

In der Senatssitzung am 9. Juni 2020 beschlossene Fassung

Antwort des Senats auf die Kleine Anfrage der Fraktion der SPD vom 28. April 2020

„CO2-Emissionen durch motorisierte Pendlerverkehre“

Die Fraktion der SPD hat folgende Kleine Anfrage an den Senat gerichtet:

„Immer mehr Menschen pendeln aus den umliegenden niedersächsischen Gemeinden und kreisfreien Städten nach Bremen, um ihren Arbeitsplatz zu erreichen. 2018 sind 117.000 Menschen aus beruflichen Gründen nach Bremen gefahren. Das ist eine Steigerung um 21 Prozent im Vergleich zu 2000.

Daraus ergeben sich Pendlerströme, die in den Stadtgebieten von Bremen und Bremerhaven zu erhöhten PKW-Verkehren und spezifischen Emissionen des Treibhausgases Kohlenstoffdioxid führen. Laut Bundesumweltministerium war der Verkehrssektor 2018 der drittgrößte Verursacher von Treibhausgasen in Deutschland.

Die Landesregierung in Bremen hat sich im Koalitionsvertrag zum Ziel gesetzt, Treibhausgasemissionen bis 2030 gegenüber 1990 um 80 Prozent zu reduzieren. Um dieses Klimaziel zu erreichen und CO2-Emissionen erfolgreich zu reduzieren, bedarf es deshalb auch politischer Maßnahmen. Neben der Bereitstellung von ausreichendem und attraktivem Wohnraum innerhalb der Stadtgrenzen Bremens und Bremerhavens betrifft dies vor allem den Bereich der Verkehrspolitik. Mitunter sollten motorisierte Pendlerströme gemessen und kontrolliert werden, um politische Handlungsbedarfe zu erkennen und alle nötigen Anstrengungen zugunsten eines emissionsärmeren Verkehrs zu unternehmen.

Wir fragen den Senat:

1. Welche absolute Höhe und welchen Anteil an CO2-Emissionen im Land Bremen macht der motorisierte Pendlerverkehr aus und wie wird dieser berechnet? Inwieweit ist es für die Statistik von Bedeutung, ob Pendler*innen in Bremen oder Bremerhaven oder in der niedersächsischen Umgebung tanken? (Bitte die Methodik erläutern)
2. Welche Einsparpotentiale werden bei den Szenarien der vorliegenden Ifeu-Studie bis 2030 beim Pendlerverkehr gesehen?
3. Wo liegen die wichtigsten Herkunfts- und Zielorte der Pendlerverkehre in Bremen und Bremerhaven? (Bitte möglichst konkret und mit Größenordnung angeben)
4. Inwieweit ist der Senat mit größeren Unternehmen und Gewerbegebieten in konzeptionellen Gesprächen, wie der Verkehr zum und vom Arbeitsplatz klimafreundlicher mit dem ÖPNV oder dem Fahrrad gestaltet werden kann?
5. Inwieweit ist der Senat mit umliegenden niedersächsischen Gemeinden und kreisfreien Städten über motorisierte Pendlerverkehre nach und aus Bremen und Bremerhaven sowie über den Umstieg von der Straße auf die Schiene bzw. den Bus im Gespräch?

Der Senat beantwortet die Kleine Anfrage wie folgt:

- 1. Welche absolute Höhe und welchen Anteil an CO₂-Emissionen im Land Bremen macht der motorisierte Pendlerverkehr aus und wie wird dieser berechnet? Inwieweit ist es für die Statistik von Bedeutung, ob Pendler*innen in Bremen oder Bremerhaven oder in der niedersächsischen Umgebung tanken? (Bitte die Methodik erläutern)**

Datengrundlage für die Berechnung der CO₂-Emissionen im Land Bremen ist die Energiebilanz für das Land Bremen, die vom Statistischen Landesamt jährlich nach der bundeseinheitlichen Methodik des Länderarbeitskreises Energiebilanzen erstellt und veröffentlicht wird. In der Energiebilanz werden die im Land Bremen getankten Kraftstoffmengen erfasst und als Endenergieverbrauch des Straßenverkehrs ausgewiesen. Eine weitere Differenzierung dieses Endenergieverbrauchs, beispielsweise nach Binnenverkehren und grenzüberschreitenden Verkehren, ist auf der Grundlage der Energiebilanz nicht ohne weiteres möglich, sondern würde Untersuchungen durch ein externes Ingenieurbüro auf Basis des Verkehrsmodells erfordern. Die Frage nach der absoluten Höhe der CO₂-Emissionen des motorisierten Pendlerverkehrs und dem daraus resultierenden Anteil an den gesamten CO₂-Emissionen im Land Bremen kann deshalb nicht beantwortet werden. Da in der Energiebilanz die im Land Bremen getankten Kraftstoffmengen erfasst werden, hängt die Höhe der auf dieser Grundlage berechneten CO₂-Emissionen des Straßenverkehrs auch davon ab, in welchem Umfang Pendlerinnen und Pendler im Land Bremen oder in anderen Bundesländern tanken.

