

Thüringer Landtag
Ausschuss für Digitales und Infrastruktur
Jürgen-Fuchs-Straße 1
99096 Erfurt
- per E-Mail: poststelle@thueringer-landtag.de -



23. Mai 2025

Günstige Mobilität für junge Menschen sichern – ein 28-Euro-Kinder- und Jugend-Ticket in Thüringen einführen (Drucksache 8/251)

Hier: Anhörungsverfahren gemäß § 79 der Geschäftsordnung des Thüringer Landtags
Bezug: Schreiben vom 04.04.2025

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Landesjugendring Thüringen e.V. begrüßt grundsätzlich die Idee eines Kinder- und Jugendtickets, das jungen Menschen den Zugang zum öffentlichen Personennahverkehr erleichtert und damit deren gesellschaftliche Teilhabe, Bildung und Freizeitmöglichkeiten fördert. In Anbetracht der oft hohen Mobilitätskosten, die für Familien und junge Menschen eine erhebliche finanzielle Belastung darstellen, sehen wir in einem vergünstigten Ticket eine Möglichkeit, die soziale Teilhabe zu stärken und die Attraktivität des ÖPNV zu erhöhen. Die Einführung eines solchen Tickets sollte jedoch unter sozialen, praktischen und demokratischen Gesichtspunkten weiterentwickelt werden, um den größtmöglichen Nutzen für junge Menschen zu erzielen.

Die Notwendigkeit eines Jugendtickets

Mobilität ist für junge Menschen ein wesentlicher Bestandteil gesellschaftlicher Teilhabe. Sie ermöglicht es, Bildungsangebote wahrzunehmen, am gesellschaftlichen Leben teilzuhaben und ihre Freizeit selbstbestimmt zu gestalten. Auch wenn der ländliche Raum hinsichtlich ÖPNV vor großen Herausforderungen steht, stellt der Zugang zu günstigen Mobilitätsmöglichkeiten

eine grundlegende Voraussetzung für eine selbstbestimmte Lebensweise dar.¹ Wer sich keine Fahrt leisten kann, wird in seiner Lebensgestaltung und seinen Chancen stark eingeschränkt. Für junge Menschen, die sich im Übergang zwischen Schule, Ausbildung und Beruf befinden, ist der Zugang zu Mobilität von besonderer Bedeutung, um ihre Perspektiven zu erweitern und sich eine (eltern-)unabhängige Existenz aufzubauen. Ein Jugendticket würde diese Möglichkeit eröffnen und jungen Menschen helfen, ihre sozialen Netzwerke außerhalb des familiären Umfelds zu erweitern und ihre persönliche Entwicklung zu fördern.

Alter versus Status – Was ist gerechter?

Die Einführung des 28-Euro-Tickets für alle jungen Menschen bis 27 Jahre ist aus unserer Sicht nicht die gerechteste Lösung. Im Gegensatz zur Alterskopplung würde eine Kopplung an den Status denjenigen zugutekommen, die aufgrund ihrer Lebenssituation – etwa als Auszubildende oder Studierende – besonders auf günstige Mobilität angewiesen sind. Junge Berufstätige, die bereits ein ausreichendes Einkommen erzielen, könnten auf das reguläre Deutschlandticket zurückgreifen, das ihnen ebenfalls eine günstige Mobilität ermöglicht.

Die Statuskopplung hat zudem den Vorteil, dass sie gezielt jene Gruppen fördert, die oft von finanziellen Herausforderungen betroffen sind. Auszubildende etwa erhalten häufig nicht das gleiche Gehalt wie Arbeits- und Fachkräfte und sind daher im Besonderen auf Unterstützung angewiesen, um ihre Mobilität zu gewährleisten. Freiwilligendienstleistende erhalten in Thüringen aktuell ein monatliches Taschengeld in Höhe von 350,-€, was zumeist nicht für die Miete einer eigenen Wohnung oder eines Zimmers reicht. Die Folge ist, dass Freiwilligendienstleistende noch mehr vom ÖPNV oder ihren Eltern abhängig sind, um an ihren Einsatzorten oder zu den Seminartagen zu gelangen.

