

Stellungnahme

Günstige Mobilität für junge Menschen sichern

– ein 28-Euro-Kinder- und Jugend-Ticket in Thüringen einführen

DS 8/251

1. Wie bewerten Sie grundsätzlich die Einführung eines vergünstigten ÖPNV-Tickets für junge Menschen bis 27 Jahre in Thüringen – welche Chancen und Risiken verbinden sich mit einem solchen Ticket aus Ihrer Sicht?

Ein vergünstigtes ÖPNV-Ticket für junge Menschen ist **grundsätzlich zu begrüßen**. Es bietet für Heranwachsende die Chance einer sicheren bezahlbaren Mobilität, die mit Blick auf Schule, Alltag und persönlicher Entwicklung erforderlich ist. Zudem wird die junge Generation an den öffentlichen Nahverkehr herangeführt und entscheidet sich ggf. auch später eher für diese umwelt- und klimafreundliche Art der Mobilität anstatt für den Individualverkehr. Mit einem solchen Ticket wird somit auch eine Zukunftsprägung verbunden.

Allerdings halten wir die Altersgrenze von **pauschal 27 Jahren für nicht sachgerecht**. Aus unserer Sicht sollte das Ticket ausschließlich für Personen mit Kindergeldberechtigung gelten, also bis zum Ende der ersten Ausbildung – einschließlich Studium, Ausbildung oder Freiwilligendienst (FSJ). Eine Ausweitung der Förderung über die Kindergeldgrenze hinaus stellt eine unnötige steuerliche Mehrbelastung dar und setzt aus unserer Sicht falsche Anreize. Wer sich bereits im Berufsleben befindet, ist in der Regel leistungsfähig genug, seine Mobilität eigenverantwortlich zu finanzieren. Eine zielgerichtete Unterstützung junger Menschen in Ausbildung bleibt aber ein wichtiger Beitrag zur Bildungsgerechtigkeit und zur Entlastung von Familien.

2. Inwiefern sehen Sie das 28-Euro-Ticket als geeignetes Mittel, um die Teilhabe junger Menschen am gesellschaftlichen Leben zu verbessern?

Ein vergünstigtes Ticket kann die gesellschaftliche Teilhabe von Kindern, Jugendlichen und jungen Menschen in Schule und Ausbildung erheblich verbessern, indem es ihnen den Zugang zu Bildung, während Praktika und Freizeitaktivitäten erleichtert. Dies fördert nicht nur die individuelle Entwicklung, sondern auch die soziale Integration. Allerdings sollte die Förderung gezielt auf die Ausbildungsphase begrenzt sein, um die Wirksamkeit und Nachhaltigkeit des Programms sicherzustellen.

Es ist förderlich, dass junge Menschen in Thüringen nicht nur Bildungseinrichtungen, sondern auch Einsatzstellen für ihr gesellschaftliches Engagement, etwa im Ehrenamt, bei Freiwilligendiensten oder anderen sinnstiftenden Aktivitäten, gut erreichen können. Das Ticket erleichtert die Mobilität und unterstützt damit die Bereitschaft junger Menschen, sich für das Gemeinwohl einzusetzen.

3. Halten Sie das Ticket für eine sinnvolle Maßnahme zur Förderung der persönlichen Entwicklung junger Menschen?

Ja, insbesondere für Schüler bietet ein vergünstigtes Ticket die Möglichkeit, selbstständig und flexibel zu agieren, was ihre persönliche Entwicklung unterstützt. Es fördert Eigenverantwortung und Unabhängigkeit von finanziellen und zeitlichen Ressourcen der Eltern. Es fördert auch Aktivitäten zwischen Stadt und Land sowie umgekehrt, da eine einfache bezahlbare Mobilität Heranwachsender mehr Möglichkeiten schafft. So entsteht ein hürdenarmer Zugang bspw. zu Kultur- und Sporteinrichtungen, die die individuelle Entwicklung Heranwachsender prägen kann.

4. Sehen Sie positive Effekte für Familien und Auszubildende durch eine kostengünstigere öffentliche Mobilität für Kinder und Jugendliche?

