

**Antrag 50/I/2022****Jusos****Der/Die Landesparteitag möge beschließen:****Empfehlung der Antragskommission****Erledigt****Das Neun-Euro-Ticket darf keine Ausnahme bleiben. Das 365-Euro-Ticket muss kommen**

1 Wir fordern die Fraktionen der SPD im Brandenburger  
 2 Landtag und im Deutschen Bundestag auf, sich  
 3 für ein sozial gerechtes und nachhaltiges Nachfol-  
 4 gemodell zum Neun-Euro-Ticket einzusetzen. Dabei  
 5 fordern wir ein bundesweit gültiges 365-Euro-Ticket  
 6 für den öffentlichen Personennahverkehr. Um das  
 7 Angebot für alle Gesellschaftsgruppen nutzbar zu  
 8 machen, muss es auch auf monatlicher Basis für ent-  
 9 sprechend ca. 30 Euro verfügbar sein.

10 Zudem fordern wir ein einheitliches Ermäßigungs-  
 11 ticket für Empfänger\*innen von Sozialleistungen,  
 12 Schüler\*innen, Auszubildende, Rentner\*innen und  
 13 Studierende.

14 Die entstehenden Kosten sollen durch den Abbau  
 15 klimaschädlicher Subventionen, beispielsweise des  
 16 Dienstwagenprivilegs<sup>[1]</sup>, refinanziert werden. Die  
 17 Bundesregierung soll die notwendigen Mittel für ein  
 18 bundesweites 365-Euro-Ticket zur Verfügung stel-  
 19 len.

20 <sup>[1]</sup><sup>2</sup> [https://foes.de/publikationen/2020/2020-  
 21 11\\_FOES\\_10\\_klimaschaedliche\\_Subventionen\\_im\\_Fokus.pdf](https://foes.de/publikationen/2020/2020-11_FOES_10_klimaschaedliche_Subventionen_im_Fokus.pdf)<sup>3</sup>

22

**Begründung**

24 Das Neun-Euro-Ticket gehört zu den größten Errun-  
 25 genschaften der deutschen Mobilitätspolitik. Drei  
 26 Monate lang war es allen Menschen möglich, den  
 27 öffentlichen Personennahverkehr zu nutzen. Das  
 28 hat sich positiv auf das Verkehrsaufkommen in Bal-  
 29 lungsräumen ausgewirkt und Staus reduziert. Die-  
 30 se Effekte ließen sich mit einem dauerhaft etablier-  
 31 ten, bezahlbaren ÖPNV weiter verstärken. Die von  
 32 Anfang an kommunizierte Begrenzung auf drei Mo-  
 33 nate machte es für viele Autofahrer\*innen wenig at-  
 34 traktiv, bestehende Routinen zu ändern und auf den  
 35 ÖPNV umzusteigen. Sobald ein langfristiges Ange-  
 36 bot in Aussicht steht, ist zu erwarten, dass deutlich  
 37 mehr Menschen vom Auto auf den ÖPNV umstei-  
 38 gen. Doch auch in diesem kurzen Zeitraum konn-  
 39 te der CO<sub>2</sub>-Ausstoß im Verkehrssektor gesenkt wer-  
 40 den.<sup>[1]</sup><sup>4</sup>

41 Das Neun-Euro-Ticket war jedoch aus einem ganz  
 42 anderen Grund revolutionär. Der niedrige Preis hat  
 43 allen Menschen in unserem Land eine freie Mobili-

erledigt (Deutschland-Ticket zum Einführungspreis  
 von 49 Euro)

44 tät ermöglicht und die Einfachheit hat die Hürden,  
45 den ÖPNV zu nutzen, auf ein Minimum gesenkt.  
46 Zum ersten Mal konnten viele Menschen, die es sich  
47 sonst nicht leisten können, durch das ganze Land  
48 reisen – ohne von willkürlichen Tarifzongrenzen  
49 abgeschreckt zu werden, Neues entdecken oder ein-  
50 fach Freund\*innen und Familie besuchen. Diese Mo-  
51 bilität wird nun wieder genommen. Das 365-Euro-  
52 Ticket bzw. das Monatsticket für 30/31€ würde es  
53 tatsächlich allen Menschen ermöglichen, den ÖPNV  
54 zu benutzen und gerade die Mobilität junger Men-  
55 schen und Menschen mit geringem Einkommen, die  
56 oftmals kein Auto besitzen, erhöhen. Die Nutzung  
57 des ÖPNV und die damit verbundene Mobilität soll-  
58 te allen Menschen zur Verfügung stehen und kein  
59 Privileg Wohlhabender sein.  
60 [1]<sup>5</sup> <https://presseportal.greenpeace.de/216664->  
61 [klimaticket-kann-haushalte-entlasten-und-co2-](https://presseportal.greenpeace.de/216664-)  
62 [ausstoss-im-verkehr-um-millionen-tonnen-](https://presseportal.greenpeace.de/216664-)  
63 [senken#](https://presseportal.greenpeace.de/216664-)<sup>6</sup>  
64

---

<sup>1</sup>#\_ftn1

<sup>2</sup>#\_ftnref1

<sup>3</sup>[https://foes.de/publikationen/2020/2020-11\\_FOES\\_10\\_klimaschaedliche\\_Subventionen\\_im\\_Fokus.pdf](https://foes.de/publikationen/2020/2020-11_FOES_10_klimaschaedliche_Subventionen_im_Fokus.pdf)

<sup>4</sup>#\_ftn1