

Klimapolitischer Stillstand in Bremen?!

- ein Positions- und Forderungspapier

im März 2025



Präambel

Beschleunigter menschengemachter Klimawandel und Biodiversitätskrise sind zwei der wichtigsten globalen Megatrends mit gravierendem Gefährdungspotenzial für Zivilisationen und zukünftige Generationen. Die globalen Auswirkungen haben schon heute klar erkennbare lokale Folgen und erfordern auf allen Ebenen, auch auf der lokalen Ebene, zielgerichtetes Handeln.

Für Bremen ist festzustellen, dass mit dem Abschlussbericht der Klimaenquete-Kommission erstmals mit Expert*innen-Unterstützung über die Parteigrenzen hinweg eine umfassende Problemanalyse und ein zielführender Handlungsrahmen für den Klimaschutz, ausgerichtet auf ein klimaneutrales Bremen bis 2038, formuliert wurden. Vergleichbares gibt es für die Biodiversitätskrise bis heute nicht.

Drei Jahre später ist eine allgemeine Interessenlosigkeit des derzeitigen rot-grün-roten Senats an klimapolitischen Themen festzustellen. Insbesondere SPD-seitig beschränkt sich das klimapolitische Engagement weitgehend auf den industriellen Sektor, und dabei im Kern auf die Dekarbonisierung der Stahlerzeugung im Bundesland. Im Verkehrssektor werden Themen und Vorhaben nicht mehr aktiv vorangetrieben, in der Bau- und Stadtentwicklungspolitik sogar mühsam erreichte Positionen grundsätzlich wieder in Frage gestellt. Dabei hat jetzt (nicht) gebaute Infrastruktur Bestand für die nächsten Jahrzehnte. Im Ergebnis werden im Zuge des angestoßenen Transformationsprozesses zu einer dekarbonisierten Wirtschaft und Gesellschaft soziale Ungleichgewichte zwischen Stadtteilen und Bevölkerungsgruppen kaum wirklich angegangen, sondern eher als Begründung für unterlassenes Handeln herangezogen.

Eine solche Politik missachtet, dass die ökologische Krise arme und vulnerable Gruppen der Gesellschaft überproportional trifft. Die zwingend erforderliche ökologische Transformation muss deshalb als sozial-ökologische Transformation gestaltet werden.

Ein gesundes und zukunftsfähiges Bremen im Sinne guter Lebensqualität für alle bedeutet, in erheblichem Maße ökologische Verbesserungen beim Wohnen, bei der Grünversorgung und bei der Mobilität herbeizuführen.

Vorläufiges Fazit: Obwohl Klima- und Umweltzerstörung unumkehrbar sind, werden in vielen Sektoren, ganz besonders im Verkehrsbereich, die Klimaziele gerissen. Daher melden sich die großen Bremer Umwelt- und Mobilitätsverbände ADFC, BUND, NABU nun zur Klimapolitik des Senats zu Wort. Trotz der ohne Zweifel schwierigen finanziellen Lage des Bundeslandes ist die Rückkehr zum Handeln für den Klimaschutz im Interesse der nächsten Generation(en) von Bremer*innen zwingend erforderlich. Wir erheben die Stimme für Veränderung, für einen Wechsel der Politik zurück auf den Klimaschutzpfad des Klimaenqueteberichts und fordern ein Wiederanstoßen eines konstruktiven gesellschaftlichen Diskurses pro Klimaschutz.

Klimaenquetebericht als Leitschnur

Bürgerschaft und Senat haben auf der Basis des Abschlussberichtes der Klimaenquete-kommission vom Dezember 2021 im November 2022 die Klimaschutzstrategie 2038 beschlossen, welche im März 2023 zum Beschluss des Landesprogramms Klimaschutz führte, verbunden mit einem Aktionsplan, Handlungsschwerpunkten (fastlane-Maßnahmen) und einem mehrjährigen Finanzierungskonzept mit einem Volumen von 2,5 Mrd. Euro.¹

Das wesentliche Gesamtziel besteht darin, für Bremen bis 2038 Klimaneutralität zu erreichen, also die CO₂-Emissionen bilanziell auf Null zu reduzieren. Dieses politische Ziel besteht nach Aussage des Senats auch weiterhin, obwohl aufgrund eines Haushaltsurteils des Bundesverfassungsgerichts das Finanzierungskonzept nicht mehr in der geplanten Form realisierbar ist.

Wesentliche Politikfelder, die vom bremischen Senat in der ersten Umsetzungsphase hätten gesteuert werden können, sind

- beschleunigter Ausbau der erneuerbaren Strom- und Wärmeerzeugung,
- die Transformation der Wirtschaft zu klimaneutralen Produktionsformen,
- Verbesserung des energetischen Standards bei Gebäuden, insbesondere bei öffentlichen Immobilien,

¹ Klimaschutzstrategie 2038; Mitteilung des Senats vom 28. März 2023, Drucksache 20/1838,

-
- die Transformation der Mobilität auf Verkehrsträger ohne Verbrennungsmotor sowie auf Fahrrad- und Fußverkehr.

