

ANTICIPATING CHANGE – TRENDS IN THE TRANSPORT SECTOR IN EUROPE

THESEN ZUR ZUKUNFT DES TRANSPORTSEKTORS IN EUROPA

Stand: 1.6.2016



With financial support from the European Union

Inhaltsverzeichnis

7 Thesen zur Globalisierung der Wirtschaft.....	2
7 Thesen zum technologischen Wandel.....	4
6 Thesen zur demografischen Entwicklung.....	6
6 Thesen zum Klimawandel.....	8

7 Thesen zur Globalisierung der Wirtschaft

1. Der globale Wettbewerb wird über den Faktor Arbeit ausgetragen: Arbeit wird in Niedriglohnländer verlagert

Um einen Wettbewerbsvorteil zu erreichen rekrutieren global agierende Transportunternehmen Arbeitnehmer aus Niedriglohnländern, z.B. von den Philippinen in der Seeschifffahrt, oder verlagern ihre Produktion in Länder mit niedrigeren Standards. Die europäischen Institutionen unterstützen mit ihrer marktliberalen Ausrichtung diesen Prozess. Briefkastenfirmen, Ein-Personengesellschaften, ungenügende Kabotageregelungen, flags of convenience und die Trennung zwischen dem Ort der Geschäftstätigkeit (operational base) und des Firmensitzes (home base) werden Normalität. Standards sinken so in allen Ländern. Das Air Transport Regulation Panel (ARTP) der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) beispielsweise strebt die uneingeschränkte Liberalisierung der Luftfahrt, des Marktzugangs, des Eigentums und der Kontrolle der Luftfahrtunternehmen an.¹

2. Regulierende Standards werden in den internationalen Wirtschaftsbeziehungen abgeschafft

Alle Handelsabkommen, die zurzeit verhandelt werden wie TiSA, TTIP und CETA, haben das Ziel, Beschränkungen des Handels abzubauen, wozu auch Arbeits-, Sozial- und Umweltstandards gehören. Das Abkommen über den Handel mit Dienstleistungen TiSA (Trade in Services Agreement) beispielsweise will öffentliche Dienstleistungen dem Wettbewerb unterwerfen und gefährdet damit die Grundversorgung der Menschen. Die Abkommen dienen unternehmerischen Interessen und schränken politische Handlungs- und Änderungsmöglichkeiten in der Zukunft ein. Multilaterale Abkommen werden ersetzt durch bilaterale Abkommen, in denen die stärkere Seite ihre Interessen überproportional durchsetzen kann. Wettbewerbliche Ausschreibungen im ÖPNV oder den Bodenabfertigungsdiensten an den Flughäfen führen ohne soziale Kriterien zu Billigangeboten und Qualitätsverlust für alle. In den globalen Wertschöpfungs- und Transportketten werden Arbeitsgesetze nicht beachtet oder umgangen und Arbeitnehmer werden in inakzeptable und unsichere Arbeitsbedingungen gezwungen.²

3. Privates Kapital übernimmt die Kontrolle über Transportunternehmen und Infrastruktur

Ausländische und private Direktinvestitionen in Transportunternehmen verschieben Kontroll- und Verantwortungshoheiten, der Staat verliert seine Kontrollmöglichkeiten. Der Anstieg privater Finanzierung gegenüber staatlicher Finanzierung hat zur Folge, dass sich staatliche Einnahmemöglichkeiten über Transportdienstleistungen verringern. Auf der anderen Seite werden die öffentlichen Haushalte aus Steuermitteln herangezogen, wenn sich private Unternehmen verspekuliert haben.

Pensionsfonds werden zur Finanzierung von Infrastruktur eingesetzt. Sie wirken auf die Gestaltung der Infrastruktur ein und treiben gleichzeitig die Privatisierung voran. Staatliche und private Beihilfen in der zivilen Luftfahrt, wie sie die Golfstaaten praktizieren, und die Einrichtung

¹ International Civil Aviation Organization (2014): Air Transport Regulation Panel (ATRP). Twelfth Meeting, Montreal, Canada, 26 to 30 May 2014. P. ii-1, p. 4-1.

