

A4NEU3 Ticketlos, autofrei, feministisch – Verkehrswende jetzt!

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

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 Kinderwägen,
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. Mit einem
50 ticketlosen ÖPNV, der solidarisch über eine nach Einkommen gestaffelte Umlage
51 finanziert ist, wird dies möglich. Menschen ohne Einkommen können den ÖPNV
52 kostenlos nutzen. Die Hälfte der Beiträge soll von den Unternehmen getragen
53 werden. Sie profitieren dadurch, dass Arbeitnehmer*innen zur Arbeit und
54 Kund*innen zum Einkaufen ohne zusätzliche Kosten kommen. Für Pendler*innen aus
55 dem Umland sollen Unternehmen den vollen Beitrag leisten.

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

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

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

- 65 • **Verdoppelung des Bremer Straßenbahnnetzes bis 2035**
- 66 • **CO2-Neutrale Fahrzeugflotte bis 2030**
- 67 • **Einführung eines ticketlosen ÖPNV**

68 **Eine Stadt für Menschen – nicht für Autos**

69 Neben dem Ausbau des ÖPNV ist es für die Verkehrswende zentral, dass der
70 Autoverkehr in der Stadt abnimmt. Autos bedeuten nicht nur hohen Ausstoß von
71 CO₂, sondern nehmen auch sehr viel Platz in Anspruch – Platz, den wir gerade in
72 Zeiten der Klimakrise, die Extremwetterlagen wie Hitzewellen und Starkregen mit
73 sich bringt, anderweitig benötigen. Weniger Autos bedeuten mehr Raum für
74 Grünflächen – kühlende Oasen in der Stadt, die mehr Wasser aufnehmen und
75 gleichzeitig die Luftqualität erhöhen können. Zusätzlich zu einem
76 Klimarelevanten Ort sind sie auch ein sozialer Ort, der den Aufenthalt in der
77 Stadt attraktiver macht und soziale Kontakte stärken kann. Weiterhin stellt die
78 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

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

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

108 **Feministische Verkehrswende!**

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

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

126 Verkehrsplanung ist derzeit am Stereotyp des in Vollzeit arbeitenden Mannes
127 ausgerichtet. Feministische Mobilitätspolitik heißt, unterschiedliche

128 Lebensrealitäten in Verkehrsplanung miteinzubeziehen und so eine für alle
129 lebenswerte Stadt zu schaffen.

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

134 **Deshalb fordern wir:**

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