

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 CO₂-Ausstoß bildet der Verkehrssektor, allein 2018 machte der
3 Verkehrssektor 19 % des gesamten CO₂-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.

ÖPNV ausbauen!

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

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 • **CO2-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 CO₂ 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, zugedachten 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**