² European Parliament, Committee on International Trade (18.3.2016): Draft report on a new forward-looking and innovative future strategy for trade and investment. (2015/2105(INI). P.7.

von Billig-Airlines zwingen etablierte Luftfahrtunternehmen in einen Kostenkampf. Im öffentlichen Nahverkehr erhalten kommerzielle Anbieter öffentlicher Personenverkehrsdienstleistungen den Zuschlag, wenn dadurch keine Zuschüsse aus den klammen Haushalten gezahlt werden müssen.

4. Die Bedingungen der Transportleistungen werden von multinationalen Unternehmen bestimmt

Die großen Logistikkonzerne bieten multimodale Transportleistungen an. Zukäufe vergrößern das weltweite Netz der Unternehmen, wie es die Deutsche Post DHL als umsatzstärkster Logistiker der Welt praktiziert. Es folgen United Parcel Service (UPS) und die China Railway Group, die Schienenstrecken in China und anderen Ländern baut und betreibt. FedEx transportieren Waren zu Land, auf dem Wasser und in der Luft und besitzt eine große eigene Flugzeugflotte. Maersk ist die weltgrößte Containerschiffreederei mit mehr als 250 Schiffen und ist auch im Landtransport aktiv.³

Globale Netzwerk-Terminals (GNT) sind rund um den Globus massiv präsent und in über 50 Prozent der Häfen weltweit tätig. Diesen Unternehmen geht es in erster Linie darum, ihren Anteil am Weltmarkt zu vergrößern. Die großen vier GNT – APM Terminals/ A.P. Møller - Mærsk A/S, DP World⁴, HPH (Hutchison Port Holdings Ltd.) und PSA International⁵ – kontrollieren heute mehr als die Hälfte aller Häfen und Terminals auf der Erde. Gewerkschaften sind dort nicht überall anerkannt.⁶

5. Nichtregulierte Geschäftsmodelle setzen sich gegenüber regulierten Formen durch

Neue Geschäftsmodelle entstehen, die den Bürgern und Kunden neue Dienstleistungen eröffnen. Die neue Version der sharing economy verlagert die Dienstleistung in den privaten Bereich. Durch die technologische Entwicklung haben Unternehmen wie Uber, GetTaxi, GrabTaxi, and Hailo diese Plattformen als Konkurrenz zum Taxi und zum ÖPNV entdeckt. Eine Regulierung dieses quasi-privaten Angebots wird schwer möglich sein. Kriterien guter Arbeitsstandards können nicht angelegt werden.

6. Arbeitskräfte sind in den Unternehmen eher ein Kostenfaktor als ein Gut

Personalverantwortung wird von den multinationalen Unternehmen verstärkt an Unterauftragnehmer abgegeben. Subcontracting und outsourcing als zunehmend genutzte Geschäftstätigkeit macht die Herausforderungen für Beschäftigung deutlich. Hier nehmen die Heterogenität von Betrieben, Entlohnung, Beschäftigung und Arbeitsbedingungen zu und die Regulierungsdichte weiter ab. Oft gibt es weder Gewerkschaften noch eine betriebliche Interessenvertretung.⁷ Gute Arbeit wird ersetzt durch informelle, gelegentliche und Auftragsarbeit. Je weiter die die Beschäftigten von der Kernbelegschaft entfernt sind, desto

³ Umsatz im Logistikgeschäft: DHL: 46,3 Milliarden Euro; China Railway Group: 40,0 Milliarden Euro; FedEx: 34,3 Milliarden Euro; Maersk: 29,7 Milliarden Euro. Quelle: <http://www.manager-magazin.de/fotostrecke/tnt-fedex-und-co-die-groessten-logistikkonzerne-der-welt-fotostrecke-125406-9.html>

⁴ Haupteigentümer ist Dubai World, die staatliche Investmentgruppe der Vereinigten Arabischen Emirate

⁵ früher Port of Singapore Authority

⁶ <http://www.itfglobal.org/de/transport-sectors/dockers/in-focus/gnt-campaign/>. Zugriff 10.2.2016.

⁷ Vgl. Dörre, Klaus: Landnahme: Unternehmen in transnationalen Wertschöpfungsketten. In: APuZ 1-3/2014. S.32.

stärker sinken Löhne, Sicherheits- und Arbeitsqualitätsstandards, auch die Frage der Haftung wird ausgelagert. Corporate social responsibility ist mehr ein Instrument der Öffentlichkeitsarbeit als ein Konzept der tatsächlichen Geschäftstätigkeit.

