

Stellungnahme

zum Bericht „Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025 – Bericht (ENTWURF), Maßnahmen und Handlungskonzept. Version 0.5“

Die Arbeitnehmerkammer wurde am 29. März 2021 als Trägerin öffentlicher Belange seitens der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Städtebau und Wohnungswesen (SKUMS) zur Stellungnahme zum oben genannten Bericht gebeten. Dieser Bitte kommen wir mit folgenden Ausführungen nach.

Mobilität ist ein entscheidender Faktor zur Teilhabe am Arbeitsmarkt. Beschäftigte müssen die Möglichkeit haben, entsprechend ihren ökonomischen, gesundheitlichen und sonstigen Möglichkeiten sowie in Abhängigkeit von ihren persönlichen Erfordernissen und Bedürfnissen den Weg zur Arbeit zu bestreiten. In diesem Sinne betrachtet die Arbeitnehmerkammer eine Verkehrspolitik, die Mobilität mit allen Verkehrsträgern ermöglicht, als unabdingbar.

Dennoch sollten bestimmte Schwerpunkte gesetzt werden. Im besonderen Maße sollte ein leistungsfähiger und bedarfsgerechter ÖPNV das Rückgrat bilden, da er breite Schichten, unabhängig von ihren wirtschaftlichen und gesundheitlichen Möglichkeiten, den Arbeitsweg ermöglicht und somit einen wichtigen Beitrag zur Teilhabe am Arbeitsmarkt darstellt. In der Masse nutzen allerdings insbesondere Pendlerinnen und Pendler aus dem Umland, aber auch viele Beschäftigte mit Wohnort innerhalb der Stadt, für den Arbeitsweg das Auto. Dies zeigen aktuelle Zahlen der Arbeitnehmerkammer: 72 Prozent der befragten Pendlerinnen und Pendler mit Arbeitsort Bremen und 44 Prozent der Nicht-Pendelnden bevorzugen für den Arbeitsweg den Pkw.¹

Gleichzeitig besteht vor dem Hintergrund des sich beschleunigenden Klimawandels Handlungsdruck in Richtung einer nachhaltigeren Mobilität. Vor allem der motorisierte Individualverkehr steht unter Druck, auch um die Leistungsfähigkeit des Arbeits- und

¹ Vgl. Santner, D. (2020a): Pendlerzahlen: Kurve flacht ab. KammerKompakt Nr. 1 2020. Arbeitnehmerkammer Bremen

Stellungnahme

zum Bericht „Teilfortschreibung des Verkehrs-
entwicklungsplans Bremen 2025 – Bericht (ENTWURF),
Maßnahmen und Handlungskonzept. Version 0.5“

Wirtschaftsstandorts Bremen für zukünftige Generationen zu sichern. Dies hat die Arbeiterkammer bereits an anderer Stelle umfassend ausgeführt.²

In weiten Teilen begrüßt die Arbeiterkammer daher das Bestreben, mit dem vorgelegten Bericht Antworten für die Gestaltung der Mobilität von morgen zu finden. Im Folgenden werden diejenigen Aspekte und vorgestellten Maßnahmen des Berichts aufgegriffen, bei denen die Arbeiterkammer besonderen Kommentierungsbedarf sieht.

Kapitel 2: Maßnahmen Autofreie Innenstadt

Das Kapitel 2 befasst sich mit der Gestaltung der Innenstadt als einen Ort mit einem reduzierten Aufkommen des motorisierten Individualverkehrs. Die Maßnahmen sind unter dem Schlagwort „autofreie Innenstadt“ geführt. Tatsächlich beschreiben die Maßnahmen aber eher eine autoarme Innenstadt, da die Zufahrt für bestimmte Nutzergruppen auch in Zukunft möglich sein soll. Eine autoarme (nicht jedoch eine autofreie) Innenstadt ist aus Sicht der Arbeiterkammer grundsätzlich zu begrüßen, weil damit eine Entlastung von Lärm und Emissionen nicht nur im Innenstadtbereich selbst, sondern auch entlang der Einfallstraßen einhergeht. Öffentliche Räume in der Innenstadt können hierdurch attraktiver werden. Gastronomie, Einzelhandel und Kultur, und somit auch die dort verorteten Arbeitsplätze, können hiervon profitieren.

