

Sozialticket kommt in Fahrt

Informationen über Initiativen
und bestehende Sozialtickets

DIE LINKE.
I M B U N D E S T A G

DIE LINKE.

I M B U N D E S T A G

Fraktion DIE LINKE. im Deutschen Bundestag
Platz der Republik 1, 11011 Berlin
Telefon: 030/22 75 1170, Fax: 030/22 75 6128
E-Mail: fraktion@linksfraktion.de
V.i.S.d.P.: Ulrich Maurer, MdB
Parlamentarischer Geschäftsführer

Redaktion: Katrin Kunert, MdB
Sprecherin für Kommunalpolitik

Mitarbeit: Petra Brangsch, Corinna Genschel,
Sebastian Stude

Redaktionsschluss: 31. Juli 2009

**Mehr Informationen zu unseren parlamentarischen
Initiativen finden Sie unter: www.linksfraktion.de**

**Dieses Material darf nicht zu Wahlkampfzwecken
verwendet werden!**

Inhaltsverzeichnis

1. Was ist das Sozialticket?

- a) Ausgangssituation
- b) Das Modell der Bundestagsfraktion DIE LINKE
- c) Unterschiedliche Akteure und Argumente

2. Welche Sozialticketregelungen gibt es?

- a) Verbreitung
- b) Personenkreis - Anspruchsberechtigte
- c) Ermäßigte Zeitkarten
- d) Ermäßigte Einzel- und Mehrfahrtenkarte
- e) Bundesland Brandenburg
- f) Kostenlos Bus fahren in Ingelheim
- g) Resümee

3. Welche Ratsbeschlüsse existieren bereits?

- a) Verbreitung
- b) Ermäßigungen

4. Welche parlamentarischen und außerparlamentarischen Bündnisse und Initiativen für das Sozialticket bestehen zurzeit?

- a) Verbreitung
- b) Akteure und Bündnisse
- c) Sozialticket mit Sozialpass
- d) Ermäßigungen
- e) Hier gab es bereits eine Sozialticketregelung
- f) Resümee

Liebe Freundinnen und Freunde,



seit der Herausgabe unseres Leitfadens „Sozialticket“ ist nunmehr gut ein Jahr vergangen. Damals gab es in 13 Städten ein Sozialticket und in mehr als 30 Städten und Landkreisen Initiativen, die für die Einführung eines Sozialtickets kämpfen. Heute existieren in mindestens 26 Städten, sieben Landkreisen bzw. Kreisen sowie flächendeckend in einem Bundesland - Brandenburg - Sozialtickets.

Auch die Zahl der außerparlamentarischen und parlamentarischen Initiativen ist stark angestiegen. So gibt es derzeit in mehr als 50 Städten, mindestens 30 Kreisen und fünf Regionen Initiativen, die die Einführung eines Sozialtickets zum Ziel haben. Zu beobachten ist auch, dass sich Initiativen in den Ländern und Regionen immer mehr vernetzen und von Verbänden und Organisationen unter-

stützt werden. Beispielhaft hierfür sind die Länder Nordrhein-Westfalen und Sachsen. In Sachsen wurde eine landesweite Initiative, „Bus und Bahn für jeden - Für Sozialtickets in Sachsen!“ ins Leben gerufen, die landesweit Unterschriften sammelt und zur Gründung von kommunalen Initiativen aufruft. Der DGB nimmt an der Aktion aktiv teil unter dem Motto: „Wer an der Gesellschaft teilhaben will, muss auch hinkommen können!“

Alles in Allem: das Sozialticket kommt in Fahrt. Konkretere Informationen über Sozialticketinitiativen und die bestehenden Sozialtickets (Stand Juli 2009) können Sie den nachfolgenden Ausführungen entnehmen. Wir freuen uns, wenn diese Informationen zur weiteren Vernetzung und Motivierung im Kampf für ein Sozialticket beitragen.

Mit solidarischen Grüßen



Katrin Kunert

I. Was ist das Sozialticket?

a. Ausgangssituation

Das Sozialticket ist eine Ermäßigung auf Zeitkarten oder Einzelfahrscheine, die nach sozialen Kriterien gewährt wird. Für die Nutzungsberechtigten soll es höchstens die Hälfte des normalen Preises kosten.

Vor allem durch die sogenannte Hartz IV-Reform verschlechtert sich die Lage der Bürgerinnen und Bürger fortlaufend, die auf Transferleistungen angewiesen sind. Im SGB II sind derzeit 11,04 € pro Monat als Regelleistungssatz für den Nahverkehr veranschlagt. In Deutschland kostet eine Monatskarte aber sehr häufig ein Vielfaches. Als eine unmittelbare Folge dessen hat die Forderung nach dem Sozialticket neue Impulse erhalten. Bestrebungen für Ermäßigungen nach sozialen Kriterien gab es aber schon nach dem Ersten Weltkrieg.