7. Neue Arbeitsformen hebeln Errungenschaften der Gewerkschaften aus

Die European Foundation for the Improvement of Living and Working Conditions (Eurofound) hat Beschäftigungstrends identifiziert, die auch für den Transportsektor gelten. Die Wettbewerbssituation, die Unternehmensstrukturen, die technologischen Möglichkeiten, der finanzielle und der ordnungspolitische Rahmen ermöglichen den Unternehmen eine größere Flexibilität einhergehend mit einem gestiegenen Wettbewerbsdruck. Das wirkt sich gleichzeitig auf die Arbeitnehmer mit einer erhöhten Anforderung an ihre Flexibilität und Effizienz aus. Neue Formen der Beschäftigung entstehen, wie „Mitarbeiter-Sharing“, „Job-sharing“, „Interim management“, „casual work“, „Voucher-based work“; „Portfolio Arbeit“; „Crowd employment“ und „Collaborative employment“⁸, „zero hour contracts“, „pay to fly contracts“⁹, Gelegenheitsarbeit und IKT basierte mobile Tätigkeit. Arbeitnehmervertretungen müssen sich auf diese neuen Realitäten einstellen und Konzepte zur Begleitung entwickeln.

7 Thesen zum technologischen Wandel

1. Kunden wollen eine durchgehende, verkehrsträgerübergreifende Reisekette von Tür zu Tür

Kunden erwarten globale und verkehrsträgerübergreifende Lösungen aus einer Hand statt einem Flickenteppich aus Insellösungen. Durchgehende Reiseketten zwischen Bahn, ÖPNV und allen anderen Verkehrsträgern einer Reisekette werden mit Hilfe der Digitalisierung für den Kunden einfach und unkompliziert plan- und buchbar.

2. Neue Player – Google und Amazon als Transportdienstleister

Die Digitalisierung lässt vollkommen neue Märkte und Dienstleistungsangebote entstehen, wie zum Beispiel „Same Day Delivery“. Das öffnet Tür und Tor für Unternehmen wie Google, in die Logistik einzusteigen. Google und Amazon planen beispielsweise den Einsatz von Drohnen, mit dem Ziel, Kunden schneller beliefern zu können. Dienste wie Uber und flinc – die erst durch die Digitalisierung so erfolgreich werden konnten – bieten freie Transportkapazitäten an. In Zukunft werden die Grenzen zwischen öffentlichem und privatem Verkehr verwischen.

3. Durch die Digitalisierung werden Jobs überflüssig – neue Tätigkeiten und Berufe werden entstehen

Die Digitalisierung verändert in allen Bereichen des Transportsektors die Arbeitswelt. Auf der einen Seite gehen Jobs verloren, die durch moderne Technik überflüssig gemacht werden, beispielsweise

⁸ Eurofound (2015): New forms of employment. Weiterführende Informationen und Seitenangaben im Glossar.

⁹ European Parliament, Committee on Employment and Social Affairs (2016): Draft report on social dumping in the European Union (2015/2255/INI)

in der Disposition. Auf der anderen Seite entstehen durch die Digitalisierung neue Berufsbilder wie der Informationslogistiker oder der Informationselektroniker.

4. Die Plattform-Ökonomie schafft ein neues digitales Prekariat

Die Plattform-Ökonomie bringt neue atypische Beschäftigungsformen hervor. Diese Arbeitsformen haben weitreichenden Einfluss auf die sozialen Sicherungssysteme, Sozialpartnerschaft, Mitbestimmung und Arbeitnehmerrechte. Diese neuen flexiblen Arbeitsformen müssen aus gewerkschaftlicher Sicht aktiv gestaltet werden, um eine Prekarisierung – aufgrund fehlender sozialer Absicherung – dieser Beschäftigtengruppe zu vermeiden und Personalabbau zugunsten des flexiblen Rückgriffs auf Crowdworker zu unterbinden.

5. Der Einsatz von cyber-physischen Systemen bringt eine schleichende Rationalisierung mit sich und wird viele Arbeitsplätze kosten

Es wird sich eine Rationalisierung und eine Verlagerung von Arbeitsplätzen vollziehen wenn es gelingt, Reparaturen vorausschauend zu planen (bspw. Auslagerung von Crewing, Befrachtung und Instandhaltung im Ausland).

