durch A) die öffentliche Hand (Stadt/ Kommune/öffentliches Unternehmen) selbst bereitgestellt/maßgeblich vorangetrieben oder B) durch (ein) private(s) Unternehmen?

A  B  Weiß nicht/Information nicht verfügbar

[weiter](#)  
[zurück](#)

## Beispiele von zwei Maßnahmen der Smart Cities Kiel und Hamburg und ihre (fiktive) Bewertung:











### Beispiel: Govii Chatbot Kiel

1. Gemeingut/Abhängigkeit von privaten Anbietern

Frage	Antwort	Bewertung	Anmerkung
Wird das Angebot/Vorhaben durch a) die öffentliche Hand (Stadt/Kommune/öffentliches Unternehmen) selbst bereitgestellt/maßgeblich vorangetrieben oder b) durch (ein) private(s) Unternehmen?	private(s) Unternehmen	☹️	Angebot der Firma Teleport
Hat die öffentliche Hand die Steuerungsmöglichkeit?	Ja	😊	Koordination erfolgt über die Stadt Kiel
Herrscht Wettbewerbsneutralität (d. h. werden keine einzelnen privaten Unternehmen/Anbieter bevorzugt)?	Nein	☹️	Kooperation mit einem Anbieter, der an die Stadt Kiel herangetreten ist
Ersetzen kostenpflichtige private Angebote vormals öffentliche Angebote?	Nein	😊	nicht kostenpflichtig für Bürger*innen, neues Angebot
Wird die lokale/regionale Wirtschaft gestärkt?	Nein	☹️	Anbieter nicht aus Kiel/S-H

## Beispiel: Govii Chatbot Kiel

### 2. Teilhabe und Demokratie

Faktor	Frage	Antwort	Bewertung
Beteiligung am Prozess	Gab es einen offenen Beteiligungsprozess? (wurden z. B. alle relevanten Anspruchsgruppen einbezogen)	Weiß nicht/ Information nicht verfügbar	
	Wurden die Bedarfe der künftigen Nutzer*innen im Vorhinein erfasst?		
Beteiligung Beschäftigte	Wurden Beschäftigte in den Gestaltungsprozess eingebunden?		
Geschlechtergerechtigkeit	Wurden bei der Planung des Vorhabens/Angebots unterschiedliche Sichtweisen von Frauen und Männern berücksichtigt?		
	Erhöht das Vorhaben/Angebot die Lebensqualität für die Mitglieder der Zielgruppe unabhängig von ihrem Geschlecht bzw. hat es das Potential dazu?		
Zugang zum Ergebnis	Sind potentielle Nutzer*innen der Zielgruppe ausgeschlossen?		
	Funktioniert das Angebot tatsächlich (z. B. ohne technische Fehler)?	Ja	
	Hat das Angebot/Vorhaben einen (potentiellen) Mehrwert für die Nutzer*innen?	Ja	
	Ist die Zielgruppe klar definiert und das Angebot auf diese abgestimmt?	Ja	
	Gibt es Unterstützungsangebote/Hilfestellungen/Schulungen für die Nutzung bzw. sind diese geplant?	Weiß nicht/ Information nicht verfügbar	



### Beispiel: E-Scooter Hamburg

#### 3. Gute Arbeit

Faktor	Frage	Antwort	Bewertung	Anmerkung
Lizenzen	Wurden für die Bereitstellung des Angebots Lizenzen/ Genehmigungen an private Betreiber erteilt?	Ja		Bird, VOI, Hive, Lime, TIER, Dialog-Scooter
	War die Lizenzvergabe an die Tarifbindung des Anbietenden geknüpft?	Nein	☹️	
	War die Lizenzvergabe an maximale Leiarbeitsquoten des Anbietenden geknüpft?	Nein	☹️	
	Werden die gemachten Vorgaben kontrolliert?	nicht relevant		
Arbeitsplätze	Sind durch das Angebot/Vorhaben Arbeitsplätze entstanden oder abgebaut worden?	entstanden	😊	Juicer, Ranger, Hunter, Charger
	Wenn entstanden: Sind diese tarifgebunden?	Nein	☹️	
	Werden die Arbeitsplätze in der Region geschaffen?	Ja	😊	
Arbeitsbedingungen	Sind die Arbeitsbedingungen positiv zu bewerten?	Nein	☹️	schlecht bezahlte, schwere Arbeit, Mikrojobber