Fast zwei Jahre nach Beschluss des Landesprogramms Klimaschutz muss folgende Umsetzungsbilanz gezogen werden:

Auf der planerischen Ebene wurde lediglich die Unterstützung bei der Transformation der Stahlwerke mit hoher Priorität vorangetrieben. Schwächere Ansätze gibt es für zukünftige Gewerbegebiete. Für den Wirtschaftsbestand ist insgesamt kein klimaschonenderer Gesamtansatz erkennbar.

Dies gilt analog für den Gebäudebereich, wo es derzeit sogar starke Bestrebungen gibt, die energetischen Standards im Neubau zu senken, anstatt ein Maximum an CO₂-Einsparung anzustreben. Bei der energetischen Sanierung im Bestand sind ebenso wie im Verkehrssektor keine ambitionierten Impulse erkennbar.

Mit hoher Priorität betrieben werden Maßnahmen, die die CO₂-Emissionen eher erhöhen bzw. einer Senkung entgegenstehen, z.B. bei der Sanierung des Kreuzfahrtterminals oder der Weiterführung des Bremer Flughafens.

Ein wesentlicher möglicher Hebel für eine andere Grundorientierung der Senatspolitik hätte der geplante Klimavorbehalt bei Senatsentscheidungen werden können, der aber seit Mai 2024 zu einem rein qualitativen „Klimacheck“ zurückgenommen wurde, ohne jegliche Sanktions- und Kompensationsmechanismen.

Die juristische Flankierung von Klimaschutzmaßnahmen ist in keiner Weise von einer strategischen Gesamtplanung getragen, sondern auch im Verhältnis zu anderen Bundesländern geprägt von vorsichtiger Zurückhaltung, z.B. beim bremischen Solargesetz.

Auf der institutionellen Ebene wurde immerhin der Klimacontrolling-Ausschuss installiert, der auch regelmäßig die Umsetzung des Programms prüft, aber bisher nur die unzureichende Umsetzung beschreiben kann. Zusätzlich zeigt sich die mangelnde politische Zielorientierung an der aufgrund von fehlendem Personal bislang nicht erfolgten Bearbeitung des CO₂-Monitorings für Bremen in Regie des SPD-geführten Innenressorts. Immerhin zeigt sich hier nun ein vorläufiger Lösungsansatz über externe Vergabe.

Erst seit wenigen Wochen beginnt der neu geschaffene klimapolitische Sachverständigenrat zu arbeiten, der aber wissenschaftlich-analytisch und nicht

politisch-umsetzungsorientiert besetzt ist und von dem deshalb keine zusätzliche Beschleunigung zu erwarten ist.

In der Konsequenz wird es voraussichtlich - abgesehen von der allerdings noch unsicheren Transformation der Stahlwerke - keine nennenswerte erkennbare zusätzliche CO₂-Reduktion über den Stand von -23,2% im Jahr 2022 hinaus geben, die auf bremische Politik zurückzuführen ist, insbesondere nicht im Verkehrs- und Gebäudesektor. Das war innerhalb des bisherigen Umsetzungsdauer von knapp zwei Jahren auch noch nicht unbedingt zu erwarten; es wird aber zunehmend deutlich, dass bei einer Fortsetzung der jetzigen politischen Vorgehensweise die Klimaziele für 2025 (- 35%), 2030 (- 60%) und 2038 (- 95%)² nicht annähernd erreicht werden können.

Klimaschutz ist Gesundheitsschutz

Ein vorsorgender, ganzheitlicher Schutz der menschlichen Gesundheit ist untrennbar mit der Ökologie verbunden. Eine hohe Feinstaubbelastung etwa begünstigt Herz-Kreislauf-Erkrankungen. Lärm verursacht psychischen Stress. Die Schnittstelle Gesundheit und Umwelt wird angesichts der globalen Umweltveränderung zunehmend bedeutend. So wird Hitze als eine Klimawandelfolge in Bremen zur gesundheitlichen Belastung. Gerade die ärmeren Bevölkerungsgruppen sind am verwundbarsten. Eine Gesundheitspolitik, die eine intakte Stadtökologie auch als Bedingung menschlicher Gesundheit versteht, leistet gleichzeitig einen wichtigen Beitrag zur sozialen Gerechtigkeit. Umweltqualität, soziale Gerechtigkeit und individuelle Gesundheit sind also eng miteinander verknüpft.

Ein vorsorgender Gesundheitsschutz erfordert daher eine sozial-ökologische Transformation Bremens. Viele Zuständigkeiten liegen dabei in der Landes- und Kommunalpolitik. Die Vision eines „Gesunden Bremens“ setzt die Gesundheit der Bevölkerung ins Zentrum einer umfassenden sozial-ökologischen Politik. Ein vorsorgender, ganzheitlicher Gesundheitsschutz wird damit eine Querschnittsaufgabe, und erfordert vom Senat ambitionierte Maßnahmen, u.a. in drei Bereichen:

² Entwicklung der CO₂-Emissionen im Land Bremen (Berichtsjahr 2022) – Bericht des Senats nach § 5 des Bremischen Klimaschutz- und Energiegesetzes (BremKEG) - In der Senatssitzung am 27. August 2024 beschlossene Fassung

1. **Gesundes Lebensumfeld durch Stadtgrün**

Stadtgrün ist ein zentraler Faktor für Lebensqualität und Gesundheit: Es bietet Erholungsräume, reduziert Stress, verbessert die Luftqualität und mindert die Hitzebelastung – insbesondere in dicht bebauten Quartieren und für Haushalte ohne Zugang zu privaten Grünflächen. Im Klimawandel schützt Stadtgrün vulnerable Gruppen wie Ältere und Kinder und speichert Wasser bei Starkregenereignissen. Doch das Bremer Stadtgrün leidet erheblich unter Nutzungsdruck, Trockenstress und Unterfinanzierung.

