



Stellungnahme zum Zwischenbericht der Enquetekommission „Klimaschutzstrategie für das Land Bremen“

Just Transition – das Klima schützen und Arbeit sichern

Die Enquetekommission „Klimaschutzstrategie für das Land Bremen“ ist den Zielen des Pariser Klimaschutzabkommens verpflichtet, hinter denen auch die Arbeitnehmerkammer steht. Um sie erreichen zu können, werden sich Produktion, Produkte und Konsum deutlich verändern müssen. Die Transformation einer fossilen zu einer kohlenstofffreien Wirtschaftsweise ist alles andere als trivial. Sie beinhaltet weit mehr als die Umstellung auf einen anderen Energieträger, sondern den tiefgreifenden Umbau von Wirtschaftsstrukturen. Elementar berührt ist davon auch die Arbeitswelt.

Im Pariser Klimaschutzabkommen ist deshalb das Prinzip „Just Transition“ verankert. Es steht für „gerechte Übergänge“ bei den grundlegenden strukturellen Veränderungen, welche die Klimakrise erzwingt: Der Transformationsprozess soll nicht zu Lasten der Beschäftigten gehen. Denn im Umbau von produzierendem Gewerbe und Dienstleistungen werden in den Industrieländern Wirtschaftssektoren schrumpfen und es werden Arbeitsplätze verloren gehen. Zugleich wird aber an anderer Stelle neue Beschäftigung entstehen. In einem solchen Wandel gilt es, für faire Ausgleichs zu sorgen.

In Gesellschaften, in denen die Erwerbsarbeit materielle Existenz, Anerkennung und Teilhabe sichert, ist aber der Verlust von Beschäftigung und Einkommen ein hohes individuelles Risiko, das angesichts einer lange währenden Politik der Deregulierung der Arbeitsmärkte und des Rückbaus des Wohlfahrtsstaats noch zugenommen hat. Aus dieser Perspektive gerät das gegenwärtige Interesse der Beschäftigten leicht in Widerspruch zu dem mittel- und langfristigen Menschheitsinteresse, die Klimakatastrophe zu verhindern. Umso mehr braucht Klimapolitik eine Perspektive sozialer Gerechtigkeit, in der Beschäftigungssicherung, gute Arbeit, soziale Sicherheit und globale Verteilungsgerechtigkeit zentral sind. All das meint „Just Transition“.

Der Beschluss der Bremischen Bürgerschaft zur Einsetzung der Enquetekommission greift diese Gerechtigkeitsperspektive auf und adressiert dabei unter anderem die Beschäftigungsfrage. Die wirtschaftlichen, beruflichen und sozialen Interessen der Beschäftigten im Land Bremen stehen im Zentrum des gesetzlichen Auftrags der Arbeitnehmerkammer. Umso mehr plädiert die Kammer dafür, bei den weiteren Beratungen der Enquetekommission der bisher wenig beachteten Arbeitsmarkt- und Beschäftigungspolitik ausreichend Raum zu geben. Dabei sollte nicht nur die Reduzierung von Treibhausgasemissionen, sondern auch die Anpassung an den unvermeidbaren Klimawandel als beschäftigungswirksames Element in die Überlegungen der Enquetekommission einbezogen werden.

Der Transformationsprozess geschieht nicht allein durch Investitionen in neue Produktionsanlagen und Sachwerte, sondern gelingt erst durch Investitionen in Köpfe und das Wechselspiel zwischen beidem. Es sind gut ausgebildete Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, auf deren Schultern das jetzige Produktionsmodell ruht, die mit ihrem Wissen und ihren Erfahrungen Innovationen und den Umbau der Wirtschaftsstrukturen aktiv anschieben können und die auch die postfossile Wirtschaftsweise tragen werden.

Zugleich stellen sich im Transformationsprozess Fragen nach neuen sozialen Verwerfungen durch strukturelle Arbeitslosigkeit. Denn ein Umbau der Wirtschaft zieht unweigerlich Verschiebungen bei Branchen-, Berufs- und Anforderungsstrukturen nach sich. Es werden Arbeitsplätze verloren gehen, während zugleich an anderer Stelle neue entstehen. Ob diese Zuwächse die Verluste quantitativ kompensieren können, ist ungewiss. Zudem muss der Umstieg der Beschäftigten von einem Berufsfeld oder einer Branche in die andere gelingen. Sonst könnte es auf der einen Seite zu

Stellungnahme

zum Zwischenbericht der Enquetekommission
„Klimaschutzstrategie für das Land Bremen“

Fachkräftemangel kommen, während auf der anderen Seite die Arbeitslosigkeit steigt und sich verfestigt, weil die Qualifikationen der Arbeitssuchenden nicht zu den neuen Anforderungen passen. Und selbst wenn die Beschäftigungsgewinne in neuen Arbeitsfeldern die Verluste in den alten Industriebranchen ausgleichen können und die Umstiege gelingen, sind die Beschäftigungskonditionen und Arbeitsbedingungen nicht unbedingt vergleichbar, die Lohn- und Tarifstandards möglicherweise schlechter.

Die strukturellen Spannungen zwischen dem Schutz des Klimas und dem Schutz der Beschäftigung lassen sich nicht wegdiskutieren. Damit sie nicht in Widerspruch zueinander geraten oder sich gegenseitig blockieren, müssen sie im Prozess der Transformation beachtet und bedacht werden. Dafür braucht es eine politische Steuerung und enge Begleitung. Die zentrale Achse ist dabei eine beschäftigungsstabilisierende Wirtschaftspolitik, eine faire Arbeitsmarktordnung, der Ausbau des Sozialschutzes und eine Verteilungspolitik, die für einen angemessenen Lastenausgleich im Strukturwandel sorgt.

Ausgehend von dieser Metaperspektive nimmt die Arbeitnehmerkammer konkret Stellung zu den einzelnen Themenstellungen des Zwischenberichts der Enquetekommission „Klimaschutzstrategie für das Land Bremen“.

Beschäftigungsgewinne durch Wasserstoffproduktion generieren

Im Kontext mit der Digitalisierung wurde mit dem Schlagwort Arbeit 4.0 Bezug genommen auf die industriellen Revolutionen, welche die Arbeitswelt und die Gesellschaft nachhaltig verändert haben. Vom Zeitalter der Dampfmaschine über die Massenproduktion, die Automatisierung und die Digitalisierung ist dieses Narrativ auch eine Erzählung über die Energieträger hinter den einzelnen Schritten. Erst die Kohle, dann Gas und Öl und schließlich die Atomspaltung waren die Antriebskräfte dieser energiehungrige Entwicklungen, eine zentrale Energiewirtschaft war ihre Folge und ein fossiler Entwicklungspfad bei Produkten, Konsum und Kultur ihr Ergebnis. Anders ausgedrückt: Die heutige Wirtschafts- und Lebensweise und die Nutzung fossiler Energieträger gehören symbiotisch zusammen. Ein Pfadwechsel ist alles andere als einfach und erschöpft sich nicht in einem bloßen Austausch der Energiequelle, sondern braucht weitreichende Veränderungen.