Wir plädieren daher für eine Kopplung des Tickets an den Status als Schüler*in, Studierende, Auszubildende und Freiwilligendienstleistende da diese Personengruppen einen besonders hohen Bedarf an günstiger Mobilität haben. Darüber hinaus könnte dies auf einfache Weise durch bestehende Ausweisdokumente wie den Schüler*innenausweis oder die Thoska nachgewiesen werden.

Kostenfreier ÖPNV – Die beste Lösung

Der Landesjugendring Thüringen e.V. setzt sich für einen kostenfreien ÖPNV für Schüler*innen, Studierende, Auszubildende und Freiwilligendienstleistende ein. Nur durch einen kostenfreien

¹ LJRT (2017): [Jugendmobilität in Thüringen fördern – Jugendmobilitätsticket einführen](#)

Zugang zum öffentlichen Nahverkehr kann echte Unabhängigkeit und eine breite soziale Teilhabe für junge Menschen ermöglicht werden. Ein kostenfreies Ticket würde dazu beitragen, dass finanzielle Belastungen keine Hürde für die gesellschaftliche Teilnahme darstellen und gleichzeitig einen großen Beitrag zur nachhaltigen Mobilität leisten. Dies könnte durch einen verpflichtenden Schüler*innenausweis oder eine digitale Mobilitätskarte realisiert werden, der ähnlich wie die Thoska, den Zugang zum ÖPNV gewährt.² Ausweisdokumente stellen einen sehr barrierearmen Zugang dar, da sie ohnehin im Alltag mitgeführt werden und nicht aktiv erworben werden müssen. Ein Ticket hingegen kann vergessen, verloren oder aufgrund von Sprachbarrieren oder fehlenden digitalen Zugängen gar nicht erst gekauft werden.

Mobilität als Teilhabe – Eine Demokratiefrage

Mobilität ist mehr als eine logistische Notwendigkeit – sie ist eine demokratische Voraussetzung. Wer keine Möglichkeit hat, sich (über)regional fortzubewegen, ist in seiner gesellschaftlichen Teilhabe massiv eingeschränkt. Junge Menschen müssen sich politisch engagieren, an Jugendparlamenten, Sitzungen oder Gremien teilnehmen können. Mobilität ist hier ein Ermöglichungsfaktor für Demokratie. Ein günstiges oder kostenfreies Jugendticket würde diese Barrieren abbauen und jungen Menschen ermöglichen, ihre sozialen Netzwerke auszubauen und am gesellschaftlichen Leben teilzuhaben. Gleichzeitig ist es wichtig, den ÖPNV als solchen auch attraktiv zu gestalten, um junge Menschen für ebendiesen zu gewinnen. Dazu gehören neben dem Ticketpreis auch eine jugendgerechte Taktung (auch in den Abendstunden), eine zuverlässige Infrastruktur und der Abbau von Barrieren im ÖPNV.

Junge Menschen sollen bei der Ausgestaltung des Jugendtickets einbezogen werden. Dies betrifft sowohl die konkrete Umsetzung als auch die begleitende Kommunikation. Jugendverbände, Auszubildenden- und Studierendenvertretungen sowie die Landesschülervertretung und weitere Jugendgremien sollen in die Weiterentwicklung aktiv eingebunden werden, um Bedarfe realistisch abzubilden.

Stadt vs. Land – Auch in ländlichen Regionen von Vorteil

Das 28-Euro-Ticket bietet vor allem in städtischen Gebieten mit gut ausgebautem ÖPNV deutliche Vorteile. Doch auch junge Menschen aus ländlichen Gebieten würden von einem vergünstigten Ticket profitieren.³ Denn auch sie sind auf Mobilität angewiesen, etwa um an Veranstaltungen, Bildungsangeboten oder Freizeitaktivitäten teilzunehmen. Ein preiswertes Ticket

² LJRT (2023): [Einführung eines fahrscheinfreien ÖPNV für Kinder und Jugendliche bis 27 Jahre in Thüringen](#)

³ Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (2023): [Mobilität im ländlichen Raum](#)

könnte helfen, diese Barrieren zu überwinden und eine bessere Anbindung zwischen städtischen und ländlichen Regionen zu schaffen.

