



Antrag

der Abgeordneten **Katharina Schulze, Johannes Becher, Christian Zwanziger, Gabriele Triebel, Dr. Markus Büchler, Ludwig Hartmann, Claudia Köhler, Jürgen Mistol, Verena Osgyan, Tim Pargent, Stephanie Schuhknecht, Kerstin Celina, Andreas Hanna-Krahl, Sanne Kurz, Eva Lettenbauer, Julia Post, Dr. Sabine Weigand** und Fraktion (**BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**)

Berichts Antrag: Mehr Teilhabe und weniger Bürokratie durch ein Deutschlandticket für alle Schülerinnen und Schüler

Der Landtag wolle beschließen:

Angesichts des hohen bürokratischen Aufwands bei der derzeitigen Organisation der Schülerbeförderung sowie bestehender Ungleichheiten beim Zugang zu Mobilität und gesellschaftlicher Teilhabe junger Menschen wird die Staatsregierung aufgefordert, dem Landtag sowie im Ausschuss für Bildung und Kultus über die Möglichkeiten der Einführung eines vergünstigten beziehungsweise kostenfreien Deutschlandtickets (D-Ticket) für alle Schülerinnen und Schüler zu berichten. Die Fragestellungen sind dabei, soweit möglich, differenziert nach Schülerinnen und Schülern an Grundschulen sowie an weiterführenden Schulen zu betrachten.

Der Bericht soll dabei insbesondere folgende Fragen berücksichtigen:

- Welchen Zeitplan verfolgt die Staatsregierung bei der Erstellung eines Konzepts für ein vergünstigtes D-Ticket für Schülerinnen und Schüler? Welche Szenarien (Klassenstufe, Berechtigtenkreis, Preis) werden von dem Konzept erfasst?
- Wie hoch sind die derzeitigen Gesamtausgaben des Freistaates für die Beförderung von Schülerinnen und Schüler, wenn sämtliche relevanten Positionen berücksichtigt werden (z. B. Zuschüsse an Kommunen und Landkreise für die Schülerbeförderung oder Ausgleichszahlungen an Verkehrsverbände für Mindereinnahmen durch das 365-Euro-Ticket)?
- Wie hoch schätzt die Staatsregierung die Gesamtausgaben der Kommunen für die Beförderung von Schülerinnen und Schüler pro Jahr?
- Welche Kosten würden dem Freistaat neben den Ticketkosten weiterhin entstehen, wenn allen Schülerinnen und Schülern ein Deutschlandticket zur Verfügung gestellt werden würde (z. B. für die Organisation und Finanzierung zusätzlicher Schülerverkehre oder spezieller Schulbusangebote, bürokratischer Aufwand für Abrechnung mit den Kommunen)? Wie schätzt die Staatsregierung die Unterschiede ein, je nachdem, ob ein kostenfreies oder ein vergünstigtes D-Ticket eingeführt würde?
- Inwiefern könnte ein D-Ticket für alle Schülerinnen und Schüler zur Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs beitragen, etwa durch eine wachsende Zahl regelmäßiger Nutzerinnen und Nutzer sowie eine frühzeitige Bindung junger Menschen an den ÖPNV?
- Welche staatlichen und kommunalen Stellen sind derzeit mit der Bearbeitung von Anträgen und Anliegen im Zusammenhang mit der Schülerbeförderung befasst (z. B. Staatsministerien, Regierungen, Landratsämter, kreisfreie Städte, Gemein-

den und Schulen)? Wie hoch schätzt die Staatsregierung den bürokratischen Aufwand dabei in Summe ein? Wie verändert sich dieser Aufwand nach Einschätzung der Staatsregierung mit Einführung eines vergünstigten D-Tickets, wie verändert sich dieser Aufwand mit Einführung eines kostenfreien D-Tickets?

- Welche Auswirkungen eines vergünstigten Deutschlandtickets für Schülerinnen und Schüler auf die Verbesserung der Bildungsgerechtigkeit – insbesondere im Hinblick auf die Entlastung bei Schulfahrten und Unterrichtsgängen, die bislang von den Eltern zu tragen sind – erwartet die Staatsregierung? Erwartet die Staatsregierung Effekte durch die Einführung eines vergünstigten/kostenfreien D-Tickets auf die Bildungsgerechtigkeit in Hinblick auf außerschulische Bildungsangebote und Feriengestaltung?
- Welchen induzierten Verkehr erwartet die Staatsregierung durch die Einführung eines vergünstigten beziehungsweise kostenfreien Deutschlandtickets für alle Schülerinnen und Schüler? Inwieweit muss das ÖPNV-Angebot deshalb ausgeweitet werden? Welche Kosten verursacht das?

Begründung:

Der Freistaat gewährt Schulwegkostenfreiheit derzeit nur unter engen Voraussetzungen. Schülerinnen und Schüler müssen mindestens zwei Kilometer (Grundschule) beziehungsweise drei Kilometer (weiterführende Schulen) von der Schule entfernt wohnen und zudem die nächstgelegene geeignete Schule besuchen. Ausnahmen gelten bei Einzelfallprüfung bei besonders beschwerlichen oder gefährlichen Schulwegen. Wird Schulwegkostenfreiheit gewährt, wird grundsätzlich das jeweils wirtschaftlichste Ticket erstattet. Ab der 11. Jahrgangsstufe ist darüber hinaus eine Eigenbeteiligung von bis zu 320 Euro pro Schülerin bzw. Schüler und bis zu 490 Euro pro Familie und Schuljahr vorgesehen.

Die derzeitige Regelung führt sowohl zu einem hohen bürokratischen Aufwand als auch zu erheblichen Unterschieden bei der Mobilität und gesellschaftlichen Teilhabe junger Menschen. Während einige Schülerinnen und Schüler gar keine Fahrkarte erhalten, bekommen andere lediglich ein Streckenticket für den Schulweg in den Monaten September bis Juli, wiederum andere ein Jahresticket für ihren jeweiligen Verkehrsverbund.

Selbstständige Mobilität ist jedoch ein zentraler Faktor für gesellschaftliche Teilhabe und persönliche Entwicklung und sollte nicht von dem sozioökonomischen Hintergrund der Schülerinnen und Schüler abhängen.

Ein D-Ticket für alle Schülerinnen und Schüler würde einen wichtigen Beitrag zu mehr Bildungsgerechtigkeit leisten. Gleichzeitig würde ein einheitliches Ticketmodell den bürokratischen Aufwand für Behörden und Eltern enorm reduzieren und jungen Menschen frühzeitig einen einfachen Zugang zum ÖPNV ermöglichen.