Dennoch muss jede Klimaschutzstrategie mit der Frage nach der Energiegewinnung beginnen. Sehr schnell aus der Kohle auszusteigen, die Stromversorgung Bremens und Bremerhavens ausschließlich mit erneuerbaren Energien und mit Müllverbrennung aus dem Land Bremen und dem Umland sicherzustellen, Wind- und Solaranlagen innerhalb des Landes Bremen massiv auszubauen und die Wärmenetze ausschließlich mit erneuerbaren Wärmequellen zu versorgen sind begrüßenswerte Vorhaben. Dabei ist abzusichern, dass Gas lediglich übergangsweise für die Herstellung von Wasserstoff genutzt und nicht auf längere Sicht als Technologie etabliert wird, sondern der zügige technologische Sprung in eine postfossile Zeit gelingt. Zu beachten ist zudem, dass es durch das hohe Investitionsvolumen in Übergangs-Gasinfrastrukturen nicht zu solchen Lock-in-Effekten kommt, wie sie laut Einsetzungsbeschluss zu vermeiden sind.

Ein Baustein der Energiewende ist Wasserstoffenergie. Die Klimaschutzstrategie aller Industriestaaten bauen stark auf den Einsatz von Wasserstoff. Er soll die stoffliche Alternative zu dem ebenfalls stofflichen fossilen Energieträger darstellen. Auch der Zwischenbericht der Enquetekommission spricht davon, dass das Bundesland Bremen in großem Stil Wasserstoff benötigt und setzt dabei richtigerweise auf grünen, also mit erneuerbaren Energien hergestellten Wasserstoff. Ebenso richtig ist es, den Einsatz von Wasserstoff auf solche Bereiche zu beschränken, die nicht unmittelbar mit Strom aus erneuerbaren Quellen elektrifiziert werden können. Dazu gehören die Stahlindustrie, andere industriellen Anwendungen, in eng begrenzten Bereichen der Transportwirtschaft (Schiff- und Luftfahrt) und schließlich muss Wasserstoff als Speicher grünen Stroms die Fernwärmeversorgung und das Stromnetz in Zeiten absichern, in denen sich aus regenerativen Energiequellen nichts einspeisen lässt. Die Spaltung von Wasser in Wasserstoff und Sauerstoff benötigt schließlich selbst sehr viel Energie. Der neue Energieträger kann deshalb nur ein kleines Puzzleteilchen im Transformationsprozess sein, zumal die Skalierungsprobleme zur Herstellung in größerem Maßstab noch lange nicht gelöst sind. Dabei hat Norddeutschland in der Wasserstoffwirtschaft wegen seiner Forschungsinfrastruktur und wegen des Überschussstroms aus erneuerbaren Energien Vorteile. Um

diese Vorteile nutzen zu können, muss sich das Land Bremen im Rahmen der norddeutschen Wasserstoffstrategie stark engagieren und dort als Anreger sowie Impulsgeber fungieren. Zugleich sollten die eigenen Anstrengungen mit denen der anderen norddeutschen Länder koordiniert und auch in übergeordnete Strategien, wie die nationale Wasserstoffstrategie eingebettet werden.

Überlegungen, inwieweit der Import von Wasserstoff aus anderen Weltregionen sinnvoll ist, die Bremischen Häfen einen Wasserstoff-Import-Terminal betreiben und Bremerhaven zum Startpunkt für ein Wasserstoff-Import-Netz werden könnten, sind dagegen kritisch zu bewerten. Die Länder des Südens, die für die Produktion von Wasserstoff im größeren Maßstab und deshalb für solche Importe im Gespräch sind, sind zumeist selbst abhängig von der Verwertung fossiler Brennstoffe (wie Saudi-Arabien) und/oder wasserarm (wie Marokko), sodass die Produktion von grünem Wasserstoff nicht garantiert ist beziehungsweise gravierende Schäden vor Ort wie extremer Wassermangel nicht ausgeschlossen werden können. Wasserstoffimporte via Schiffstransport setzen zudem die energieintensive Verflüssigung des Gases voraus, das es sehr verteuern würde. Priorität sollte die dezentrale Wasserstoffproduktion in Deutschland haben, zumal dadurch auch Beschäftigungsgewinne zu erwarten sind.

Flächenverbrauch begrenzen, gemischte Quartiere fördern

Die Arbeitnehmerkammer unterstützt grundsätzlich die formulierten Erkenntnisse und Zielsetzungen zur Gewerbeflächenentwicklung. Dabei geht es insbesondere um die Notwendigkeit, knappe Flächen in Zukunft effizienter zu nutzen. Die Ausführungen des Zwischenberichts sind jedoch ausbaufähig. Positionen zur Gewerbeflächenpolitik in Bezug auf die ökologische Wende wurden unsererseits bereits im Vorfeld der Einsetzung der Enquetekommission formuliert.¹ Sie werden an dieser Stelle in Teilen erneut aufgezeigt.

Bremen ist unter den deutschen Städten mit einer Einwohnerzahl zwischen einer halben und anderthalb Millionen bereits heute diejenige mit dem höchsten absoluten Flächenverbrauch durch Gewerbe und Industrie. Entsprechend sollte zukünftig ein effizienterer Umgang mit Flächen erfolgen und eine Erhöhung der Arbeitsplatzdichten angestrebt werden. Höhere Dichten kommen nicht zuletzt auch den Beschäftigten zugute, etwa indem der Nahverkehr und weitere Infrastrukturen vor Ort effizienter organisiert werden können.