Nachhaltige Mobilität von Anfang an

Ein weiteres wichtiges Ziel des Jugendtickets ist die Förderung nachhaltiger Mobilitätsgewohnheiten. Junge Menschen, die frühzeitig an den ÖPNV herangeführt werden, könnten in ihrem späteren Leben eher auf öffentliche Verkehrsmittel zurückgreifen und damit einen wichtigen Beitrag zur Verkehrswende leisten. Darüber hinaus sollte die kostenfreie Fahrradmitnahme ermöglicht werden. Viele junge Menschen kombinieren Fahrrad und ÖPNV, insbesondere in ländlichen Gebieten mit schlechter Anbindung. Die kostenlose Fahrradmitnahme erleichtert flexible, umweltfreundliche Mobilität und fördert die selbstbestimmte Fortbewegung. Voraussetzung dafür ist jedoch insgesamt, dass der ÖPNV gut ausgebaut und verlässlich ist.

Langfristig über Thüringen hinaus denken

Ein Jugendticket, das nur regional gültig ist, kann die Mobilität junger Menschen einschränken – insbesondere, wenn sie in überregionalen Projekten, Ehrenamtsstrukturen oder Bildungsmaßnahmen aktiv sind. Eine deutschlandweite Gültigkeit ist daher erstrebenswert, um den Zugang zu Bildung, Freizeit und gesellschaftlicher Teilhabe über Landesgrenzen hinweg zu erleichtern.

Baden-Württemberg hat mit dem *D-Ticket JugendBW* bereits ein bundesweit gültiges, vergünstigtes Ticket für junge Menschen eingeführt; weitere Bundesländer planen aktuell die Einführung. Ein auf Thüringen begrenztes Ticket könnte junge Menschen hier benachteiligen und die Wettbewerbsfähigkeit des Freistaates als Ausbildungs- und Bildungsstandort schwächen. Um dieser Ungleichheit entgegenzuwirken, sollte perspektivisch geprüft werden, inwiefern Kooperationen mit angrenzenden Bundesländern eine schrittweise Ausweitung der Gültigkeit ermöglichen können. Gerade für junge Menschen in Grenzregionen kann dies einen Beitrag zu mehr Mobilitätsgerechtigkeit leisten. Ein solcher Ansatz kann zugleich eine realistische Etappe auf dem Weg zu einem bundesweit gültigen Jugendticket darstellen.

Fazit

Das 28-Euro-Jugendticket ist ein wichtiger Schritt zur Förderung der Mobilität und Teilhabe junger Menschen. Doch es kann nur ein Zwischenschritt sein. Ziel muss ein kostenfreier ÖPNV für Schüler*innen, Studierende, Auszubildende und Freiwilligendienstleistende sein, um echte Unabhängigkeit zu gewährleisten. Die Ausgestaltung muss sozial gerecht, partizipativ und

perspektivisch deutschlandweit gedacht werden. Sonderregelungen mit angrenzenden Bundesländern können dabei ein sinnvoller Zwischenschritt sein. Ein verpflichtendes Ausweisdokument ähnlich der Thoska könnte als Nachweis für den Zugang zum kostenfreien ÖPNV dienen. Mobilität ist eine Demokratiefrage – ihre Lösung ist eine Investition in die Zukunft junger Menschen.

Für Rückfragen stehe ich Ihnen gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Peter Weise
Landesgeschäftsführer

Fragenkatalog

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?

Der Landesjugendring Thüringen e. V. begrüßt die Einführung eines vergünstigten Tickets für junge Menschen bis 27 Jahre grundsätzlich. Es stellt eine Maßnahme zur Verbesserung der gesellschaftlichen Teilhabe, zur finanziellen Entlastung junger Menschen und zur Förderung nachhaltiger Mobilität dar. Die Einführung eines solchen Tickets sollte unter sozialen, praktischen und demokratischen Gesichtspunkten weiterentwickelt werden, um den größtmöglichen Nutzen für junge Menschen zu erzielen.

