

A4NEU3 Ticketlos, autofrei, feministisch – Verkehrswende jetzt!

Gremium: GRÜNE JUGEND Bremen
Beschlussdatum: 04.07.2021
Tagesordnungspunkt: 4. Anträge
Status: Modifiziert

Antragstext

Die Klimakrise schreitet immer schneller voran. Einen großen Anteil am klimaschädlichen CO₂-Ausstoß bildet der Verkehrssektor, allein 2018 machte der Verkehrssektor 19 % des gesamten CO₂-Ausstoßes von Deutschland aus, Tendenz steigend. Deshalb müssen wir in den nächsten Jahren einen radikalen Wandel im Verkehr schaffen, um das 1,5-Grad-Ziel von Paris noch einhalten zu können.

Neben dem Klimaschutzaspekt ist auch der soziale Bereich zu beachten. Gibt es kaum noch Autos in der Stadt, ist die Barrierefreiheit für Kinderwagen, Rollstühle, Rettungs- und Feuerwehrfahrzeuge wesentlich besser gewährleistet. Außerdem können sich die Menschen wesentlich sicherer zu Fuß oder auf dem Rad in der Stadt bewegen. Auch gleicher Zugang zu Mobilität für alle Menschen ist mit einem gut ausgebauten und ticketlosen öffentlichen Personen Nahverkehr (ÖPNV) gegeben.

Eine konsequente Verkehrswende ist also nicht nur klimagerecht, sondern auch sozial gerecht. Dabei darf nicht der Aspekt des unterschiedlichen Mobilitätsverhaltens zwischen den Geschlechtern vernachlässigt werden.

ÖPNV ausbauen!

Das bisherige Angebot des ÖPNV in Bremen und Bremerhaven reicht an vielen Stellen nicht einmal aus, den heutigen Bedarf zu decken. Durch die unvermeidbare Verkehrswende wird der Bedarf weiter steigen. Deshalb braucht es einen massiven Ausbau des ÖPNV.

Die bisherigen Planungen reichen bei weitem nicht aus und dauern viel zu lange. Bremen kann die Verkehrswende jedoch nicht allein schaffen. Wir fordern eine Investitionsoffensive des Bundes, die schnellere Planung und Umsetzung ermöglicht. Wir fordern, dass Bremen sich auf Bundesebene dafür einsetzt, die Schuldenbremse so umzugestalten, dass sie Investitionen in klimafreundliche Infrastruktur auch auf kommunaler und Länderebene ermöglicht. Denn vernachlässigte Infrastruktur ist eine Belastung für kommende Generationen.

Wir unterstützen daher das Konzept von Einfach Einsteigen und dem BUND Bremen, das Bremer Straßenbahnnetz mehr als zu verdoppeln. Auch Bremerhaven muss wieder eine Straßenbahn bekommen. Die RS1 muss alle 10-Minuten von Achim nach Bremen Nord fahren und weitere Haltepunkte im Bremer Stadtgebiet bekommen. Bei Straßenbahn und Bus muss der 5-Minuten-Takt zum Standard werden. Insgesamt muss das Angebot besonders in den Tagesrandzeiten, nachts und am Wochenende ausgeweitet werden. Gerade junge Menschen sind auf den ÖPNV angewiesen und müssen auch nach dem Feiern sicher, schnell und günstig nach Hause fahren können.

Neben dem Straßenbahnnetz müssen auch die Busverbindungen ausgeweitet werden, insbesondere um eine kurzfristige Erweiterung des ÖPNV zu ermöglichen. Dafür braucht es insbesondere Schnellbusverbindungen, um Fahrtzeiten zwischen den Stadtteilen zu verkürzen und Rufbusse für ein flächendeckendes Angebot in den Randgebieten. Wenn Busse mit fossilen Kraftstoffen betrieben werden, ist für das Klima jedoch wenig gewonnen. Die komplette Fahrzeugflotte muss daher klimaneutral werden. Die Entscheidung, welche Antriebstechnologie (Batterie oder Brennstoffzelle) für welchen Einsatz am besten geeignet ist, müssen die Verkehrsbetriebe treffen, solange Strom und Wasserstoff zu 100 % aus erneuerbaren Energien stammen.