Definitiv. Für Familien, insbesondere mit mehreren Kindern, stellt die Mobilität eine erhebliche finanzielle Belastung dar. Ein vergünstigtes Ticket entlastet das Familienbudget und ermöglicht Kindern und Jugendlichen eine größere Unabhängigkeit. Dies reduziert auch den Bedarf an "Eltern-Taxis" und fördert die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel.

Zeit, die Eltern durch den Wegfall von Fahrdiensten „gewinnen“, können anderweitig verwendet werden: Entweder als Familienzeit oder als Zeit für Erwerbstätigkeit.

5. Welchen Beitrag kann das Ticket für eine attraktive Alternative zu individuellen Verkehrsmitteln für junge Verkehrsteilnehmer darstellen und so zu einer Entlastung des Straßenverkehrs im Sinne der Verkehrswende (Emissionsreduzierung auch im Verkehrssektor) beitragen?

Ein günstiges ÖPNV-Ticket kann dazu ermutigen, öffentliche Verkehrsmittel anstelle von privaten Fahrzeugen zu nutzen. Dies trägt zur Reduzierung des Verkehrsaufkommens und der Emissionen bei. Langfristig kann dies einen positiven Einfluss auf die Verkehrswende haben, insbesondere wenn die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel frühzeitig zur Gewohnheit wird.

6. Könnte es aus Ihrer Sicht dazu beitragen, langfristig eine höhere Bindung junger Menschen an den ÖPNV zu erreichen?

Ja, die frühzeitige und regelmäßige Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel kann dazu führen, dass junge Menschen auch später im Leben den ÖPNV bevorzugen. Dies fördert eine nachhaltige Mobilitätskultur und kann langfristig die Nachfrage nach umweltfreundlichen Verkehrsalternativen steigern.

7. Welche Maßnahmen sind neben dem Parameter Ticketpreis entscheidend, um den ÖPNV junger Menschen zu gestalten (z.B. bessere Taktung, Ausbau der Infrastruktur, Barrierefreiheit)?

Neben einem attraktiven Preis sind vor allem eine zuverlässige Taktung, bessere Anbindung an die größeren Städte (wo es attraktive Bildungs- und Freizeitangebote gibt) in den Abendstunden bzw. am Wochenende, gute Anbindung auch in ländlichen Regionen, Barrierefreiheit und Sicherheit entscheidend. Nur wenn der ÖPNV als zuverlässig und sicher wahrgenommen wird, wird er von jungen Menschen regelmäßig genutzt und Eltern von Fahrwegen entlasten.

Ein weiterer Pluspunkt aus Sicht der Jugendlichen wäre die standardmäßige Verfügbarkeit von leistungsfähigem WLAN in den Fahrzeugen des ÖPNV.

8. Aus Vorgesprächen mit Kommunalverwaltungen und weiteren Akteuren wurde darauf verwiesen, dass das 28-Euro-Ticket den Verwaltungsaufwand reduzieren würde. Kann dies aus Ihrer Sicht bestätigt werden und wenn ja auch quantifiziert werden?

Ein einheitliches und einfaches Tarifsystem kann den Verwaltungsaufwand reduzieren, da weniger individuelle Anträge und Prüfungen erforderlich sind. Allerdings sollte die Altersgrenze klar definiert und leicht überprüfbar sein, um Missbrauch zu vermeiden. Eine genaue Quantifizierung hängt von den spezifischen Verwaltungsstrukturen ab.

9. Welche Hinweise gibt es aus Ihrer Sicht bei der praktischen Umsetzung der Ticketvergabe?

Die Ticketvergabe sollte möglichst digital und automatisiert erfolgen, idealerweise über bestehende Plattformen wie Schüler- oder Studentenausweise. Wichtig ist eine klare Kommunikation der Anspruchsvoraussetzungen und eine einfache Nachweisführung für die Berechtigung.