Zugleich muss aber die Erreichbarkeit der Innenstadt für Beschäftigte und Kunden sichergestellt bleiben. Auch die Erreichbarkeit mit dem privaten Pkw bleibt aus Sicht der Arbeiterkammer geboten.

Wir sehen eine hundertprozentige Reduzierung des privaten Autoverkehrs im Innenstadtbereich kritisch. Die Bremer Innenstadt ist der wichtigste Arbeitsort im Land Bremen. Laut Zahlen des Unternehmensregisters arbeiten im Ortsteil Altstadt über 30.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (ohne öffentliche Verwaltung).

Die formulierte Maßnahme AI 1.6 im vorgelegten Bericht sieht eine deutliche Reduktion des Stellplatzangebots im Innenstadtbereich vor. Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum sollen gänzlich entfallen. Angebote in Parkhäusern sollen teils quantitativ rückgebaut, teils sollen die Angebote so umgestaltet werden, dass Berufsverkehre deutlich weniger Berücksichtigung finden. So soll unter anderem geprüft werden, das, wie im Bericht ausgeführt, für Berufstätige wichtige Parkhaus „Am Dom“ perspektivisch zu einer reinen Quartiersgarage für Anwohnerinnen und Anwohner umzubauen. Dauerparkmöglichkeiten sollen laut Bericht im Innenstadtbereich dieser Gruppe vorbehalten sein. Leistbare öffentliche Angebote für dauerparkende Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer soll es laut Bericht im direkten Innenstadtbereich nicht mehr geben. Zudem wird empfohlen, in an die Innenstadt angrenzenden Quartieren die Parkraumbewirtschaftung zu erweitern und Parkmöglichkeiten einzuschränken oder weitgehend Anwohnenden vorzuhalten (Maßnahme AI 1.6.4).

² Vgl. Heibült, J./Peters, T./Salot, M./Santner, D./Voss, T. (2020): Die ökologische Wende im Land Bremen gestalten. KammerPosition 1/2020. Arbeiterkammer Bremen.

Stellungnahme

zum Bericht „Teilfortschreibung des Verkehrs-
entwicklungsplans Bremen 2025 – Bericht (ENTWURF),
Maßnahmen und Handlungskonzept. Version 0.5“



Bei geeigneter Planung kann in Zukunft ein Großteil der Arbeitswege mit dem Ziel Innenstadt über den Umweltverbund (ÖV, Fahrrad, zu Fuß) abgewickelt werden. Die Arbeitnehmerkammer unterstützt daher sämtliche Maßnahmen, die eine Attraktivierung dieser Verkehrsträger zum Ziel haben (siehe hierzu auch den folgenden Abschnitt zur ÖPNV-Strategie). Allerdings 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 zu leistbaren Konditionen vorgehalten werden. Ergänzend sollten P + R-Stellplätze an geeigneten Stellen im Stadtgebiet und dem Umland entwickelt werden (vgl. auch Maßnahme 4.9). Die Teilhabe am Arbeitsmarkt darf nicht durch eine restriktive Verkehrsplanung behindert werden.

Kapitel 3.1, 3.2 und 3.3: Maßnahmen ÖPNV-Strategie (ÖPNV-Angebot, Barrierefreiheit, Antriebstechnologie)

Das Kapitel 3 befasst sich mit möglichen Maßnahmen zur ÖPNV-Strategie. Insgesamt werden eine Reihe von Maßnahmen vorgestellt und diskutiert, die sich entlang der Themenfelder ÖPNV-Angebot, Barrierefreiheit, Antriebstechnologien, ÖPNV-Tarif und ÖPNV-Finanzierung orientieren.

