Antrag V04: Ein Euro am Tag reicht! Hände weg vom 365-Euro-Ticket

Laufende Nummer: 20

Antragsteller*in:	Luna Sahling, Nariman Ahmed, Fabie Schuster, Karolina Saller, Victoria Neuber, Prisca Hochstetter, Simon Aumeier, Felix Meyer, Amelie Nitsch
Status:	angenommen
Verfahrensvorschlag:	Abstimmung
Antragsgruppe :	V - Verschiedene Anträge
Antragsblock:	V04

Die GRÜNE JUGEND Bayern beschließt:

1. Die GRÜNE JUGEND Bayern bekräftigt ihre Forderung nach einem kostenfreien ÖPNV für alle Menschen, damit Mobilität unabhängig vom Einkommen ermöglicht wird. Gleichzeitig fordert sie weiterhin einen flächendeckenden Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs, der auch auf dem Land mindestens einen 30-Minuten-Takt gewährleistet.
2. Die GRÜNE JUGEND Bayern erachtet es insbesondere im Hinblick auf mögliche künftige Gestaltungsmöglichkeiten als sinnvoll, das bisherige 365-Euro-Ticket durch ein ermäßigtes Deutschlandticket zu ersetzen, dessen Preis dauerhaft auf maximal 365 Euro pro Jahr begrenzt wird.
3. Die GRÜNE JUGEND Bayern fordert, die Ermäßigung auf maximal 365 Euro jährlich mindestens auf folgende weitere Bezugsgruppen auszuweiten: Schüler:innen und Menschen, die existenzsichernde Sozialleistungen beziehen.
4. Die GRÜNE JUGEND Bayern vertritt diese Position gegenüber BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Bayern, insbesondere gegenüber der Landtagsfraktion und dem Landesvorstand, sowie öffentlich.

Begründung

Begründung V04 in der Fassung mit Ä01

Der ursprüngliche Antrag könnte als Abschwächung unserer bisherigen Beschlusslage (Leitantrag 51. LJK, Zeile 67–70) verstanden werden. Deshalb halten wir es für wichtig, unsere grundsätzliche Forderung nach einem kostenfreien ÖPNV für alle erneut zu bekräftigen. Mit Blick auf zukünftige politische Gestaltungsmöglichkeiten ist es dennoch sinnvoll, sich auch zur konkreten Zukunft des 365-Euro-Tickets zu positionieren.

Das 365-Euro-Ticket stellt neben dem inzwischen etablierten Deutschlandticket einen unnötigen bayerischen Sonderweg und eine vermeidbare Doppelstruktur dar. Für umgerechnet einen Euro am Tag ermöglicht es bestimmten Bezugsgruppen die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs innerhalb ihres jeweiligen Verkehrsverbundes. Dass dies Menschen außerhalb der teilnehmenden Verkehrsverbünde benachteiligt und die Fahrtmöglichkeiten erheblich einschränkt, haben die Antragsteller:innen bereits selbst beschrieben.

Die Lösung sollte allerdings nicht darin bestehen, das 365-Euro-Ticket zu einer Art „Deutschlandticket

light“ nach dem Vorbild des Bayerntickets weiterzuentwickeln, wenn mit dem Deutschlandticket bereits eine bundesweit gültige Alternative existiert, die lediglich stärker bezuschusst werden müsste.

Beim derzeitigen Preis von 43 Euro monatlich können Berechtigte mit dem Bayerischen Ermäßigungsticket für rund 1,40 Euro am Tag den öffentlichen Nahverkehr im gesamten Bundesgebiet nutzen. Es liegt deshalb deutlich näher, dass die bayerische Staatsregierung das Deutschlandticket für die bisherigen Bezugsgruppen des 365-Euro-Tickets um weitere rund 40 Cent täglich bezuschusst und damit zum selben Preis anbietet. Diese Preisobergrenze sollte dauerhaft garantiert werden, damit künftige Preissteigerungen des Deutschlandtickets nicht an die Nutzer:innen weitergegeben werden.

Das 365-Euro-Ticket folgt in seiner bisherigen Ausgestaltung vor allem der Logik, jungen Menschen den Weg zur Schule, zur Ausbildung und zum Beruf zu ermöglichen. Wir stehen allerdings für eine Verkehrspolitik, die sich nicht kapitalistischen Verwertungszwängen unterordnet und Mobilität nicht allein danach bewertet, inwiefern sie der Ausbildung und Erwerbsarbeit dient. Mobilität ist vielmehr eine grundlegende Voraussetzung gesellschaftlicher Teilhabe, persönlicher Freiheit und Selbstbestimmung.

