

## **Unterrichtung**

**durch die Landesregierung**

### **Beschluss des Landtags (Drucksache 8/1984) zu den Drucksachen 8/1873/251 Bezahlbare Mobilität in Thüringen sichern – Deutsch- landticket verstetigen und Infrastruktur ausbauen**

Bezug nehmend auf Nummer II.4 des oben genannten Beschlusses des Landtags vom 12. September 2025 übersende ich Ihnen anliegend den vom Minister für Digitales und Infrastruktur übergebenen Bericht der Landesregierung.

Gruhner  
Minister für Bundes- und Europaangelegenheiten,  
Sport und Ehrenamt und Chef der Staatskanzlei

Anlage\*

---

\* Hinweise der Landtagsverwaltung:  
Der Bericht wurde als Anlage zum Schreiben des Ministers für Bundes- und Europaangelegenheiten, Sport und Ehrenamt und Chefs der Staatskanzlei vom 3. Juni 2026 an den Präsidenten des Landtags zugeleitet. Auf einen Abdruck der Anlage wird verzichtet. Die Anlage steht elektronisch im Abgeordneteninformationssystem und in der Parlamentsdatenbank unter der Internetadresse <https://parldok.thltcloud.de/parldok> zur Verfügung. Die Fraktionen und die Landtagsbibliothek erhalten je ein Exemplar der Anlage in der Papierfassung.

## Bericht der Landesregierung zum Beschluss des Thüringer Landtags (DS 8/1984) zu der Drucksache 8/251 „Günstige Mobilität für junge Menschen sichern – ein 28-Euro-Kinder- und Jugend-Ticket in Thüringen einführen“

Der Landtag hat in seiner 24. Sitzung am 12. September 2025 folgenden Beschluss gefasst:

Der Landtag bittet die Landesregierung dem Landtag im Frühjahr 2026 einen Bericht über die Kosten, Finanzierungsoptionen und mögliche Zielgruppenzuschnitte eines künftigen landesweiten Jugendtickets vorzulegen.

Zu diesem Beschluss nimmt die Landesregierungen wie folgt Stellung:

### 1. Nutzerzahlen und Zahlenwerk

Ein mögliches Kinder- und Jugendticket richtet sich an Jugendliche und junge Erwachsene im Alter von 6 bis 28 Jahren. Um das potenzielle Nutzerpotenzial zu ermitteln, wurde zunächst die Gesamtzahl der Personen in den jeweiligen Alterskohorten berechnet. Anschließend wurden bestehende Schülerzeitkarten gemäß § 45 a des Personenbeförderungsgesetzes berücksichtigt und vom Gesamtbestand abgezogen. Auf dieser Basis wurde eine prozentuale Gewichtung vorgenommen, die das voraussichtliche Nutzerpotenzial innerhalb jeder Altersgruppe abbildet.

Altersgruppen	Gesamtanzahl	Prognostizierte Nutzer
6 bis 18 Jahre	220.000	56.000
18 bis 21 Jahre	63.000	44.100
21 bis 25 Jahre	63.000	31.500
25 bis 28 Jahre	40.000	8.000
		<b>139.600</b>

Das Ergebnis dieser Berechnung zeigt, dass etwa 139.000 Personen als potenzielle Nutzer für ein Kinder- und Jugendticket infrage kommen.

Bei der Umsetzung bestehen Gestaltungsspielräume, die die Effektivität und die Kosten des Angebots beeinflussen können. Dazu zählen insbesondere die Festlegung der Altersgrenzen, die Definition der Anspruchsgruppen (z.B. Schüler, Auszubildende, Studierende, Freiwilligendienstleistende) sowie die Preisgestaltung einschließlich möglicher Begrenzungen des Anspruchs, um den finanziellen Zuschussbedarf zu verändern. Ein höherer Preis kann dabei zur Kostenkontrolle beitragen. Jugendliche als Zielgruppe eines attraktiven Zeitkartenangebots versprechen die nachhaltigste Wirkung auf die langfristige Beeinflussung des Nutzungsverhaltens.

### 2. Haushaltslage und möglicher Finanzierungsrahmen

Im Doppelhaushalt 2026/2027 sind derzeit keine Mittel für die Einführung oder Bezuschussung eines Kinder- und Jugendtickets vorgesehen. Es stehen somit keine Landesmittel zur Verfügung.

Als Beispielrechnung für den Finanzbedarf kann das aktuelle Deutschlandticket als Vergleichsmaßstab für die Kosten eines möglichen preisgeminderten Jugendtickets herangezogen werden: der derzeitige Preis des Deutschlandtickets liegt bei 63 Euro pro Monat. Ziel des Kinder- und Jugendtickets wäre ein Preis von 28 Euro pro Monat, was einen Zuschussbedarf von 35 Euro pro Monat, bzw. 420 Euro pro Jahr pro berechnete Person ergäbe. Mit steigenden Ticketpreisen beim Deutschlandticket und wachsender Nachfrage würde sich der Zuschussbedarf entsprechend erhöhen. Eine detailliertere Darstellung des daraus erwachsenden Finanzbedarfs ab 2026 wird in der nachfolgenden Tabelle aufgeführt.

