



Wo wir hin wollen: Die Verkehrswende nützt der Lebensqualität, der Stadtentwicklung, dem Klimaschutz und der Gesundheit

1. Wir setzen uns für einen Vorrang der Träger des Umweltverbundes aus öffentlichen Nahverkehr, Fuß- und Radverkehr ein. Dies heißt, dass die Anteile dieser Verkehre am sogenannten *modal split* auch in den Budgetansätzen ihren Niederschlag finden müssen. Kluge Übergänge zwischen diesen Verkehrsträgern müssen an Schnittpunkten organisiert werden, insbesondere an den wichtigen ÖPNV-Haltestellen. Der Fußverkehr hat bislang keinen eigenen Budgetansatz. Die Ansätze für Fuß- und Radverkehr sind weiter zu erhöhen.
2. Bei knappem Flächenangebot sind Flächenbedarfe von flächeneffizienten Verkehrsträgern stärker zu berücksichtigen. Diesbezüglich schneiden insbesondere der öffentliche Nahverkehr aber auch der Fuß- und Radverkehr besser ab als der motorisierte Individualverkehr. Das heißt auch, dass Autospuren für den Fuß- und Radverkehr genutzt werden (z. B. Herdentorsteinweg oder Martinstraße). Überdimensionierte Infrastrukturen aus den Zeiten der autogerechten Stadt müssen perspektivisch rückgebaut oder anders genutzt werden.
3. In der Stadt der Zukunft wird sich der Anteil des motorisierten Individualverkehrs weiter vermindern. Wir setzen uns für eine autoarme Innenstadt ein. Die Anreize für die Nutzung der Träger des Verkehrsverbundes sollen deutlich erhöht werden. Die Sicherstellung der Zugänglichkeit, eine kluge Organisation der Innenstadtlogistik und attraktive Angebote für auswärtige BesucherInnen der Innenstadt sind Voraussetzungen. Fußgängerzonen und autofreie Bereiche erhöhen die Aufenthaltsqualität und die Verweildauer in der Innenstadt. Auch in den Nebenzentren und den Wohnquartieren darf es keinen Vorrang des Autoverkehrs geben. Wir wollen mehr Begegnungszonen, *Shared Spaces*, Spielstraßen und parkverkehrsfreie Wohnstraßen.
4. Die Organisation des Parkens ist ein Schlüssel für die Erreichung einer Verkehrswende. Die Idee der Verlegung der Parkhäuser aus der engeren Innenstadt soll weiterverfolgt werden. In den Wohnstraßen ist aufgesetztes Parken dort zu unterbinden, wo die Barrierefreiheit, Sichtbeziehungen in Kreuzungen und Rettungswege empfindlich beeinträchtigt sind. Diese Bereiche dürfen von der Parkraumüberwachung nicht weiter ignoriert werden. Auch dem

kurzzeitigen Blockieren von Fuß- und Radwegen durch Liefer- und Kundenverkehre muss entschiedener begegnet werden.

5. Wir setzen uns für Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in Bremen und Bremerhaven ein. Davon kann auf den Hauptstraßen und den Wirtschaftsrouten abgewichen werden, es sei denn, dringende Aspekte des Lärmschutzes oder der Verkehrssicherheit sprechen dagegen.
6. Verkehrssicherheit ist ein entscheidendes Motiv für die Verkehrsmittelwahl. Das von den Fraktionen der Grünen und SPD geforderte „integrierte Konzept Verkehrssicherheit“ ist rasch zu erarbeiten und umzusetzen. Der Senat muss sich konkrete Ziele bei der Unfallreduzierung setzen und mit geeigneten Maßnahmen hinterlegen. Ziel muss die *Vision Zero* sein. Wenn keine Verkehrstoten mehr in Bremen und Bremerhaven zu beklagen sind, ist dieses Ziel erreicht. Wir fordern Temporeduzierungen in sicherheitsrelevanten Bereichen, Maßnahmen zur Verbesserung der Sichtbarkeit an Kreuzungen zur Vermeidung der Unfallhauptursache Abbiegeunfälle oder konsequente Entschärfung der Unfallschwerpunkte wie beim Stern.
7. Der öffentliche Nahverkehr in Bremen und Bremerhaven soll bis zum Jahr 2030 unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit und des Beschaffungszyklus der BSAG komplett elektrisch betrieben werden. Der verwendete Strom soll zu 100 Prozent aus erneuerbaren Energien stammen.
8. Wir wollen eine Diskussion über eine andere Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs. Die Ticketpreise sind vergleichsweise hoch. Unser Ziel ist es, den öffentlichen Nahverkehr für alle EinwohnerInnen und BesucherInnen erschwinglicher zu machen und den persönlichen Kostenvorteil gegenüber dem motorisierten Individualverkehr zu betonen. In Wien gibt es ein 365-Euro-Jahresticket, das sich auch durch erhöhte Einnahmen aus einem veränderten Mobilitätsmanagement und Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung finanziert. Dieser grüne Ansatz ist gut.
9. Die öffentliche Verwaltung soll mit gutem Beispiel für umweltfreundliche Mobilität sichtbar voran gehen. Da gibt es schon viele positive Ansätze. Durch verstärkte Nutzung von Carsharing, mehr Elektromobilität, Videokonferenzen, Pooling von noch verwendeten Dienstwagen soll der Vorbildcharakter für umweltfreundliche Mobilität gestärkt werden.
10. Der erfolgreiche Carsharing-Aktionsplan muss fortgeschrieben werden. Auch an den Stadträndern soll es Carsharing geben und müsste in einer Übergangsphase finanziell unterstützt werden. Wir setzen uns für mehr Elektromobilität im Bereich Carsharing ein.

11. Die Förderung der Nahmobilität ist essentiell für eine wirksame Verkehrswende. Planungskapazitäten für den Fuß- und Radverkehr müssen sukzessive erhöht werden. Das geplante Team Nahmobilität ist dafür ein guter erster Schritt.
12. Fahrradtourismus ist ein echter nachhaltiger Wachstumsbereich. Wir fordern zunächst an einem Standort ein Fahrradparkhaus mit Boxen für RadtouristInnen. Die Radwanderwege sind wie vereinbart attraktiver zu gestalten. Der Bestand des Programms *bike it* bei der WfB ist abzusichern.
13. Elektromobilität ist die Antriebsform des 21. Jahrhunderts. Daher sollen die Binnen- und Küstenschiffe in Bremen und Bremerhaven bis 2035 mit umweltfreundlichen Hybrid- und Elektroantrieben ausgerüstet werden und mit Strom aus 100 Prozent erneuerbaren Energien fahren. Hybridschiffe werden mit Abgasfiltern ausgerüstet.