Gerade für junge Menschen im ländlichen Raum stellt die Begrenzung des 365-Euro-Tickets auf einzelne Verkehrsverbünde eine erhebliche Einschränkung dar. Kulturelle Angebote, Freizeitmöglichkeiten und gesellschaftliche Veranstaltungen konzentrieren sich häufig auf größere Städte, die oftmals außerhalb des eigenen Landkreises oder Verkehrsverbundes liegen. Wer diese Angebote wahrnehmen möchte, ist deshalb trotz eines bereits bezahlten Jahrestickets auf zusätzliche, teils kostspielige Fahrscheine angewiesen. Damit wird insbesondere Jugendlichen, die sich solche zusätzlichen Ausgaben nicht leisten können, die Möglichkeit zur gesellschaftlichen und kulturellen Teilhabe erschwert.

Deshalb erachten wir eine bundesweite Gültigkeit, wie sie mit dem 9-Euro-Ticket erstmals in dieser Form ermöglicht wurde, auch für junge Menschen als sinnvoll. Ob für Besuche bei Freund:innen und Familie, politisches Engagement, Freizeitaktivitäten oder die Erkundung anderer Städte und Regionen: Die Möglichkeiten gesellschaftlicher Teilhabe dürfen nicht an Verbund- oder Landesgrenzen enden.

Überdies darf sich die Förderung bezahlbarer Mobilität nicht allein auf junge Menschen in Ausbildung und Studium beschränken. Auch Schüler:innen und Menschen, die existenzsichernde Sozialleistungen beziehen, müssen von einem entsprechend ermäßigten Deutschlandticket profitieren können.

Die Ersetzung des bisherigen 365-Euro-Tickets durch ein dauerhaft auf höchstens 365 Euro jährlich begrenztes Deutschlandticket wäre deshalb ein sinnvoller Zwischenschritt auf dem Weg zu unserem Ziel: einem kostenfreien, flächendeckenden ÖPNV für alle.

Begründung des ursprünglichen V04:

Worum es geht

Das 365-Euro-Ticket gibt es seit 2020. Schüler*innen und Auszubildende fahren damit für einen Euro am Tag ein Jahr lang durch ihren Verkehrsverbund, zur Schule, zur Ausbildung, zum Sportverein und zu Freund*innen. Rund 400.000 junge Menschen können das Ticket nutzen. Der Freistaat trägt zwei Drittel der Mindereinnahmen. Im Februar 2026 hat das Kabinett das Ticket nur um ein Jahr bis Sommer 2027 verlängert. Gleichzeitig hat es das Verkehrsministerium beauftragt, eine „Nachfolgelösung“ zu erarbeiten. Im Gespräch ist ein ermäßigtes Deutschlandticket für Schüler*innen. Für die Zeit ab Sommer

2027 ist also nichts sicher.

Das ermäßigte Deutschlandticket ist für junge Menschen teurer

Das Ermäßigungsticket in Bayern kostet heute 43 Euro im Monat, also 516 Euro im Jahr. Das sind 151 Euro mehr als beim 365-Euro-Ticket. Ab Januar 2027 steigt das Deutschlandticket auf 66,80 Euro. Weil der Freistaat nur einen festen Rabatt von 20 Euro gibt, steigt das Ermäßigungsticket voll mit. Es kostet dann 46,80 Euro im Monat, also 561,60 Euro im Jahr. Der Abstand zum 365-Euro-Ticket wächst auf fast 200 Euro pro Kind und Jahr. Bei drei Kindern sind das fast 600 Euro.

Der Preis des Deutschlandtickets wird inzwischen über einen Kostenindex fortgeschrieben. Wenn Personal und Energie teurer werden, wird auch das Ticket teurer. Ein Ticket, das an diesen Preis gekoppelt ist, wird also Jahr für Jahr teurer. Das 365-Euro-Ticket bietet Familien dagegen einen festen, planbaren Preis.

Wer das bezahlt

Die Mehrkosten treffen nicht alle gleich. Für Familien mit wenig Geld, Alleinerziehende und Familien mit mehreren Kindern sind 200 Euro im Jahr pro Kind viel Geld. Schüler*innen haben meist kein eigenes Einkommen, Auszubildende oft nur eine kleine Ausbildungsvergütung. Und das 365-Euro-Ticket ist vor allem ein Schulticket: Wird es teurer, wird schon der tägliche Weg zur Schule oder Ausbildung teurer.

