



**Arbeitnehmerkammer
Bremen**

KammerPosition

**Die ökologische Wende
im Land Bremen gestalten**

1/2020

Vorweg

Um die Erderwärmung zu begrenzen, muss der Ausstoß von Treibhausgasen laut UN-Weltklimarat spätestens bis zum Jahr 2050 auf null reduziert werden. Gelingt das nicht, drohen ganze Ökosysteme und damit die Lebensgrundlage vieler Menschen unwiederbringlich zerstört zu werden. Das Klimaabkommen von Paris ist trotz der Kündigung der USA ein starkes Signal dafür, dass diese Warnung weltweit ernst genommen wird. Die Begrenzung der Erderwärmung auf deutlich unter zwei Grad ist erstmals in einem völkerrechtlich bindenden Vertrag verankert worden. In Folge dessen hat die Bundesregierung dieses Ziel präzisiert und einen Klimaschutzplan vorgelegt, der die weitgehende Treibhausgasneutralität bis zum Jahr 2050 festlegt.

Als sechstgrößter Treibhausemittent weltweit steht Deutschland vor großen Herausforderungen in allen Wirtschafts- und Lebenssegmenten – unter anderem bei der Stromerzeugung, in der Industrie sowie in den Bereichen Bauen, Verkehr und Logistik. Als traditionelles Industrieland ist auch Bremen mit besonderen Herausforderungen konfrontiert, die nur mit massiven Investitionen in Forschung und Wissenschaft sowie in technische Infrastrukturen bewältigt werden können. In Diskussionen werden Klimaschutz und die Entwicklung von Arbeitsplatzkapazitäten häufig gegeneinander abgewogen. Dabei belegen wissenschaftliche Studien eindeutig, dass ehrgeizige Klimaschutzziele mit positiven industrie- und beschäftigungspolitischen Effekten verbunden sein können. Ökologische Nachhaltigkeit und Wohlstand sind nicht per se als Gegensätze zu begreifen.

Vielmehr sind im Bereich der regenerativen Energiewirtschaft sowie in den Leitmärkten Energieeffizienz und klimafreundliche Mobilität seit dem Jahr 2003 über eine halbe Million Arbeitsplätze entstanden. In Branchen, wie dem Baugewerbe oder der Elektrizitäts-, Wärme- und Gasversorgung ist aufgrund der notwendigen Investitionen in Gebäudesanierung und Infrastruktur von einem fortwährenden Beschäftigungswachstum auszugehen – mit neuen Arbeitsplätzen für Menschen mit unterschiedlichen Qualifikationsniveaus. Diese Prognose verdeutlicht, dass es auf die politische Steuerung der Transformation ankommt. Politik, Verbände und Interessenvertretungen müssen gemeinsam Strategien und Maßnahmen für eine nachhaltige Weiterentwicklung der Wirtschaft erarbeiten und umsetzen. Die nachfolgenden Ausführungen der Arbeitnehmerkammer sind als ein Impuls für die sozialverträgliche Gestaltung der ökologischen Wende im Land Bremen zu verstehen.

Wirtschaftsstandort ökologisch umbauen, Gründungsgeschehen lebendig gestalten

Die Dynamik der Wirtschaft des Landes Bremen mit der deutschlandweit stärksten Exportorientierung ist eng mit ihrem hohen Industrieanteil verwoben. Große Energiebedarfe und dementsprechend hohe CO₂-Emissionen bestehen in der Stahlindustrie, aber auch in bremischen Clustern, wie Automotive, Luft- und Raumfahrt sowie in der Nahrungs- und Genussmittelindustrie. Die Potenziale für die Gestaltung der ökologischen Wende sind hier sowohl im Rahmen von Prozess-, aber auch durch Produktinnovationen besonders hoch und müssen im Rahmen der Clusterförderung gehoben werden.

Dennoch darf Clusterpolitik im Land Bremen vor dem Hintergrund der anzustrebenden ökologischen Wende nicht länger auf industrielle Branchen fokussiert bleiben, sondern muss zukünftig noch stärker auf branchenübergreifend wirkende Schlüsseltechnologien und -branchen ausgerichtet werden. Forschung und Entwicklung sind etwa für die Innovationsfähigkeit eines Standortes und klimafreundliches Wirtschaften von hoher

Bedeutung. Gleiches gilt auf Branchenebene für den Bereich der Informationstechnik oder für das Gesundheitswesen.