2. **Nachhaltige Mobilität**

Eine Mobilitätspolitik im Sinne eines „Gesunden Bremens“ schafft attraktive und gesundheitsfördernde Alternativen zum motorisierten Verkehr. Dazu zählen ein konsequenter Ausbau von Rad- und Fußwegen, die Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs sowie barrierefreie und sichere Quartiere, unterstützt durch Maßnahmen wie flächendeckendes Tempo 30 und eine Verringerung des Parkdrucks insbesondere erkennbar im weit verbreiteten Geh- und Radwegparken. Gesundheitsschutz und Verkehrswende sind dabei eng miteinander verknüpft.

3. **Energieeffiziente Gebäude als Beitrag zur sozialen Gerechtigkeit**

Energetische Sanierungen reduzieren gesundheitliche Belastungen, die durch unzureichend gedämmte Wohngebäude verursacht werden. Insbesondere vulnerable Gruppen wohnen oft in schlecht gedämmten Wohnungen und tragen dadurch höhere finanzielle wie gesundheitliche Belastungen. Öffentliche Gebäude – darunter Kitas, Schulen, Kliniken und Hochschulen – weisen ebenfalls einen hohen energetischen Sanierungsbedarf auf.

Die Landesverbände des BUND und des Paritätischen Wohlfahrtsverbandes haben dem Bremer Senat zu Beginn der Legislaturperiode das Konzept eines „Gesunden Bremens“ als Klammer für eine sozial-ökologische Politik vorgeschlagen³. Ausgehend von dieser Leitlinie stellen Investitionen in die Transformation Bremens eine gezielte Förderung der öffentlichen Daseinsvorsorge und der Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger dar.

³ „Für ein gesundes Bremen. Gemeinsames Forderungspapier des Paritätischen und des BUND zur kommenden Legislaturperiode der Bremischen Bürgerschaft für eine gesundheitsförderliche sozial-ökologische Politik“, vom 09.06.2023, <https://paritaet-bremen.de/gesund-es-bremen>

Stadtentwicklung und Bau

Bremen hat sich mit Klimaneutralität bis 2038 ein ehrgeiziges Ziel gesetzt, bei dessen Realisierung der Stadtentwicklungs- und Baupolitik eine wichtige Rolle zukommt. Dabei geht es darum, die Gebäude energetisch zu ertüchtigen, mit erneuerbarer Wärme und erneuerbarem Strom zu versorgen und zugleich durchmischte, klimaresiliente Stadtquartiere mit kurzen Wegen und hoher Lebensqualität zu entwickeln, die dazu beitragen, soziale und gesellschaftliche Ungleichgewichte abzubauen. Gegenüber dem Neubau kommt der bereits gebauten Stadt mit ihrem Gebäudebestand ein viel größeres Gewicht zu. Für den Neubau war mit dem „Bremer Standard“ ein Rahmen formuliert worden, der viele Aspekte zukunftsorientierten Bauens berücksichtigt. Dass ausgerechnet der „Bremer Standard“ im Zuge des sogenannten Wohnbau-Turbos, den der Senat mit seiner Senatskommission Wohnungsbau anwerfen will, auf den Prüfstand gestellt, das Mobilitäts-Bau-Ortsgesetz (MobBauOG) ausgesetzt, ökologischer Ausgleich auf Ökokonten verschoben und weitere Umweltregelungen angegangen werden, zeigt, dass Umwelt- und Klimaschutz als wichtige Bauhindernisse begriffen werden⁴. Tatsächlich werden damit die falschen Stellschrauben angesprochen und dringend erforderliche Planungssicherheit wieder aufgegeben. Gebäude werden i.d.R. mindestens für ein halbes Jahrhundert errichtet, weshalb abgesenkte Umweltstandards die Betriebskosten für spätere Nutzer*innen nach oben treiben. Das ist nicht generationengerecht. In den Mittelpunkt der Baudiskussion gehört vielmehr die Bestandsqualifizierung mit erleichtertem Um- und Ausbau von Gebäuden, Umnutzung von Büroflächen für Wohnen vor allem im Zentrum der Stadt sowie gezielter Beratung und Unterstützung bei energetischer Sanierung.

Bremens Grün mit seinen Parks, Grünanlagen, Wasserläufen, Kleingartengebieten, aber auch den Privatgärten, begrünten Straßenzügen und grünen Hinterhöfen muss für eine klimaresiliente Stadt erhalten, gepflegt und entwickelt werden. Dennoch besteht die strukturelle Unterfinanzierung des für die Pflege dieser sogenannten blau-grünen Infrastruktur zuständigen Umweltbetriebs Bremen fort.