Das Land Bremen ist aber auch Logistik- und Hafenstandort. Dieses besondere Merkmal ist ein integrativer und identitätsstiftender Teil des bremischen Selbstverständnisses und wichtig für die Gesamtwirtschaft und Beschäftigung im Land. Der Erhalt und die Weiterentwicklung dieser überregional wirkenden Funktion sind sicherzustellen. Gleichwohl sind Logistikstandorte unter dem Aspekt der Arbeitsplatzdichte als eher ungünstig zu bewerten. So liegt die Arbeitsplatzdichte in den Gewerbegebieten mit Logistikscharnpunkt, wie Güterverkehrszentrum (GVZ) und Hansalinie, mit ca. 20 bis 30 Beschäftigten pro Hektar deutlich unter den Dichten intensiver genutzter Gewerbegebiete der Hochtechnologie und der wissensintensiven Dienstleistungen (Technologiepark, Airport-Stadt; Dichte über 130 Beschäftigte je Hektar). Die Arbeitsplatzdichten hier zu erhöhen und durch eine effizientere bauliche Auslastung der Grundstücke den Flächenverbrauch zu begrenzen, sind entscheidende planerische und politische Aufgaben der kommenden Jahre. Die Neuausweisung großer gewerblicher Flächen für die Logistik im Außenbereich, wie es bisher stadtpolitische Praxis war, wird mittelfristig aufgrund von Flächenmangel an seine Grenzen stoßen. Um den Hafen- und Logistikstandort langfristig zu sichern, muss daher auch ein effizienterer Umgang mit den knappen Flächenressourcen entwickelt werden. Gleichwohl gilt insbesondere für den Hafen als besondere Infrastruktureinrichtung mit regionaler und überregionaler Bedeutung, dass hier die Arbeitsplatzdichte nicht das alleinige Entscheidungskriterium sein kann.

Über klassische Gewerbeflächen hinaus sollten aus Sicht der Arbeitnehmerkammer auch die Potenziale gemischter Quartiere aus Wohnen und Arbeiten („Produktive Stadt“) für die Fortentwicklung des Arbeitsstandorts und eine klimaefizientere Gestaltung der lokalen Wirtschaft in den Fokus genommen werden. Aktuell wird die Entwicklung solcher Quartiere an verschiedenen

¹ Vgl. Heibült, J./Peters, T./Salot, M./Santner, D./Voss, T. (2020): Die ökologische Wende im Land Bremen gestalten. KammerPosition 1/2020. Arbeitnehmerkammer Bremen.

Stellen im innenstadtnahen Bereich diskutiert oder bereits aktiv vorangetrieben (unter anderem Überseeinsel, Coca-Cola- und Könecke-Gelände, Tabakquartier, Neustadtsgüterbahnhof, Hachez-Gelände, Kornstraßenquartier). Aber auch viele Bereiche der gewachsenen Stadt eignen sich für den Erhalt und die Stärkung wohnverträglichen Gewerbes (unter anderem im Ostertor/Steintor, Neustadt, Walle). Diese Quartiere sind aufgrund der Reduktion von Arbeitsverkehren auch ökologisch sinnvoll und können potenziell neben den Hochtechnologiestandorten wie dem Technologiepark, der Überseestadt, der Airport-Stadt sowie dem zukünftigen Gewerbegebiet auf der Luneplate Keimzellen für eine umweltorientierte Wirtschaftsentwicklung sein, da sie als lebendige und urbane Quartiere attraktiv für innovative Start-ups sein können.

Gebäude energieeffizienter gestalten, dabei soziale Aspekte berücksichtigen

Die im Zwischenbericht zum Ausdruck gebrachte Zielsetzung, den Gebäudebestand energieeffizienter aufzustellen, wird grundsätzlich begrüßt. Allerdings werden sozialpolitische Aspekte dabei weitgehend ausgeblendet.

Die Wohnkosten im Land Bremen sind, ähnlich wie in weiten Teilen Deutschlands, im vergangenen Jahrzehnt stark gestiegen. Im wohnungspolitischen Kontext wird daher oft beim Wohnen von einer der wichtigsten sozialen Fragen unserer Zeit gesprochen. Dieser Zusammenhang wurde seitens der Arbeitnehmerkammer 2019 im Rahmen einer Mieter- und Eigentümerbefragung näher betrachtet.² Kernergebnis dieser Befragung ist, dass drei von zehn Mieterhaushalte mehr als 40 Prozent des Nettohaushaltseinkommens für warme Wohnkosten aufbringen müssen und somit unverhältnismäßig hoch belastet sind. Besonders starke Belastungsquoten von im Mittel 40 bis 50 Prozent finden sich bei Haushalten mit besonders geringem Einkommen (zum Beispiel Arbeitnehmerhaushalte mit einem Nettoeinkommen unter 1.500 Euro sowie Haushalte mit Wohngeld- oder Kosten der Unterkunft-Bezug).

Energetische Sanierungen können einerseits Nebenkosten reduzieren, andererseits werden die entsprechenden Investitionen meist über steigende Kaltmieten auf die Mietenden übertragen, sodass unter dem Strich meist keine Entlastung der Haushalte resultiert oder gar nach der Sanierung höhere Wohnkosten entstehen. Die Ausführungen im Zwischenbericht der Enquetekommission lassen diese wichtige sozialpolitische Dimension vermissen. Die energetische Sanierung weiter Teile des Wohnungsbestands muss aus Sicht der Arbeitnehmerkammer durch geeignete Maßnahmen flankiert werden, die einer Mehrbelastung privater Haushalte durch Wohnkosten entgegenwirken. Insbesondere Haushalte mit geringen bis mittleren Einkommen müssen hier in den Fokus genommen werden.

Die gleichen potentiell preistreibenden Effekte müssen auch vor dem Hintergrund des Wohneigentums betrachtet werden. Der Erwerb einer selbstgenutzten Wohnimmobilie stellt insbesondere für Familien mit Kindern der Mittelschicht eine zentrale Säule zur Altersabsicherung dar. Wenn die Kredittilgung gelingt, leben Menschen im selbstgenutzten Eigentum im Vergleich zu Mietenden außerordentlich günstig. Das zeigen auch Ergebnisse der oben genannten Mieter- und Eigentümerbefragung. Verpflichtende energetische Sanierungen beim Eigentumserwerb müssen aus Sicht der Arbeitnehmerkammer daher in einem vernünftigen Verhältnis zu den Mehrkosten stehen oder durch geeignete Fördermaßnahmen flankiert werden, um insbesondere Familien der unteren Mittelschicht nicht durch zusätzliche Hürden beim Eigentumserwerb zu behindern.

Im Vergleich zum Geschosswohnungsbau sind Einfamilienhäuser weniger flächeneffizient. Dennoch brauchen auch Bremen und Bremerhaven in Zukunft in diesem Bereich Angebote um attraktiv für Fachkräfte und Familien der Mittelschicht zu bleiben. Im gebotenen Umfang wird es daher auch in Zukunft nötig sein, geeignete Flächen hierfür zur Verfügung zu stellen. Der Bau in Form des Reihenhauses ist dabei aus Effizienzgründen zu bevorzugen. Auch der Bau von „gestapelten“ Reihenhäusern im Stil des „neuen Bremer Hauses“, wie es aktuell im neuen Kaffeequartier und im Tabakquartier geplant ist, kann eine attraktive und gleichzeitig ressourcenschonende Alternative für Familien der Mittelschicht darstellen.