Das politische Ringen für das Sozialticket ist dabei kein unumkehrbarer oder endgültiger Prozess. Es gibt Beispiele, dass Sozialtickets wieder abgeschafft bzw. bestehende Regelungen bis zur Unkenntlichkeit entstellt wurden.¹

b. Das Modell der Bundestagsfraktion DIE LINKE

DIE LINKE vertritt die Auffassung, dass das Sozialticket Mobilität für Alle sichern, Ausgrenzung verhindern und für Jeden bezahlbar sein muss. Dies in Rechnung stellend, muss das Modell des Sozialtickets folgenden Kriterien genügen:

- der Preis darf nicht höher als die im Regelleistungssatz des SGB II veranschlagte Summe für Nahverkehrsleistungen sein,
- Ausgestaltung als gleitende Zeitkarten oder Einzelfahrscheine,
- unbürokratische und nichtstigmatisierende Ausgabe,
- ein Adressatenkreis, der sich am Nettoeinkommen – d.h. Menschen mit geringem Einkommen bzw. die Transferleistungen beziehen – orientiert.

Bei Regelungen, die diesen eindeutigen Leistungsmerkmalen des Sozialtickets nicht entsprechen, sollte lediglich von einer „Sozialticketregelung“ gesprochen werden.

¹ Umso wichtiger ist es, sich mit allen Argumenten gut auseinanderzusetzen. So hat die Fraktion DIE LINKE zur Finanzierbarkeit von Sozialtickets im öffentlichen Nahverkehr eine Untersuchung veröffentlicht, in der kommunale Studien zur Finanzierbarkeit kritisch überprüft werden, <http://dokumente.linksfraktion.net/pdfdownloads/7725012789.pdf>

c. Unterschiedliche Akteure und Argumente

So unterschiedlich die bestehenden Sozialticketregelungen sind, so verschieden ist auch die Herkunft seiner Befürworter und Verfechter. Vor allem linke Einzelpersonen und Gruppen setzen sich dafür ein, die Mobilität von Menschen mit geringem Einkommen zu verbessern beziehungsweise zu erhalten. Sie haben das Thema „Sozialticket“ auf die aktuelle politische Agenda gesetzt und initiieren in der Mehrzahl der Fälle seine Umsetzung.

Es gibt aber auch andere Beispiele. Die CDU geführte Koalition im Stadtstaat Hamburg führte im Jahr 2009 eine Sozialticketregelung ein – nachdem die zuvor alleinregierende CDU eine bereits bestehende Regelung im Jahr 2003 abgeschafft hatte. Die FDP im saarländischen Landtag kündigte im Mai 2008 eine Anfrage zur landesweiten Einführung des Sozialtickets und einen entsprechenden Antrag im Landtag an. In einem Fall ist bekannt, dass die rechtsextreme NPD die Forderung nach dem Sozialticket übernommen hat. Im sächsischen Landkreis Leipzig hat sich die NPD im April 2009 bei grundsätzlicher Zustimmung dagegen ausgesprochen, dass Asylbewerber das Sozialticket erhalten – diese Regelung ist Bestandteil einer Sozialticketinitiative der LINKEN, SPD und Bündnis 90 / Grüne im Landkreis Leipzig.

Neben den Akteuren und Akteursgruppen sind auch die Argumente unterschiedlich, mit denen für das Sozialticket gerungen wird. Auf den ersten Blick scheinen vor allem soziale Aspekte für das Sozialticket zu sprechen. Darüber hinaus argumentieren die verschiedenen Akteure und Akteursgruppen in der politischen Diskussion auch mit ökonomischen und ökologischen Gründen für das Sozialticket. Die ökonomischen Argumente gewinnen dann an Bedeutung, wenn es um die Auswirkung des Sozialtickets auf die jeweiligen Verwaltungshaushalte geht. Der ökologische Aspekt, der sicher in der Zukunft eine größere Rolle spielen wird, kommt vor allem dann zum Tragen, wenn es um den Vorrang des öffentlichen Nahverkehrs gegenüber dem motorisierten individuellen und Schwerlastverkehr geht.

Ungeachtet aller Unterschiede hinsichtlich der Akteure, Akteursgruppen und Argumente für das Sozialticket ist klar: Ohne entsprechende kommunal- und regionalpolitische parlamentarische und außerparlamentarische Initiativen kann das Sozialticket nicht durchgesetzt und erhalten werden. Das Sozialticket muss von „Unten“ eingefordert werden. Die „Initiative für die Einführung eines Sozialtickets in Dortmund“ formulierte beispielsweise: „Ohne den beharrlichen Druck von außen (...), ohne die ständige Thematisierung der unzureichenden Mobilitätsvoraussetzungen und der seit Hartz-IV rapide gewachsenen Armut in dieser Stadt, hätte es auch dieses 15 €-Ticket nicht gegeben.“²

² www.sozialticket.info/Zwischenbericht%20Sozialticket-1.pdf

2. Welche Sozialticketregelungen gibt es?

a. Verbreitung

Aktuell gibt es in wenigstens 26 Städten, sieben Kreisen bzw. Landkreisen und im Bundesland Brandenburg eine Sozialticketregelung. Neben der voneinander unabhängigen flächendeckenden Regelung für Berlin und Brandenburg gibt es keinen regionalen Schwerpunkt.

b. Personenkreis - Anspruchsberechtigte

Die Möglichkeit von Bürgerinnen und Bürgern die jeweilige Sozialticketregelung in Anspruch nehmen zu können, wird in der Regel an deren Bezug von Leistungen nach SGB II, SGB XII und AsylbLG gekoppelt.

