

Das Magazin der Grünen-Fraktion in der Bremischen Bürgerschaft

INHALT

Verkehr

Die Grünen-Fraktion will die Verkehrswende in Bremen weiter voranbringen. **S. 2/3**

Moorschutz

Die Fraktion fordert für Bremen und Bremerhaven ein Moorschutzprogramm. **S. 4**

Stimmabgabe erleichtern

Das Bremer Regierungsbündnis erleichtert die Briefwahl. Dafür soll in einem ersten Schritt die Anzahl der Briefwahlzentren bei der Bürgerschaftswahl 2023 deutlich erhöht werden, so dass Bürger*innen wohnortnah ihre Wahlunterlagen abholen und auch gleich vor Ort ausfüllen und abgeben können. Als Briefwahlzentren kommen u.a. die Ortsämter in Betracht. Um die bisher geringe Wahlbeteiligung von Erstwähler*innen zu erhöhen, soll auf Initiative von Ralph Saxe in einem zweiten Schritt nach Klärung verfassungsrechtlicher Fragen die Briefwahl auch an Schulen der Sekundarstufe II ermöglicht werden.

2,5 Milliarden für Klimaschutz



Bremen investiert dank grüner Regierungsbeteiligung kräftig in den Klimaschutz: Allein bis 2027 stehen in einem ersten Schritt 2,5 Milliarden Euro bereit, damit Bremen und Bremerhaven auf dem Weg zur Klimaneutralität ein gutes Stück vorankommen. Das Klima-Paket dient vorrangig dafür, die Stahlwerke als größten CO₂-Verursacher auf Wasserstoff-Technologie umzustellen, die Nah- und Fernwärme auszubauen, die Verkehrswende voranzutreiben und öffentliche Gebäude wie Kitas und Schulen energetisch zu sanieren. „Dieses Investitionspaket des Landes ist ein Quantensprung für den Klimaschutz in Bremen und

Bremerhaven. Diese Investitionen werden sich über die Jahre auszahlen. Wir verringern damit nicht allein klimaschädliche Treibhausgase, sondern machen so auch den Wirtschaftsstandort zukunftsfest. Klimaschutz sichert Arbeitsplätze“, betont der Fraktionsvorsitzende Björn Fecker. Der normale Haushalt gibt eine solche Summe indes nicht her. Deshalb nimmt die Koalition eine Ausnahme von der Schuldenbremse in Anspruch. „Klimaneutralität bis 2038 ist ein Kraftakt, der ohne Kreditfinanzierung leider nicht geht. Wer aber eine lebenswürdige Zukunft für unsere Kinder will, muss heute investieren. Jetzt nicht zu handeln, würde noch teurer“, so Björn Fecker.

Verkehrswende vorantreiben

Der verkehrspolitische Sprecher Ralph Saxe erläutert im Interview, wie Bremen mehr Umstiegsanreize für klimafreundliche Verkehrsmittel schaffen kann

Der Verkehrssektor nimmt im Abschlussbericht der Klima-Enquetekommission den größten Platz ein, zugleich ist kaum ein Bereich derart umstritten. Die Maßnahmen, mit denen das Land Bremen bis 2038 klimaneutral werden soll, reichen von der autofreien City und der Umnutzung von Parkplätzen über mehr Radpremi-umrouten, Sharing-Angebote und E-Ladepunkte bis zum Ausbau des Bus- und Bahnnetzes mit günstigeren ÖPNV-Tickets. Die Pkw-Anzahl soll im Gegenzug massiv sinken.

Die Anzahl der Autos in Bremen soll perspektivisch um zwei Drittel sinken. Dabei werden trotz Platzmangels jedes Jahr mehr Pkw zugelassen, im Schnitt hat hier fast jede*r Zweite einen. Der Fahrradanteil stagniert indes seit einem Jahrzehnt. Wie soll da die Verkehrswende bis 2038 konkret gelingen?

Ralph Saxe: Mit dem sogenannten Push and Pull gibt es zwei Strategien. Beide müssen forciert werden. Das Angebot des öffentlichen Nahverkehrs wird um mehr als 50 Prozent bis 2030 erhöht. Dafür gibt es elf Angebotsstufen bis zum „Fahren ohne

Fahrplan“, ein Fünfminutentakt auf allen wichtigen Strecken. Damit soll der Anteil von 15 auf 20 Prozent erhöht werden. Es braucht aber auch flächendeckende alternative Mobilitätsangebote. Dafür wird es die Mikro-Mobilitätshubs geben. Das sind Mobilitätsstationen, an denen es fußläufig alles das gibt, was gebraucht wird: Carsharing, Ladesäulen, Lastenleihrräder oder E-Scooter. Es braucht solche Umstiegsanreize, damit Menschen aus Überzeugung ihr Auto stehen lassen oder ganz abschaffen.