² Vgl. Santner, D. (2021): Wohnungspolitik und Wohnsituation im Land Bremen. Ergebnisse der Mieter- und Eigentümerbefragung 2019 und Diskussion wohnungspolitischer Instrumente.

Grundsätzlich lassen umfassender Programme zur Sanierung des Gebäudebestands positive Arbeitsmarkteffekte im Bausegment erwarten. Dies begrüßt die Arbeitnehmerkammer ausdrücklich. Die Potenziale zur Qualifizierung im Bereich energetischer Sanierungen sollten aus Sicht der Arbeitnehmerkammer auch zur Integration von Langzeitarbeitslosen genutzt werden.

Insgesamt lässt der Zwischenbericht der Enquetekommission konkrete Ausführungen und Zielsetzungen zum Hochwasserschutz und Deichbau vermissen, um die Wohn-, Arbeits- und Wirtschaftsstandorte Bremen und Bremerhaven auch für zukünftige Generationen zu sichern. Die Ausführungen zum Themenfeld Klimaanpassung sollten entsprechend gestaltet werden.

Pendlerverkehre bei der Verkehrswende in den Blick nehmen

Die Verkehrswende ist vor dem Hintergrund der ökologischen Herausforderungen der kommenden Jahrzehnte unumgänglich. Ihre Gestaltung, die neben ökologischen auch sozialen Überlegungen folgen muss, ist von zentraler Bedeutung, da Mobilität sowohl die Teilhabe am Arbeitsmarkt als auch am öffentlichen Leben ermöglicht. Leistungsfähige und zugleich ressourcenschonende Verkehrssysteme leisten demnach einen wichtigen Beitrag zur ökologischen Wende und beeinflussen die Attraktivität Bremens und Bremerhavens entscheidend. Besonders wird daher die im Zwischenbericht enthaltene Formulierung begrüßt, dass Mobilität auch in Zukunft für alle Bevölkerungsguppen leistbar und die zuverlässige Erreichbarkeit von Ausbildungs- und Arbeitsplätzen für alle, also auch barrierefrei, gewährleistet sein müssen (Ziel Nummer 8 in Abschnitt 4.1.1 zum Personennahverkehr). Dabei ist zu bedenken, dass insbesondere ein leistungsfähiger öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV), auch in Verbindung mit dem Umland sowie vor dem Hintergrund einer perspektivisch autoarmen bis autofreien Innenstadt, entwickelt werden muss. Ebenso muss die Anbindung peripherer Gewerbegebiete (GVZ, Hansalinie, Industriepark, Bremer Kreuz, etc.) mit dem Ö(PN)V verbessert werden. Hierzu wurden bereits mögliche Maßnahmen im Rahmen des aktuell laufenden Fortschreibungsprozesses zum Verkehrsentwicklungsplan (VEP) formuliert. Beide Prozesse (Klimaenquete und VEP) sollten dringend gemeinsam betrachtet und entwickelt werden.

Für die im Land Bremen beschäftigten Menschen muss der Umbau des Verkehrswesens mit ihren sich wandelnden Mobilitätsbedarfen und -gewohnheiten einhergehen. Pendlerinnen und Pendler im Land Bremen nutzen für den Arbeitsweg derzeit überwiegend das Auto als Verkehrsmittel. Aktuelle Zahlen zeigen, dass 72 Prozent der Pendlerinnen und Pendler mit Arbeitsort Bremen und 86 Prozent mit Arbeitsort Bremerhaven einen Privat- oder einen Firmenwagen als bevorzugtes Verkehrsmittel für den Arbeitsweg wählen.³ Um Änderungen hinsichtlich des Mobilitätsverhaltens zu erreichen, sind effiziente und attraktive Alternativen zu entwickeln – insbesondere ein leistungsfähigerer ÖPNV. Vor allem im ländlichen Raum bestehen Handlungsbedarfe. Der Ausbau des Schienennetzes sowie eine Verdichtung der Taktung sind zu prüfen. Für Pendlerinnen und Pendler muss neben dem ÖPNV auch der Fahrradverkehr gestärkt werden, etwa durch Radschnellwege ins Umland. Hier sind Bremen und Bremerhaven ebenso gefragt, wie die Umlandkommunen, geeignete Weichenstellungen vorzunehmen. Darüber hinaus sollte die Notwendigkeit für regelmäßiges Pendeln reduziert werden. Die Arbeitnehmerkammer spricht sich daher für ein Recht auf Homeoffice aus.

Innerstädtisch muss sich der Nahverkehr weiterentwickeln. In Bremerhaven wird aktuell die Wiedereinführung der Straßenbahn geprüft. Diese ist zu befürworten, da sie eine Reduzierung des Autoverkehrs sowie des CO₂-Ausstoßes in der Stadt nach sich ziehen kann. Darüber hinaus hätte das Projekt „Leuchtturmcharakter“ und würde die Mobilität der Beschäftigten in der Stadt erheblich steigern. In der Stadt Bremen ist die Erreichbarkeit peripherer Gewerbegebiete (zum Beispiel Hansalinie, GVZ, Bremer Kreuz) mit dem Nahverkehr auszubauen. Gleichzeitig sollten auch die Betriebe gemeinsam mit den Betriebsräten durch ein geeignetes Mobilitätsmanagement ihren Beitrag zu einer ökologisch und sozial wünschenswerten Beschäftigtenmobilität leisten. Möglichst vielen Betrieben sollte daher eine Teilnahme am Jobticket-Angebot nahegebracht werden.

Voraussetzung für die Verbesserung der ÖPNV-Angebote ist eine ausreichende Personalausstattung im Nahverkehr. Das Durchschnittsalter der Beschäftigten im Nahverkehr ist hoch. Bis 2030 wird knapp die Hälfte von ihnen altersbedingt ausscheiden. Um dem schon heute spürbaren

³ Vgl. Koordinaten der Arbeit – Beschäftigtenbefragung 2019 der Arbeitnehmerkammer Bremen.