Eine Ausnahme bildet die Stadt Frankfurt a. Main. Schon 1991 wurde dort eine Sozialticketregelung eingeführt, die sich auf das Nettoeinkommen der jeweiligen Haushalte bezieht – d.h. dort wird das Sozialticket nicht nach einem sozialen Status gewährt, sondern nach dem tatsächlichen Nettoeinkommen der betreffenden Bürgerinnen und Bürger. Dabei gelten folgende Bemessungsgrenzen:

- Ein-Personenhaushalte 869 €,
- Zwei-Personenhaushalte 1.125 €,
- Drei-Personenhaushalte 1.380 €,
- Vier-Personenhaushalte 1.636 €,
- Fünf-Personenhaushalte 1.892 €.

In den Städten Erfurt, Greifswald, Heidelberg, Köln, Leipzig und Stuttgart sowie im Landkreis Harz wird neben dem Bezug von Leistungen nach SGB II, SGB XII und AsylbLG zusätzlich das Einkommen zur Ermittlung der Berechtigung auf ein Sozialticket hinzugezogen. In den Städten Erfurt und Köln sind demnach auch Bezieher von niedrigem Einkommen, das bis zu 10 Prozent über dem Sozialleistungsregelsatz liegt, berechtigt, das Sozialticket in Anspruch zu nehmen. In der Stadt Stuttgart gilt eine ähnliche Regelung für sogenannte „Schwellenhaushalte“. In der Stadt Leipzig können neben Empfängern von Leistungen nach SGB II auch Bürgerinnen und Bürger das Sozialticket nutzen, die über ein geringes Einkommen oder Rente verfügen (1 ½ Eckregelsatz gestaffelt nach Haushaltsgröße).

Die Stadt Greifswald legt die Pfändungsfreigrenze als Bemessungsgrundlage an, außerdem sind dort Studentinnen und Studenten berechtigt, die Sozialticketregelung zu nutzen. Für die Stadt Heidelberg gelten zusätzlich folgende monatlichen Nettoeinkommensgrenzen für den Sozialpass – und damit für die Ermäßigung im Nahverkehr nach sozialen Kriterien:

- Alleinstehende Bürgerinnen und Bürger ab 65 Jahre sowie Rentnerinnen und Rentner 1.215 €,
- Zwei-Personenhaushalte 1.600 €,
- Drei-Personenhaushalte 1.985 €,
- Vier-Personenhaushalte 2.375 € usw.

Im Landkreis Harz gilt zusätzlich für Ein-Personenhaushalte eine Einkommensgrenze von 899 € und für Drei-Personenhaushalte 1.487,30 € usw.

c. Ermäßigte Zeitkarten

Die bestehenden Sozialticketregelungen sind vor allem Zeitkarten, die monatsweise gelten. Solche Sozialtickets gibt es in 17 Städten (Berlin, Braunschweig, Detmold, Dortmund, Erfurt, Frankfurt a. Main, Hamburg, Jena, Kaiserslautern, Kassel, Köln, Leipzig, Mainz, München, Nürnberg, Stuttgart, Wiesbaden) sowie in fünf Kreisen (Dahme-Spreewald, Düren, Teltow-Fläming, Tübingen, Unna) und im Bundesland Brandenburg.

Der Preis für die bestehenden Sozialtickets, die monatsweise gelten, bewegt sich dabei zwischen 12 € (Stadt Braunschweig) und 49,95 € (Stadt Mainz). Ein vergleichsweise preisgünstiges Sozialticket gibt es auch in den Städten Dortmund (15 €), Detmold (19 €), Erfurt (21,80 €), München (22,90 €) und in den Kreisen Düren, Unna (je 15 €). Vergleichsweise teuer ist das Sozialticket in den Städten Frankfurt a. Main (~ 44 €) und Wiesbaden (45,95 €). Gegenüber den Normaltarifen in beiden Städten (Frankfurt a. Main: 72,90 €; Wiesbaden: 66 €) sind die bestehenden Ermäßigungen für die Bürgerinnen und Bürger dennoch beträchtlich. Die bestehenden Regelungen in den Städten Berlin (33,50 €), Jena (34,40 €), Kaiserslautern (34 €), Kassel (35,70 €), Köln (28,40 €), Leipzig (26 €), (Nürnberg (29,90 €) sowie im Kreis Tübingen (27 €) bewegen sich dazwischen. In drei Städten (Hamburg, München, Stuttgart) ist der Geltungsbereich des Sozialtickets in mehrere Tarifzonen gestaffelt. In fünf Städten (Braunschweig, Erfurt, Kassel, München, Stuttgart) ist die Geltungsdauer des Sozialtickets durch eine Sperrzeit Vormittag bis 9 Uhr eingeschränkt - Sozialticketinhaber dürfen erst nach 9 Uhr fahren. Auffällig ist, dass die Stadt Stuttgart Bezieher von Leistungen nach dem AsylbLG nicht in ihre Sozialticketregelung einbezieht.

Ein Sozialticket als Mehrfahrtenkarte zusätzlich zur ermäßigten Monatskarte bieten die Stadt Köln und der Landkreis Tübingen an. Für eine Vier-Fahrten-Karte bezahlt man dort 4,50 € bzw. 4 €. Die Stadt Jena bietet über die ermäßigte Monatskarte hinaus auch für Einzelfahrscheine und Wochenkarten Ermäßigungen nach sozialen Kriterien an. Eine ermäßigte Einzelfahrt kostet dort 1,20 € statt 1,70 € - die ermäßigte Wochenkarte 11,50 € statt 15,60 €.

d. Ermäßigte Einzel- und Mehrfahrtenkarte

Ein Sozialticket lediglich als Einzel- und Mehrfahrtenkarte gibt es derzeit in fünf Städten (Greifswald, Heidelberg, Konstanz, Luckenwalde, Rostock).