Jahr	Zuschussbedarf	Prognostizierte Nutzer
2026	58.632.000 €	139.600
2027	65.025.600 €	142.600
2028	71.635.200 €	145.600
2029	78.460.800 €	148.600
2030	85.502.400 €	151.600
	<b>359.256.000 €</b>	

Bisher wurden Untersuchungen zu möglichen Finanzierungsmodellen nicht durchgeführt. Angesichts der Größenordnung der erforderlichen Mittel erscheint es bisher unrealistisch, ein tragfähiges Konzept zu entwickeln. Mögliche Ansätze könnten unter anderem eine Aufteilung der Kosten zwischen dem Land und den Kommunen, eine Vollfinanzierung durch das Land, die Nutzung von Bundesmitteln oder solidarische Umlagen bzw. Beteiligungen Dritter (z.B. von Arbeitgebern) umfassen.

### 3. Regionale Modelle

Im Freistaat Thüringen existieren lokale Modelle für ein vergünstigtes Deutschlandticket für Jugendliche oder ein eigenständiges Jugendticket in Erfurt, Jena und im Landkreis Schmalkalden-Meiningen. Dort wird jeweils ein normales Deutschlandticket bezuschusst und somit auf Antrag verbilligt abgegeben. Die Angebote für Jugendliche im restlichen Freistaat beschränken sich auf die üblichen Ermäßigungen im Schüler- und Ausbildungsverkehr, die auf den Vollpreis von über 40 Thüringer Einzeltarifen angewendet werden. Im Ilm-Kreis ist zudem ein rabattiertes Deutschlandticket für Senioren als spezifisches Angebot für eine definierte Zielgruppe verfügbar.

Erfahrungen aus Thüringen und anderen Bundesländern zeigen, dass regional begrenzte Modelle strukturelle Schwächen aufweisen können. Das ehemalige Azubi-Ticket Thüringen (ATT) wurde aufgrund erheblicher Kritik des Thüringer Rechnungshofs sowie in Anbetracht der Einführung des bundesweit gültigen Deutschlandtickets nicht weitergeführt, da das Deutschlandticket mit einem weitergehenden Geltungsbereich günstiger war und nach wie vor günstiger angeboten wird, als ein Azubi-Ticket angeboten werden könnte. Landeseinheitliche Modelle für Jugendtickets basieren in der Regel auf einer Bezuschussung des Deutschlandtickets.

Das als Sonderform des Deutschlandtickets verfügbare Deutschland-Semesterticket ermöglicht Studierenden die bundesweite Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Es basiert auf einem Solidarmodell, bei dem alle Studierenden einer teilnehmenden Hochschule das Ticket verpflichtend über ihren Semesterbeitrag finanzieren und ersetzt bisherige Semestertickets, sofern sich die Studierendenvertreter der Hochschule zur Teilnahme am Ticket ausgesprochen

haben. Da das Ticket auf dem Solidarprinzip beruht, müssen grundsätzlich alle immatrikulierten Studierenden zahlen. Der Preis des Semestertickets ist fest an den Preis des regulären Deutschlandtickets gekoppelt und beträgt 60 Prozent des Standardpreises. 11 Hochschulen in Thüringen nehmen teil, die Duale Hochschule Standort Eisenach hat sich entschlossen, ihr bisheriges Semesterticket beizubehalten.

#### **4. Finanzielle Belastung**

Der Freistaat Thüringen teilt sich die Finanzierung des Deutschlandtickets hälftig mit dem Bund. Die finanzielle Belastung des Landes betrug im Jahr 2025 insgesamt 79,5 Millionen Euro. Würde ein subventioniertes Jugendticket eingeführt, würde sich die jährliche Belastung des Landeshaushalts um zusätzlich rund 60 bis 90 Millionen Euro erhöhen. Dies ist nicht finanzierbar und würde notwendige Bestrebungen zur Haushaltskonsolidierung konterkarieren.

#### **5. Abschließende Bewertung**

Ein vergleichbares Modell wurde bereits unter der Vorgängerregierung geprüft, konnte jedoch aufgrund der nicht abbildbaren Belastung des Landeshaushalts nicht umgesetzt werden. Auch gegenwärtig ist eine zusätzliche Subventionierung finanziell nicht realisierbar, angesichts des bestehenden Angebots des Deutschlandtickets nicht notwendig und bei Betrachtung der Kosten-Nutzen-Relation nicht wirtschaftlich und sparsam.