Mit Sensoren und RFID Technologie ausgestattete Container werden für optimierten Transport und Distribution registriert und nachverfolgt. So können zum Beispiel Güter mit begrenzter Haltbarkeit überwacht und ausgeliefert werden, ehe sie verderben. Loks und Fahrzeuge werden mehr und mehr mit Sensoren ausgestattet, die melden, wann Teile ausgetauscht werden müssen.

6. Die Automatisierung wird zum Wegfall von Berufsgruppen führen – auf der Schiene, zu Wasser und auf der Straße

Autonomes Fahren ist längst keine Zukunftsmusik mehr. Gegenwärtig werden mögliche Anwendungsgebiete erforscht: Darunter sind fahrerloses Parken beim Umsteigen am Bahnhof, Carsharing, autonome Fahrdienste sowie fahrerlose Kleinbusse und Linienverkehre. Versuche laufen bereits bei Rangierlokomotiven und im Güterverkehr.

Auch Unternehmen wie Google investieren in Forschung zum Thema autonomes Fahren. Dabei kann die Automatisierung kann zum Wegfall ganzer Berufsgruppen führen – auf der Schiene, zu Wasser und auf der Straße.

7. 3D-Druck als Alternative zur herkömmlichen Produktion wird sich auf das Transportvolumen und die Transportwege auswirken

3D-Drucker erlauben das "Ausdrucken" von Gegenständen aller Art. Just-in-time-Produktion von einzelnen Teilen wird so möglich. Besonders im Bereich der Unfallinstandsetzung, bei abgekündigten Bauteilen, im Prototypenbau oder wenn konventionelle Fertigung sehr kostenintensiv ist, wird diese Technik bereits eingesetzt.

6 Thesen zur demografischen Entwicklung

1. Das geringe Bevölkerungswachstum in Europa erschwert die Rekrutierung von qualifiziertem Personal

Bei einer geringen Attraktivität vieler Arbeitsplätze im Transportsektor wird es für die Unternehmen zunehmend schwerer, die für die Transportdienstleistungen notwendigen Arbeitsplätze zu besetzen.

Dies kann positive Auswirkungen für Arbeitnehmer haben: Viele Unternehmen im Transportsektor versuchen durch attraktive Gehälter und Arbeitsbedingungen Fachkräfte anzuwerben und zu binden.

Andererseits kann der Mangel an Fachkräften auch zur Unterwanderung von Lohn-, Sozial- und Qualifizierungsstandards führen: Unternehmen rekrutieren Arbeitnehmer aus Niedriglohnländern, verlagern wenn möglich die Produktion in Länder mit niedrigen Lohn- und Sozialstandards oder vergeben transportnahe Dienstleistungen an Firmen aus diesen Ländern. Kurzausbildungen und Umschulungen sollen und können Personalengpässe überbrücken, hohlen aber auch hohe Qualifizierungsstandards aus und gefährden ganze Berufsbilder.

Fachkräftemangel führt zu zunehmender Unterbesetzung in den Unternehmen und damit zu einem Druck auf die Arbeitsbedingungen für die verbleibenden Beschäftigten – viele Überstunden werden geleistet, die gesetzlich vorgegebenen Grenzen für Arbeitszeit, Pausen, Bereitschafts- und Wartezeiten sowie Wegezeiten werden ausgereizt oder gar missachtet; Schicht- und Urlaubspläne können nicht an persönliche und familiäre Belange der Beschäftigten angepasst werden.

2. Steigendes Durchschnittsalter der Beschäftigten erfordert Maßnahmen zum Erhalt der Beschäftigungsfähigkeit

Der Anteil an älteren Arbeitnehmern im Transportsektor wird weiter steigen, der Trend wird verstärkt durch die Anhebung des Rentenalters.

Gesundheitsbeeinträchtigende Arbeitsbedingungen in vielen Tätigkeiten des Transportsektors erschweren es den Beschäftigten, ihren Beruf bis zum Eintritt ins Rentenalter auszuüben.

Für Unternehmen und Arbeitnehmervertretungen rücken die Veränderung des Images bei älteren Arbeitnehmern, der Erhalt der Beschäftigungsfähigkeit von älteren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie die Frage der Weiterbeschäftigung / Umsetzung von Beschäftigten mit gesundheitlichen Beeinträchtigungen in den Fokus.

