

Antrag der Fraktionen der SPD und Bündnis 90/Die Grünen

Job-Ticket ausweiten – Gewerbegebiete besser anbinden: Den Umstieg auf Bus und Bahn für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer attraktiver machen!

Jeden Tag machen sich zahlreiche Menschen zu ähnlichen Zeiten auf den Weg zur Arbeit – und nach Feierabend wieder zurück nach Hause. Diese besondere Belastung durch den Berufsverkehr führt regelmäßig zu Staus auf den Straßen. Gleichzeitig werden Arbeitszeiten zunehmend dereguliert und eine größer werdende Zahl an Menschen arbeitet jenseits der klassischen Kernzeiten. Dies stellt die Verkehrswende vor besondere Herausforderungen. Gleichwohl sind hier die größten Fortschritte in Bezug auf die Begrenzung der ökologischen Belastungen zu erreichen.

Wer die Verkehrswende will, muss daher insbesondere den Berufsverkehr in den Fokus von Veränderungen stellen. Insbesondere die bequeme und zeitnahe Erreichbarkeit von Zielorten sowohl zu Stoß- als auch zu Nebenzeiten und der Komfort des ÖPNV können in diesem Sinne einen Anreiz zum Umstieg vom Auto auf Bus und Straßenbahn darstellen. Aber auch Kostenvorteile für die Nutzerinnen und Nutzer spielen für die Verkehrsmittelwahl eine Rolle.

In Bremen sind einige relevante Gewerbegebiete mit vielen Arbeitsplätzen bisher nicht optimal an das bestehende ÖPNV-Netz angebunden. Insbesondere für viele Beschäftigte, die im Güterverkehrszentrum (GVZ) und im Gewerbepark Hansalinie, aber auch im Industriepark (BIP) oder am Bremer Kreuz arbeiten, ist der ÖPNV durch die unzureichende Anbindung an ihre Arbeitsstätten bislang wenig attraktiv und keine echte Alternative zum Auto. Um sie für den ÖPNV zu gewinnen, muss die Anbindung in diesen Gewerbegebieten insgesamt optimiert und besser an die Bedürfnisse der Beschäftigten angepasst werden.

Nach dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag für den straßengebundenen ÖPNV müssen allerdings politisch gewollte Netzausweitungen finanziell durch die Kommune getragen werden. Um der BSAG in diesem Sinne gegebenenfalls einen entsprechenden Auftrag zu erteilen, sind daher auch die für Bremen entstehenden Kosten und Nutzen zu ermitteln und abzuwägen.

Damit der ÖPNV vor dem Auto auch kostenattraktiv ist, bedarf es einer intelligenten Preisgestaltung für die Nutzerinnen und Nutzer. Aktuell ist das sogenannte „Jobticket“ jedoch nur unter bestimmten Bedingungen, wie etwa einer bestimmten Mindestabnahme durch den Arbeitgeber verfügbar. Entsprechend ist der Kreis der Bezugsberechtigten so auszuweiten, dass möglichst viele Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer ein solches, durch den Mengenrabatt für sie günstigeres, Ticket erwerben können.

Dabei geht es einerseits darum, zu prüfen, wie sich der Kreis der Bezugsberechtigten durch kleinere Änderungen der bisherigen Regelungen erweitern lässt, aber auch um gänzlich neue Ideen. So soll etwa erörtert werden, ob die Bereitstellung von rabattierten Job-Tickets nicht nur durch die jeweiligen Arbeitgeber, sondern beispielsweise auch durch Kammern, Gewerkschaften oder Berufsvereinigungen möglich ist.

Die Stadtbürgerschaft möge beschließen:

Die Stadtbürgerschaft fordert den Senat auf,

1. einen Bericht vorzulegen, wie und in welchem Umfang die Anbindung der peripheren Gewerbegebiete „Hansalinie“, „GVZ“, „BIP“ und „Bremer Kreuz“ an den ÖPNV so verbessert werden kann, dass für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer ein echter Anreiz zum Umstieg auf den ÖPNV entsteht. Insbesondere ist darzustellen, welche Kosten für die Kommune entstehen, wenn die Beförderungsleistungen über die bisher im Öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDLA) und in dem Kontrakt mit der BSAG vereinbarten Leistungsverpflichtungen hinaus ausgeweitet werden. Zur Detailplanung von bedarfsgerechten Angeboten sollen danach bei den Beschäftigten und Unternehmen Erhebungen und Befragungen durchgeführt werden. Im geplanten stadtreionalen Verkehrskonzept soll die verkehrliche Anbindung von Gewerbegebieten einen planerischen Schwerpunkt bilden;
2. mit der BSAG in Gespräche darüber einzutreten, wie die bisher bestehende Beschränkung der Ausgabe von „Job-Tickets“ auf einen oder maximal drei kooperierende Arbeitgeber mit mindesten 50 teilnehmenden Beschäftigten so verändert werden kann, dass zumindest die Begrenzung von Arbeitgeber-Kooperationen entfällt und darüber hinaus ggf. die Mindestteilnehmerzahl gesenkt werden kann. Die finanziellen Auswirkungen sind darzustellen;
3. in diesen Gesprächen auch zu erörtern, ob und wie Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, auch durch andere Großkundenmodelle jenseits des direkten Arbeitgebers, wie beispielsweise durch eine entsprechende Abwicklung über Kammern oder Gewerkschaften, in den Genuss der mengenrabattierten Tickets kommen können und ob dadurch möglicherweise eine Preissenkung für das Job-Ticket zu realisieren ist;
4. über die Ergebnisse der Gespräche zu 2 und 3 zeitnah, spätestens jedoch zum 31. März 2019 in der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr und Landwirtschaft zu berichten und hierzu ergänzend einen Zwischenbericht zu 1 vorzulegen.

Heike Sprehe, Björn Tschöpe und Fraktion der SPD

Ralph Saxe, Dr. Maike Schaefer und Fraktion Bündnis 90/Die Grünen