Kostenlos ist der Schulweg nur für einen Teil der Schüler*innen. Nach dem Schulwegkostenfreiheitsgesetz (SchKfrG) übernimmt der Landkreis bzw. die kreisfreie Stadt die Kosten bis Klasse 10 nur, wenn der Schulweg länger als drei Kilometer ist. Wer 2,9 Kilometer entfernt wohnt, zahlt in der Regel den vollen Preis, wer 3,1 Kilometer entfernt wohnt, fährt kostenlos. Ab der 11. Klasse, an Fach- und Berufsoberschulen sowie im Teilzeitunterricht an Berufsschulen wird nur noch erstattet, was über 320 Euro pro Schüler*in bzw. 490 Euro pro Familie und Schuljahr hinausgeht (Art. 3 Abs. 2 SchKfrG). Voll erstattet wird nur bei Kindergeld für drei oder mehr Kinder oder bei Bürgergeld.

Selbst diese Erstattung kommt bei vielen nicht an. Es gibt sie nur auf Antrag, rückwirkend, mit allen Fahrausweisen und bis zur Ausschlussfrist am 31. Oktober. Ein einheitliches Verfahren fehlt: In Fürth und Nürnberg läuft der Antrag online, in Augsburg müssen Originalfahrscheine eingereicht werden, andere Landratsämter verlangen zusätzliche Nachweise. Wer davon nichts weiß oder an Frist und Formularen scheitert, zahlt alles selbst.

Wer schon für den Schulweg mehr zahlt, fährt in der Freizeit weniger: seltener zum Verein, zum Nebenjob oder zu Freund*innen. Wer so spart, spart an der Teilhabe von Schüler*innen und Auszubildenden.

Bundesweite Gültigkeit hilft dieser Zielgruppe kaum

Das Deutschlandticket ist für Pendler*innen und Vielreisende ein großer Fortschritt. Die meisten Schüler*innen und jüngeren Auszubildenden bewegen sich aber im Alltag in ihrer Region. Sie brauchen ein günstiges Ticket für ihren Verbund, kein teureres Ticket für ganz Deutschland.

Alte Tarife sind kein Ersatz für das 365-Euro-Ticket

Neben dem 365-Euro-Ticket gibt es in den Verkehrsverbünden eigene Ausbildungstarife mit Wochen- und Monatskarten. Diese sind aber kein Ersatz für das 365-Euro-Ticket: Jeder Verbund legt sie selbst fest, ihr Preis hängt von den Tarifzonen ab, und wer knapp außerhalb wohnt, zahlt mehr. Im MVV etwa kostet ab 2027 schon die Monatskarte im neuen Jugend- und Ausbildungstarif für die Zone M 54,20 Euro, das 365-Euro-Ticket dagegen 365 Euro für ein ganzes Jahr. Das Bayerische Ermäßigungsticket hilft hier nur einem Teil der jungen Menschen: Schüler*innen an Mittel- und Realschulen, Gymnasien, Fach- und Berufsoberschulen sowie Wirtschaftsschulen sind davon ausgeschlossen. Ein Zurück zu den

alten Tarifen ist deshalb keine Lösung.

Gerecht heißt: für ganz Bayern

Das 365-Euro-Ticket hat eine echte Schwäche: Es gibt es nur in den Verbünden München, Nürnberg, Regensburg, Augsburg, Ingolstadt und Mainfranken. Junge Menschen in vielen ländlichen Regionen haben nichts davon. Die Antwort darauf darf aber nicht sein, das Ticket für alle abzuschaffen. Die Antwort ist, es auf ganz Bayern auszuweiten. Ein freiwilliges, ermäßigtes Deutschlandticket für Schüler*innen kann zusätzlich sinnvoll sein, zum Beispiel für junge Menschen, die regelmäßig über Verbundgrenzen hinaus fahren. Es darf aber nur ein Zusatzangebot sein und kein teurer Ersatz.

Sparen an jungen Menschen ist falsch

Die Staatsregierung verweist auf knappe Kassen. Wenn wirklich gespart werden muss, dann nicht bei Kindern und Jugendlichen. Ein günstiger Nahverkehr für junge Menschen ist Sozialpolitik und Klimapolitik zugleich. Wer früh Bus und Bahn fährt, bleibt oft dabei. Wer die Verkehrswende will, darf junge Menschen nicht aus Bus und Bahn drängen.

Warum die Partei sich positionieren muss

Die Entscheidung über die Nachfolgelösung fällt im Freistaat, also bei der Staatsregierung und im Landtag. BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Bayern sollten sich klar an die Seite der jungen Menschen und ihrer Familien stellen, bevor die Staatsregierung Fakten schafft. Deshalb soll die Position auch auf der LDK beschlossen werden.