3. In Ländern und Regionen mit schrumpfender Bevölkerung sinkt die Nachfrage nach Leistungen im Personen- und Gütertransport

Bei schrumpfender Bevölkerung wird die Nachfrage nach Transportleistungen sinken, das gefährdet die Finanzierung von Verkehr und Verkehrsinfrastruktur. Der Bedarf an Arbeitskräften wird sinken, reguläre Beschäftigungsverhältnisse werden zunehmend ersetzt durch Selbstständige und Kleinunternehmen, die Verkehre und Transporte *on demand* erbringen.

Gleichzeitig ist die Sicherung von Mobilität und Versorgung der verbleibenden Bevölkerung in schrumpfenden Regionen notwendig und zunehmend ein Thema der Verkehrspolitik und Strukturpolitik auf regionaler und kommunaler Ebene. Arbeitnehmervertretungen müssen sich in diese Diskussion um innovative Konzepte mit einbringen und in Veränderungsprozessen die Folgen für die Arbeitsbedingungen im Transportsektor beeinflussen.

4. In Metropolregionen und Ballungsräumen steigt die Nachfrage nach Personen- und Gütertransport

Aufgrund des Bevölkerungswachstums kombiniert mit Flächenknappheit und hohen Anforderungen des Umweltschutzes in Metropolen und Ballungsgebieten gerät der motorisierte Individualverkehr in Bedrängnis, der öffentliche Personenverkehr könnte an Bedeutung weiter zunehmen und die Nachfrage nach Arbeitskräften in diesem Sektor weiter steigen. Allerdings werden neue Formen des Transports, die auf der digitalen Vermittlung von freien Transportkapazitäten bei privaten Anbietern – mit unkontrollierten Arbeitsbedingungen - beruhen, dem öffentlichen Verkehr Konkurrenz machen.

5. Die Migration aus Schwellen- und Entwicklungsländern nach Europa wird anwachsen

Das starke Bevölkerungswachstum in einigen Teilen der Erde, in Verbindung mit schwierigen wirtschaftlichen Verhältnissen, klimatischen Veränderungen, Umweltkatastrophen und Bürgerkriegen wird zu einer verstärkten Migration in die Industriestaaten führen.

Zuwanderung kann in Europa den Bevölkerungsrückgang auffangen und auf lange Sicht einem Arbeitskräftemangel entgegenwirken. Unternehmen setzen v.a. auf gut ausgebildete Fachkräfte unter den Zuwanderern. Jedoch ist die Integration von weniger gut ausgebildeten Menschen in die Gesellschaft und die Arbeitswelt und die Investition in ihre Ausbildung eine Aufgabe der gesellschaftlichen Akteure, auch der Arbeitnehmervertretungen.

6. Mehr alte und sehr alte Menschen nehmen am Verkehr teil, nutzen Verkehrsmittel und Verkehrsinfrastrukturen

Die Sicherung der Mobilität von alten und sehr alten Menschen ist zunehmend eine Aufgabe der Verkehrspolitik, insbesondere auf regionaler und kommunaler Ebenen. In reichen Regionen Europas wird der Anteil alter und sehr alter Menschen am Verkehr wachsen. Entsprechende finanzielle und strukturelle Rahmenbedingungen vorausgesetzt, sind alte Menschen heute mobiler als noch ihre Altersgenossen in vorigen Generationen. In einigen Regionen Europas sind Menschen besonders von Altersarmut bedroht, das fehlende Einkommen führt zum Ausschluss von Mobilität.

Die Ausstattung von Fahrzeugen und Verkehrsinfrastrukturen müssen auf die physischen und psychischen Bedürfnisse alter Menschen angepasst werden. Beschäftigte im Personenverkehr benötigen zusätzliche Qualifikationen, um auf die Bedürfnisse alter Reisender eingehen zu können und technische Hilfseinrichtungen bedienen zu können.

Dienstleistungsangebote für die Begleitung und Assistenz alter Reisender werden sich weiter entwickeln bzw. neue Angebote werden hinzukommen, das hat Einfluss auf die Tätigkeitsprofile in verkehrsnahen Dienstleistungen.