10. Welche Maßnahmen sollten getroffen werden, um eine möglichst unbürokratische Einführung sicherzustellen?

Die Integration des Tickets in bestehende Systeme, wie Schüler- oder Studentenausweise, kann den Verwaltungsaufwand deutlich reduzieren. Es ist wichtig, klare Richtlinien und standardisierte Verfahren für die Überprüfung der Berechtigungen einzuführen, um den Prozess zu vereinfachen und transparent zu gestalten.

Zudem sollte das Ticket auch ohne Smartphone nutzbar sein, um Kindern unabhängig vom Handy den Zugang zu ermöglichen. Hierfür könnten beispielsweise Chipkarten oder Papiertickets verwendet werden.

Abschließend ist es sinnvoll, dass Schülersausweise und ähnliche Dokumente als legitime Nachweise ausreichen. Es sollte kein Zwang bestehen, für jüngere Kinder eigene offizielle Ausweisdokumente zu beantragen, um den Zugang so unkompliziert wie möglich zu gestalten.

11. Inwiefern könnte das vergünstigte Ticket Thüringen als Arbeits- und Ausbildungsstandort attraktiver machen?

Thüringen hat sich zum Ziel gesetzt, das familienfreundlichste Bundesland zu werden. Dafür werden Strukturen benötigt, die Familien entlasten und die Vereinbarkeit von Beruf und Familie erleichtern. Elternunabhängige Mobilität von Kindern und Jugendlichen ist dabei ein wichtiger Baustein.

Ein günstiges ÖPNV-Ticket kann Thüringen als Ausbildungs- und Lebensort für junge Menschen attraktiver machen, da es die Lebenshaltungskosten senkt und die Mobilität erhöht. Das kann dazu beitragen, Fachkräfte im Land zu halten und neue Auszubildende zu gewinnen.

12. Welche Rolle spielt kostengünstige Mobilität für die Fachkräftegewinnung und den Verbleib junger Menschen in Thüringen?

Bezahlbare Mobilität ist ein wichtiger Standortfaktor. Sie erleichtert den Zugang zu Ausbildungs- und Studienplätzen und kann somit die Entscheidung beeinflussen, in Thüringen zu bleiben oder hierher zu ziehen.

13. Könnte das Ticket Unternehmen und Ausbildungseinrichtungen entlasten oder sogar neue Anreize für Standortentscheidungen schaffen?

Ja, ein vergünstigtes Ticket könnte Unternehmen und Ausbildungseinrichtungen deutlich entlasten und gleichzeitig neue Anreize für Standortentscheidungen schaffen.

Durch eine höhere Erreichbarkeit profitieren Unternehmen und Ausbildungseinrichtungen, da es die Suche nach Auszubildenden erleichtert und die Attraktivität des Standorts erhöht. Zudem können Branchen, die Produkte und Dienstleistungen für Kinder und Jugendliche anbieten, wie Kultur-, Sport-, Bildungs- und Freizeiteinrichtungen, Diskotheken, Drogerien oder Gastronomie, letztlich auch wirtschaftlich von der gestiegenen Mobilität der Zielgruppe profitieren. Insgesamt kann ein günstiges Ticket somit sowohl die lokale Wirtschaft stärken als auch den Standort für junge Menschen und Fachkräfte attraktiver machen.

14. Wie schätzen Sie die Vorteile des 28-Euro-Ticket im Vergleich zu bestehenden Angeboten, wie dem regulären Deutschlandticket (58-Euro-Ticket) für Schülerticket, ein?

Das 28-Euro-Ticket bietet eine erhebliche finanzielle Entlastung gegenüber dem regulären Deutschlandticket. Für Familien mit mehreren Kindern kann dies eine spürbare Erleichterung darstellen. Allerdings sollte die Vergünstigung auf die Ausbildungszeit beschränkt bleiben, um die Zielgenauigkeit der Maßnahme zu gewährleisten. Die Kosten in Höhe von 28 Euro können vermutlich mehr Familien aufbringen. Das 58 Euro Ticket ist derzeit nicht für jede Familie attraktiv und schließt somit Heranwachsende insbesondere aus kinderreichen Familien hinsichtlich einer größeren selbstbestimmten Mobilität aus.