Die Arbeitnehmerkammer begrüßt die umfassende, 11-stufige Angebotsoffensive, die sich weitgehend an den Busverkehr richtet. Der Ausbau des ÖPNV im Sinne einer Erweiterung des Streckennetzes und einer Taktverdichtung verbessert die Möglichkeiten zur Teilhabe am Arbeitsmarkt und adressiert die sich wandelnden Mobilitätsanforderungen der Beschäftigten. Folgende Maßnahmen werden seitens der Kammer gesondert kommentiert:

Der Angebotsausbau zu Nebenverkehrszeiten (Maßnahme 3.1a und Maßnahme 3.1f) erleichtert die Teilhabe am Arbeitsmarkt jenseits der Stoßzeiten und stellt eine geeignete Maßnahme zur Unterstützung von Beschäftigtenmobilität bei Nacht- und Schichtarbeit dar. Wie im Bericht ausgeführt, stellen die Nächte von Montag bis Freitag zwischen 0:30 und 4:30 Uhr derzeit de facto eine angebotsfreie Zeit dar, in denen Beschäftigte kaum Möglichkeiten zur ÖPNV-Nutzung haben. Wir begrüßen, dass diese Zeit nun mit neuen Angeboten gefüllt werden soll. Dies gilt insbesondere auch für Verbindungen zu peripher gelegenen Gewerbegebieten und sonstigen bedeutenden Arbeitsorten.

Die Arbeitnehmerkammer begrüßt ausdrücklich die Adressierung peripherer Gewerbegebiete im Rahmen der Maßnahmen 3.1a (Expressbus GVZ), 3.1c (Quer- und Gewerbelinien) sowie 3.1g (Erweiterung und Optimierung der Quer- und Expresslinien). Die Erreichbarkeit eines Großteils dieser Gebiete mit dem ÖPNV ist bisher als vergleichsweise schlecht einzuordnen. Insbesondere zu Nebenzeiten besteht vielfach kaum eine Alternative zum Auto. Zu Stoßzeiten sind die Busse hingegen oft überfüllt. Gleichzeitig fehlen vor allem Beschäftigten mit geringen Einkommen die finanziellen Mittel für ein eigenes Automobil. Dies betrifft unter anderem viele Beschäftigte in der Lagerlogistik. Sie sind entsprechend auf den ÖPNV angewiesen. Daher betont die Arbeitnehmerkammer die besondere Bedeutung der genannten Maßnahmen und spricht sich klar dafür aus, diese umzusetzen.

Stellungnahme

zum Bericht „Teilfortschreibung des Verkehrs-
entwicklungsplans Bremen 2025 – Bericht (ENTWURF),
Maßnahmen und Handlungskonzept. Version 0.5“

Wir befürworten die Einführung eines Express- und Metrobusnetzes als mittelfristige Ergänzung zum bestehenden Bus- und Straßenbahnangebot (Maßnahmen 3.1a und 3.1b). Allerdings sollte der Ausbau eines leistungsfähigen Straßenbahnnetzes langfristig als Kern eines leistungsstarken ÖPNV, auch über die bereits im VEP beschlossenen Maßnahmen hinaus, fortentwickelt werden. Das Angebot in Bremen-Nord muss ausgebaut und nicht ausgedünnt werden. Im Rahmen der Maßnahme 3.1b sollen die Bremen-Norder Buslinien 90-92 und 94-96 durch zwei neue Metrobuslinien ersetzt werden. Nach Rückmeldungen aus der Behörde und seitens der BSAG wurde uns mitgeteilt, dass hiermit eine Vereinfachung bei gleichzeitiger Taktverdichtung im Busnetz Bremen-Nords verfolgt wird. Für den weit überwiegenden Teil Bremen-Nords werde sich das Angebot verbessern. Für einige wenige Bereiche sei allerdings nicht auszuschließen, dass wegen neuer Linienführungen der Weg zur nächsten Haltestelle länger werde. Die Arbeiterkammer mahnt daher an, sehr gründlich Sorge zu tragen, dass es bei der geplanten Umstellung zu keinen unverhältnismäßigen Verschlechterungen an einzelnen Standorten in Bremen- Nord kommt.