6 Thesen zum Klimawandel

- 1. Um die geforderte Dekarbonisierung des Transportsektors zu erreichen, bedarf es neuer, CO₂-neutraler Antriebsformen sowie neuer Mobilitäts- und Logistikkonzepte. Dazu sind erhebliche Investitionen zu tätigen.**

Bereits existierende alternative Techniken sind kein ausreichendes Substitut für die Ölverwendung. Neu zu entwickelnde Energieformen müssen auch unter Einbeziehung der Herstellungs- und Recyclingprozesse nachhaltig sein. Sowohl Staaten als auch Unternehmen müssen ihre Anstrengungen im Bereich Forschung und Entwicklung erheblich steigern und dazu bereit sein, enorme finanzielle Mittel zur Verfügung zu stellen.

Die einzelnen Verkehrsträger sind so in Mobilitäts- und Logistikkonzepte einzubinden, dass ausnahmslos der jeweils nachhaltigste Verkehrsträger zum Zuge kommt.

- 2. Die Umstellung auf klimafreundliche Transportangebote wird mit größeren Anforderungen an Qualifikationen des Personals einhergehen.**

Breite Bevölkerungsschichten müssen höhere Bildungsniveaus erreichen können. Dazu sind die bestehenden Bildungssysteme grundlegend zu überdenken. Gering Qualifizierte und ältere Arbeitnehmer müssen die objektive Möglichkeit erhalten, sich weiter zu qualifizieren und in sich beständig verändernden Arbeitswelten bestehen können. Lebenslanges Lernen und der Erhalt der Beschäftigungsfähigkeit werden im Zeichen des demografischen Wandels zu vitalen Interessen von Unternehmen werden. Gewerkschaften müssen sich einbringen und mitgestalten. Aller Voraussicht nach wird die Zahl der angebotenen Arbeitsplätze nicht signifikant sinken.

- 3. Die Umstellung auf nachhaltige Mobilität kann nur gelingen, wenn sie breite gesellschaftliche Akzeptanz findet. Dazu gehört auch die Bereitschaft, höhere (Energie-) Preise zu dulden.**

Aufklärung der Bevölkerung mit dem Ziel, wirkliche Einsicht zu erzeugen.

- Wahl des jeweils nachhaltigen Verkehrsmittels. Das Billigste ist nicht unbedingt das Beste.
- Hinterfragen und Unterlassen von (unnötigen) Mobilitätsbedürfnissen.
- Kauf von regionalen (Energie-) Produkten und Dienstleistungen.

Nachhaltiges Mobilitätsverhalten monetär unterstützen, umweltschädliche Mobilität stark verteuern; externe Kosten umlegen.

- 4. Das Klima hat sich bereits verändert. Die Folgen für die Verkehrssysteme müssen nach Möglichkeit eingedämmt werden.**

Bereits erarbeitete Anpassungsstrategien müssen finanziell ausreichend ausgestattet und ohne Verzögerung umgesetzt werden. Dabei sind neue Technologien (bspw. Elektrifizierung von Straßen) zu berücksichtigen. Bei der Förderung ist dem jeweils nachhaltigeren und klimaresistenteren Verkehrsträger der Vorrang zu geben. Beispiel: Binnenwasserwege vs. Schiene. Nachhaltige Verkehrskonzepte sind ebenfalls zu berücksichtigen.

5. Klimasysteme und deren Wirkungen werden vom Menschen nicht durchschaut, weil sie nicht linear sondern exponentiell verlaufen und wir Schwellenwerte im Allgemeinen nicht vorhersehen können.

Es kann nicht mit konstanten Veränderungen in einem definierten Zeitraum gerechnet werden, sondern im Gegenteil mit schnellen, oft unvorhersehbaren und dramatischen Veränderungen, sobald ein kritischer Schwellenwert überschritten wurde. Aufgrund fehlender Erfahrungen bemerken wir meist zu spät, dass kritische Grenzen überschritten wurden.

6. Die Zeit drängt

Notwendige Veränderungen müssen sofort angegangen werden. Ansonsten wird der fortschreitende Klimawandel das Angesicht unseres Planeten und seine Lebensbedingungen dramatisch verändern. Unsere Verkehrsinfrastruktur und -technik wird dann – als eine Konsequenz unter vielen – um Jahrhunderte zurückgeworfen werden.