15. Welchen Nutzen hat das Kinder- und Jugendticket für die Menschen in den ländlichen Regionen Thüringens?

In ländlichen Regionen mit weiten Entfernungen und begrenzten ÖPNV-Angeboten kann ein vergünstigtes Ticket für Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene ein wichtiger Baustein sein, um Bildungswege, Ausbildungsmöglichkeiten und soziale Teilhabe zu erleichtern.

Allerdings zeigen sich in der praktischen Umsetzung klare Grenzen: Die Infrastruktur im ländlichen Raum ist oft lückenhaft – insbesondere in den frühen Morgenstunden, am Abend, an Wochenenden und während der Ferienzeiten. Der Verband kinderreicher Familien Thüringen e.V. weist deshalb darauf hin, dass elterliche Fahrdienste in vielen Fällen weiterhin notwendig bleiben.

Ein vergünstigtes Ticket allein wird diese strukturellen Herausforderungen nicht beheben können. Um seine volle Wirkung entfalten zu können, braucht es flankierend Investitionen in eine bessere Erreichbarkeit von regionalen Verkehrsknotenpunkten. Ziel muss es sein, Wege so zu gestalten, dass junge Menschen von dort aus eigenständig mit Bus und Bahn weiterfahren können.

1. Eine besondere Bedeutung kommt in diesem Zusammenhang auch dem Ausbau des **Radwegenetzes** und der fahrradfreundlichen Gestaltung von Bahnhöfen/Haltepunkten (überdachte Abstell- und Abschließmöglichkeiten, Rampen statt Aufzüge zur Gewährleistung der Barrierefreiheit) zu. Sichere Radwege von den Wohnorten zu den Zustiegspunkten des ÖPNV sind notwendig, damit Kinder und Jugendliche elternunabhängig unterwegs sein können.
2. Im Zusammenhang auch wichtig: Die kostenfreie Mitnahme von Fahrrädern im ÖPNV in Thüringen muss unbedingt erhalten bleiben.

So lässt sich nicht nur die elterliche Belastung reduzieren, sondern auch ein nachhaltiger Beitrag zur Mobilität im ländlichen Raum leisten.

16. Haben Kinder und Jugendliche aus dem ländlichen Raum wie auch aus den Städten gleichermaßen Nutzen von diesem Ticket?

Ein vollkommen gleicher Nutzen unabhängig vom Wohnort lässt sich mit dem Ticket nicht erreichen, da die Rahmenbedingungen zwischen städtischen und ländlichen Regionen sehr unterschiedlich sind – etwa hinsichtlich Taktung und Verfügbarkeit des ÖPNV. Dennoch eröffnet das Ticket allen Kindern und Jugendlichen den Zugang zu einem kostengünstigen Mobilitätsangebot, das in ländlichen Gegenden weiterhin durch Fahrten innerhalb der Familie überbrückt wird. Die Teilhabe beginnt dabei an gut erreichbaren Verkehrsknotenpunkten, was gerade für junge Menschen auf dem Land einen wichtigen Schritt zu mehr Selbstständigkeit bedeutet.

Ein weiterer zentraler Vorteil ist, dass mit dem Ticket künftig alle Schüler ein Mobilitätsticket besitzen – unabhängig vom Wohnort. Damit entfällt die bisherige Differenzierung, wer vergünstigt täglich zwischen Schule und Wohnort pendeln kann. Dies wird sich positiv auf die Planung von Wandertagen, Klassenfahrten und anderen schulischen Aktivitäten auswirken, da Ausflüge im Klassenverband verstärkt mit dem ÖPNV durchgeführt werden können.

17. Wie schätzen Sie die langfristige Finanzierbarkeit des Kinder- und Jugendtickets ein, wenn die Nachfrage dadurch generell stark ansteigt?

Eine klare Begrenzung der Berechtigung auf die Zeit bis zum Ende der ersten Ausbildung – also solange Kindergeldanspruch besteht – ist entscheidend, um die Kosten überschaubar zu halten und eine nachhaltige, zielgerichtete Förderung zu gewährleisten.