Fachkräftemangel entgegenzuwirken sind faire Löhne und gute Rahmenbedingungen auf der Grundlage eines einheitlichen und fairen Tarifvertrags notwendig. Bereits heute sorgen das europäische Vergaberecht und das Tariftreue- und Vergabegesetz dafür, dies zu sichern. Perspektivisch wird ein einheitlicher und flächendeckender Tarifvertrag angestrebt. Diese Rahmenbedingungen zu sichern und im Sinne der Beschäftigten weiterzuentwickeln, ist für die Verkehrswende unumgänglich. Sie sind daher eine Säule des ökologischen und sozialen Umbaus im Nahverkehr.

Eine Verringerung des Autoverkehrs im Innenstadtbereich (autoarme Innenstadt) ist grundsätzlich zu begrüßen, weil damit eine Entlastung von Lärm und Emissionen nicht nur im Innenstadtbereich selbst, sondern auch entlang der Einfallstraßen einhergeht. Eine hundertprozentige Reduzierung des privaten Autoverkehrs im Innenstadtbereich ist allerdings kritisch zu sehen. Die Bremer Innenstadt ist ein sehr wichtiger Arbeitsort im Land Bremen. Laut Zahlen des Unternehmensregisters arbeiten im Ortsteil Altstadt über 30.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (ohne öffentliche Verwaltung). Bei geeigneter Planung kann in Zukunft ein Großteil der Arbeitswege mit dem Ziel Innenstadt über den Umweltverbund (Ö(PN)V, Fahrrad, zu Fuß) abgewickelt werden. Dennoch wird es auch in Zukunft Menschen geben, die aus unterschiedlichen Gründen für den Arbeitsweg auf ein Auto angewiesen sind. Für diese Personen müssen weiterhin im Innenstadt- oder innenstadtnahen Bereich geeignete Parkmöglichkeiten vorgehalten werden. Dies sollte vor dem Hintergrund der formulierten politischen Maßnahmen (P. 12, P. 23 und P.27) berücksichtigt werden. Zugleich muss die Erreichbarkeit der Innenstadt durch ausreichend Park-and-Ride-Plätze sowie einen eng getakteten ÖPNV sichergestellt werden. Die laut Zwischenbericht angestrebte Verbesserung der Angebote im Bereich Park-and-Ride (sowie auch bezüglich Bike-and-Ride (politisches Ziel P. 21)) wird ausdrücklich begrüßt.

Auch für die innerstädtischen Bereiche gilt, dass ein Umbau nur unter Berücksichtigung der sich wandelnden Mobilitätsgewohnheiten und -bedarfen der dort arbeitenden Beschäftigten geschehen kann. Die Attraktivität des Fahrradverkehrs kann innerhalb Bremens und Bremerhavens durch Bike-Sharing-Konzepte, die sich kurzfristig flächendeckend realisieren ließen, weiter erhöht werden. Schnelle und attraktive Radverbindungen ins Stadtgebiet und ein attraktiver Nahverkehr zwischen Innenstadt, Stadtgebiet und Umland sind hierzu notwendig. Zudem muss eine autoarme Innenstadt mit der allgemeinen Weiterentwicklung der City hin zu mehr Nutzungsmischung (mehr Wohnen, Kultur, Bildung, etc.) einhergehen, um den Innenstadtbereich weniger abhängig von auswärtigen Verkehrsströmen zu machen.

Die Arbeiterkammer teilt die Auffassung, dass ein klimagerechter Umbau des Verkehrswesens auch Aspekte der Lärmreduzierung beinhalten sollte. Insbesondere nächtliche Lärmbelastungen wirken sich nachhaltig negativ auf die Gesundheit und Leistungsfähigkeit der entlang der Verkehrsstrassen wohnenden Bevölkerung aus. Wohnungen in lärmexponierten Lagen werden vor allem von Haushalten mit geringen bis mittleren Einkommen bewohnt. Entsprechend sind auch viele Arbeitnehmerhaushalte betroffen. Wir begrüßen entsprechend die Formulierung des Sektorziels 6 (Tabelle 4.3.1), dass eine Reduzierung der durch Straßenverkehr induzierten Lärmbelastung vorsieht. Dabei ist jedoch zu bedenken, dass Verkehrslärm nicht auf den Straßenverkehr beschränkt ist. Insbesondere zu nennen ist hier der Schienenverkehr. Hochfrequentierte Bahntrassen ziehen sich durch dicht besiedelte Gebiete (Bremen-Gröpelingen, -Findorff, -Walle, -Gete, -Hastedt, -Burglesum, etc.; Bremerhaven-Lehe, -Geesetmünde, -Wulsdorf). Viele diese Trassen sind historisch bedingt bis heute nicht mit angemessenen Lärmschutzvorrichtungen versehen, sodass Anwohner teils erheblichem nächtlichen Lärm, etwa durch Güterzüge, ausgesetzt sind.⁴ Dies dürfte sich noch verstärken, wenn in Zukunft mehr Personen- und Güterverkehre über die Bahn abgewickelt werden sollen (unter anderem politische Maßnahme G. 10). Ziele zur Lärmreduzierung sollten daher auch für andere Verkehrsträger, insbesondere für die Bahn, definiert werden, um Anwohner effektiv zu schützen und die allgemeine Akzeptanz der Verlagerung von Verkehren auf die Schiene zu unterstützen.

Darüber hinaus werden die formulierten politischen Ziele der Implementierung eines umfassenden betrieblichen Mobilitätsmanagements (P. 20) sowie im Hinblick auf eine Ausbildungsoffensive für Verkehrsplaner*innen und Fahrer*innen von Ö(PN)V-Fahrzeugen (P. 34) ausdrücklich begrüßt.

⁴ Eine Kartierung stellt das Eisenbahnbundesamt zur Verfügung: <http://laermkartierung1.eisenbahnbundesamt.de/mb3/app.php/application/eba>

Bildung als tragende Säule des Transformationsprozesses begreifen

Bildung ist ein wichtiges Element im Transformationsprozess von Wirtschaft und Gesellschaft. Es ist zu begrüßen, wenn Klimabildung und Bildung für nachhaltige Entwicklung (BNE) von der frühkindlichen Bildung über die allgemeinbildenden und beruflichen Schulen bis hin zur außerschulischen, politischen und Erwachsenenbildung eine wichtige Rolle spielen sollen, in den Curricula fest verankert werden und den Lehrenden ein umfangreiches Aus-, Fort- und Weiterbildungsangebot zur Verfügung gestellt werden soll. Zu bedenken ist, dass Klima- und Umweltbildung nicht das erhoffte nachhaltige Individualverhalten oder die erwartete „individuelle Transformation“ der Lebensweise erreichen kann, wenn sie auf nicht nachhaltige Produktionsweisen und Produkte trifft.