Trotz jährlich umfangreicher Baumfällungen im öffentlichen Grün finden Neupflanzungen von Stadtbäumen außerhalb von Förderprojekten nicht mehr statt. Die Anpassung der veralteten Baumschutzsatzung mindestens auf das Durchschnittsniveau der Baumschutzsatzungen deutscher Großstädte hängt im Streit der Senatsfraktionen fest. Als Antwort Bremens auf die Folgen des Klimawandels

⁴ „Eine neue Planungs- und Genehmigungskultur in Bremen: Zehn-Punkte-Programm zur Planungsbeschleunigung“, Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung für Senatskommission Wohnungsbau vom Okt. 2024

wurde der Hitzeaktionsplan geschrieben, aber nicht mit Mitteln zur Umsetzung hinterlegt. Genauso genießt der Umbau Bremens zur Schwammstadt in politischen Reden hohe Priorität, kommt aber über Einzelprojekte wie in der Dechanatstraße bislang nicht hinaus. Doch gerade in der Stärkung der blau-grünen Infrastruktur liegt ein Schlüssel für ein gesundes Bremen für alle.

Vor diesem Hintergrund muss auch am Ziel der Flächenkreislaufwirtschaft, wie im Gewerbeentwicklungsplan 2030⁵ vorgesehen, festgehalten werden. Tatsächlich droht der Flächenverbrauch aber wieder angeheizt zu werden. Mit der CDU verständigte sich der Senat auf 60 ha zusätzliche Gewerbeflächen. Derzeit werden riesige Gewerbeareale in der Arberger und Mahndorfer Marsch erschlossen, sprich die dortigen Hecken gerodet und die Äcker unter meterdickem Sand begraben. Im Umfeld der Stahlwerke stehen auf großer Fläche vergleichbare Maßnahmen bevor. Biodiversitätshotspots sind dabei nachrangig. So auch beim Festhalten am Hafenbau im Naturschutzgebiet im Bremerhavener Weserwatt, dem Energyport, oder bei der Horner Spitze, die zugleich ein zentrales Element der wichtigsten Bremer Frischluftschneise ist. Massive Beeinträchtigungen drohen auch beim Fernstraßenbau, etwa im Vogelschutzgebiet Blockland durch die B74n, die sogenannte Ortsumgehung Ritterhude. Im Gegensatz zu all diesen naturzerstörenden Großprojekten kommt die Ausweisung der bremischen Mittelweseraue als Naturschutzgebiet, wie eigentlich im Koalitionsvertrag verabredet, nicht aus den Startlöchern. Das muss sich ganz schnell ändern.

Nachhaltige Mobilität

Der Verkehrssektor ist in vielen Städten ein wesentlicher Faktor für Umweltbelastungen, Bremen bildet hier keine Ausnahme: Die jahrzehntelange Förderung des Autoverkehrs hat in Bremen zu einer enormen Versiegelung geführt, sie verursacht auch starke Klima- und Umweltbelastungen durch CO₂, Stickoxide, Feinstaub sowie Lärm.

Laut Umweltbericht Bremen⁶ trägt der Verkehrssektor erheblich zu den CO₂-Emissionen bei. Die Autozentrierung hat unter anderem zur Folge, dass der Verkehrssektor der einzige ist, in dem der CO₂-Ausstoß und die Feinstaub- und

⁵ Gewerbeentwicklungsprogramm für die Stadt Bremen (GEP2030) – Stadtentwicklungsplan Wirtschaft; Die Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa, 2023, S. 41ff; https://www.bremen-innovativ.de/wp-content/uploads/2023/06/Broschuere_GEP2030_Web.pdf

⁶ Umweltzustandsbericht 2023; S. 8
Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft

Mikroplastikemissionen steigen. Auch der Flächenverbrauch schreitet immer weiter voran.

Die Stärkung des Umweltverbundes aus Fuß-, Rad- und öffentlichem Personenverkehr (ÖPNV) sowie dem Car-Sharing als ergänzendes Mobilitätsangebot, hat also zur Erreichung der Klimaziele im Verkehrssektor, zur Herstellung von Flächengerechtigkeit und aus Stadtentwicklungssicht eine herausragende Bedeutung.

Bremen hat sich grundsätzlich den Herausforderungen der Klimakrise gestellt und mit dem Abschlussbericht der Enquetekommission „Klimaschutzstrategie für das Land Bremen“⁷ eine Strategie inklusive Ziele und Maßnahmen vorgelegt, wie Bremen bis zum Jahr 2038 klimaneutral werden kann. Gemäß des oben genannten, von der Bürgerschaft beschlossenen Berichts der Klimaenquete soll eine Reduktion des CO₂-Ausstoßes im Verkehrssektor um 63% gegenüber dem Jahr 1990 bis zum Jahr 2030, um 85% bis zum Jahr 2033 und um 95% bis zum Jahr 2038 erreicht werden. Damit soll eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) von aktuell 63% auf 50% bis 2030 und auf 37% bis 2038 einhergehen. Tatsächlich jedoch steigt die Zahl angemeldeter Kraftfahrzeuge in Bremen aktuell weiter.

Bremen hat viele Pläne erstellt, mit denen die eigenen Klimaziele erreicht werden können. Exemplarisch zu nennen sind hier der „Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025“ von 2014 (VEP2025)⁸ und der „Green City Masterplan“ von 2018⁹.