Für uns gehört der Personennahverkehr zur öffentlichen Daseinsvorsorge. Wir möchten allen Menschen Mobilität ermöglichen. Busse und Bahnen müssen deshalb nicht nur barrierefrei, sondern überhaupt frei zugänglich sein. Mit einem ticketlosen ÖPNV, der solidarisch über eine nach Einkommen gestaffelte Umlage finanziert ist, wird dies möglich. Menschen ohne Einkommen können den ÖPNV kostenlos nutzen. Die Hälfte der Beiträge soll von den Unternehmen getragen werden. Sie profitieren dadurch, dass Arbeitnehmer*innen zur Arbeit und Kund*innen zum Einkaufen ohne zusätzliche Kosten kommen. Für Pendler*innen aus dem Umland sollen Unternehmen den vollen Beitrag leisten.

Der ticketlose ÖPNV soll im ganzen Bundesland gelten und für alle Bremer*innen und Bremerhavener*innen auch die Fahrt zwischen den beiden Städten beinhalten.

Durch den ticketlosen ÖPNV verbinden wir effektiven Klimaschutz mit sozialem Ausgleich. Menschen mit wenigen finanziellen Mitteln werden entlastet und ihnen wird Mobilität und damit Teilhabe am Leben in der gesamten Stadt ermöglicht. Wohlhabendere Menschen, die bislang ein Auto benutzen, haben ebenfalls einen Anreiz, den ohnehin schon von ihnen mitfinanzierten ÖPNV zu nutzen.

Damit klimafreundliche Mobilität zur bequemsten und günstigsten Alternative wird, fordern wir:

- Verdoppelung des Bremer Straßenbahnnetzes bis 2035
- CO₂-Neutrale Fahrzeugflotte bis 2030
- Einführung eines ticketlosen ÖPNV

Eine Stadt für Menschen – nicht für Autos

Neben dem Ausbau des ÖPNV ist es für die Verkehrswende zentral, dass der Autoverkehr in der Stadt abnimmt. Autos bedeuten nicht nur hohen Ausstoß von CO₂, sondern nehmen auch sehr viel Platz in Anspruch – Platz, den wir gerade in Zeiten der Klimakrise, die Extremwetterlagen wie Hitzewellen und Starkregen mit sich bringt, anderweitig benötigen. Weniger Autos bedeuten mehr Raum für Grünflächen – kühlende Oasen in der Stadt, die mehr Wasser aufnehmen und gleichzeitig die Luftqualität erhöhen können. Zusätzlich zu einem Klimarelevanten Ort sind sie auch ein sozialer Ort, der den Aufenthalt in der Stadt attraktiver macht und soziale Kontakte stärken kann. Weiterhin stellt die Parkraumbewirtschaftung eine finanzielle Einnahmequelle dar, die direkt dem

79 Ausbau von Fuß- und Radverkehr zugutekommen und so das Verkehrsnetz der Stadt
80 aufwerten kann.

81 Um den zur Verfügung stehenden Raum für Autos zu minimieren, braucht es eine
82 flächendeckende Parkraumbewirtschaftung in der Stadt Bremen, die mit
83 regelmäßiger Kontrolle sowie dem konsequenten Abschleppen falschgeparkter
84 Fahrzeuge einhergeht. Zusätzlich müssen insbesondere enge Straßen umgestaltet
85 werden, sodass aus engen, zugeparkten Straßen Verkehrswege entstehen, die für
86 alle Menschen attraktiv sind: So kann bereits das Aufstellen von Pollern dafür
87 sorgen, dass Fußwege wieder benutzbar werden und so Barrierefreiheit erreicht
88 wird.

89 Um die Abkehr vom Auto zu erleichtern, braucht es einen Ausbau von Car- und
90 Bike-Sharing-Möglichkeiten, insbesondere auch in Randgebieten der Stadt sowie im
91 Umland. Diese müssen gefördert, oder direkt aus öffentlicher Hand bereitgestellt
92 werden. So sind die Bürger*innen nicht mehr auf das eigene Auto angewiesen,
93 können jedoch im Bedarfsfall auf ein Fahrzeug zurückgreifen.