- 2. Welche Einsparpotentiale werden bei den Szenarien der vorliegenden Ifeu-Studie bis 2030 beim Pendlerverkehr gesehen?**

Im Rahmen der vorliegenden Studie zu Energie- und Klimaschutzszenarien 2030 für das Land Bremen wurden der Endenergieverbrauch und die CO₂-Emissionen des Straßenverkehrs auf der Grundlage der Fahrleistungen auf dem Territorium des Landes Bremen modelliert. Die zu Grunde liegenden Fahrleistungsmengen wurden dem Ifeu (Institut für Energie- und Umweltforschung) von einem für die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau tätigen Verkehrsplanungsbüro aus einer aktuellen Verkehrsprognose als Summenwerte zur Verfügung gestellt. Der Anteil der motorisierten Pendlerverkehre an diesen Fahrleistungen ist im Rahmen der Ifeu-Studie nicht ermittelt worden. Die Frage kann deshalb aus dem vorliegenden Gutachten nicht beantwortet werden.

- 3. Wo liegen die wichtigsten Herkunfts- und Zielorte der Pendlerverkehre in Bremen und Bremerhaven? (Bitte möglichst konkret und mit Größenordnung angeben)**

Bei den vorliegenden Daten handelt es sich um offizielle Daten der Arbeitsagentur (Stand Juni 2019). Dabei werden lediglich sozialversicherungspflichtig Beschäftigte betrachtet. Alle anderen Pendler (Selbständige, Beamte, Bildungspendler) können derzeit nicht ermittelt werden.

Die vorliegenden Daten geben den gemeldeten Wohnort und den gemeldeten Arbeitsort an. Ob und wie oft Arbeitnehmer den Arbeitsplatz aufsuchen ist nicht bekannt.

In der Stadt Bremen wohnen ca. 209.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte. Davon waren 22,1% Auspendler. In der Stadtgemeinde Bremen arbeiteten im Juni 2019 etwa 281.000 sozialversicherungspflichtige Beschäftigte. Davon kommen 42,2% aus anderen Kreisen.

Auspendler aus Bremen (Stadt) nach	Anzahl	Anteil am Auspendlerverkehr
Kreis Diepholz	6.038	13,1%
Kreis Osterholz	5.234	11,3%
Kreis Verden	5.167	11,2%
Hamburg, Freie und Hansestadt	4.011	8,7%
Delmenhorst, Stadt	2.234	4,8%
Bremerhaven, Stadt	1.976	4,3%
Oldenburg (Oldenburg), Stadt	1.592	3,4%
Region Hannover	1.446	3,1%
Kreis Wesermarsch	1.306	2,8%
Kreis Oldenburg	1.288	2,8%
Sonstige Städte/Kreise	15.976	34,5%

Einpendler nach Bremen (Stadt) aus	Anzahl	Anteil am Einpendlerverkehr
Kreis Osterholz	21.255	17,9%
Kreis Diepholz	20.630	17,4%
Kreis Verden	15.621	13,2%
Delmenhorst, Stadt	8.567	7,2%
Kreis Oldenburg	7.305	6,2%
Kreis Rotenburg (Wümme)	4.966	4,2%
Kreis Cuxhaven	4.414	3,7%
Oldenburg (Oldenburg), Stadt	3.173	2,7%
Bremerhaven, Stadt	3.056	2,6%
Kreis Wesermarsch	3.006	2,5%
sonstige Städte/Kreise	26.630	22,4%

In der Stadt Bremerhaven wohnen ca. 41.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte. Davon waren 29,4% Auspendler. In Bremerhaven arbeiteten im Juni 2019 etwa 53.000 sozialversicherungspflichtige Beschäftigte. Davon kommen 45,5% aus anderen Kreisen.

Auspendler aus Bremerhaven nach	Anzahl	Anteil am Auspendlerverkehr
Kreis Cuxhaven	4.266	35,5%
Bremen, Stadt	3.056	25,4%
Hamburg, Freie und Hansestadt	617	5,1%
Kreis Wesermarsch	607	5,0%
Kreis Osterholz	256	2,1%
Kreis Rotenburg (Wümme)	171	1,4%
Oldenburg (Oldenburg), Stadt	169	1,4%
Kreis Verden	118	1,0%
Kreis Diepholz	101	0,8%
Delmenhorst, Stadt	100	0,8%
sonstige Städte/Kreise	2.562	21,3%

Einpendler nach Bremerhaven aus	Anzahl	Anteil am Einpendlerverkehr
Kreis Cuxhaven	17.129	71,2%
Bremen, Stadt	1.976	8,2%
Kreis Wesermarsch	857	3,6%
Kreis Osterholz	722	3,0%
Kreis Rotenburg (Wümme)	379	1,6%
Hamburg, Freie und Hansestadt	218	0,9%
Kreis Diepholz	149	0,6%
Kreis Verden	141	0,6%
Oldenburg (Oldenburg), Stadt	112	0,5%
sonstige Städte/Kreise	2.370	9,9%

4. Inwieweit ist der Senat mit größeren Unternehmen und Gewerbegebieten in konzeptionellen Gesprächen, wie der Verkehr zum und vom Arbeitsplatz klimafreundlicher mit dem ÖPNV oder dem Fahrrad gestaltet werden kann?