Die Finanzierung des Tickets sollte regelmäßig überprüft und an aktuelle Entwicklungen angepasst werden, um langfristige finanzielle Stabilität sicherzustellen. Dabei ist zu klären, welche Kosten der Schülerbeförderung bereits von Landkreisen und kreisfreien Städten übernommen werden, wie viele Schüler von den Entfernungsregelungen (2 bzw. 3 Kilometer) profitieren und wie viele keinen Anspruch auf ein Schülerticket haben.

Je einfacher das Ticket ausgestaltet ist, desto weniger Verwaltungsaufwand ist damit verbunden.

18. In welchem Umfang erwarten Sie Defizite bei den Unternehmen durch steigende Nachfrage?

Keine Angaben

19. Wie groß schätzen Sie die Wahrscheinlichkeit ein, dass steigende Nachfrage und steigende Defizite zusammengenommen die Unternehmen zwingen könnten, Verbindungen zu reduzieren?

Keine Angaben

20. Wie groß schätzen Sie das Risiko ein, dass die hier eingesetzten Subventionen bei zukünftigen Investitionen in die Infrastruktur des öffentlichen Nahverkehrs fehlen?

Das eine sollte nicht gegen das andere aufgewogen werden. Investitionen in den ÖPNV sind grundsätzlich erforderlich, um die in Deutschland gesetzten Klimaziele zu erreichen. Das Heranführen der jüngeren Generationen an die Nutzung des ÖPNV kann auch als eine Investition verstanden werden, denn es werden damit bei den Heranwachsenden auch Erfahrungen gesammelt, die für die Mobilität im Erwachsenenalter mitbestimmend sein können. Zu einer Stärkung des ÖPNV gehört auch ein haushalterisches Bekenntnis – ohne Investitionen in die Modernisierung wird die Klimawende nicht zu stemmen sein.

21. Wo ist die zwingende Notwendigkeit eines Tickets für junge Menschen bis 27 Jahre?

Ein vergünstigtes Ticket würde die Mobilität junger Menschen fördern, das Familienbudget entlasten und nachhaltige, selbstbestimmte Mobilität ermöglichen.

Gerade für schulpflichtige Kinder und Jugendliche gibt es bisher kein sachgerechtes, bezahlbares Angebot.

Familien mit mehreren Kindern sind durch hohe ÖPNV-Kosten überproportional belastet.

Die Notwendigkeit eines Tickets gilt nicht pauschal bis 27 Jahre, sondern nur bis zum Ende der ersten Ausbildung, also solange Kindergeldanspruch besteht.

22. Inwieweit ergibt eine deutschlandweite Gültigkeit des Tickets Sinn?

Eine deutschlandweite Gültigkeit des Tickets macht in vielerlei Hinsicht Sinn. Besonders für Familien, die in der Nähe der Landesgrenze wohnen, würde eine nur auf das Bundesland beschränkte Gültigkeit den Mobilitätsradius deutlich einschränken.

Ebenso profitieren Menschen, die für Ausbildung, Studium oder längere Reisen unterwegs sind, von einer bundesweiten Gültigkeit, da sie längere Strecken zurücklegen.

Zudem erleichtert eine deutschlandweite Gültigkeit die Organisation von **Klassenfahrten, Exkursionen oder Wandertagen**, die oft über Landesgrenzen hinausgehen. Allerdings sollte die Förderung regional angepasst werden, um die bestehenden Infrastrukturen optimal zu nutzen und die Nachhaltigkeit des Angebots zu sichern. Insgesamt würde eine deutschlandweite Gültigkeit also die Flexibilität erhöhen und den Mobilitätsbedarf verschiedener Nutzergruppen besser abdecken.

23. Inwiefern ist sinnloses Umherfahren als jugendlicher Zeitvertreib bisher ein Thema im thüringischen ÖPNV und ist dadurch eine Zunahme zu erwarten?