Das Automobilcluster etwa sollte weiterentwickelt werden zu einem Mobilitätscluster, das am Logistik- und Autostandort Bremen die Zukunft von Antriebstechnologien und neuer Mobilität gestaltet. Hierzu gehört das Austesten autonomer Fahrzeuge, ein bürgernahes Mobilitätsmanagement, das die Kombination verschiedener Verkehrsmittel erleichtert, der ambitionierte Ausbau der Ladeinfrastruktur für E-Autos, aber dringend auch die weitere Forschung – privat und öffentlich – zu wasserstoffbasierten Antrieben. Im Bund, dafür muss sich Bremen einsetzen, darf die Unterstützung dieser Technologie nicht ins Hintertreffen geraten. Für die Jahre 2021 und 2022 wurde seitens der Bundesregierung das Ziel ausgegeben, insgesamt 60.000 Wasserstoff-Autos auf den Markt zu bringen. Mit Kaufprämien gefördert wird derzeit jedoch nur die gewerbliche Nutzung von wasserstoffbetriebenen Autos. Die Brennstoffzelle, aus grünem Wasserstoff gespeist, könnte eine der entscheidenden Zukunftstechnologien sein und zudem eine Brücke zur Wasserstoffwirtschaft insgesamt schlagen: Die schnelle Dynamik bei Brennstoffzellen hilft, diese Entwicklung voranzutreiben.

Ein entscheidender Faktor im Zuge des ökologischen Umbaus eines Wirtschaftsstandortes ist zudem die Förderung des Gründungsgeschehens. Im Kontext des Klimaschutzes wächst der Bedarf an grünen Verfahren sowie Produkten und Dienstleistungen. Innovative Neugründungen tragen zur Diversifizierung und Modernisierung der Wirtschaftsstruktur bei, verringern die Abhängigkeit von traditionellen Bestandsindustrien und stärken auf diese Weise die Resilienz der Wirtschaftsstruktur. Zumindest im Bereich der grünen Gründungen mit innovativer Geschäftsidee und hohem Wachstumspotenzial ist Bremen gut aufgestellt. Bereits über ein Viertel aller im Jahr 2018 gegründeten Bremer Start-ups leisten einen gezielten Beitrag zum Umwelt-, Klima- und Ressourcenschutz. Förderbedingungen und Forschungsinfrastrukturen sind so zu gestalten, dass Gründerinnen und Gründer auch zukünftig einen wichtigen Faktor im fortwährenden Strukturwandel darstellen.¹

Offshore-Windenergieindustrie als unverzichtbare Säule für die Energiewende

Als eine der wenigen grundlastfähigen erneuerbaren Energiequellen sind Offshore-Windenergieanlagen für das Gelingen der Energiewende unverzichtbar. Mit den Novellierungen des Erneuerbare-Energien-Gesetzes (EEG) aus den Jahren 2014 und 2017 wurden allerdings die politischen Rahmenbedingungen für die bis dahin stark wachsende Branche erheblich verändert. Um den Anstieg des Strompreises zu begrenzen, wurden die Ausbauziele von Windenergieanlagen auf See bis zum Jahr 2030 von 25 Gigawatt auf 15 Gigawatt reduziert. Zudem wurde festgelegt, dass die Höhe der Vergütung für Strom aus erneuerbaren Energien nicht mehr staatlich garantiert, sondern durch Ausschreibungen ermittelt wird.

Durch diese politische Neuausrichtung hat sich nicht nur der Markt nahezu halbiert, sondern zudem der Kostendruck erhöht. Diese Änderungen haben die Entwicklung der Branche empfindlich ausgebremst. Viele Unternehmen blieben hierbei auf der Strecke – auch in Bremerhaven ansässige Betriebe haben ihre Produktion eingestellt oder den Standort geschlossen. Mit der Novellierung des Windenergie-auf-See-Gesetzes sollen nun die Ausbauziele von 15 auf 20 Gigawatt bis zum Jahr 2030 angehoben werden. Dies ist ein notwendiger Schritt, um das Ziel zu erreichen, bis dahin 65 Prozent des Stroms aus

¹ Vgl. Bericht zur Lage der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer im Land Bremen 2020.

erneuerbaren Energien zu erzeugen. Dennoch bleibt auch das neue Ausbauziel deutlich hinter der ursprünglichen Planung von 25 Gigawatt zurück. Weil die Planungszyklen lang sind, wird aller Voraussicht nach ein Großteil des Zubaus erst 2029 oder 2030 realisiert. Bis das Ausbauziel zusätzliche Aufträge nach sich zieht und Arbeitsplätze geschaffen werden, wird es also noch dauern. Ob der von der Branche befürchtete Fadenriss verhindert werden kann, ist daher zu bezweifeln. Mit dem neuen Gesetz soll auch das Ausbauziel bis zum Jahr 2040 auf 40 Gigawatt erhöht werden. Insgesamt bergen Nord- und Ostsee ein Potenzial von 57 Gigawatt.

