Ä2 Ticketlos, autofrei, feministisch – Verkehrswende jetzt!

Antragsteller*in: Ralph Saxe

Änderungsantrag zu A4NEU4

Von Zeile 51 bis 62:
finanziert ist, wird dies möglich. Menschen ohne Einkommen können den ÖPNV kostenlos nutzen. ~~Die Hälfte der Beiträge soll von den Unternehmen getragen werden. Sie profitieren dadurch, dass Arbeitnehmer*innen zur Arbeit und Kund*innen zum Einkaufen ohne zusätzliche Kosten kommen. Für Pendler*innen aus dem Umland sollen Unternehmen den vollen Beitrag leisten.~~

~~Der ticketlose~~Ein so gestalteter ticketloser ÖPNV soll im ganzen Bundesland gelten und für alle Bremer*innen und Bremerhavener*innen auch die Fahrt zwischen den beiden Städten beinhalten.

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

Ticketloser Nahverkehr bedarf allerdings der Einbindung in ein Gesamtkonzept. Für die Verkehrswende bedarf es erheblicher finanzieller und personeller Anstrengungen, die nicht im Haushalt dargestellt werden können.
Erst wenn deutlich erhöhte Finanzmittel und Personal für den Bereich Fuß- und Radverkehr, merkliche Takt- und Qualitätsverbesserung plus Angebotsausweitung von öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV), Schienenpersonennahverkehr und Regionalbuslinien sowie eine Carsharinginitiative hinzukommen und dafür eine Finanzierung sichergestellt ist, wird daraus ein ganzheitliches Modell der Mobilitätswende. Durch eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung mit einem gerechten Preis, erhöhte Bundesmittel und eine Pendler*innenabgabe ist eine Gegenfinanzierung möglich. Diese Gesamtfinanzierung unseres Konzeptes ticketlos plus muss in einem Bremischen Mobilitätsgesetz verbindlich geregelt werden.

In Zeile 67 einfügen:

- Einführung eines ticketlosen ÖPNV – allerdings unter der Voraussetzung, dass die Takt-, Qualitäts- und Angebotsausweitung für den ÖPNV, Schienenpersonennahverkehr und Regionalbuslinien, deutlich erhöhte Finanzmittel und Personal für den Fuß- und Radverkehr sowie für Carsharing verbindlich festgelegt und gegenfinanziert sind.