Sinnloses Umherfahren ist nach Kenntnis des Verbandes aktuell kein Problem im thüringischen ÖPNV. Eine moderate Zunahme aufgrund des Tickets ist nicht zu erwarten, da die Nutzung von Kindern und Jugendlichen vor allem zweckgebunden – für den Schul-, und Ausbildungsweg und zur Erreichung von Freizeiteinrichtungen erfolgt. Fahren als Selbstzweck und Zeitvertreib ist nicht bekannt.

24. Inwieweit besteht die Gefahr eines kontraproduktiven Effekts, dass Fahrgäste im Kindesalter durch ganz Deutschland cruisen?

Grundsätzlich wird das Ticket von Personen genutzt, die eine zweckgebundene Mobilität benötigen. Dennoch eröffnet das Ticket Kinder und Jugendlichen landesübergreifend Mobilitätsmöglichkeiten und damit Freiräume, die nicht in Abstimmung mit oder im dem Einverständnis der Eltern erfolgen.

Der Verband sieht bei jüngeren Kindern weniger die Gefahr von „Ausflügen in die weite Welt“. Anders gestaltet sich die Situation während der Pubertät bei Jugendlichen, die eingeräumte Freiheiten als Abgrenzung und bewusste Überschreitung familiärer Grenzen verwenden könnten.

Um einem möglichen Missbrauch entgegenzuwirken, ist ein bewusster Umgang seitens der Eltern sowie eine vertrauensvolle Kommunikation innerhalb der Familie wichtig. Darüber hinaus spielen geschulte Fahr- und Zugbegleiter eine zentrale Rolle: Sie sollten bei überregionalen Fahrten altersgerecht nach dem Reiseziel fragen und bei begründetem Verdacht auf Missbrauch den Kontakt zu den Eltern suchen. So können aufmerksame Begleiter unangemessenes Verhalten frühzeitig erkennen und angemessen reagieren.

25. Sehen Sie bei Kindern und Jugendlichen einen erhöhten Sicherheits- und Schutzbedarf in Fahrzeugen und an Bahnhöfen/Haltestellen?

Der Verband sieht bei Kindern und Jugendlichen einen erhöhten Sicherheits- und Schutzbedarf in Fahrzeugen sowie an Bahnhöfen und Haltestellen.

Besonders anlassbezogen, zum Beispiel bei **Großveranstaltungen wie Fußballspielen** oder **politischen Demonstrationen**, besteht die Gefahr, dass gewaltbereite Personengruppen mobilisiert werden. Besonders gefährdet sind Kinder und Jugendliche, die aufgrund äußerer

Merkmale bestimmten Gruppen zugeordnet werden. Diese Gruppen können Zielscheiben von gruppenbezogenem Hass und Gewalt sein. Daher ist es wichtig, besondere Schutzmaßnahmen zu treffen, um ihre Sicherheit zu gewährleisten.

26. Wie kann sichergestellt werden, dass bei einer stärkeren Nutzung des ÖPNV durch Jugendliche diese entsprechend geschützt werden?

Durch gezielte Schulungen von Fahrpersonal, verstärkte Präsenz von Sicherheitspersonal (Polizei), verbesserte Beleuchtung an Haltestellen sowie Aufklärungskampagnen für alle Nutzergruppen.

27. Welchen Aufwand sehen Sie auf das Datenmanagement von Unternehmen und Verwaltung zukommen?

Moderaten Aufwand, vor allem bei der Prüfung der Anspruchsberechtigung ab dem 18. Lebensjahr (Kindergeldbezug), Aktualisierung der Kundendaten und Integration in bestehende Systeme.

28. Welchen Aufwand sehen Sie auf die Abrechnungsprozesse zukommen?

keine Angaben

29. Wie schätzen Sie den organisatorisch-kommunikativen Aufwand ein, den das Kinder- und Jugendticket mit sich bringt?

Der organisatorisch-kommunikative Aufwand wird langfristig abnehmen, da durch eine einheitliche Regelung für alle Thüringer Familien – unabhängig vom Wohnort – klare und transparente Bedingungen geschaffen werden. Bis zum Alter von 18 Jahren gilt das Ticket einheitlich ohne zusätzlichen Nachweis, was den Verwaltungsaufwand deutlich reduziert. Erst ab 18 Jahren ist der Nachweis des Kindergeldbezugs erforderlich. Berechtigung muss jährlich bis zum Ende der Ausbildung/Studium erneuert werden.