### Beispiel: E-Scooter Hamburg

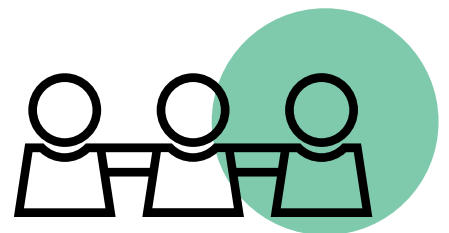
#### 4. Datensouveränität und Transparenz

Faktor	Frage	Antwort	Bewertung	Anmerkung
	Sind Daten anonymisiert?	Nein	☹️	u. a. Kontaktdaten, Kontodaten, gesamter Fahrverlauf
Datenhoheit der öffentlichen Hand	Hat die öffentliche Hand die Steuerungsmöglichkeit, wer Zugang zu den Daten bekommt?	Nein	☹️	Warnhinweis des Datenschutzbeauftragten
	Haben private Unternehmen Zugang zu den Daten?	Ja	☹️	Weitergabe an Dienstleister/Partner möglich
Individuelles Bestimmungsrecht	Wird klar kommuniziert, welche Daten erhoben werden und was mit den Daten geschieht?	Nein	☹️	Oft vage Datenschutzbestimmungen
	Kann der/die Einzelne darüber bestimmen, wie mit seinen/ihren Daten umgegangen wird?	Nein	☹️	Die einzige Möglichkeit ist, die Angebot nicht zu nutzen

## AUSBLICK

Mit den einzelnen Projekten zum Zukunftsdialog im Norden konnte einiges bewegt werden: der DGB war und ist mit dem Thema Mobilität im öffentlichen Diskurs präsent – auch außerhalb der »typischen« Zielgruppen. Es konnten neue (betriebliche und kommunale) Kontakte geknüpft und Diskussionsergebnisse und Forderungen an die Politik weitergegeben werden. **Mit dem Thema Mobilität wurde ein Nerv getroffen. Viele Menschen wünschen sich eine bessere Verkehrsanbindung und einen leistungsstärkeren ÖPNV. Der Zukunftsdialog im Norden hat hier eine Plattform zum Austausch geschaffen. Die große Resonanz zeigt die Dringlichkeit des Themas.** Das ist deutlich geworden. Die hohe Anzahl an Kommentaren und Verbesserungsvorschlägen zeigt auch, dass Beschäftigte, Bewohner\*innen und Kolleg\*innen über viel Kenntnis zu ihrer Region oder Stadt verfügen und sich trotzdem in den Entscheidungen zur Verkehrspolitik oft nicht gehört fühlen. Der Zukunftsdialog hat hier dazu beigetragen, ihre Forderungen an die Politik weiterzugeben. **Es bleibt die Erkenntnis: Mit einem bewegenden Thema, einem Angebot zum gemeinsamen Austausch und guten Produkten wie Broschüren oder Social Media-Auftritten konnten Menschen erreicht werden und zum Mitmachen animiert werden.**

Vor dem Hintergrund von Klimakrise und fortschreitender Digitalisierung werden die Themen »Mobilität« und »Smart City« auch über den Zukunftsdialog hinaus relevante Themen im Norden bleiben. Wir werden deshalb diese Themen weiterbearbeiten und unsere Forderungen einbringen. Veranstaltungen in der Region sind schon geplant und Gespräche auf kommunaler und Landesebene finden statt. **Wir werden weiter für eine nachhaltige und soziale Zukunft in Norddeutschland arbeiten. Die ehrenamtlichen Kolleg\*innen in den Kreis- und Stadtverbänden sind die Basis vor Ort. Ihr Engagement ist Ausdruck einer gelebten Demokratie und unverzichtbare Grundlage einer demokratischen Gesellschaft.**





# Reden wir über...

DER ZUKUNFTSDIALOG