„Das Auto muss seine Vorrangrolle verlieren.“
Ralph Saxe

Die zweite Strategie muss sein, dass das Auto seine Vorrangrolle verliert. Die autogerechte Stadt ist präsent, aber von vorgestern. Der Autoverkehr muss für seine tatsächlichen Kosten aufkommen. Es muss eine Umverteilung von Flächen und Finanzmitteln zugunsten des Umweltverbundes von Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehr geben. Es kann auch nicht weiter gehen, dass aufgesetztes

Parken die Belange der schwächsten Verkehrsteilnehmer*innen so einschränkt.

Teures Bewohnerparken, höhere Parkgebühren, weniger Parkplätze – die SPD hat schon am Tag des Enquete-Berichts erklärt, dass sie mit diesem Teil der Verkehrswende lieber nichts zu tun hätte. Stattdessen soll's der Antriebswechsel vom Verbrenner zum Elektromotor richten. Ist das zukunftsweisend?

Die SPD bevorzugt Antriebswechsel, Quartiersgaragen und wenig höhere Kosten für den rollenden und ruhenden Verkehr. Mit der notwendigen Umverteilung tut sie sich noch schwer. Ein Elektrofahrzeug ist besser als ein Verbrenner, keine Frage. Aber es ist keine Mobilitätswende, die Verbrenner eins zu eins gegen Elektrofahrzeuge zu tauschen und sie dann in Quartiersgaragen zu stapeln. Elektrofahrzeuge werden mit hohem CO₂-Verbrauch hergestellt. Die Batterien werden besser, sind aber in der Öko-Bilanz sehr problematisch. Es werden weiterhin riesige Mengen an Reifen- und Bremsenabrieb erzeugt, die gesundheitsschädlichen Feinstaub und Mikro-

plastik in Masse in die Umwelt abgeben. Und es wird zudem unglaublich viel Platz verschwendet. Heute steht ein Auto 23 Stunden und 15 Minuten pro Tag kostenlos und unbewegt im öffentlichen Raum rum. Und wenn es mal fährt, sitzen durchschnittlich 1,1 Menschen in ihm.

Über 40 Prozent der Beschäftigten bzw. fast 140.000 Menschen pendeln jeden Tag in die Stadt Bremen. Davon nutzen zwei Drittel das Auto. Fahrradstraßen & Co. sind wichtig, aber müssten mit Blick auf den CO₂-Ausstoß nicht elektrische Expressbusse in die Gewerbegebiete und der besser getaktete ÖPNV-Ausbau auch hohe Priorität haben?

Es ist gut, eine autofreie Innenstadt zu planen. Das ist ein Bereich, wo starke Autoreduktion funktionieren wird und in die ganze Stadt ausstrahlt. Die indirekte Klimawirkung ist bedeutend. Klimapolitisch noch wirksamer sind aber die langen Wege, die

Pendler*innen zurücklegen. Das sind nicht nur die gut 140.000 Einpendler*innen. Es gibt auch fast 50.000 Auspendler*innen. Leistungsfähige Expressbuslinien sind das richtige Angebot, um den Anteil der Autopendler*innen deutlich zu reduzieren. Die Taktverbesserungen sind auch Teil des Programms. Straßenbahnverlängerungen wie die Linie 8, neue S-Bahn-Haltepunkte wie Technologiepark und Überseestadt, sichere und komfortable Fahrradwege in die Gewerbegebiete gehören auch zu diesem Cocktail an unterstützenden Maßnahmen, um den Autoanteil deutlich zu verringern.

Das 49-Euro-Ticket kommt und macht den ÖPNV günstiger. Sind damit andere Modelle wie der ticketlose ÖPNV, der mit einer höheren Grundsteuer das Wohnen für alle teurer machen würde, vom Tisch?

Das 49-Euro-Ticket vermindert gerade für Pendler*innen die Kosten. Das ist

gut so. Das Grüne Modell „ticketlos plus“ unterscheidet sich von SPD und den Linken. Der ticketlose ÖPNV ist als eine Art Grundrecht auf Mobilität ein erstrebenswertes Ziel. Einen merklich größeren Umstiegsanreiz als dies setzt aber der konsequente Netz- und Qualitätsausbau. Damit dann nicht Radfahrer*innen und Fußgänger*innen darauf umsteigen, setzen wir auf eine massive Verbesserung auch von deren Infrastruktur. Dies alles wollen wir verlässlich in einem Bremischen Mobilitätsgesetz bündeln.