Für Familien, die bislang Erstattungen für Fahrleistungen beantragen und vorfinanzieren mussten, bedeutet das Ticket eine erhebliche Vereinfachung und Entlastung. Insgesamt sorgt das Angebot für eine klare Struktur und damit für weniger Rückfragen und Verwaltungsaufwand in der Kommunikation zwischen Familien, Verkehrsunternehmen und Behörden.

30. Welchen Aufwand sehen Sie im Bereich Monitoring und Evaluation?

Keine Angaben

31. Welchen Aufwand sehen Sie auf die Verwaltung in Landesbehörden, kommunalen Behörden und in den Unternehmen zukommen?

keine Angaben

32. Welche konkreten Maßnahmen sind nötig, um Fälschungssicherheit und den Schutz vor missbräuchlicher Nutzung des Tickets zu gewährleisten?

Keine Angaben

33. Wie schätzen Sie grundsätzlich die Einführung eines 28-Euro-Tickets für Menschen bis zum vollendeten 27. Lebensjahr ein, vor dem Hintergrund des bestehenden Angebots des Deutschlandtickets?

Die pauschale Altersbegrenzung bis zum 27. Lebensjahr ist aus unserer Sicht weniger zielführend als eine Beschränkung des Tickets bis zum Ende der ersten Ausbildung, also solange Kindergeldanspruch besteht. Das 28-Euro-Ticket ist eine sinnvolle Ergänzung zu bestehenden Angeboten wie dem Deutschlandticket.

Kinder und Jugendliche wurden beim Deutschlandticket bislang nicht ausreichend berücksichtigt. Die im Jahr 2022 eingeführte Regelung des 9-Euro-Tickets wurde von allen Familien sehr begrüßt und intensiv genutzt. Eine Fortführung dieses vergünstigten Angebots für Kinder ab September 2022 erfolgte im Freistaat Thüringen trotz intensiver Bemühungen des Verbandes nicht.

Die später eingeführten Angebote, wie das 48-Euro-Ticket, waren für kinderreiche Familien in dieser Höhe nicht finanzierbar. Daher ist ein speziell auf die Lebenswirklichkeit von Kindern und Jugendlichen zugeschnittenes, günstiges Ticket unerlässlich, um finanzielle Entlastung zu schaffen und nachhaltige Mobilität zu fördern.

34. Welchen Erfüllungsaufwand sehen Sie für Städte, Gemeinden und Landkreise durch die Einführung eines solchen Angebots?

Keine Angaben

35. Ist es auch Ihrer Sicht technisch möglich, ein neues Angebot in die vorhandenen Systeme zu integrieren, den Verkauf nur an berechnigte Personen zu gewährleisten und entsprechend im Betrieb zu kontrollieren?

Ja, die vorhandenen Kassensysteme sind technisch ausreichend flexibel, um ein solches Angebot zu integrieren und Berechtigungen zu prüfen. Ein nicht unerheblicher Teil an Buskindern erhält heute bereits das Deutschlandticket über den zuständigen Landkreis.

36. Welchen Investitionsbedarf sehen Sie für die Schaffung oder Aufrechterhaltung eines ansprechenden ÖPNV-Angebots?

Ausbau von Verkehrsknotenpunkten insbesondere im ländlichen Raum.

37. Welche Auswirkungen des 28-Euro-Tickets erwarten Sie für die Gesamtfinanzierung des Deutschlandtickets?

Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene, die bisher nicht das Deutschlandticket erhalten, werden als neue Nutzergruppe hinzugewonnen.

38. Welcher Anteil von Schülern, Jugendlichen und Studenten nutzt bereits heute bestehende vergünstigte Angebote, wie z.B. das Schüler- und Studententicket oder sonstige Sozialtarife?

keine Angaben