Zu hinterfragen ist, ob diese Ziele ausreichen, um den hohen Bedarf an grüner Energie zu decken, der für CO₂-neutrales Wirtschaften notwendig ist. Vor allem die Dekarbonisierung energieintensiver Industrien, wie die Stahlindustrie, stellt in diesem Zusammenhang eine große Herausforderung dar. Hierfür kann bereits 2035 die Verfügbarkeit von 40 Gigawatt Offshore-Strom erforderlich sein. Dieses Szenario erfordert zudem Fortschritte bei der Entwicklung von Speichertechnologien, einen entsprechenden Netzausbau sowie den politischen Willen, dies auch umzusetzen. Um die Zahl der Akteurinnen und Akteure innerhalb der Branche bis dahin aufrechtzuerhalten, muss dafür gesorgt werden, dass sich die angestrebten Ausbauziele auch möglichst schnell in Projekte umsetzen lassen.

Handlungsbedarf besteht auch hinsichtlich des Modells zur Finanzierung von Offshore-Strom, da das Ausschreibungsprinzip diverse Risiken (Begünstigung „großer“ Betreiber, Verdrängung von Konkurrenten etc.) birgt. Die im Gesetzesentwurf vorgeschlagene Einführung eines dynamischen Gebotsverfahrens und einer zweiten Gebotskomponente scheint dieses Problem noch zusätzlich zu verschärfen. Um diese Risiken zu minimieren spricht sich zum Beispiel das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) für so genannte Differenzverträge aus. Diese finden beispielsweise in Frankreich und Großbritannien bereits Anwendung. Hierbei wird vor Projektbeginn ein Strompreis ermittelt, der für eine bestimmte Laufzeit gilt. Mit diesem Instrument werden die Projektentwickler gegen zu niedrige und Konsumentinnen und Konsumenten gegen zu hohe Stromkosten abgesichert. Durch die stabileren Investitionsbedingungen steigt nicht nur die Wahrscheinlichkeit, dass die Offshore-Projekte unabhängig von der Strompreisentwicklung auch tatsächlich realisiert werden, sondern so wird auch verhindert, dass Unternehmen vom Markt verdrängt werden.

Ein kontinuierlicher Ausbau der Offshore Windenergiebranche ist nicht nur für die Realisierung der Energiewende entscheidend, sie trägt auch zur Schaffung von Arbeitsplätzen bei. Prognosen zufolge kann ein Ausbau der Offshore-Windenergiebranche auf 30 Gigawatt bis zum Jahr 2035 dafür sorgen, dass zu den derzeit 24.500 Arbeitsplätzen in Deutschland ab 2025 rund 8.000 Arbeitsplätze hinzukommen. Durch eine Realisierung des 40 Gigawatt-Ziels bis zum Jahr 2035 kann die Beschäftigung sogar auf 35.000 Stellen ansteigen.² Insbesondere für Bremerhaven ist es vor diesem Hintergrund notwendig gute Voraussetzungen zu schaffen, damit die Seestadt in möglichst hohem Umfang von den Beschäftigungspotenzialen profitiert – auch wenn sich die Neuansiedlung eines produzierenden Unternehmens derzeit nicht abzeichnet. Perspektiven könnten sich allerdings im Bereich des Recyclings von Offshore-Anlagen ergeben.

² wind:research (Hrsg.): Wertschöpfung der Offshore-Windenergie in Deutschland. Regionale Verteilung und Entwicklung der Marktteilnehmer und der Arbeitsplätze. Bremen, 2019.

Dennoch stellen die vorhandenen Forschungs- und Dienstleistungsstrukturen eine gute Basis dar, um Bremerhaven als Vorzeigestandort für Klimawandel und Klimaschutz zu profilieren. Ein wichtiger Baustein wird das geplante Gewerbegebiet für die Green Economy sein, das auf der Luneplate entstehen soll. Bei der Entwicklung dieses Gebiets sollte darauf geachtet werden, dass das Profil möglichst aufrechterhalten und nicht durch Ansiedlungen aus themenfremden Branchen verwässert wird. Auf diese Weise kann es Bremerhaven gelingen, ein Alleinstellungsmerkmal zu schaffen.