In den Städten Greifswald und Heidelberg gilt die Sozialticketregelung in Verbindung mit dem jeweiligen Sozialpass. Der Greifswalder „Kultur- und Sozialpass“ (KUS) ermöglicht die Nutzung ermäßigter Doppel- und 8-Fahrtenkarten im städtischen Busverkehr. Die Greifswalder Sozialticketregelung gilt für Bürgerinnen und Bürger, die Leistungen nach SGB II, SGB XII, AsylbLG oder WoGG beziehen. Hinzu kommen Bürgerinnen und Bürger, deren Einkommen im Bereich der Pfändungsfreigrenze liegen sowie Studentinnen und Studenten. Eine ermäßigte Doppelkarte kostet in Greifswald 1,70 € statt 2,90 €, die 8-Fahrtenkarte 7,50 € statt 9 € im Normaltarif.

Der „Heidelberg-Pass“ bietet ein Sozialticket als Einzelfahrschein und Mehrfahrtenkarte (umfasst fünf Einzelfahrscheine) an. Die Inhaber des Sozialpasses „Heidelberg-Pass“ können einen ermäßigten Kindertarif in Anspruch nehmen. „Heidelberg-Pass“ berechtigt sind die Bürgerinnen und Bürger, die Leistungen nach SGB II oder SGB XII beziehen sowie Lebensgemeinschaften mit Kindergeldberechtigten Kindern, Bürgerinnen und Bürger ab 65 Jahren und Rentnerinnen und Rentner. Auch Bedarfsgemeinschaften mit folgendem monatlichen Nettoeinkommen können den „Heidelberg-Pass“ beantragen:

- Alleinstehende Bürgerinnen und Bürger ab 65 Jahre sowie Rentnerinnen und Rentner 1.215 €,
- Zwei-Personenhaushalte 1.600 €,
- Drei-Personenhaushalte 1.985 € usw.

Die Einzelfahrt mit der ermäßigten Mehrfahrtenkarte kostet in Heidelberg für Inhaber des „Heidelberg-Pass“ 1,22 € - das bedeutet eine Ermäßigung von mehr als 40 Prozent gegenüber einem normalen Einzelfahrschein pro Fahrt.

In der Stadt Konstanz kostet eine ermäßigte Fahrt mit dem Bus 1,- € und das ermäßigte Kombiticket für Bus und Fähre 2,20 €. In der Stadt Luckenwalde bezahlen Sozialpassinhaber 30 Cent (Erwachsene) bzw. 20 Cent (Kinder) für eine Fahrt mit dem Bus. In Rostock gibt es neben der ermäßigten Einzelfahrkarte für 1,20 € auch eine ermäßigte Tageskarte zum Preis von 3,20 €.

e. Das Bundesland Brandenburg

Brandenburg ist das bisher einzige Bundesland in Deutschland, das ein flächen-deckendes Sozialticket eingeführt hat. Die Regelung gilt seit September 2008 und wird vom Land mit 2,3 Mio. € jährlich bezuschusst.

Ein Volksbegehren mit einer Kampagne unter dem Slogan: „Ja zum Sozialticket“ sorgte für den notwendigen politischen Druck gegenüber der Landesregierung aus SPD und CDU. Das Volksbegehren hatte ein breites Bündnis aus Verbänden, Gewerkschaften und Parteien initiiert.

Das Sozialticket in Brandenburg ist an den Bezug von Leistungen nach SGB II, SGB XII oder dem AsylbLG gebunden. Damit können 400.000 Bürgerinnen und Bürger in Brandenburg das Sozialticket nutzen. Bis zum April 2009 verkaufte der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) 17.756 Sozialtickets – den überwiegenden Teil davon in den Städten Potsdam (7.815), Frankfurt a. Oder (1.826) und im Kreis Barnim (1.104).

Das Sozialticket in Brandenburg ist in mehrere Tarifzonen unterteilt. In den Städten Brandenburg a. Havel, Frankfurt a. Oder, Cottbus und Eberswalde gilt ein ABC-Tarif mit den Preisstufen 18,20 €, 20,30 € und 27,50 €. In der Stadt Potsdam gilt ein ähnlicher ABC-Tarif, wobei der Grundtarif 17,50 € beträgt. Außerhalb dieser Städte gilt in Brandenburg ein Waben-Tarif (bis zwei Waben 20,30 €, bis vier Waben 27,50 €, bis sechs Waben 37,70 €) und ein Landkreis-Tarif (ein Landkreis 38,70 €, zwei Landkreise 43,80 €, drei Landkreise 64,20 €).

Der Stadtstaat Berlin, inmitten von Brandenburg gelegen, ist nicht in diese Regelung eingebunden. Berlin hat eine separate Sozialticketregelung.

f. Kostenlos Bus fahren in Ingelheim

Ein Sonderfall in Deutschland ist die rheinland-pfälzische Stadt Ingelheim a. Rhein. Dort dürfen Inhaber des Sozialausweises den Stadtbus kostenlos nutzen. Seit Einführung dieser Regelung im Jahr 1986 verzichtet die Stadt Ingelheim auf die entsprechenden Einnahmen freiwillig.

g. Resümee

Die aufgeführten Beispiele zeigen die Vielgestaltigkeit der bestehenden Sozialticketregelungen in Deutschland. Sie unterscheiden sich u.a. in puncto anspruchsberechtigte Bürgerinnen und Bürger, Geltungsbereich, Geltungsdauer sowie Kosten für die Bürgerinnen und Bürger. Die Gemeinsamkeit aller Regelungen besteht letztlich in einer Ermäßigung, die nach sozialen Kriterien gewährt wird.

