



HESSISCHER LANDTAG

07. 03. 2022

Kleine Anfrage

Christiane Böhm (DIE LINKE) und Axel Gerntke (DIE LINKE) vom 12.01.2022

Seniorenticket Hessen

und

Antwort

Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen

Vorbemerkung Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen:

Für die Gestaltung der Tarife im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sind in Hessen die Verkehrsverbünde zuständig. So sieht es das Hessische ÖPNV-Gesetz vor. Gleichwohl unterstützt das Land die Verkehrsverbünde bei der Einführung neuer Angebote.

Diese Vorbemerkung vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

- Frage 1. Welche Annahme liegt der Entscheidung zugrunde das Ticket ab dem 65. Lebensjahr auszugeben?
- Frage 2. Aus welchen Gründen wird das Ticket nicht mit dem Eintritt in die Rente ausgeben?
- Frage 3. Welche Absicht verbindet die Landesregierung mit der Ausgabe des Seniorentickets?
- Frage 4. Wenn die Landesregierung die Stärkung des ÖPNV zur Reduzierung der CO₂ Belastung beabsichtigt, wäre es nicht sinnvoll, das Ticket zusätzlich zum Eintritt des 65. Lebensjahres das Ausscheiden aus dem Berufsleben zu koppeln?

Die Fragen 1 bis 4 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Ziel der Landesregierung ist es, das Umsteigen auf Bus und Bahn in Hessen so attraktiv wie möglich zu machen. Seniorinnen und Senioren waren bisher überdurchschnittlich oft mit dem Auto unterwegs. Aus diesem Grund ist davon auszugehen, dass bei einem attraktiven Tarifangebot für diese Altersgruppe sehr viele aktive Seniorinnen und Senioren dieses nutzen werden.

Bei der Preisgestaltung für frei verkäufliche ÖPNV-Tickets sind die Verkehrsverbünde an rechtliche Vorgaben gebunden. Die Ticketpreise müssen sich in erster Linie an verkehrlichen Kriterien wie z.B. der Nutzung orientieren. Bei Flatrate-Tickets kann dies nur auf der Basis des durchschnittlichen Verhaltens einzelner Bevölkerungsgruppen erfolgen. Dafür sind klar abgrenzbare Kriterien wie eine Altersgrenze erforderlich. Das Seniorenticket Hessen orientiert sich deshalb an der Altersgrenze von 65 Jahren der zuvor im RMV angebotenen sog. „65-plus-Fahrkarten“.

- Frage 5. Wenn das Seniorenticket älteren Menschen mit niedrigerem Einkommen zu Gute kommen sollte, wäre es nicht besonders angebracht, das Ticket zusätzlich zum Eintritt des 65. Lebensjahres auch mit dem Beginn der Altersteilzeit, der Erwerbsunfähigkeitsrente oder dem Eintritt in die Rente oder Grundsicherung im Alter aus anderen Gründen einzuführen?

- Frage 6. Wurden diese Modelle bei der Einführung des Seniorentickets durchgerechnet?

Die Fragen 5 und 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Wie oben dargelegt, orientiert sich die Tarifgestaltung vor allem nach verkehrlichen Kriterien. Die auch in Frage 5 dargestellte Vielzahl an möglichen Ruhestandsmodellen und sozialen Kriterien ermöglicht keine hinreichend klare und stringente Abgrenzung der Gruppe der Bezugsberechtigten.

Für Bürgerinnen und Bürger mit geringem Einkommen haben die kreisfreien Städte und Landkreise als Sozialhilfeträger die Möglichkeit, spezielle, im Preis reduzierte, Fahrkartenangebote zu machen.

Frage 7. Welche Kosten verursacht das Seniorenticket für das Land aktuell und welche Kosten wären bei anderen Modellen angefallen?

Gemäß einer Vereinbarung mit den Verkehrsverbänden werden die möglichen Einnahmeverluste, die durch Einführung des Seniorentickets Hessen entstehen, durch entsprechende Erhebungen nach der Einführung des Seniorentickets bemessen und dann vom Land ausgeglichen. Bedingt durch die Corona-Pandemie waren solche Erhebungen bisher nicht sinnvoll möglich.

Vor Einführung des Seniorentickets wurde in einem Worst-Case-Szenario von einem Zuschussbedarf in Höhe von ca. 5 Mio. € pro Jahr ausgegangen.

Wiesbaden, 23. Februar 2022

Tarek Al-Wazir