Die Umsetzung weiterer Projekte, wie die Gründung einer Klimaschutzagentur zur Verbreitung ökologischer Erkenntnisse aus der Wissenschaft (z.B. hinsichtlich der ökologischen Amortisierung von Windkraftanlagen) würde zur Schärfung dieses Profils beitragen.

Gewinnung und Anwendung von grünem Wasserstoff weiterentwickeln

Die Bundesregierung hat die nationale Wasserstoffstrategie mit einem Fördervolumen von insgesamt 9 Milliarden Euro beschlossen. Auf Bundesebene wird das Thema Wasserstoff also vorangetrieben. In welchem Umfang das Land Bremen davon profitieren wird, ist noch unklar. Bestandteile der nationalen Wasserstoffstrategie sind unter anderem der Aufbau sowie die Vernetzung von Wasserstoffregionen. Die Metropolregion Nordwest – und damit auch das Land Bremen – werden bereits im Rahmen eines Förderprogramms des Bundesverkehrsministeriums mit Finanzmitteln des Bundes in Höhe von 20 Millionen Euro unterstützt. Diese Förderung gilt es mit weiteren Landesmitteln für Forschung sowie einer konsequenten Umsetzung des Wissenschaftsplans (s. Seite 10) zu flankieren. Dabei muss der Transfer von Forschungsergebnissen mitgedacht werden. Dies gilt insbesondere in Bezug auf das Thema Wasserstoffspeicherung, bei dem in Bremerhaven Chancen zur Schaffung eines Alleinstellungsmerkmals bestehen, die mit öffentlichen und privaten Mitteln befördert werden müssen.

Das Land Bremen muss sich auch zukünftig mit der Technik zur Nutzung von Windstrom für die Gewinnung von grünem Wasserstoff sowie dessen Speicherung auseinandersetzen und somit ein wichtiges Kompetenzfeld im Hinblick auf die Energiewende weiterentwickeln. In den Hochschulen und Forschungseinrichtungen des Landes, insbesondere am Standort Bremerhaven, wird zunehmend an Fragestellungen der Wasserstoffwirtschaft sowie der Sektorenkopplung gearbeitet. Potenziale für die Herstellung und Anwendung grünen Wasserstoffs bestehen insbesondere im nachhaltigen Gewerbegebiet Lune Delta. Dort arbeiten das Fraunhofer-Institut für Windenergiesysteme (IWES), die Hochschule Bremerhaven sowie das Technologie-Transfer-Zentrum (ttz) im Rahmen eines vom Land und EU geförderten Kooperationsprojekts an der Umwandlung von Windstrom in Wasserstoff. Aber auch in Bereichen der Industrie gibt es zumindest viel versprechende Pilotprojekte. So wird auf dem Gelände des größten CO₂-Verursachers ArcelorMittal ein Elektrolyseur entstehen, mit dem grüner Wasserstoff produziert werden soll. Das Projekt wird von einer Analyse der Universität Bremen begleitet, deren Gegenstand die Erarbeitung einer Umsetzungsstrategie zur Defossilisierung von Industrieprozessen ist. Bei grünem Wasserstoff besteht die zentrale Herausforderung vor allem in Bezug auf das Hochskalieren dieser Form der Energieerzeugung, sprich auf die Verfügbarmachung riesiger Volumina für eine klimaneutrale Produktion.

In Bremerhaven gibt es auch abseits des zuvor erwähnten Gewerbegebiets Lune Delta konkrete Pläne und Projekte. Über den Bremen-Fonds sollen u.a. die Anschaffung und

Entwicklung von Wasserstofffahrzeugen sowie deren Erprobung (Praxistests) finanziert werden. Perspektivisch sollen so Hersteller dieser Fahrzeuge in Bremerhaven angesiedelt werden. Bereits im nächsten Jahr will die Stadt Busse mit Wasserstoffantrieb einsetzen. Auch andere Nutzfahrzeuge – zum Beispiel im Hafen oder auch im Bereich der Abfallentsorgung – könnten mit Wasserstoff betrieben werden. Zudem gibt es für den Hafen konkrete Perspektiven, etwa als Umschlagsplatz für grünen Wasserstoff.