Derzeit gibt es in Deutschland aber kein Sozialticket, das den vorgeschriebenen Regelsatz von 11,04 € pro Monat einhält. Die Stadt Ingelheim a. Rhein bildet die sprichwörtliche Ausnahme von der Regel. Dem Modell der Fraktion DIE LINKE. im Bundestag des Sozialtickets kommen solche Regelungen wie in den Städten Braunschweig, Detmold, Dortmund oder Luckenwalde sehr nahe. Im politischen Ringen um das Sozialticket müssen von seinen Fürsprechern immer wieder Kompromisse eingegangen werden, die der sofortigen Umsetzung der Idealvorstellung entgegenstehen. Im Ergebnis gilt aber, dass auch eine Sozialticketregelung wie derzeit in Berlin (33,50 € pro Monat) oder München (22,90 € pro Monat, incl. Sperrzeit Wochentags 6 bis 9 Uhr) für die Bürgerinnen und Bürger gewinnbringender ist, als gar keine Ticketermäßigung nach sozialen Kriterien.

Die zwischenzeitliche Abschaffung des Sozialtickets in den Städten Berlin, Hamburg und Rostock sowie im Landkreis Barnim verdeutlichen nachdrücklich, dass um die politischen Mehrheiten für das Sozialticket fortwährend gerungen werden muss.

Wirksame Instrumente beim Ringen für das Sozialticket können lokale Mobilitätsstudien und fundierte Evaluationen der bestehenden Regelungen sein, die gute Argumente für ein Sozialticket liefern. Folgende Beispiele verdeutlichen, dass die Einführung einer Sozialticketregelung nicht den Endpunkt der politischen Debatte setzt:

- Die CDU-Regierung im Stadtstaat Hamburg schaffte 2003, als sie die absolute Mehrheit in der Bürgerschaft inne hatte, die bestehende Sozialticketregelung ab. Damals hatte das Sozialticket in Hamburg 15,50 € pro Monat gekostet. Mit der Bildung einer Koalitionsregierung von CDU und Grünen im Jahr 2008 wurde die Wiedereinführung einer Sozialticketregelung beschlossen. Derzeit gilt in Hamburg eine pauschale Ermäßigung in Höhe von 18 € auf Monatskarten. Das Sozialticket kostet somit 24,50 € für die Tarifzone 1, 37,50 € für die Tarifzone 2 und 58 € für die Tarifzone 3 – also deutlich mehr als bis zum Jahr 2003.
- Die aktuelle Debatte in der Stadt Dortmund zur möglichen Abschaffung des Sozialtickets Ende des Jahres 2009 zeigt ebenfalls, dass dort weiter öffentlich für die Notwendigkeit des Sozialtickets geworben und für politische Mehrheiten gerungen werden muss.

3. Welche Ratsbeschlüsse für das Sozialticket existieren bereits?

a. Verbreitung

Aktuell gibt es in wenigstens fünf Städten (Bochum, Eisenach, Fürth, Hildesheim, Wolfsburg) einen Ratsbeschluss für die Einführung eines Sozialtickets. Einen regionalen Schwerpunkt gibt es nicht. Alle Ratsbeschlüsse beziehen sich auf ein Sozialticket als Zeitkarte, die monatsweise gilt. Ein verabschiedeter Ratsbeschluss bedeutet dabei nicht zwangsweise die tatsächliche Einführung einer Sozialticketregelung.

Die Städte Hildesheim und Eisenach haben bereits 2006 bzw. 2007 entsprechende Ratsbeschlüsse verabschiedet, die immer noch nicht umgesetzt sind. Bei der Stadt Eisenach liegt dies darin begründet, dass sich der Wartburgkreis, der zur Kommunalen Personennahverkehrsgesellschaft Eisenach (KVG) gehört, gegen die Einführung eines Sozialtickets ausspricht.

b. Ermäßigungen

Folgende Tabelle verdeutlicht die beschlossenen Ermäßigungen für die verschiedenen Sozialticketregelungen:

Gebietskörperschaft	Ratsbeschluss	Normaltarif/ Monat	Sozialtarif/Monat
Bochum (kreisfreie Stadt)	Juni 2008	56 €	15 €
Eisenach (kreisfreie Stadt)	2007	32 €	18 €
Fürth (kreisfreie Stadt)		53,20 €	Laut Beschluss 18 € Die Initiative fordert ca. 11 €
Hildesheim (Kreisstadt)	Mai 2006	50 €	Billiger als das Seniorenticket im Netz des Stadtverkehr Hildesheim (SVHi) (36 €)
Wolfsburg (kreisfreie Großstadt)	März 2009	55 €	Erwachsene: 15 € Schüler: 10 €

Die Ratsbeschlüsse zur Einführung einer Sozialticketregelung – außer in der Stadt Hildesheim – sehen demnach einen Kostenanteil für die Bürgerinnen und Bürger vor, der im Vergleich zu den in Deutschland bereits bestehenden Sozialticketregelungen relativ gering ist.