Allerdings sehen wir die Einführung des 28-Euro-Tickets für alle jungen Menschen bis 27 Jahre nicht als die gerechteste Lösung an. Eine Kopplung an den Status, statt an das Alter, würde denjenigen zugutekommen, die aufgrund ihrer Lebenssituation – etwa als Auszubildende oder Studierende – besonders auf günstige Mobilität angewiesen sind. Daher plädieren wir für eine Kopplung des Tickets an den Status als Schüler*in, Studierende, Auszubildende und Freiwilligendienstleistende, da diese Personengruppen einen besonders hohen Bedarf an günstiger Mobilität haben.

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

Mobilität ist eine Voraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe. Das Ticket erleichtert jungen Menschen den Zugang zu Bildung, Freizeit, Ehrenamt und Engagement. Gerade für die außerfamiliäre Lebensgestaltung ist es ein zentraler Baustein. Besonders in städtischen Räumen ist es ein echter Gewinn. In ländlichen Gebieten ist sein Nutzen stark von der Verfügbarkeit und Qualität des ÖPNV abhängig. Auch Jugendverbandsarbeit und Bildungsangebote profitieren von einem preiswerten Ticket, da diese oft überregional organisiert sind.

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

Günstige Mobilität fördert Selbstständigkeit und Unabhängigkeit vom Elternhaus. Junge Menschen erweitern durch Mobilität ihre sozialen Netzwerke und gewinnen mehr Selbstbestimmung. Ein Jugendticket unterstützt die Möglichkeit, sich eine eigene Lebensrealität jenseits familiärer Abhängigkeit aufzubauen.

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

Ein vergünstigtes Ticket entlastet Familien und Auszubildende finanziell. Aber auch junge Menschen mit niedrigen Einkommen, wie Freiwilligendienstleistende oder Studierende, sind auf günstige Mobilität angewiesen. Ihnen ein bezahlbares oder kostenfreies Angebot zu machen, unterstützt soziale Gerechtigkeit.

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

Ein Jugendticket kann junge Menschen frühzeitig für den ÖPNV begeistern. Wer in jungen Jahren gute Erfahrungen macht, entwickelt nachhaltige Mobilitätsgewohnheiten. Damit ist das Ticket nicht nur ein sozialpolitisches, sondern auch ein umweltpolitisches Instrument zur Förderung der Verkehrswende. Voraussetzung ist ein vernetzter, verlässlicher und attraktiver ÖPNV.

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

Siehe Frage 5

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

Neben dem Preis braucht es eine jugendgerechte Taktung, barrierearme Infrastruktur, Abend- und Nachtverbindungen, kostenfreie Fahrradmitnahme, gute Anbindung im ländlichen Raum und die Beteiligung junger Menschen an Planung und Kommunikation. Mobilität ist eine Demokratiefrage und Grundlage für gesellschaftliche und politische Beteiligung.

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 und wenn ja auch quantifiziert werden?

Keine belastbaren Daten. Die Kopplung an bestehende Ausweisdokumente (z. B. Schüler*innenausweis, Thoska) wäre besonders effizient, niedrighschwellig und barrierearm. Ein klassisches Ticket kann vergessen oder aus sprachlichen oder digitalen Gründen nicht erworben werden.

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

Ausweise sind barrierearm, weil sie nicht aktiv beantragt werden müssen und ohnehin mitgeführt werden. Der Kauf eines Tickets ist hingegen mit sprachlichen, kognitiven oder digitalen Hürden verbunden. Der Schüler*innenausweis, die Thoska und ähnliche Ausweisdokumente als Zugangsmedium sind die einfachste und gerechteste Lösung.