Wir begrüßen die an verschiedenen Stellen im Bericht formulierte Absicht, den Ausbau des ÖPNV durch eine Ausbildungsinitiative für Fahrerinnen und Fahrer zu flankieren. Bereits heute zeichnet sich ab, dass bis 2030 ein Großteil der heute beschäftigten Fahrzeugführerinnen und -führer altersbedingt ausscheiden wird. Daher sollte sich die Ausbildungsinitiative nicht nur auf den Streckenausbau beschränken, sondern maßstäblich für das Gesamtnetz ausgelegt werden. Um dem schon heute spürbaren 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 Tarif-treue- 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.

Die formulierten Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit im Nahverkehr werden begrüßt.

Für die Maßnahmen und Ziele in Bezug auf ÖPNV-Antriebstechnologien sieht die Arbeiterkammer keinen Kommentierungsbedarf.

Kapitel 3.4 und 3.5: Maßnahmen ÖPNV-Strategie (ÖPNV-Tarif und Finanzierung)

Im Kapitel 3.4 werden verschiedene Optionen zur Weiterentwicklung des ÖPNV-Ticket-systems diskutiert. Die Arbeiterkammer spricht sich in diesem Zusammenhang für eine Stärkung des Job- und Azubiticket-Angebots aus. Derzeit können viele Beschäftigte im Land Bremen das Jobticket für eine vergünstigte Nutzung des Nahverkehrs für den Arbeitsweg nutzen. Dies ist allerdings nur möglich, wenn der Arbeitgeber am System teilnimmt und somit seinen Beschäftigten ein entsprechendes Angebot macht. Insbesondere Betriebe mit nur wenigen Beschäftigten können nur mit bestimmten Hürden das Angebot wahrnehmen, da eine Mindestabnahme pro Betrieb nötig ist. Zwar besteht die Möglichkeit, sich mit

Stellungnahme

zum Bericht „Teilfortschreibung des Verkehrs-
entwicklungsplans Bremen 2025 – Bericht (ENTWURF),
Maßnahmen und Handlungskonzept. Version 0.5“

mehreren Betrieben zusammenzuschließen und gemeinsam die erforderlichen Kontingente abzurufen, dennoch stellt auch dies noch eine Hürde dar. Im vorliegenden Bericht wird in Maßnahme 3.4.4.5 die Prüfung einer Weiterentwicklung des Jobticket-Angebots zu vielfältigeren Bezugsmodellen angeregt, um mehr Unternehmen anzusprechen (Fakultativmodell, Belegschaftsmodell, Individualmodell). Dennoch dürften bei allen drei Modellen Beschäftigte kleiner Unternehmen aufgrund struktureller Hürden seltener in den Genuss des Angebots kommen. Nach Zahlen der Bundesagentur für Arbeit arbeitet jeder dritte Beschäftigte im Land in einem Betrieb mit weniger als 50 Beschäftigten. Die Arbeitnehmerkammer spricht sich daher dafür aus, das Angebot dahingehend auszubauen, dass diese strukturellen Hürden für kleine Betriebe so weit wie möglich abgebaut und generell Arbeitgeber jeder Größenordnung zur Teilnahme am Programm animiert werden.

Derzeit gibt es wenige Anreize für die Arbeitgeberseite das Angebot zu nutzen. Eine mögliche Verpflichtung zur Nutzung des Jobtickets wird ebenfalls im vorgelegten Bericht diskutiert, allerdings nicht zur Umsetzung empfohlen (Maßnahme 3.5.3.5). Ein generell verpflichtendes Jobticket ist, wie im vorgelegten Bericht ausgeführt, mit juristischen Problemen behaftet. Dennoch spricht sich die Arbeitnehmerkammer dafür aus, Betriebe bei Fragen der Beschäftigtenmobilität stärker in die Pflicht zu nehmen. Generell sollten Betriebe zur Erarbeitung eines betrieblichen Mobilitätsmanagement angehalten oder, vorbehaltlich der juristischen Prüfung, auch verpflichtet werden. Das Jobticket könnte dabei eine Option im Rahmen der Gestaltung des Mobilitätsmanagements darstellen. Um auch kleinere Betriebe in Gewerbegebieten mitzunehmen, könnte geprüft werden, ob neu einzurichtende Gewerbegebietsmanagements Aufgaben eines kollektiven betrieblichen Mobilitätsmanagements übernehmen könnten. In dieser Sache sollte die planende Behörde eine enge Rücksprache mit dem Wirtschaftsressort halten und darauf achten, dass die Teilfortschreibung des VEP mit dem aktuellen Prozess zum neuen Gewerbeentwicklungsprogramm GEP 2030 abgestimmt wird.