Die „Teilfortschreibung des VEP2025“ von 2022¹⁰ hat vier Teilstrategien identifiziert, aktualisiert und fortgeschrieben:

1. Autofreie Innenstadt bis 2030
2. Abwicklung der stadtreionalen Mobilitätsbedürfnisse
3. Angebots- und Tarifmaßnahmen für Bus und Bahn in Stadt und Region
4. Steuerung und Ordnung des Parkens

Leider stellen ADFC, BUND und NABU fest, dass die Umsetzung dieser Teilstrategien verschoben, verworfen oder ignoriert worden ist. Ein strategischer Abgleich der o.g. drei Planungen liegt nicht vor, eine übergreifende Projektsteuerung existiert nicht,

⁷ Abschlussbericht der Enquetekommission „Klimaschutzstrategie für das Land Bremen“, Seite 142ff
http://www.bremische-buergerschaft.de/presse/EK/Abschlussbericht_Enquetekommission_Bremen.pdf

⁸ Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025; der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
<https://bau.bremen.de/mobilitaet/verkehrsentwicklungsplan-5586>

⁹ Green City Masterplan 2018; Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

<https://bau.bremen.de/mobilitaet/nachhaltige-mobilitaet/masterplan-green-city-bremen-78065>

¹⁰ Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans 2025;

Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau, 2022

ausreichende Mittel zur Umsetzung wurden nicht bereitgestellt sowie entsprechende Förderungen nicht ausreichend eingeworben. Die dringend nötigen Personalkapazitäten wurden nicht aufgebaut, Stellen nicht besetzt und die für die Zukunftsfähigkeit nötigen Maßnahmen im Mobilitätsbereich werden bei den Umsetzungskapazitäten nicht ausreichend priorisiert.

Fußverkehr

Das Zufußgehen ist die beliebteste Art der Mobilität¹¹. Mit keinem anderen Verkehrsmittel verbringen wir in Städten so viel Fortbewegungszeit und das CO₂-neutral und kostengünstig.

Insbesondere bei Frauen, älteren Menschen und Kindern nimmt das Zufußgehen einen hohen Stellenwert für die Alltagsmobilität ein; diese Bevölkerungsgruppen gehen am häufigsten zu Fuß. Dem Zufußgehen und damit diesen Nutzer*innengruppen wird in Bremen viel zu wenig Beachtung geschenkt.

- Die im VEP von 2014 beschlossenen stadtweiten Fußverkehrs-Checks¹² in den Stadtteilen wurden erst 2023 und 2024 und in nur fünf Ortsteilen durchgeführt. Für die resultierenden Maßnahmenumsetzungen steht je Stadtteil lediglich ein Budget von 10.000 € zur Verfügung.
- Illegales aufgesetztes Parken auf Geh- und Radwegen wird in Bremen seit Jahrzehnten geduldet und damit der Raum für andere Verkehrsteilnehmende rechtswidrig eingeschränkt.
Das Bundesverwaltungsgericht hat am 06. Juni 2024 nach jahrelangem Rechtsstreit die Stadt Bremen verurteilt, einen verbindlichen Plan zum Vorgehen gegen das aufgesetzte Parken zu erstellen und diesen zeitnah umzusetzen. Doch bisher ist nur wenig passiert, um die unzumutbaren Behinderungen für Zufußgehende und Radfahrende in den Quartieren anzugehen. Bis auf die Herstellung der Rettungssicherheit in einigen Straßen gibt es bisher keinerlei verbindliche Termine für diese Maßnahmen.

¹¹ Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV): Über 80 % der Deutschen gehen gerne oder sogar sehr gerne zu Fuß - fast jeder dritte Weg wird in Deutschland zu Fuß zurückgelegt.

¹² VEP 2025, Maßnahmenfeld C, S. 138ff, VEP Teilfortschreibung, Maßnahmenfeld C, S. 6f und <https://www.senatspressestelle.bremen.de/pressemitteilungen/fussverkehrs-check-geht-los-433178>

Radverkehr

Eine signifikante Verlagerung des Mobilitätsverhaltens vom Auto aufs Fahrrad bietet auch für die Erreichung der Bremer Klimaziele enorme Potenziale¹³; diese wären bei entsprechendem politischem Willen leicht zu heben:

Bremen mit einem hohen Radverkehrsanteil und einem sehr großen Radwegenetz verfügt über gute Grundvoraussetzungen. Darüber hinaus ist die Antriebswende auf Elektromobilität beim Fahrrad bereits erfolgt: Mit der wachsenden Elektrifizierung im Radverkehr durch Pedelecs steigen die zurückgelegten Entfernungen und damit das Potenzial zur Nutzung auf längeren Strecken – gerade für eine Stadt mit hohen Pendler-Quoten ein wichtiger Baustein.

Doch der Radverkehrsanteil stagniert seit Jahren. Die von der Klimaenquete gesetzten Ziele zur Steigerung des Radverkehrsanteils um 10 Prozentpunkte sind jedoch nur zu erreichen, wenn mehr Menschen mehr Rad statt Auto fahren.

Hierfür braucht Bremen eine gute Infrastruktur, in der alle Menschen sicher und komfortabel vorankommen und in der die unterschiedlichen Geschwindigkeiten des Radverkehrs abgebildet werden können.