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

Siehe Frage 9

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

Mobilität ist ein Standortfaktor. Ein günstiges, idealerweise bundesweit gültiges Ticket kann helfen, junge Menschen in Ausbildung und Arbeit in Thüringen zu halten oder für das Land zu gewinnen. Gerade im Wettbewerb mit anderen Bundesländern ist ein gutes Mobilitätsangebot entscheidend.

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

Siehe Frage 11

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

Keine belastbaren Erkenntnisse. Möglich ist eine indirekte Entlastung, wenn junge Menschen leichter und kostengünstiger Ausbildungsplätze erreichen.

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

Im Preis-Leistungs-Verhältnis ist das 28-Euro-Ticket gegenüber dem Deutschlandticket günstiger. Sozial gerechter wäre allerdings eine Kopplung an den Status (z. B. Schüler*in, Azubi) statt ans Alter.

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

Das 28-Euro-Ticket bringt besonders in Städten mit gut ausgebautem ÖPNV erhebliche Vorteile. Aber auch junge Menschen aus ländlichen Regionen würden von einem vergünstigten Ticket profitieren, da sie ebenfalls auf Mobilität angewiesen sind, um an Veranstaltungen,

Bildungsangeboten oder Freizeitaktivitäten teilzunehmen. Es braucht jedoch mehr als nur ein Ticket: Auch Infrastruktur und Taktung müssen stimmen. Stadt-Land ist dabei kein taugliches Kriterium – es braucht differenzierte Lösungen.

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

Der tatsächliche Nutzen des Tickets hängt maßgeblich von der individuellen Lebenssituation junger Menschen ab – unabhängig davon, ob sie im ländlichen Raum oder in der Stadt leben. Entscheidende Faktoren sind etwa der Schul- oder Ausbildungsort, das Freizeitverhalten, die Bedeutung nachhaltiger Mobilität im Alltag sowie die konkrete Qualität und Verfügbarkeit des ÖPNV vor Ort. Eine pauschale Stadt-Land-Gegenüberstellung greift daher zu kurz. Stattdessen braucht es differenzierte Lösungen, die die jeweiligen Mobilitätsbedarfe und regionalen Gegebenheiten in den Blick nehmen.

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

Dazu können wir keine fundierte Antwort geben. Wichtig ist, dass eine Ticketlösung nicht auf Kosten von Infrastrukturinvestitionen geht. Die Verkehrswende erfordert beides: günstige Angebote und leistungsfähigen Nahverkehr.

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

Siehe Frage 17

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

Siehe Frage 17

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

Siehe Frage 17

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

Die Notwendigkeit eines vergünstigten oder kostenfreien Tickets für junge Menschen bis 27 Jahre ergibt sich aus mehreren Gründen, die gesellschaftlich, sozial und entwicklungsbezogen von zentraler Bedeutung sind. Mobilität ist eine der oft übersehenen Voraussetzungen für gesellschaftliche Teilhabe – sie kostet Geld, das junge Menschen häufig nicht

in ausreichendem Maße zur Verfügung haben. Gerade in der Übergangsphase zwischen Schule, Ausbildung, Studium oder freiwilligem Engagement verfügen sie meist über ein sehr begrenztes Einkommen. Ohne bezahlbare Mobilität bleiben Bildungsangebote, Engagementmöglichkeiten, politische Beteiligung oder kulturelle Aktivitäten für viele unerreichbar.

Ein Jugendticket ist somit ein Mittel, um Sozialisationsräume zu öffnen und jungen Menschen zu ermöglichen, ihr Leben aktiv und selbstbestimmt zu gestalten. Es fördert Eigenständigkeit, stärkt persönliche Entwicklung und demokratisches Engagement. Besonders im ländlichen Raum, wo Entfernungen größer und Alternativen begrenzt sind, ist ein solidarisch finanziertes Mobilitätsangebot entscheidend, um Ungleichheiten nicht zu verfestigen. Mobilität darf keine Frage des Einkommens sein – gerade in jungen Jahren.