Auszubildende sind häufig in noch höherem Ausmaß auf den ÖPNV angewiesen. Im Vergleich zu gleichaltrigen Studierenden profitieren sie aber von einem deutlich schlechteren Ticketangebot. Der vorgelegte Bericht sieht eine Stärkung beider Angebote, dem Azubiticket wie auch dem Semesterticket vor (Maßnahmen 3.4.4.1 und 3.4.4.10). Die grundlegenden Ungleichheiten beider Angebote bleiben aber bestehen. Während Studierende mit ihrem Semesterticket verbundweit und zum Teil darüber hinaus uneingeschränkt reisen können, ist der Bewegungsradius eines Azubitickets in ähnlicher Preislage deutlich kleiner (Stadtniveau). Daher spricht sich die Kammer dafür aus zu prüfen, wie das Azubiticket in Bezug auf Angebotsumfang und Preisniveau an das Semesterticket angeglichen werden kann.

Als weitere Ticket-Option diskutiert der vorgelegte Bericht den so genannten Null-Tarif, also ein ticketloser ÖPNV für alle (Maßnahme 3.4.4.8). Da auch Beschäftigte von einem solchen Angebot profitieren würden, ist von der Angebotsseite aus Sicht der Arbeitnehmerkammer nichts einzuwenden. Ein Null-Tarif stellt allerdings eine kostspielige Option dar, die die Fragen der Finanzierung noch virulenter macht als im bestehenden System. Die Finanzierungsseite des ÖPNV-Themas diskutiert der Bericht in Kapitel 3.5.

Stellungnahme

zum Bericht „Teilfortschreibung des Verkehrs-
entwicklungsplans Bremen 2025 – Bericht (ENTWURF),
Maßnahmen und Handlungskonzept. Version 0.5“

Als umfassendste Option zur Finanzierung des Nulltarifs wird ein gesteigerter Grundsteuerhebesatz vorgeschlagen (Maßnahme 3.5.3.5). Zur Finanzierung würden hierbei alle Einwohnerinnen und Einwohner sowie Betriebe innerhalb der Stadtgrenzen herangezogen. Dies ist einerseits ein denkbarer Weg, da alle Bürgerinnen und Bürger, unabhängig von ihrem Status als Arbeitnehmerin oder Arbeitnehmer, nur in Abhängigkeit des Werts ihrer bewohnten Wohnung belastet werden. Allerdings müsste ein solches Vorgehen aufmerksam mit der Bewertung steigender Wohnkosten abgewogen werden.

Um auch Personen mit Wohnsitz außerhalb Bremens bei der Finanzierung eines Nulltarifs in die Pflicht zu nehmen, wird im Bericht eine Pendlerabgabe vorgeschlagen (Maßnahme 3.5.3.3). Losgelöst von rechtlichen Fragen ist eine solche Abgabe abzulehnen, falls sie nur, wie in der Maßnahme beschrieben, für sozialversicherungspflichtig Beschäftigte obligatorisch sein soll. Die Einbeziehung anderer pendelnder Erwerbstätigengruppen, wie etwa Selbständigen und Beamten, ist administrativ noch komplizierter. Sie bei der Finanzierung eines ticketlosen ÖPNVs außen vor zu lassen, stellte jedoch eine Ungleichbehandlung dar, zumal wenn auch diese Gruppen vom Ausbau des Angebots profitierten.

Generell wäre ein kollektiv finanzierter Nulltarif, insbesondere in Form einer Abgabe, sachlich zu rechtfertigen, da nicht jeder und jede Einzelne den ÖPNV tatsächlich nutzt. Der gänzliche Verzicht auf die Einbeziehung auswärtiger Nutzerinnen und Nutzer wäre jedoch ebenfalls problematisch, da dies eine einseitige finanzielle Belastung der innerhalb der Stadt Wohnenden darstellte.

