

## A4NEU5 Ticketlos, autofrei, feministisch – Verkehrswende jetzt!

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

### Antragstext

1 Die Klimakrise schreitet immer schneller voran. Einen großen Anteil am  
2 klimaschädlichen CO<sub>2</sub>-Ausstoß bildet der Verkehrssektor, allein 2018 machte der  
3 Verkehrssektor 19 % des gesamten CO<sub>2</sub>-Ausstoßes von Deutschland aus, Tendenz  
4 steigend. Deshalb müssen wir in den nächsten Jahren einen radikalen Wandel im  
5 Verkehr schaffen, um das 1,5-Grad-Ziel von Paris noch einhalten zu können.

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

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

### 16 **ÖPNV ausbauen!**

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

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

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

37 Neben dem Straßenbahnnetz müssen auch die Busverbindungen ausgeweitet werden,  
38 insbesondere um eine kurzfristige Erweiterung des ÖPNV zu ermöglichen. Dafür

39 braucht es insbesondere Schnellbusverbindungen, um Fahrtzeiten zwischen den  
40 Stadtteilen zu verkürzen und Rufbusse für ein flächendeckendes Angebot in den  
41 Randgebieten. Wenn Busse mit fossilen Kraftstoffen betrieben werden, ist für das  
42 Klima jedoch wenig gewonnen. Die komplette Fahrzeugflotte muss daher  
43 klimaneutral werden. Die Entscheidung, welche Antriebstechnologie (Batterie oder  
44 Brennstoffzelle) für welchen Einsatz am besten geeignet ist, müssen die  
45 Verkehrsbetriebe treffen, solange Strom und Wasserstoff zu 100 % aus  
46 erneuerbaren Energien stammen.

47 Für uns gehört der Personennahverkehr zur öffentlichen Daseinsvorsorge. Wir  
48 möchten allen Menschen Mobilität ermöglichen. Busse und Bahnen müssen deshalb  
49 nicht nur barrierefrei, sondern überhaupt frei zugänglich sein.

50 Ein so gestalteter ticketloser ÖPNV soll im ganzen Bundesland gelten und für  
51 alle Bremer\*innen und Bremerhavener\*innen auch die Fahrt zwischen den beiden  
52 Städten beinhalten.

53 Ticketloser Nahverkehr bedarf allerdings der Einbindung in ein Gesamtkonzept.  
54 Für die Verkehrswende bedarf es erheblicher finanzieller und personeller  
55 Anstrengungen, die nicht im Haushalt dargestellt werden können. Erst wenn  
56 deutlich erhöhte Finanzmittel und Personal für den Bereich Fuß- und Radverkehr,  
57 merkliche Takt- und Qualitätsverbesserung plus Angebotsausweitung von  
58 öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV), Schienenpersonennahverkehr und Regionalbuslinien  
59 sowie eine Carsharinginitiative hinzukommen und dafür eine Finanzierung  
60 sichergestellt ist, wird daraus ein ganzheitliches Modell der Mobilitätswende.  
61 Durch eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung mit einem gerechten Preis,  
62 erhöhte Bundesmittel und eine Pendler\*innenabgabe ist eine Gegenfinanzierung  
63 möglich. Diese Gesamtfinanzierung unseres Konzeptes ticketlos plus muss in einem  
64 Bremischen Mobilitätsgesetz verbindlich geregelt werden.

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

- 67 • Verdoppelung des Bremer Straßenbahnnetzes bis 2035
- 68 • CO<sub>2</sub>-Neutrale Fahrzeugflotte bis 2030
- 69 • Einführung eines ticketlosen ÖPNV im Rahmen eines Gesamtverkehrskonzeptes  
70 und eines Mobilitätsgesetzes

## 71 **Eine Stadt für Menschen – nicht für Autos**

72 Eine Stadt für Menschen ist eine Stadt mit weniger Autos. Autos stoßen nicht nur  
73 viel CO<sub>2</sub> aus, sondern nehmen auch sehr viel Platz in Anspruch. Weniger Autos  
74 bedeuten mehr Raum für Grünflächen – kühlende Oasen in der Stadt, die mehr  
75 Wasser aufnehmen und gleichzeitig die Luftqualität erhöhen können. Außerdem sind  
76 Grünflächen ein sozialer Ort, der den Aufenthalt in der Stadt attraktiver macht  
77 und soziale Kontakte stärken kann.

78 Deshalb ist es richtig, wenn der zur Verfügung stehende Platz so verteilt wird,  
79 dass effektiver Klimaschutz garantiert und die Aufenthaltsqualität in unseren  
80 Städten gesteigert werden kann. Dazu braucht es eine flächendeckende  
81 Parkraumbewirtschaftung, die mit regelmäßiger Kontrolle sowie dem konsequenten

82 Abschleppen falschgeparkter Fahrzeuge einhergeht. Weiterhin stellt die  
83 Parkraumbewirtschaftung eine finanzielle Einnahmequelle dar, die direkt dem  
84 Ausbau von Fuß- und Radverkehr zugutekommen und so das Verkehrsnetz der Stadt  
85 aufwerten kann. Zusätzlich müssen insbesondere enge Straßen umgestaltet werden,  
86 sodass aus engen, zugeparkten Straßen Verkehrswege entstehen, die für alle  
87 Menschen attraktiv sind: So kann bereits das Aufstellen von Pollern dafür  
88 sorgen, dass Fußwege wieder benutzbar werden und so Barrieren abgebaut werden.  
89 Barcelona, Paris, Kopenhagen und Amsterdam machen vor, wie eine moderne  
90 Stadtgestaltung aussieht. Bremen kann das auch.

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

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

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

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

## 109 **Feministische Verkehrswende!**

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

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

125 in die Innenstadt zu bauen. Die braucht es auch für eine Verkehrswende, jedoch  
126 darf die Vernetzung innerhalb eines Quartiers nicht vernachlässigt werden.

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

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

135 Deshalb fordern wir:

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