

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[1]¹, refinanziert werden. Die
 17 Bundesregierung soll die notwendigen Mittel für ein
 18 bundesweites 365-Euro-Ticket zur Verfügung stel-
 19 len.

20 [1]² [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)³

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 CO₂-Ausstoß im Verkehrssektor gesenkt wer-
 40 den.[1]⁴

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]⁵ <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-)⁶
64

¹#_ftn1

²#_ftnref1

³https://foes.de/publikationen/2020/2020-11_FOES_10_klimaschaedliche_Subventionen_im_Fokus.pdf

⁴#_ftn1