Insgesamt erscheint die Finanzierung eines ticketlosen Nahverkehrs (Nulltarif) sehr anspruchsvoll und bedürfte einer ausgiebigen juristischen Überprüfung. Ein zielgruppenspezifisches System mit einem starken Job- und Azubiticket erscheint uns zunächst leichter umsetzbar.

Kapitel 4: Maßnahmen Parken im Quartier

Wie die Arbeiterkammer bereits im August 2020 in ihrer Stellungnahme zum Analyseteil der VEP-Teilfortschreibung³ ausgeführt hatte, wird eine allzu restriktive Reduzierung von Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum, insbesondere in Altbauquartieren ohne hinreichende Stellflächen auf den Wohngrundstücken, als kritisch betrachtet. Auch in diesen Quartieren leben Beschäftigte, die für den Arbeitsweg auf ihr Auto angewiesen sind. Sollten in einzelnen Quartieren Parkmöglichkeiten reduziert werden, sollten aus Sicht der Arbeiterkammer akzeptable Alternativen, etwa in Form von Quartiersgaragen, vorgehalten werden. Ist dies aus baulichen Gründen nicht möglich, sollte von einem allzu umfassenden Rückbau von Stellflächen im öffentlichen Raum abgesehen werden.

Gleichzeitig befinden sich auch in den betroffenen Wohnquartieren Arbeitsplätze. Analog zu unseren Ausführungen zur Innenstadt muss es auch in Quartieren mit reguliertem Parken Möglichkeiten für diejenigen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer geben, für die andere

³ Vgl. Santner, D. (2020b): Stellungnahme - Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025 – Analyseteil.

Stellungnahme

zum Bericht „Teilfortschreibung des Verkehrs-
entwicklungsplans Bremen 2025 – Bericht (ENTWURF),
Maßnahmen und Handlungskonzept. Version 0.5“

Verkehrsträger für den Arbeitsweg nicht in Frage kommen. Bei der Ausgestaltung von neuen Zonen für Bewohnerparken sollten daher auch frühzeitig die betroffenen Betriebe und ihre Beschäftigten mit einbezogen werden.

Kapitel 5: Maßnahmen Stadt-regionale Verkehrskonzept

Die Arbeitnehmerkammer begrüßt die Absicht zur Erstellung eines stadt-regionalen Verkehrskonzepts inklusive der vorgestellten Maßnahmen. Knapp 119.000 Beschäftigte mit Arbeitsort Bremen gelten als Einpendler. Der Großteil von ihnen wohnt im niedersächsischen Umland. Wie die Arbeitnehmerkammer an anderer Stelle dargestellt hat, beschränkt sich das regionale Pendlereinzugsgebiet nicht auf die direkten Nachbargemeinden, sondern umfasst einen Raum zwischen Cuxhaven im Norden, Sulingen im Süden, Westerstede im Westen und Buchholz im Osten.⁴ In der Stellungnahme zum Analyseteil der VEP-Teilfortschreibung aus dem August 2020⁵ hatte die Arbeitnehmerkammer kritisiert, dass für die Betrachtung der regionalen Verflechtungen ein zu enger räumlicher Bezug gewählt wurde. Wir begrüßen, dass nun für die Erarbeitung des integrierten kooperativen Verkehrskonzepts für die Region Bremen/Niedersachsen (Maßnahme 4.11) vorgesehen ist, den räumlichen Bezug um wesentliche Einpendlergemeinden über den Bereich des Kommunalverbunds hinaus zu erweitern. Der Ausbau eines integrierten P + R sowie B + R-Angebots im Umland, wie in Maßnahme 4.9 vorgeschlagen, wird ebenfalls begrüßt.

April 2021

Dr. Dominik Santner

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

Dr. Tobias Peters

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

⁴ Vgl. Santner, D. (2020a): Pendlerzahlen: Kurve flacht ab. KammerKompakt Nr. 1 2020. Arbeitnehmerkammer Bremen

⁵ Vgl. Santner, D. (2020b): Stellungnahme - Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025 – Analyseteil.