Kohleausstieg befördern, Arbeitnehmervertretungen einbeziehen

Noch immer spielt die Steinkohle als Energieträger bei der Stromerzeugung im Land Bremen eine wichtige Rolle. Vor dem Hintergrund ihres hohen Anteils am Strommix einerseits und der bis zum Jahr 2023 geplanten Abschaltung bzw. Umrüstung der drei Bremer Kohlekraftwerke mit ca. 300 Beschäftigten andererseits stellt der Kohleausstieg für das Land Bremen in mehrfacher Hinsicht eine Herausforderung dar. Im Rahmen des Ausstiegsszenarios müssen sowohl die Versorgungssicherheit flächendeckend gewährleistet als auch die bestehenden Arbeitsplatzkapazitäten gesichert werden.

Dabei werden kreative und intelligente Lösungen gefragt sein, da das Land Bremen keine Strukturhilfen von Seiten des Bundes oder der EU erhalten wird, die für Investitionen in neue Technologien oder in die Weiterbildung und Qualifizierung von Beschäftigten genutzt werden könnten. Umso wichtiger erscheint daher die Einbeziehung von Arbeitnehmervertretungen, zumal diese bereits mit den Geschäftsführungen konkrete Ideen für die Gestaltung des Kohleausstiegs entwickelt haben. So erscheint bei der SWB ein Übergang der Beschäftigten in andere Bereiche des Konzerns (etwa SWB Netze) möglich. Der Block von Onyx Power in Bremen-Farge könnte auf Basis von Biomasse betrieben werden, um Energie ins regionale und überregionale Hochspannungsnetz einzuspeisen.

Darüber hinausreichende Infrastrukturen zur Stützung des Kohleausstiegs im Land Bremen, wie die geplante Klärschlammverbrennungsanlage in Oslebshausen, sind notwendige Bausteine für den Umweltschutz. Allerdings ist die verstärkte Ansiedlung emittierender Anlagen und Betriebe im Bremer Westen und den Häfen vor dem Hintergrund der Hauptwindrichtung in Bremen (West- bzw. Südwestwind) kritisch zu sehen. Die ohnehin sozial benachteiligten, angrenzenden Orts- und Stadtteile Oslebshausen und Gröpelingen werden hierdurch verstärkt belastet. Eine frühzeitige Beteiligung der Beiräte – abseits der vorgeschriebenen Fristen – ist anzustreben.

Verkehrswende einleiten, ökologischen und sozialen Überlegungen folgen

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.

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 der Arbeitnehmerkammer zeigen, dass 72 Prozent der Pendlerinnen und Pendler mit Arbeitsort Bremen und 86 Prozent mit Arbeitsort

Bremerhaven einen privaten Pkw 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.

Für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, die im Alltag nur gelegentlich ein Auto benötigen und für den Weg zur Arbeit andere Mobilitätsformen nutzen, ist Carsharing eine kostengünstige, flexible und umweltbewusste Alternative zum eigenen Auto. Entsprechende Angebote sind im Land Bremen auszubauen. 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 würde. 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 (z. B. Hansalinie, Güterverkehrszentrum (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.

Die Verbesserung der ÖPNV-Angebote darf allerdings nicht mit einer weiteren Belastung der Beschäftigten im Nahverkehr einhergehen. Die Personaldecke muss robust aufgestellt werden. Das Durchschnittsalter der Beschäftigten im Nahverkehr ist hoch. Bis 2030 wird knapp die Hälfte von ihnen altersbedingt ausscheiden. 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 Tariftrue- 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.

Auf eine autofreie Bremer Innenstadt bis 2030 haben sich die Regierungsfractionen im Koalitionsvertrag 2019 geeinigt. Dies ist zu begrüßen, weil damit eine Entlastung von Lärm und Emissionen nicht nur im Innenstadtbereich selbst, sondern auch entlang der Einfallstraßen einhergeht – zugleich muss die Erreichbarkeit der Innenstadt durch ausreichend Park and Ride Plätze sowie einen eng getakteten ÖPNV sichergestellt werden. Im Innenstadtbereich selbst können die Aufenthaltsqualität erhöht und somit Impulse für mehr Laufkundschaft im Einzelhandel generiert werden. Auch in Bremerhaven stellt sich vor dem Hintergrund der Neuaufstellung des Verkehrsentwicklungsplans die Frage nach einer attraktiveren Gestaltung des Innenstadtbereichs. Die Verknüpfung von Havenwelten und City

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

für Fußgänger sowie Radfahrer durch einen Rückbau der Columbusstraße könnte zu besseren Synergien zwischen Tourismus und Einzelhandel führen.