Insbesondere die berufliche Aus- und Weiterbildung gilt als eine der tragenden Säulen des Prinzips der „Just Transition“, der gerechten Übergänge im sozial-ökologischen Umbau. Sie begleitet Umstrukturierungsprozesse in der Wirtschaft und Veränderungen in der Arbeitswelt, erleichtert die Anpassung an technologische Änderungen und ist ein wichtiges Element von beruflicher Entwicklung, sozialer Teilhabe und persönlicher Entfaltung. Dabei haben Aus- und Weiterbildung in sozialen Marktwirtschaften einen doppelten Auftrag: Sie sollen für die Arbeitgeber Arbeitskräfte in ausreichender Zahl und mit passenden Qualifikationen zur Verfügung stellen und sie soll für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer den Erwerb des Lebensunterhalts unter guten Bedingungen sicherstellen sowie soziale, regionale und berufliche Mobilität ermöglichen. Eine strukturpolitisch wirksame, vorbeugende und solidarische Aus- und Weiterbildungspolitik ist aus Sicht der Arbeitnehmerkammer einer der nötigen Bausteine einer sozial gerechten Klimaschutzstrategie.⁵

Die Reduktion von Treibhausgasemissionen wird in Wirtschaftsmodellen mit industrieller Basis zu einschneidenden Veränderungen führen. Erwartet werden eine grundlegende Verschiebung von Branchen-, Berufs- und Anforderungsstrukturen ebenso wie Veränderungen der Arbeitsorganisation. Es ist davon auszugehen, dass dabei Arbeitsplätze verloren gehen, während an anderer Stelle neue entstehen. Dabei wird es wichtig sein, regional wichtige Schlüsselbranchen und -berufe zu identifizieren, in denen im Dekarbonisierungsprozess Beschäftigungsverluste und -zuwächse zu erwarten sind. Auch die Fachkräftebedarfe, die durch notwendige Anpassungen an den nicht mehr vermeidbaren Klimawandel entstehen, sind für die künftige Beschäftigungsentwicklung in den Blick zu nehmen. So wird in einer küstennahen Region wie Bremen der Hochwasserschutz künftig eine noch bedeutendere Rolle einnehmen. Zudem erfordern die Folgen des Klimawandels mit Erkrankungen durch ansteigende Durchschnittstemperaturen, Extremwetterereignisse oder die Zunahme übertragbarer Krankheiten, einen stärkeren Gesundheitssektor. Dieser unter dem Punkt „Erarbeitung konkreter Konzepte sowie Handlungs- und Umsetzungsempfehlungen für klimafreundliche Stadtentwicklung und deren Anpassung an den unvermeidbaren Klimawandel“ zu subsummierende Auftrag ist laut Einsetzungsbeschluss Gegenstand der Enquetekommission und ist im weiteren Verlauf der Verhandlungen unbedingt mit konkreten Inhalten zu hinterlegen.

Für Beschäftigte birgt der Umbau der Wirtschaft und öffentlichen Daseinsfürsorge neue Risiken und zugleich Chancen der Mitgestaltung. Die Arbeitnehmerkammer plädiert für ein durch gesetzliche Rechtsansprüche abgesichertes Recht auf einen ersten Berufsabschluss und auf berufliche Weiterbildung, um die Risiken zu reduzieren und die Chancen zu stärken. Denn in der Transformation, die vor uns liegt, wird es ganz zentral darauf ankommen, für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer Einstiege und Umstiege zu ermöglichen und Abstiege zu verhindern.

Die Enquetekommission hat sich mit dem Themenschwerpunkt der beruflichen Aus- und Weiterbildung und mit den wirtschaftspolitischen und arbeitsmarktpolitischen Gestaltungsmöglichkeiten noch nicht ausführlich beschäftigt. Folgende Eckpunkte aus der Perspektive des Beschäftigungsinteresses können bei der weiteren Befassung hilfreich sein.

► **Erstausbildung als Einstieg**

⁵ Vgl. Arbeitnehmerkammer Bremen et al.: (2019). Gut ausbilden, Weiterbildung stärken, die Zukunft gestalten: Für ein Recht auf berufliche Weiterbildung. Positionspapier der Arbeitnehmerkammer Bremen, der Arbeitskammer des Saarlandes, des Chambre de salariés Luxembourg und der Arbeiterkammern Österreichs zum Europäischen Kammertag 2019.

Das Berufssystem hat seinen Wert über viele Jahrzehnte unter Beweis gestellt und vielfach gezeigt, wie flexibel und anpassungsfähig es auf Veränderungen reagieren kann. Weil ein einmal erlernter Beruf schon lange nicht mehr während des ganzen Arbeitslebens ausgeübt werden kann, sind heute Einzelberufe zu Kernberufen gebündelt und ist die Vermittlung von Basis- und Schlüsselkompetenzen gestärkt worden. Auch die fortwährende Modernisierung von Berufsbildern und die beständige Aktualisierung von Ausbildungsordnungen durch enge Kooperation von Sozialpartnern und Staat gehören zu den Erfolgsfaktoren. Eine Weiterentwicklung könnte darin bestehen, für einzelne Berufsbilder mögliche Umstiegsberufe zu identifizieren, um mit Blick auf künftig häufiger nötige Berufs- und Branchenwechsel mehr horizontale Durchlässigkeit zu ermöglichen. Zu bedenken ist, dass die berufliche Erstausbildung bisher von kurzfristigen betrieblichen Entscheidungen und Bedarfen abhängig ist und deshalb politische Steuerungsmöglichkeiten fehlen, die die mittelfristige Verfügbarkeit der für den Transformationsprozess wichtigen Qualifikationen sicherstellen könnten.

► Umstiege ermöglichen

Ein Umbau der Wirtschaft zieht Verschiebungen bei Branchen-, Berufs- und Anforderungsstrukturen nach sich. Es gehen Arbeitsplätze verloren und an anderer Stelle entstehen neue mit veränderten Qualifikationsanforderungen. Deshalb muss insbesondere im Strukturwandel die berufliche Mobilität der Beschäftigten gefördert werden. Damit Umstiege bruchlos gelingen, braucht es die Unterstützung von nahtlosen Übergängen in andere Branchen und Berufsfelder.

Umstiegsberufe, die mit Bedacht und unter Anerkennung bereits erworbener Kompetenzen auf die erste betriebliche, schulische oder akademische Berufsausbildung aufsetzen und zugleich die Anpassung an neue Rahmenbedingungen im Wertschöpfungsprozess ermöglichen, können zu einem wesentlichen Element der Stabilisierung des Arbeitsmarkts werden. Es müssen zudem Möglichkeiten für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer geschaffen werden, sich beruflich umzuorientieren und finanziell abgesichert einen ganz anderen als den bisherigen Berufsabschluss zu erwerben.