Ansätze sind in Bremen vorhanden, vor allem das geplante Premiumrouten-Netz und die Wesersprünge (Brücken), die im VEP2025 festgeschrieben wurden. Doch die Umsetzung ist massiv im Verzug: so gibt es nach Kenntnis von ADFC und BUND für die Premiumrouten 10 Jahre nach dem VEP-Beschluss nahezu keine Machbarkeitsstudien zum Routenverlauf, keine konsistente Projektplanung, keine Finanzierungen und demnach auch keine Ausführungsplanungen oder gar Ausschreibungsunterlagen¹⁴.

Auch die Instandhaltung und Ertüchtigung des bestehenden Fahrradnetzes sind wichtige Bausteine der Radinfrastruktur im Land Bremen. Das bestehende Netz sichert schon heute den hohen Anteil an Radverkehr in Bremen und hat in den Quartieren wichtige Funktionen für die Alltagsmobilität. Hier sind die im Bremer Haushalt zur Verfügung gestellten Mittel unzureichend; das Bremer Radwegenetz verfällt seit Jahren.

¹³ Nach der Studie des Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung ISI kann eine deutliche Steigerung des deutschlandweiten Radverkehrsanteils zu einer Minderung der Treibhausgas-Emissionen (THG-Emissionen) im Personenverkehr aller Wege bis 30 km Länge bis zu 19 Megatonnen Kohlendioxid-äquivalenten (Mt CO₂e) im Jahr 2035 beitragen. Dies entspricht einer Minderung um 33,5 % in diesem Segment. Diese prozentuale Minderung lässt sich nach Einschätzung des ADFC auf die Städte in Deutschland herunterskalieren und entspricht bzw. übertrifft die Einschätzung des Einsparpotenzials an CO₂ durch den Radverkehr.

¹⁴ Dies bedeutet, dass bei jetziger „Geschwindigkeit“ diese Premiumrouten mit hoher Wahrscheinlichkeit frühestens im Jahre 2085 fertiggestellt sind – 55 Jahre nach den Planungen des VEP und 47 Jahre nach den Zielen der Klimaenquete.

ÖPNV

Die Elektrifizierung des ÖPNV ist mit Straßenbahnen seit Jahrzehnten ein Erfolg, die Option von E-Bussen trägt im ÖPNV zu weiteren CO₂-Einsparungen bei. Hierfür wurden bislang 20 E-Busse angeschafft und weitere 50 bestellt.

Im VEP2025 und seiner Teilfortschreibung gibt es detaillierte Pläne zur wünschenswerten Erhöhung der Taktung. Diese wurde bislang nur zu einem kleinen Teil auf den Weg gebracht und dann zum wiederholten Male wieder ausgesetzt und verschoben. Dadurch drohen bereits beschaffte Fahrzeuge ungenutzt zu bleiben, und die angestrebten CO₂-Einsparungen durch die Elektrifizierung bleiben aus.

Beim Umbau der zweitwichtigsten Haltestellenanlage der Stadt hat das Mobilitätsressort ohne Not einen beschlossenen, geeinten Gestaltungsentwurf für eine barrierefreie und menschenfreundliche Umgestaltung der Domsheide verworfen. Nun sollen die Haltestellen nicht zusammen-, sondern noch weiter auseinander gelegt werden.

Dies verschlechtert die Attraktivität des ÖPNV durch längere Umsteigezeiten, führt zu weniger Barrierefreiheit, und durch die viel längere Parallelführung von Fuß- und Radwegen erhöhen sich Konflikt- bzw. Gefährdungspotenziale enorm.

Aktive Mobilität und Umweltverbund

Die Mobilitätswende kann nur durch konsequente Förderung des Umweltverbundes bei gleichzeitiger Reduzierung des MIV gelingen. Für den Verkehrsbereich bedeutet dies eine notwendige Reduktion des CO₂-Ausstoßes um 95% gegenüber dem Jahr 1990 bis 2038. Der aktiven Mobilität aus Fuß- und Radverkehr sowie dem ÖPNV kommt zur Erreichung dieser Ziele eine wichtige Bedeutung zu.

Bereits 2014 wurden wichtige Meilensteine für eine umweltfreundliche Mobilität im VEP in einem breiten Konsens von Akteur*innen und Initiativen und unter Beteiligung aller Parteien der Bürgerschaft verabschiedet: mit Fahrradpremiumrouten durch das gesamte Stadtgebiet bis ins Umland, mit zusätzlichen Fuß- und Radquerungen über die Weser, einer autoarmen Innenstadt mit Aufenthaltsqualität, mit guter Anbindung aller Stadtteile an die Innenstadt mit Rad und ÖPNV, mit sicherem Fahrradparken besonders an den Umsteigepunkten, mit einer besseren Anbindung des Umlands durch den ÖPNV, mit einer Verbesserung der ÖPNV-Taktung und vielem mehr.