Für die innerstädtischen Bereiche im Land 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 autofreie 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.

Gewerbegebiete: Arbeitsplatzdichten erhöhen

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. Daher ist es zu begrüßen, dass im Rahmen des neu aufzustellenden Gewerbeentwicklungsplans 2030 (GEP 2030) Strategien zur Nachverdichtung von gewerblichen Bestandsgebieten enthalten sein sollen.

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 Logistikscharakter, wie 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, Airportstadt; Dichte über 130 Beschäftigte je Hektar). Die Arbeitsplatzdichten hier zu erhöhen und durch eine effizientere bauliche Auslastung der Grundstücke den Flächenverbrauch zu reduzieren 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, dass hier die Arbeitsplatzdichte nicht das alleinige Entscheidungskriterium sein kann.

Häfen und Logistik nachhaltig aufstellen

Auf Bestandsgebieten der (Hafen-)Logistik muss der ökologische Umbau über andere Wege vorangetrieben werden. Vor diesem Hintergrund ist zu begrüßen, dass das Land Bremen mit der Umsetzung der Greenports-Strategie bereits seit 2009 daran arbeitet, die gesamte Hafeninfrastuktur bis Ende 2023 klimaneutral aufzustellen. So soll der Seetransport als

umweltfreundliches globales Verkehrsmittel unterstützt werden. In den vergangenen sieben Jahren konnten die Emissionen bereits um 70 Prozent gesenkt und der Anteil des Stroms aus erneuerbarer Energie auf 90 Prozent gesteigert werden. Seit 2012 gibt es außerdem Hafengebührenrabatte für umweltfreundliche Schiffe, also solche, die durch verflüssigtes Erdgas oder Methanol angetrieben werden.

Nach wie vor stellen allerdings vor allem große Container- und Kreuzfahrtschiffe während ihrer Liegezeit im Hafen eine große Belastung für die Umwelt dar. Da sie für die Stromversorgung an Bord Dieselaggregate nutzen, geben sie große Mengen an Schadstoffen ab, die über den Wind in die Stadt getragen werden. Hamburg hat erst im Oktober des vergangenen Jahres entschieden, Container- und Kreuzfahrtterminals bis 2022 mit Landstromanlagen auszustatten, um diese Emissionen zu reduzieren. Dass sich nun auch das Land Bremen auf den Weg macht, um bis 2023 acht Landstromanlagen für die Seeschifffahrt bereit zu stellen, die komplett aus erneuerbaren Energien gespeist werden sollen, wird ausdrücklich begrüßt. Da Bremerhaven einer der größten Containerhäfen in Nordeuropa ist und die Stadt auch zunehmend im Kreuzfahrtgeschäft Fuß fasst, ist die Bereitstellung von Landstromanlagen eine Investition, mit der sich die Häfen zukunftsfähig und nachhaltig aufstellen können.

Zurzeit ist der Bezug von Landstrom allerdings noch erheblich teurer, als die Stromerzeugung mit Schiffsdiesel. Die Politik muss deshalb entsprechende Weichen stellen, damit die Reeder ihre Schiffe umrüsten und die Anlagen zunehmend genutzt werden. Kalifornien hat beispielsweise eine Landstrompflicht eingeführt, China wird ab 2022 nachziehen. Angesichts der großen Umweltbelastung, die von Schiffen ausgeht und den steigenden Anforderungen an ökologisch aufgestellten Transportwege, sollte diese Debatte auch in Deutschland stärker in den Mittelpunkt rücken.

Die Produktive Stadt als Leitbild einer nachhaltigen Quartiersentwicklung

Zur notwendigen Intensivierung der Anstrengungen im Bereich des Wohnungsbaus sind innerstädtische Brach- und Konversionsflächen für Wohnnutzungen zu öffnen. Allerdings sollten diese Flächen nicht als reine Wohnquartiere entwickelt werden. Gemischt genutzte Quartiere aus Wohnen und Gewerbe (Stichwort „Produktive Stadt“) sind zu bevorzugen, da sie neue Beschäftigung im Quartier induzieren und aufgrund der Reduktion von Arbeitsverkehren auch ökologisch sinnvoller sind. Anders schätzt die Arbeitnehmerkammer eine mögliche Konversion des Neustädter Hafens ein. Solange dieser wirtschaftlich betrieben wird und einen sinnvollen regionalökonomischen Beitrag leistet, sollte von einer Umnutzung des Areals abgesehen werden.