Das Aufstiegsfortbildungsförderungsgesetz in Deutschland gewährt neben der finanziellen Unterstützung für den Lohnausfall auch Zuschüsse für die Kosten der Weiterbildung und könnte zu einem allgemeinen Weiterbildungsförderungsgesetz weiterentwickelt werden, das nicht nur Aufstiege, sondern auch Umstiege in einen anderen Beruf und schließlich für Ungelernte das Erreichen des ersten Berufsabschluss ermöglicht.

► Weiterbildungsberatung

Die Anforderungen an erhöhte berufliche Mobilität müssen durch neutrale und kostenträgerunabhängige Weiterbildungsberatung flankiert werden. Ziel und Aufgabe ist es, zu bestmöglichen und auf das Individuum zugeschnittenen Bildungsempfehlungen zu kommen und die möglichen Förderwege herauszuarbeiten. Prognosen zum Arbeitsmarkt und zur Fachkräftenachfrage rahmen die individuelle Beratung. Das Beratungsangebot soll niedrigschwellig sein, das Interesse an Weiterbildung wecken und die Zugänge für alle Interessierten erleichtern, insbesondere für Risikogruppen wie Geringqualifizierte und Arbeitslose.

► Transitionsgesellschaften

Damit Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern der Transfer zwischen Berufen und Branchen auch dann gelingen kann, wenn sie sich unmittelbar mit einer beruflichen Umbruchsituationen konfrontiert sehen, hat die Arbeitnehmerkammer den Vorschlag von branchen- oder berufsspezifischen „Transitionsgesellschaften“ entwickelt, mit dem in Bremen modellhaft die Potenziale einer präventiven Weiterbildungspolitik erprobt werden könnten. Statt in die Arbeitslosigkeit zu gehen, würden die Beschäftigten vorausschauend und zielgerichtet mit einer Kombination aus Beratung, Weiterbildung und kollektiver Unterstützung auf den Spurwechsel vorbereitet.

► Zukunftsorientierte betriebliche Weiterbildung

In den Betrieben wird die präventive Weiterbildung als Element einer vorausschauenden Personalpolitik eine wichtigere Rolle spielen müssen. Die Wirtschaft steht in der Verantwortung,

künftig mehr in betriebliche Weiterbildung zu investieren. Allerdings lassen sich schon heute erhebliche Disparitäten bei den Zugängen beobachten. Beispielsweise bieten kleinere Betriebe ihren Beschäftigten seltener Weiterbildung an als größere. Welche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sie berücksichtigen, hängt mit der beruflichen Stellung im Betrieb zusammen. Umso wichtiger ist es, dass Betriebs- und Personalräte eingebunden sind. Ihnen kommt eine wichtige Frühwarn-, Unterstützungs-, Verhandlungs- und Mittlerfunktion zu. Tarifverträge und Betriebsvereinbarungen sind wichtige Instrumente, um die betriebliche Weiterbildung im Interesse der Beschäftigten demokratisch mitzubestimmen und mitzugestalten. Zudem ist zu prüfen, inwieweit überbetriebliche Fondsmodelle für eine gleichmäßigere Weiterbildungsbeteiligung der Beschäftigten sorgen können.

► Arbeitsförderung für den Wiedereinstieg nutzen

Die Arbeitsförderung verfolgt die Zielsetzung, den Ausgleich von Arbeitskräfteangebot und -nachfrage am Markt zu organisieren, Ungleichgewichte in regionalen, sektoralen und qualifikatorischen Teilarbeitsmärkten abzubauen, die qualifikatorische Passung zwischen Angebot und Nachfrage zu verbessern und schließlich die Chancen von arbeitslosen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern auf einen nachhaltigen Wiedereinstieg in den Arbeitsmarkt zu erhöhen und deren Position auf dem Arbeitsmarkt zu verbessern. Sie ist deshalb prädestiniert dafür, Phasen des Strukturwandels durch gezielte Qualifikationsentwicklung zu flankieren. Dafür muss aber die berufliche Weiterbildung wieder in das Zentrum der Förderpolitik rücken. Aus Sicht der Arbeitnehmerkammer soll künftig während der Teilnahme an einer abschlussbezogenen Weiterbildung eine Lohnersatzleistung gezahlt werden, die über dem Niveau des Arbeitslosengeldes liegt. Auch dabei müssen gesellschaftliche Nachteile ausgeglichen werden, indem Personengruppen mit besonderen Problemen am Arbeitsmarkt spezifisch unterstützt werden.

Finanzpolitische Anreize setzen, soziale Balance wahren

Das Instrument der finanziellen Anreize findet im Zwischenbericht noch keine Beachtung. Um Konsumverhalten wirkungsvoll zu steuern, aber auch Produzenten anzutreiben, klimafreundliche Technologien zu entwickeln, sollten Marktpreise die Umweltkosten von Produkten und Dienstleistungen enthalten.

Einen Versuch in diese Richtung unternahm die Bundesregierung mit ihrem Klimapaket, in dessen Zentrum die Bepreisung des Ausstoßes von Treibhausgasen steht. Ab 2021 fällt ein Festpreis von 25 Euro je Tonne emittierten Kohlendioxids an, später wird das System in einen Emissionshandel mit einem Preiskorridor von bis zu 65 Euro je Tonne CO₂ überführt. Plakativer heißt das: Der Preis für einen Liter Benzin wird perspektivisch um einige Cent – anfänglich schätzungsweise um 7 Cent, später 18 Cent – steigen. Auch Heizstoffe werden teurer, bis 2026 geschätzt um bis zu einem Drittel. Dies setzt Anreize zu klimafreundlichem Verhalten und einem Umstieg auf klimafreundliche Technologien. Das sollte auch die Unternehmen antreiben, klimateffizientere Produkte zu entwickeln. Für effektiven Umweltschutz wäre ein noch höherer CO₂-Preis erforderlich, um klimaschädliche Produkte und Dienste unattraktiver zu machen. Bei einem höheren Preis werden sie weniger nachgefragt. Eine solche Verteuerung ist weder „künstlich“, noch „bestrafend“, „erzieherisch“ oder „bevormundend“, vielmehr würden sich „externe Kosten“ (wie Klima- beziehungsweise Umweltschäden) über Besteuerung in den Preisen wiederfinden, also „internalisiert“. Die Preise spiegeln momentan nicht die Gesamtkosten wider, sondern würden erst durch stärkere finanz-/steuerpolitische Intervention näher an die realen Gesamtkosten gebracht. Diesen Ansatz verfolgen beispielsweise Konzepte wie die ökologische Mehrwertsteuer.