22. Inwieweit ergibt eine deutschlandweite Gültigkeit des Tickets Sinn?

Eine deutschlandweite Gültigkeit des Tickets ist aus unserer Sicht ein zentrales Kriterium für dessen Wirksamkeit und Attraktivität. Junge Menschen sind heute vielfältig und überregional engagiert – sei es im Ehrenamt, im Freiwilligendienst, in der politischen Bildung, bei kulturellen Veranstaltungen oder im sozialen Umfeld. Viele dieser Aktivitäten finden außerhalb des Wohnorts statt und überschreiten regelmäßig Kreis- und Landesgrenzen.

Gerade junge Menschen aus grenznahen Regionen würden durch eine regionale Begrenzung benachteiligt, da ihre alltäglichen Wege – etwa zur Schule, Ausbildungsstätte oder zum Verein – häufig länderübergreifend verlaufen. Eine deutschlandweite Gültigkeit schafft hier Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse und sorgt für Planungssicherheit und Flexibilität.

Darüber hinaus fördert sie den Zugang zu bundesweiten Bildungsangeboten und stärkt die Mobilität im Rahmen von Austauschprogrammen, Projekttreffen oder Jugendveranstaltungen. Ein Jugendticket ohne bundesweite Gültigkeit läuft Gefahr, genau dort Hürden zu errichten, wo Teilhabe gestärkt werden soll. Mobilität kennt keine Landesgrenzen – deshalb sollte es das Ticket auch nicht tun.

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

Kein bekanntes Problem. Es gibt keine Hinweise auf missbräuchliches "Cruisen". Mobilität ist für junge Menschen ein Mittel zur Teilhabe, nicht zum Selbstzweck.

24. Inwieweit besteht die Gefahr eines kontraproduktiven Effekts dadurch, dass es Fahrgästen im Kindesalter erleichtert wird, durch ganz Deutschland zu cruisen?

Siehe Frage 23

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

Junge Menschen sind bereits heute ÖPNV-Nutzer*innen. Ein erhöhter Schutzbedarf durch das Ticket ist nicht zu erwarten. Ungeachtet dessen sind Sensibilisierung und Schulung des Fahrpersonals wichtig, zum Beispiel im Sinne eines "Notinsel"-Konzepts.

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

Siehe Frage 25

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

Keine fundierten Einschätzungen unsererseits möglich.

28. Welchen Aufwand sehen Sie auf die Abrechnungsprozesse zukommen?

Keine fundierten Einschätzungen unsererseits möglich.

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

Zielgerichtete, barrierearme Ansprache ist notwendig. Besonders junge Menschen aus bildungsfernen Milieus müssen erreicht werden. Beteiligung junger Menschen an der Kommunikation ist sinnvoll.

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

Keine fundierten Einschätzungen unsererseits möglich.

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

Keine fundierten Einschätzungen unsererseits möglich.

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

Ein digitales Ticket mit Lichtbild oder bestehende Ausweise wie die Thoska sind fälschungssicher und praktikabel.

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?

Wichtiger als der Betrag ist jedoch die Ausgestaltung: sozial gerecht (Status-Kopplung) und sinnvoll im Geltungsbereich (mindestens bundeslandübergreifend).

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

Keine fundierten Einschätzungen unsererseits möglich.

35. Ist es aus 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?

Dazu können wir keine fundierte Antwort geben. Die Alterskontrolle spielt im Grunde nur bei volljährigen Menschen eine Rolle, die sich ausweisen müssten. Bei Minderjährigen sollte das Alter erkennbar sein.

36. Welche Investitionsbedarfe sehen Sie für die Schaffung oder Aufrechterhaltung eines ansprechenden ÖPNV-Angebotes?

Massiv. Ohne Ausbau und Verlässlichkeit verliert jedes Ticket an Wirkung. Besonders im ländlichen Raum sind Investitionen in Infrastruktur, Taktung und Anschlussmobilität unabdingbar.

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

Keine abschließende Einschätzung unsererseits möglich. Eine koordinierte Finanzierung auf Bundes- und Länderebene ist jedoch erforderlich.

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

Keine konkreten Zahlen vorhanden. Eine zielgerichtete Evaluation wäre sinnvoll.