A4NEU5 Ticketlos, autofrei, feministisch – Verkehrswende jetzt!

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

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 Kinderwägen, 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.

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

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

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 im Rahmen eines Gesamtverkehrskonzeptes und eines Mobilitätsgesetzes

Eine Stadt für Menschen – nicht für Autos

Eine Stadt für Menschen ist eine Stadt mit weniger Autos. Autos stoßen nicht nur viel CO_2 aus, sondern nehmen auch sehr viel Platz in Anspruch. Weniger Autos bedeuten mehr Raum für Grünflächen – kühlende Oasen in der Stadt, die mehr Wasser aufnehmen und gleichzeitig die Luftqualität erhöhen können. Außerdem sind Grünflächen ein sozialer Ort, der den Aufenthalt in der Stadt attraktiver macht und soziale Kontakte stärken kann.

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

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

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

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

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

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

Feministische Verkehrswende!

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

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

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

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

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

Deshalb fordern wir:

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