Das heißt auch: Wenn die Preise den ökologischen Fußabdruck widerspiegeln sollen – und die CO₂-Bepreisung geht in die richtige Richtung – müssen zwingend die Umweltpreise auch in den Importen adäquat enthalten sein, beispielsweise über eine Grenzausgleichsabgabe abgebildet werden. Auch hierzu gibt es vertiefende Überlegungen und Ansätze. Es ist richtig, um das Klima, gleichzeitig aber auch die inländische Produktion und hiesige Arbeitsplätze zu schützen, Importe anhand ihres CO₂-

Ausstoßes zu bepreisen. Ein solcher Grenzausgleich ist in der Umsetzung schwierig, Konzepte sollten aber in Richtung eines Klimazolls und/oder internationaler Lösungen weitergedacht werden. Erst wenn alle hier verfügbaren Produkte gemäß ihres ökologischen Fußabdrucks bepreist sind, ist ein fairer Wettbewerbsrahmen und der global effektivste Anreiz zum Klimaschutz hergestellt. Bestes Beispiel ist die Stahlerzeugung: Wird hierzulande unter Umweltauflagen und vergleichsweise klimaschonend produziert, ist das hilfreicher und der Natur zuträglicher als eine weniger regulierte Herstellung im Ausland und der anschließende Import. Dass sich der Stahlpreis wegen der Kosten für den Kohlendioxid-Ausstoß verteuert ist notwendig – auch um Anreize für klimafreundlichere Verfahren zu setzen. Trifft die Verteuerung aber ausschließlich die hiesige Herstellung, schadet das nicht nur dem einheimischen Arbeitsmarkt, sondern auch der Umwelt. Faire handelspolitische Rahmenbedingungen wären geschaffen, wenn sich die weltweit bei Herstellung und Transport eines Produktes verursachten Emissionen in den Preisen niederschlagen – losgelöst vom Herstellungsort. Die im Klimapaket getroffenen Regelungen – also vor allem die Dokumentation und Bezahlung des CO₂-Ausstoßes – richten sich an die „Inverkehrbringer“, also zum Beispiel Großhändler, Hersteller und Importeure.

Verteuerung bestimmter klimaschädlicher Produkte und Verhaltensweisen darf jedoch nicht heißen, dass die Bürgerinnen und Bürger (und natürlich insbesondere Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer) am Ende wesentliche finanzielle Mehrbelastungen tragen müssen. Für die Akzeptanz von Klimaschutzmaßnahmen ist es wichtig, dass der Lebensstandard des Gros der Bevölkerung nicht signifikant eingeschränkt wird. Klimafreundliche Produkte und Verfahrensweisen sollten spiegelbildlich zur CO₂-Bepreisung subventioniert werden, sei es indirekt durch Forschungsförderung oder direkt durch steuerliche Vergünstigung. Auch die Kombination von spürbarer CO₂-Bepreisung mit einer pauschalen Erstattung („Klimaprämie“) könnte über starke Anreize klimaschonend wirken, ohne für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer per se zu Mehrbelastungen zu führen. Dieses Instrument hätte zudem eine sozialpolitische Komponente, da sie einkommensschwächeren Haushalten stärker hilft. Ziel finanzpolitischer Instrumente in der Klimapolitik ist es nicht, unter dem Strich Einnahmen zu generieren. Sensibel ist das – recht komplexe – System aus Steuern, Abgaben und Umlagen, die auf den Strompreis anfallen: Einerseits gut begründbar, da Anreize gesetzt werden sollen, den Stromverbrauch zu reduzieren, andererseits treffen höhere Strompreise insbesondere einkommensschwächere Haushalte, für die sie einen signifikanten und weitgehend fixen Ausgabenblock darstellen. Bei der EEG-Umlage gibt es zudem Ausnahmen für energieintensiv produzierende Unternehmen. Dem Zustandekommen des (Brutto-)Strompreises täte mehr Klarheit gut. Bei weiter steigenden Preisen, die zunächst im Rahmen des Konjunkturpakets durch Einfrieren der EEG-Umlage verhindert wurden, braucht es zudem einen sozialen Ausgleich.

Viele der benannten Aspekte spielen im Bund oder sogar auf EU-Ebene. Aber das Prinzip kann auch auf die regionale oder lokale Ebene übertragen werden, so beispielsweise auf den Verkehrssektor: Eine Senkung der Ticketpreise im ÖPNV schaffte Anreize zum Umstieg auf Bus und Bahn. Bestenfalls würde ein kostengünstiger oder gar ticketfreier ÖPNV auf eine Abgabe auf klimaschädliches Verhalten finanziert. Hier sind die Einnahmeargumente von Ländern und Kommunen jedoch beschränkt. Deshalb muss auf andere Quellen zurückgegriffen werden. Hier bietet sich die Grundsteuer an, da sie zum einen sowohl Wohn- wie auch gewerbliche Bauten trifft, zum anderen keine zusätzlichen administrativen Kosten verursacht. Da die Grundsteuer nach ihrer Reform verfassungskonform und gerecht erhoben werden wird, kommt auch die soziale Komponente – Besitzerinnen und Besitzer wertvoller Immobilien zahlen mehr als Mieterinnen und Mieter günstiger Wohnungen – besser zum Tragen. Steigende Einnahmen aus der Grundsteuer wären mit dem ticketlosen ÖPNV gut begründbar. Zusätzlich empfiehlt die Beteiligung anderer Nutzergruppen: Touristinnen und Touristen werden über eine überarbeitete CityTax zur Finanzierung des ticketfreien ÖPNV, von dem sie profitieren, herangezogen. Für Pendlerinnen und Pendler ist ein Instrument ungleich schwieriger zu finden.

Stellungnahme
zum Zwischenbericht der Enquetekommission
„Klimaschutzstrategie für das Land Bremen“

Regine Geraedts

Referentin für Arbeitsmarkt- und Beschäftigungspolitik
geraedts@arbeitnehmerkammer.de

Dr. Tobias Peters

Referent für Wirtschafts- und Finanzpolitik
t.peters@arbeitnehmerkammer.de

Dr. Dominik Santner

Referent für Wirtschafts- und Infrastrukturpolitik
d.santner@arbeitnehmerkammer.de

Dr. Tim Voss

Referent für Wirtschaftspolitik
t.voss@arbeitnehmerkammer.de