Zehn Jahre später ist nur ein Bruchteil der Pläne angefangen, geschweige denn umgesetzt: Von der autoarmen Innenstadt ist keine Rede mehr; eine ernsthafte Neuaufteilung des Straßenraums zugunsten des Fuß- und Radverkehrs sowie für

Stadt Begrünung und ähnlichem wird nicht vorgenommen. Trotz jahrelanger Gerichtsprozesse und einem höchstrichterlichen Urteil des BVG wird das illegale Parken auf Geh- und Radwegen von der Verwaltung weiterhin geduldet, und das Mobilitätsressort kommt über Ankündigungen nicht hinaus.

Die ersten zwei Premiumrouten von zehn geplanten entstehen flickenhaft, die Fuß- und Fahrradbrücken verschieben sich in immer fernere Zukunft, die Sanierung und Ertüchtigung des vorhandenen Radwegenetzes ist seit Jahren absolut unzureichend finanziert.

Der dringend notwendige Ausbau des ÖPNV wird immer weiter zurückgestellt, die Herstellung der Barrierefreiheit der Haltestellen ist weit hinter dem gesetzlich vorgeschriebenen Zeitplan. Fortschritte beim Parkraummanagement und der Parkraumbewirtschaftung sind kaum erkennbar.

Energieerzeugung und -verbrauch

Die konkreten klimapolitischen Anstrengungen des Senats setzen bisher mit einem Großteil der bremischen Landesmittel im Wesentlichen auf nur eine Karte: die Transformation des Bremer Stahlwerks von Arcelor Mittal (AMB) zu einer weitgehend CO₂-freien Stahlproduktion auf Basis von erneuerbarem Strom und grünem Wasserstoff anstelle von Kohle.

Für die bremische CO₂-Minderung wäre dies tatsächlich ein Riesenschritt. Es besteht aber das erhebliche Risiko, dass die Unternehmensleitung von AMB sich wegen unsicherer Rahmenbedingungen dagegen entscheidet. Damit wäre die bremische Klimastrategie 2038 insgesamt in hohem Maß in Frage gestellt. Dies ist zwar vom Senat nicht direkt zu beeinflussen, aber auch wegen dieses Risikos ist es umso wichtiger, die drei übrigen Hauptsektoren (Energieerzeugung, Verkehr und Gebäude) mit starker Kraft schnell voranzutreiben, um nicht möglicherweise mit weitgehend leeren Händen dazustehen, wenn die Dekarbonisierung der Stahlproduktion nicht gelingt. Natürlich gilt das im Grundsatz aber auch unabhängig davon. Bisher hat die Vision vom Grünen Stahl leider auch dazu geführt, die anderen Sektoren auf Nebengleise zu schieben. So sollte im 4. Quartal 2024 ein Klimaaktionsplan 2.0 vom Senat verabschiedet werden mit dem Ziel, unter den veränderten finanziellen Rahmenbedingungen eine modifizierte Maßnahmenstrategie zu erarbeiten. Dieser Plan steht immer noch aus.

Stattdessen geht der Ausbau der erneuerbaren Energieerzeugung schleppender als möglich voran, auch wenn beim Solarausbau in den Jahren 2023/24 schon deutlich mehr Schwung als vorher zu bemerken ist:

-
- dennoch ginge mehr Tempo beim Photovoltaik-Zubau auf öffentlichen Gebäuden (Schulen, Hochschulen, Kliniken und Verwaltungen) sowie auf den Flächen der kommunalen Wohnungsgesellschaften (z.B. Gewoba) und anderen bremischen Gesellschaften (z.B. bremenports). Dort liegen gerade bei Bestandsbauten erhebliche Potenziale in der Steuerung des Senats.
 - noch keinen offiziellen Plan gibt es für die Potenziale an Freiflächen-Photovoltaik, die zwar – auch unter Berücksichtigung der Anforderungen des Biodiversitätsschutzes - kleiner als in Flächenländern, aber trotzdem nicht zu vernachlässigen sind.
 - das Bremische Solargesetz ist noch längst nicht darauf ausgelegt, alle Flächenpotentiale beim Neubau maximal zu aktivieren, u.a. bei Parkplätzen
 - viele Bestandsgebäude bieten noch erhebliche ungenutzte Solarpotenzialflächen, die in den letzten Jahren immer wieder bei vielen großen Neubauten, insbesondere in der Überseestadt, verschenkt wurden (z.B. Zech-Gebäude)
 - neu entstehende Gewerbegebiete, aber auch Bestandsgebiete können und müssen offensiver für die Nutzung von Solar- und Windenergie aktiviert werden.

Die Kommunale Wärmeplanung kommt nach langem Vorlauf langsam in Gang. Es bleibt aber die Herausforderung, sie wie geplant 2025 zu einem ersten Abschluss zu bringen, damit endlich wieder eine Planungssicherheit entsteht:

- die Akteursvielfalt bei der Wärmeversorgung sollte über die bestehenden Fernwärmeversorger (z.B. swb) hinaus erhöht werden, um einen flexibleren Mix an Techniken zu erreichen und Strukturen zu erhalten, insbesondere bei dezentralen Quartiersnetzen
- die Energiestandards im Neubau sollten auf möglichst hohem Niveau und mit einer integrierten Betrachtung von Gebäudebestandserhaltung (graue Energie) und Klimaanpassung erhalten bleiben (Bremer Standard) und nicht auf das bundesweite Minimum abgesenkt werden.