Auch bei Neubauten sollte ein schonenderer Umgang mit Flächenressourcen geübt werden. Das bremische Stellplatzortsgesetz sollte daher dahingehend überarbeitet werden, dass weniger Ressourcen und Flächen für den Bau von Stellplätzen für Pkw verbraucht werden. Dies hilft auch Kosten zu sparen, mehr Wohnraum auf weniger Fläche zu realisieren und somit die Mieten und Kaufpreise weniger stark steigen zu lassen.

Von Bedeutung ist hier auch der soziale Wohnungsbau. Dieser ist nicht nur aus sozialpolitischer sondern auch aus ökologischer Perspektive zu stärken, da viele Wohnungen auf kleiner Fläche realisiert werden. Knappe Flächenressourcen werden so geschont.

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.

Generell ist ein nachhaltiger Umbau von Bestandgebäuden hin zu mehr Klima- und Ressourceneffizienz zu begrüßen. Hierdurch können auch Arbeitsplatzimpulse für die Bauindustrie induziert werden. Entsprechend befürwortet die Arbeitnehmerkammer, dass geplante Anreize zum Bau im KfW-40-Standard in das kommende Wohnraumförderungsprogramm integriert werden.

Bildungsoffensive für die ökologische Wende starten, Weiterbildung ausfinanzieren

Ein wichtiger Grundstein für die ökologische Wende muss mittels einer Bildungsoffensive zum Thema Klimawandel gelegt werden. Dabei spielt die Weiterbildung bzw. die Erwachsenenbildung eine zentrale Rolle. In einzelnen, anerkannten Weiterbildungseinrichtungen im Land Bremen existieren bereits entsprechende Angebote in Form von Bildungszeiten oder Kursen. Um das Angebot langfristig zu vergrößern, muss zunächst zwingend die Mittelzuweisung für die aktuell unterfinanzierte Weiterbildung erhöht werden. Gerade im Bildungsbereich ist der Einsatz adäquater öffentlicher Mittel von hoher Bedeutung, da nur so innovative Angebote geplant und mit ausreichend fest angestelltem Personal umgesetzt werden können.

Darüber hinaus muss die Förderung eines neuen Themenschwerpunkts „Klimaschutz“ mit zusätzlichen Mitteln hinterlegt werden. Denn für die Entwicklung und Umsetzung von neuen und innovativen Angeboten, das Erreichen neuer Zielgruppen sowie eine langfristige Vernetzung aller Umweltbildungsakteure benötigen die Weiterbildungseinrichtungen zusätzliche Ressourcen. Zudem sollte eine Weiterbildungsoffensive durch eine groß angelegte Aufklärungskampagne begleitet werden. Dadurch können möglichst viele Bremerinnen und Bremer für das Thema sensibilisiert, für eine Weiterbildung gewonnen und zu einer aktiven Mitgestaltung der ökologischen Wende bewegt werden.

Studienangebote an den Hochschulen ausbauen, Ausfinanzierung des Wissenschaftsplans sicherstellen

Die bremische Wissenschafts- und Forschungslandschaft trägt bereits jetzt aktiv zum Klimaschutz und zur ökologischen Wende bei. Die Hochschule Bremerhaven bietet beispielsweise Studienangebote im Bereich nachhaltige Energie und Umwelttechnologien an. An der Universität Bremen wurde das neue Fachgebiet „Energiespeicher- und Energiewandlersysteme“ im Fachbereich Produktionstechnik entwickelt. Entsprechende Angebote sind im Hinblick auf die Gestaltung der ökologischen Wende auszubauen, weiter zu entwickeln. Den Transfer in die lokale Wirtschaft gilt es durch Programme zu unterstützen. Sie stellen einen wichtigen Baustein für die klimaverträgliche Transformation der lokalen Wirtschaftsstruktur dar.

Unerlässlich für die Weiterentwicklung der Studienangebote sind eine deutliche Erhöhung der Grundfinanzierung und die damit einhergehende Aufstockung des unbefristeten Personals, wie es auch im Wissenschaftsplan 2025 vorgesehen ist. Eine ausreichende

Grundfinanzierung ist zentrale Grundlage für gute Beschäftigungsbedingungen, einen Ausbau der Studienplätze und den nachhaltigen Erfolg in Forschung und Lehre. Trotz der aktuellen Coronakrise und den damit einhergehenden finanziellen Mehrbelastungen muss die Ausfinanzierung des bereits beschlossenen Wissenschaftsplans 2025 sichergestellt werden. Von ihm profitieren der Wissenschaftsstandort insgesamt, aber auch die Forschung und Lehre zum Thema Klimawandel im Speziellen.