Mit dem Drei-Milliarden-Paket sind auch Mittel für klimafreundliche Mobilität enthalten. Wo soll der ÖPNV ausgebaut werden und wie passt das zum Personalmangel bei der BSAG, der jetzt schon eine engere Taktung erschwert?

Der ÖPNV wird überall ausgebaut. Der Personalmangel ist auch dabei der Flaschenhals der Mobilitätswende. Das enorme Geld wird ohne eine kluge Personalgewinnungsstrategie niemals ausgegeben. Wir schlagen vor: Unterstützung eines Kompetenz- und Ausbildungszentrums der BSAG ebenso wie einen eigenen dualen Studiengang „Mobilitätsmaster“, um attraktiv zu sein: als Lehr- und Ausbildungsstandort und als Vorreiter für innovative Mobilitätskonzepte. Bremen wäre dann ein richtiger Magnet und Leuchtturm für junge Menschen, die Lust auf eine Tätigkeit im Bereich alternativer Mobilität haben.



Bremer Moore besser schützen

Die Grünen wollen Böden nach gemeinsamer
Planung mit den Landwirt*innen wiedervernässen



Intakte Moore sind riesige CO₂-Speicher. Sind sie jedoch entwässert, geben sie Kohlendioxid ab. Weil dies auch im Land Bremen teilweise der Fall ist, fordert die Grünen-Fraktion ein Moorschutzprogramm. Klar ist: Dies geht nur gemeinsam mit den Landwirt*innen und einem finanziellen Ausgleich.

Im Land Bremen machen Moore zehn Prozent der Fläche aus. Darunter sind Hochmoore wie das Fehrmoor in Bremerhaven, das in keinem guten Zustand ist, und das Ruschdahl-Moor in Bremen-Nord. Für den Klimaschutz müssten gerade hier Flächen wiedervernässt werden. Bei den überwiegend für Viehhaltung landwirtschaftlich genutzten Niedermoorflächen im Blockland und in den Borgfelder Wümmewiesen ist das Bild differenzierter. „Ohne wiedervernässte Moore wird es keine Klimaneutralität geben. Das wollen wir gemeinsam mit den

Landwirt*innen angehen. Zunächst müssen Daten zur Bodenbeschaffenheit erhoben werden. Dann kann man einschätzen, wo landwirtschaftliche Nutzung und Moorschutz vereinbar sind“, so der klimapolitische Sprecher Philipp Bruck. Vorstellbar sind auf wiedervernässten Moorflächen z.B. Paludikulturen, deren Ertrag für die Fernwärmeerzeugung genutzt wird, oder auch Agri-PV-Anlagen zur Energieerzeugung. Den Landwirt*innen soll dadurch aber kein finanzieller Nachteil entstehen. „Wir wollen einen Ankaufs- und Bewirtschaftungsfonds einrichten, auch um mögliche Verluste für Landwirt*innen auszugleichen. Sie müssen von Anfang an einbezogen werden. Wir setzen auf Freiwilligkeit“, betont der umweltpolitische Sprecher Ralph Saxe.

Das Positionspapier findet sich unter:
www.gruene-fraktion-bremen.de.

Bremen schafft Sperrstunde ab

Bremen schafft die Sperrstunde ab, die bisher wochentags zwischen 2 und 6 Uhr morgens für Kneipen, Clubs und Diskos gegolten hat. Dafür hatte sich die Grünen-Fraktion eingesetzt. „Die Sperrstunde ist aus der Zeit gefallen. Bremen braucht eine attraktive Nachtkultur, wenn die Stadt für junge Menschen und Gäste attraktiv bleiben soll. In allen anderen Bundesländern wurden längst positive Erfahrungen mit der Abschaffung der Sperrstunde gemacht. Statt des Flickenteppichs an Ausnahmen schaffen wir Verlässlichkeit für Betreiber. Die Neuregelung kann auch zur Entzerrung von abwandernden Gästen und damit zu weniger Lärm für die Anwohner*innen führen“, so die kulturpolitische Sprecherin Kai Wargalla.

Impressum



Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN

in der Bremischen Bürgerschaft

Altenwall 25, 28195 Bremen

Tel.: 0421 / 3011-0

E-Mail: fraktion@gruene-bremen.de

ViSdP: Matthias Makosch

Texte: Matthias Makosch

Fotos: iStockphoto, Elisa Meyer