4. Welche parlamentarischen und außerparlamentarischen Bündnisse und Initiativen für das Sozialticket bestehen zurzeit?

a. Verbreitung

Derzeit gibt es in mehr als 50 Städten, wenigstens 30 Kreisen, fünf Regionen, vier Bundesländern sowie vier Verkehrsverbänden parlamentarische und außerparlamentarische Initiativen, die die Einführung eines Sozialtickets zum Ziel haben. Im Vergleich zu Zahlen vom Juli 2008 bedeutet dies eine deutliche Zunahme der Initiativen. Damals gab es etwa 30 Initiativen.³

Auffällig ist, dass mit mehr als 40 Initiativen in Nordrhein-Westfalen ein stark ausgeprägter regionaler Schwerpunkt besteht. Mit deutlichem Abstand folgen die Bundesländer Bayern (12 Initiativen) und Sachsen (10 Initiativen).

b. Akteure und Bündnisse

Von den etablierten Parteien in der Bundesrepublik Deutschland fordert vor allem DIE LINKE das Sozialticket. DIE LINKE hat 2009 vielerorts das Sozialticket als eine politische Forderung in ihre Kommunalwahlprogramme aufgenommen.

In einigen Städten und Kreisen fordern neben der LINKEN auch Bündnis 90 / Die Grünen und die SPD aber auch der DGB, Verdi oder die AWO das Sozialticket. Bündnis 90 / Die Grünen setzen sich für das Sozialticket beispielsweise in den Städten Düsseldorf, Gelsenkirchen, Gütersloh, Iserlohn, Kiel, Mannheim, Menden, Mülheim a. Ruhr, Neuss, Oberhausen, Weimar und in den Kreisen Märkischer Kreis, Paderborn, Steinfurt, Warendorf, Wesel, Dachau, Ebersberg, Görlitz und Leipzig ein. Die SPD engagiert sich für das Sozialticket derzeit beispielsweise in Düsseldorf, Gelsenkirchen, Iserlohn, Karlsruhe, Kiel, Ludwigshafen, Mönchengladbach, Mülheim a. Ruhr, Neuss, Weimar und in den Kreisen Borken, Bruck, Ennepe-Ruhr-Kreis, Dachau, Leipzig und Meißen. Gewerkschaften, Vereine und Verbände unterstützen die Forderung nach dem Sozialticket beispielsweise in den Städten Augsburg, Duisburg, Düsseldorf, Freiburg i. Breisgau, Ludwigshafen, Mannheim, Witten, im Kreis Freising sowie in der Region Niederrhein mit den Kreisen Kleve und Wesel und der Metropolregion Rhein-Neckar.

³ Fraktion DIE LINKE. im Bundestag (Hrsg.): Leitfaden Sozialticket. Informieren – Anfahren – Durchsetzen, Berlin 2008, S. 31.

Auffällig ist, dass die Forderung nach dem Sozialticket an der Mitgliederbasis der SPD oftmals stärker ausgeprägt ist als bei ihren kommunalen Mandats- und Amtsträgern. Die zwiespältige Haltung der SPD zum Sozialticket verdeutlichen folgende Beispiele:

- in der Stadt Bottrop hat sich der SPD-Oberbürgermeister aus finanziellen Gründen im Frühjahr 2009 gegen ein Sozialticket in der Stadt ausgesprochen,
- der SPD-Regierungspräsident in Nordrhein-Westfalen hat im Frühjahr 2009 mit seiner Vorbehaltsankündigung ein Sozialticket in der Stadt Essen verhindert,
- in der Stadt Herne verwies der SPD-Fraktionssprecher auf die Zuständigkeit des regionalen Verkehrsverbundes und lehnte ein Sozialticket für die Stadt ab,
- in der Stadt Mülheim a. der Ruhr lehnte der sozialpolitische Sprecher der SPD das Sozialticket aus finanziellen Gründen ab,
- in der Stadt Wuppertal stimmte die SPD mit den Grünen, CDU und FDP gegen einen Antrag der LINKEN, der ein Sozialticket zum Preis von 15 € im Monat vorsah,
- auf einen Antrag der LINKEN im Kreis Stormann für ein Sozialticket im November 2008 reagierte die Vorsitzende des Sozial- und Gesundheitsausschusses der SPD zynisch: „Was die LINKEN wollten, ist das Gießkannenprinzip. Es bringt nichts, den Leuten 20 oder 30 € im Jahr zu geben. Man muss ihnen stattdessen lebenspraktische Hilfe bieten - zum Beispiel Tipps, wie sie einen Haushaltsplan aufstellen können.“
- im Kreis Wesel stimmte die SPD im Januar 2009 gegen ein Sozialticket zum Preis von 15 €, das ab 2010 gelten sollte.

Die Grünen haben sich beispielsweise in den Städten Duisburg und Herne gegen das Sozialticket ausgesprochen. CDU, CSU und FDP sprechen sich in aller Regel gegen das Sozialticket aus. Eine Ausnahme bildet das Bundesland Saarland. Die FDP-Landtagsfraktion kündigte dort im Frühjahr 2008 ein entsprechendes politisches Engagement für ein Sozialticket an.