Im Rahmen der Teilfortschreibung und Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans erfolgen auch Betrachtungen zum Pendlerverkehr und zur Anbindung der bedeutenden Arbeitsplatzstandorte mit dem ÖPNV.

Der städtischen Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft wurde am 21. März 2019 zur Anbindung der großen Arbeitsplatzstandorte mit dem ÖPNV berichtet (Bericht der Verwaltung „Job-Ticket ausweiten – Gewerbegebiete besser anbinden: Den Umstieg für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer attraktiver machen“). Die BSAG ist ebenfalls mit Unternehmen in Kontakt, so zum Beispiel zu den Themen Job-Ticket und WK-Bike. Außerdem dürfen Klappfahrräder kostenlos in den Fahrzeugen der BSAG genutzt werden. Die Verkehrsmittelkombination bietet den Kunden sowohl Komfort als auch Reisezeitvorteile. Weiterhin bestehen direkte Kontakte zu Interessensvertretern, Verbänden und Entwicklungsgesellschaften, um das Angebot in Gewerbegebieten den Bedürfnissen nach Möglichkeit – vorbehaltlich einer Finanzierung – anzupassen.

Darüber hinaus stimmen sich Bremen und seine Nachbargemeinden im Rahmen des Mobilitätskonzeptes Radverkehr, das vom Kommunalverbund Niedersachsen/Bremen koordiniert wird, miteinander ab. Ziel ist die weitere Qualifikation der bestehenden Radverkehrsinfrastruktur in Bremen und der Region, um den Anteil des Radverkehrs – insbesondere im Pendlerverkehr – deutlich zu erhöhen. Aktuell soll vor diesem Hintergrund eine Machbarkeitsuntersuchung für eine Radpremiumroute (Radschnellweg) zwischen Bremen und Ganderkesee über Delmenhorst vom Kommunalverbund in Abstimmung mit den hierbei beteiligten Kommunen zeitnah in Auftrag gegeben werden. Im gleichen Rahmen findet bereits ein Austausch zwischen Bremen und Achim für den Anschluss an die Bremer Radpremiumroute Mahndorf-Farge aus Richtung Achim statt.

In Arbeit befindet sich zudem ein abschließender Bericht der Verwaltung zur Anbindung der großen Arbeitsplatzstandorte mit dem Fahrrad auf Grundlage des Bürgerschaftsbeschlusses „Mit dem Rad zur Arbeit fahren“ aus 2018 sowie des entsprechenden Sachstandsberichts aus 2019.

5. Inwieweit ist der Senat mit umliegenden niedersächsischen Gemeinden und kreisfreien Städten über motorisierte Pendlerverkehre nach und aus Bremen und Bremerhaven sowie über den Umstieg von der Straße auf die Schiene bzw. den Bus im Gespräch?

Mit den Gemeinden Stuhr und Weyhe bestehen seit langer Zeit enge Kontakte im Zusammenhang mit dem Ausbau der Straßenbahnlinie 8, die einen wesentlichen Beitrag zur Verlagerung von Pendlerverkehren auf die Schiene leisten wird.

Im Rahmen der Teilfortschreibung und Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans im Themenfeld stadtrregionales Verkehrskonzept arbeitet der ZVBN gemeinsam mit der Stadt Bremen an der Verbesserung der Busangebote aus der Region. Geprüft werden z.B. die Verdichtung auf einen 30-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit auf wichtigen Achsen, Ausweitung der Bedienungszeiten und eine deutliche Verbesserung des Wochenendangebots. Die Aufwertung der Buslinie 670 zur Landesbuslinie im Dezember 2019 war hier ein erster Schritt.

Zusammen mit der Gemeinde Schwanewede und dem Landkreis Osterholz wurden auch bereits Maßnahmen zur Verbesserung des Busangebotes in Richtung Bremen-Blumenthal und Bremen-Vegesack abgestimmt.

Im SPNV sollen vor allem die Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen verbessert werden. Hierzu hat Bremen seine Ziele im SPNV-Plan 2015 dargelegt. In Zusammenarbeit mit dem Land Niedersachsen werden erste Elemente der Angebotsausweitungen mit der Neuvergabe der Verkehre ab 2023 umgesetzt. Dazu gehören u.a. die 30-Minuten-Taktungen auf den Achsen Bremen – Bremerhaven sowie Bremen – Delmenhorst (-Hude / Oldenburg). Weitere Angebotsverdichtungen sind mit erforderlichen Maßnahmen zur Kapazitätserweiterung bei der Infrastruktur mittelfristig geplant.