94 Das von unserer Senatorin Maike Schaefer in Auftrag gegeben ifeu-Gutachten zeigt
95 klar auf, dass die von uns selbst gesteckten Klimaziele von Paris nur dann
96 eingehalten werden können, wenn der Autoverkehr bis 2030 um 20-55% sinkt. Die
97 Klimakrise und neue Ansprüche an Mobilität machen deshalb ein Umdenken nötig –
98 weg vom Auto und hin zu anderen Formen der Mobilität. Wir fordern deshalb den
99 Senat auf, den Umstieg zu anderen Formen der Mobilität so zu ermöglichen, dass
100 das Bundesland Bremen seine Klimaziele einhalten kann. Wir müssen uns jetzt dem
101 Auftrag des Pariser Klimaabkommens stellen und die wissenschaftlich begründeten
102 Wege zur Erreichung dieser Ziele einschlagen.

103 Um in Bremen eine Abkehr vom Auto zu schaffen, fordern wir:

- 104 • Eine flächendeckende, konsequente Parkraumbewirtschaftung
- 105 • Den Ausbau von Car- und Bike-Sharing
- 106 • Halbierung des Autoverkehrs bis 2030

107 **Feministische Verkehrswende!**

108 Die Mobilität der einzelnen Geschlechter unterscheidet sich aufgrund
109 festgefahrener Rollenbilder und der traditionellen Arbeitsteilung zwischen den
110 Geschlechtern massiv. Während Männer laut aktueller Studienlage meistens nur
111 wenige und tendenziell längere Strecken am Tag fahren, legen Frauen wesentlich
112 mehr, dafür kürzere Strecken pro Tag zurück. So bringen sie beispielsweise die
113 Kinder zur Schule oder in die Kita, gehen einkaufen oder kümmern sich um
114 Angehörige, und das meistens im eigenen Quartier.

115 Dabei werden auch unterschiedliche Verkehrsmittel benutzt. Männer nehmen
116 häufiger das Auto, während Frauen öfter zu Fuß gehen, das Rad benutzen oder als
117 Beifahrerin mitfahren. Die Radwege sind jedoch oft nicht breit oder sicher
118 genug, damit sich Radfahrer*innen gut durch die Stadt bewegen können.
119 Stattdessen teilen sie sich oft eine Fahrbahn mit den Autos oder müssen Radwege
120 benutzen, die zu schmal sind und keine Abgrenzung zum Fußweg haben. Im Quartier
121 selbst sind Radwege oft gar nicht oder kaum in guter Qualität vorhanden.

122 Stattdessen wird sich oft darauf konzentriert, Fahrrad-Premiumrouten vom Umland
123 in die Innenstadt zu bauen. Die braucht es auch für eine Verkehrswende, jedoch
124 darf die Vernetzung innerhalb eines Quartiers nicht vernachlässigt werden.

125 Verkehrsplanung ist derzeit am Stereotyp des in Vollzeit arbeitenden Mannes
126 ausgerichtet. Feministische Mobilitätspolitik heißt, unterschiedliche
127 Lebensrealitäten in Verkehrsplanung miteinzubeziehen und so eine für alle
128 lebenswerte Stadt zu schaffen.

129 Es braucht ein Mobilitätsgesetz, in dem der Vorrang von Rad- und Fußverkehr
130 sowie ÖPNV gegenüber motorisiertem Individualverkehr festgeschrieben wird. Damit
131 wird die Verkehrswende rechtlich auf sichere Füße gestellt und kann besser
132 umgesetzt werden.

133 Deshalb fordern wir:

- 134 • Sichere und breite Fahrradwege (protected bike lanes)
- 135 • Flächendeckende Radinfrastruktur in den Quartieren
- 136 • Ein Mobilitätsgesetz, das den Vorrang von klimafreundlichen und
137 platzsparenden Verkehrsmitteln festschreibt