Neben den etablierten politischen Parteien fordern viele außerparlamentarische Bündnisse und Initiativen das Sozialticket. Beispiele dafür gibt es in folgenden Städten:

- Aachen (Unabhängige Interessengemeinschaft Arbeitsloser und sozial Benachteiligter in Aachen),
- Augsburg (Augsburger Armutskonferenz),

- Freiburg i. Breisgau (Runder Tisch zu den Auswirkungen der Hartz-Gesetze in Freiburg),
- Göttingen (Sozialforum Göttingen),
- Hannover (Sozialbündnis Hannover),
- Herne (Herner Sozialforum – Bündnis für Arbeit und soziale Gerechtigkeit),
- Markkleeberg (Markkleeberg muss leben!),
- Regensburg (Bürgerinitiative Asyl Regensburg),
- Schweinfurt (Schweinfurter Arbeitsloseninitiative e.V.),
- Trier (Sozialforum),
- Zittau (Zittauer Arbeitskreis für soziale Gerechtigkeit),
- Märkischer Kreis (Friedensplenum Iserlohn),
- Landkreis Görlitz (Sozialbündnis des Landkreises Görlitz) und
- die Region Niederrhein mit den Kreisen Kleve und Wesel (Sozialticket Niederrhein jetzt – sozial - umweltschonend – kreisübergreifend – gerecht).

Beispiele für parlamentarische und außerparlamentarische Akteure in einem gemeinsamen Bündnis oder einer gemeinsamen Initiative für das Sozialticket sind folgende Städte und Regionen:

- Dresden,
- Düsseldorf,
- die Metropolregion Nürnberg-Fürth-Erlangen,
- die Metropolregion Rhein-Neckar oder
- das Bundesland Sachsen.

Die „Dresdner Initiative für ein Schüler- und Sozialticket“ setzt sich sowohl aus den etablierten Parteien wie Bündnis 90 / Die Grünen, SPD und DIE LINKE als auch dem DGB, der Dresdner Tafel oder der „Bürgerinitiative gegen Sozialkahl-schlag und Nationalismus“ zusammen.

In Düsseldorf engagieren sich die Grünen, SPD und DIE LINKE, sozialen Einrichtungen, Betroffeneninitiativen und Einzelpersonen gemeinsam für das Sozialticket.⁴

Das „Bündnis Sozialticket“ in der Metropolregion Nürnberg-Fürth-Erlangen setzt sich aus Vereinen, Stiftungen, Einzelpersonen, den Kirchen und verschiedenen Parteien zusammen. Die sachsenweite Initiative „Bus und Bahn für jeden – für Sozialtickets in Sachsen!“ besteht aus Parteien, Gewerkschaften und verschiedenen lokalen Bündnissen.

In den Ländern Nordrhein-Westfalen und Sachsen haben sich die Akteure auch auf Landesebene vernetzt, um sich nicht nur in ihren Städten und Regionen, sondern auch auf Landesebene für ein Sozialticket einzusetzen.

In Nordrhein-Westfalen haben die Landtagsfraktionen der SPD und Bündnis 90 / Die Grünen im Oktober 2008 eine Debatte für ein landesweites Sozialticket initiiert. Im April 2009 fand im Ausschuss des Landtages für Bauen und Verkehr eine Anhörung zum Thema statt. SPD und Bündnis 90 / Die Grünen streben eine Bezuschussung der Kommunen durch das Land an, damit die Kommunen finanziell in die Lage versetzt werden, das Sozialticket als eine freiwillige und zusätzliche Leistung anzubieten. Der DGB unterstützt diese Initiative.

In Sachsen gibt es unter dem Leitmotiv „Bus und Bahn für jeden – für Sozialtickets in Sachsen!“ ein breites Bündnis von lokalen Initiativen, Gewerkschaften und Parteien, das sich für eine flächendeckende Einführung von kommunalen und regionalen Sozialtickets in Sachsen engagiert. Diese sollen durch das Land Sachsen finanziert werden. Bündnis 90 / Die Grünen, SPD und DIE LINKE haben sich darüber hinaus auf Landesparteitagen für ein landesweites Sozialticket in Sachsen ausgesprochen.

c. Sozialticket mit Sozialpass

Viele Initiativen ringen für ein Sozialticket in Verbindung mit einem Sozialpass, der zum Teil bereits existiert. Beispiele sind die Städte Castrop Rauxel, Duisburg, Freiburg, Lüneburg, Mannheim, Mönchengladbach, Mülheim a. der Ruhr, Oberhausen, Plochingen, Schweinfurt, Suhl, Weiden und Wuppertal.

⁴ Im Februar 2009 startete die Düsseldorfer Obdachloseninitiative „fifty-fifty“, die an der Initiative aktiv beteiligt ist, ein Modellprojekt um die Finanzierbarkeit des Sozialtickets in der Stadt nachzuweisen. Bis zum Sommer 2009 können alle 1.500 registrierten Verkäufer von „fifty-fifty“ ein Monatsticket (Preisstufe A, Sperrzeit bis 9 Uhr) der Rheinbahn für 15 € anstatt für 44,40 € bekommen. Die Differenz sponsert „fifty-fifty“.

d. Ermäßigungen

Die Vorstellungen der Initiativen zur preislichen Ausgestaltung des Sozialtickets für die Bürgerinnen und Bürger unterscheiden sich zum Teil erheblich. Die Vorstellungen reichen vom Nulltarif bis zur 50%igen Ermäßigung des bestehenden Normaltarifs.