Finanzielle Anreize setzen, soziale Balance wahren

Die Bundesregierung hat mit dem Klimapakete vom November 2019, aber auch mit dem Konjunkturpaket vom Juni 2020, durch das klimafreundliche Technologien noch einmal stärker gefördert werden, erste Schritte in die richtige Richtung unternommen. Im Zentrum des Klimapakets steht eine Bepreisung des Ausstoßes von Treibhausgasen. 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 7, später 18 – 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 ist wichtig und richtig, da es auch die Unternehmen antreiben wird, klimaeffizientere Produkte zu entwickeln. Für effektiven Umweltschutz wäre ein noch höherer CO₂-Preis erforderlich.

Aber: Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer dürfen nicht über Gebühr belastet werden. Die Pendlerpauschale erst ab dem 21. Kilometer zu erhöhen reicht nicht aus,⁴ zumal Bezieherinnen und Bezieher kleiner und mittlerer Einkommen hiervon deutlich weniger profitieren als Gutverdienende. Auch die Senkung der Strompreise über eine reduzierte EEG-Umlage kompensiert die Mehrkosten vieler Haushalte nicht. Selbst bei gutem Willen und finanziellen Anreizen in Kombination mit sinnvollen Fördermöglichkeiten – von der Gebäudesanierung über den Austausch der Ölheizung bis zur Elektromobilität, dem Ausbau des ÖPNV oder dem Steuersatz auf Bahntickets – sind die Möglichkeiten vieler Verbraucherinnen und Verbraucher zum Umstieg auf klimafreundliche Alternativen begrenzt. Besonders bei Haushalten mit niedrigeren Einkommen werden daher Mehrkosten hängen bleiben. Hier muss ein besserer Ausgleich gefunden werden, um diese Gruppen nicht unverhältnismäßig stark zu belasten. Für Pendlerinnen und Pendler könnte dies ein einkommensunabhängiges Mobilitätsgeld statt der Pendlerpauschale und einer wenig relevanten Mobilitätsprämie bedeuten.

Insgesamt würde die vollständige Rückverteilung der staatlichen Einnahmen aus der CO₂-Steuer beispielsweise über eine „Klimaprämie“, die jede Bürgerin und jeder Bürger pauschal erhält, sozialpolitisch wirken und nicht zuletzt durch ihre Sichtbarkeit die Akzeptanz der Klimaschutzmaßnahmen stärken. Das Setzen von Anreizen bliebe vollständig erhalten, die Belastungen wären dennoch in Summe insbesondere bei weniger gut situierten Haushalten geringer. Um ökologische und soziale Nachhaltigkeit zu vereinen braucht es daher einen höheren CO₂-Preis, kombiniert mit mehr pauschaler Kompensation, sodass Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer Anreize zu klimafreundlichem Verhalten, aber insgesamt keine Mehrbelastung erfahren.

⁴ Durch die „Pendlerpauschale“ können 30 Cent – bzw. zukünftig 35 Cent ab dem 21. Entfernungskilometer (einfacher Fahrtweg) – je Kilometer der Strecke zwischen Wohnort und Arbeitsstätte bei Berechnung der Lohn- und Einkommensteuer abgesetzt werden, unabhängig davon mit welchem Verkehrsmittel sie zurückgelegt wird.

Wettbewerbsrahmen gestalten, Arbeitsplätze schützen

Um das Klima, gleichzeitig aber auch die inländische Produktion und hiesige Arbeitsplätze zu schützen, müssten auch Importe anhand ihres CO₂-Ausstoßes bepreist werden. 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.

Jessica Heibült

Referentin für Weiterbildung und Hochschulpolitik

Dr. Tobias Peters

Referent für Wirtschafts- und Finanzpolitik

Dr. Marion Salot

Referentin für Wirtschafts- und Gleichstellungspolitik

Dr. Dominik Santner

Referent für Wirtschafts- und Infrastrukturpolitik

Dr. Tim Voss

Referent für Wirtschaftspolitik

Impressum: KammerPosition Nr. 1/2020, Juni 2020 / Herausgeberin: Arbeitnehmerkammer Bremen,
Bürgerstr. 1, 28195 Bremen / Redaktion: Elke Heyduck / Eigendruck
Die KammerPosition finden Sie auch als Download auf der Website www.arbeitnehmerkammer.de