Der Ausbau der erneuerbaren Strom- und Wärmeversorgung sollte schnellstmöglich mit einem integrierten Infrastrukturausbau verbunden werden (Verteilnetze Strom- und Wärme, öffentliche Ladesäulen für Elektromobile, Klimaanpassung), um später nicht kostentreibend und ressourcenaufwendig Infrastrukturen mehrfach umbauen zu müssen.

Forderungen an die Politik

Rund 27 Monate sind seit der Verabschiedung der Klimaschutzstrategie im November 2022 bereits vergangen. Wie oben dargelegt, ist aus Sicht von ADFC, BUND und NABU in dieser Zeit zu wenig geschehen, um das Ziel der Klimaneutralität bis zum Jahr 2038 absehbar erreichen zu können.

Ebenfalls rund 27 Monate sind es voraussichtlich noch bis zur nächsten Bürgerschaftswahl. Wir fordern den Senat und die Bürgerschaft dazu auf, diese Zeit für wirksame Klimaschutzmaßnahmen zu nutzen. Denn mit dem Schreiben von Papieren ist der Umwelt noch lange nicht geholfen - das gilt für die Klimaschutzstrategie genauso wie für dieses Forderungspapier.

Wichtig ist das entschlossene Handeln. Nur so gelingt eine sozial-ökologische Transformation hin zu einem klimaneutralen und für alle lebenswerten Bundesland. Wir fordern, dass die politischen Weichen endlich richtig gestellt werden. Denn der Klimawandel schreitet bereits heute spürbar voran, und jeder Tag, an dem nichts unternommen wird, ist ein verlorener Tag. Die Probleme werden nicht dadurch kleiner, dass man sie ignoriert - ganz im Gegenteil.

Es gibt zweifellos engagierte Akteur*innen in der Bremer Politik, die sich für einen effektiven Klima- und Umweltschutz einsetzen. Diese Akteur*innen dürfen nicht allein gelassen und erst recht nicht ausgebremst werden.

ADFC, BUND und NABU fordern partei- und ressortübergreifende Strategien, Anstrengungen und konsequente Maßnahmenumsetzungen.

Dazu zählen insbesondere:

1. Eine klimaschonende Baupolitik mit ambitionierten Standards und einem Schwerpunkt auf den erleichterten klimafreundlichen Umbau des Gebäudebestands. Umwelt- und Klimastandards sind kein Bauhindernis, sondern schaffen Planungssicherheit und Generationengerechtigkeit.
2. Den Erhalt und die Entwicklung der Grün- und Gewässerflächen in Bremen und Bremerhaven. Diese sogenannte blau-grüne Infrastruktur mit all ihren Ökosystemleistungen ist für klimaresiliente und gesunde Städte unverzichtbar.

-
3. Ein Ende des fortschreitenden Flächenverbrauchs, insbesondere im Bereich von Schutzgebieten. Statt zusätzlicher Versiegelung braucht es eine nachhaltige Flächenkreislaufwirtschaft, die möglichst viel unbebaute Flächen erhält.
 4. Ein politisches Bekenntnis zu den verkehrspolitischen Zielen der Klima-Enquete und das langfristige, konsequente, gemeinsame Handeln, um diese ehrgeizigen Ziele über mehrere Legislaturperioden hinweg zu erreichen. Dazu zählen auch positive Kommunikation und das Aufzeigen der Vorteile einer klimaneutralen Mobilität.
 5. Eine Priorisierung des Umweltverbundes, insbesondere der aktiven Mobilität, bei Erhalt, Ertüchtigung, Aus- und Neubau der Verkehrs-Infrastruktur. Dazu gehört eine Schwerpunktsetzung auf ein durchgehendes und modernes Radverkehrsnetz aus Premiumrouten, Hauptrouten und Nebenrouten inkl. der Weserquerungen.
 6. Die Etablierung eines maßnahmenübergreifenden Projektmanagements und Projektcontrollings sowie eine transparente Kommunikation über geplante und laufende Maßnahmen, insbesondere im Verkehrssektor.
 7. Die Vorlage und anschließende Umsetzung eines Klimaaktionsplans 2.0. Dieser muss eine an die veränderten Finanzbedingungen angepasste Maßnahmenstrategie enthalten und konkrete Schritte in Richtung Klimaneutralität aufzeigen.
 8. Eine konsequente Förderung des Photovoltaik-Ausbaus sowohl auf Bestandsgebäuden als auch bei Neubauvorhaben. Hier besteht ein großes Potenzial für die erneuerbare Energieerzeugung, das bisher nur unzureichend genutzt wird.
 9. Eine Weiterentwicklung der kommunalen Wärmeplanung, die für Planungssicherheit sorgt und auf Akteursvielfalt sowie hohen Gebäudeenergiestandards basiert. Die Wärmeversorgung muss dabei mit anderen Infrastrukturvorhaben zusammengedacht werden.
 10. Eine ausreichende Finanzierungsgrundlage, denn ohne diese ist eine Umsetzung der notwendigen Maßnahmen nicht möglich. Dafür braucht es Mut und überparteiliche Zusammenarbeit, um die entsprechenden Gelder bereitzustellen, um Personal einzustellen, um Maßnahmen zu priorisieren und den zu erwartenden Widerständen standzuhalten.