Das „Sozialforum“ in der Stadt Trier strebt beispielsweise zunächst ein Sozialticket mit keiner oder geringer Eigenbeteiligung der Nutzer an. Das Ziel der Initiative ist darüber hinaus die kostenlose Nutzung des Busses in der Stadt Trier für **alle** Bürgerinnen und Bürger. Auch ein Antrag von der LINKEN im Kreistag von Marburg-Biedenkopf aus dem Jahr 2008 stellt die Maximalforderung nach einem Sozialticket, das für die Bürgerinnen und Bürger des Landkreises kostenlos ist. DIE LINKE verwies in ihrem Antrag dabei auf die französische Partnerstadt von Marburg – in Poitiers gibt es das Sozialticket für 5 € im Jahr. Die Initiative „Bündnis Sozialticket“ fordert für die Metropolregion Nürnberg-Fürth-Erlangen mittelfristig ein kostenloses Sozialticket. Die Grünen in Bielefeld fordern in Anlehnung an das Beispiel der belgischen Stadt Hasselt ebenfalls einen kostenfreien ÖPNV für alle Bürgerinnen und Bürger der Stadt.

Die übergroße Anzahl der Initiativen fordert ein Sozialticket ohne Sperrzeit, das monatlich gilt, zum Preis von 10 € bis 25 €. Gemäßigte Forderungen lauten 40 bis 50 Prozent Ermäßigung auf den jeweiligen Normaltarif.

e. Hier gab es bereits eine Sozialticketregelung

In mehreren Städten (Bielefeld, Lübeck, Regensburg und Suhl) ringen derzeit Initiativen um die Wiedereinführung von Sozialticketregelungen, die bereits existierten aber wieder abgeschafft wurden.

Fahrpreisermäßigungen, die es in Bielefeld in Höhe von 50 Prozent bereits gab, wurden dort im Jahr 2005 wieder abgeschafft. In der Stadt Lübeck gab es bis 2001 eine Ermäßigung von 50 Prozent mit dem Sozialpass „Lübeck-Pass“, die wieder abgeschafft wurde. In der Stadt Regensburg wurde der bereits existierende Sozialtarif 2005 wieder abgeschafft. Die „Bürgerinitiative Asyl Regensburg“ fordert dort unter anderem einen Sozialtarif für Asylbewerber in Höhe von 1,60 € monatlich. Die Bürgerinitiative begründet ihre Forderung mit der entsprechenden Verordnung des Bundesarbeitsministeriums, die 4 Prozent des Regelsatzes der Transferleistungen für Asylbewerber für den Posten „Verkehr“ veranschlagt. Auch in der Stadt Suhl wurde das Sozialticket, das an den Sozialpass der Stadt gebunden war, 2009 wieder abgeschafft.

f. Resümee

Der weitere Verlauf der Initiativen für ein Sozialticket in den Regionen Metropolregion Nürnberg-Fürth-Erlangen, Metropolregion Rhein-Neckar, Region Niederrhein, Region Weiden-Neustadt-Tirschenreuth, Regionalverband Ruhr, den Bundesländern Hessen, Nordrhein-Westfalen, Saarland, Sachsen und den Verkehrsverbänden Mitteldeutscher Verkehrsverbund, Nordhessischer Verkehrsverbund, Verkehrsverbund Mittelthüringen, Verkehrsverbund Rhein-Ruhr ist in verschiedener Hinsicht wichtig. Einerseits wäre mit ihrem Erfolg eine große Ausbreitung des Sozialtickets in Deutschland verbunden. Dies könnte einen gewissen Nachahmungseffekt auslösen und politischen Druck für ein Sozialticket erzeugen.

Andererseits liefern die Initiativen für ein Sozialticket in den Regionen, den Bundesländern und den Verkehrsverbänden unabhängig von ihrem Erfolg nützliche Erfahrungswerte zum stadt- und kreisübergreifenden Engagement. Künftige Initiativen können sich an den errungenen Erfolgen und Misserfolgen orientieren und so die eigene Effektivität erhöhen. Die regionalen Initiativen können auch deshalb zu einem politischen Erfolg werden, wenn in ihrem Ergebnis die allgemeingültige Erkenntnis steht, dass in den verschiedenen beteiligten Städten und Kreisen politische Ziele miteinander umsetzbar sind.

Tabellenanhang

- Bestehende Sozialtickets
- Ratsbeschlüsse zur Einführung eines Sozialtickets
- Parlamentarische und außerparlamentarische Initiativen zur Einführung eines Sozialtickets

Bestehende Sozialtickets

Gebietskörperschaft	Seit/Status	Bundesland	Zuschuss	Personenkreis	Normaltarif/Monat	Sozialtarif/Monat	Bemerkungen
Aschaffenburg (kreisfreie Stadt)	August 2008	BY	Die Stadt gleicht den Differenzbeitrag von 16,20 € pro Ticket gegenüber dem Verkehrsbetrieb der Stadtwerke aus. Die Stadt kalkuliert mit 58.000 € pro Jahr für den Sozialpass, der seit August 2008 auch eine Sozialticketregelung umfasst.	Bezieher von Leistungen nach SGB II, SGB XII und AsylbLG. Derzeit gibt es ca. 300 „Kulturpass“-Inhaber in der Stadt, die die Sozialticketregelung nutzen können.	31,70 €	15,50 €	Die Sozialticketregelung gilt in Verbindung mit dem Sozialpass, der „Kulturpass“ heißt.
Bensheim (kreisfreie Stadt)		HE		Bezieher von Leistungen nach SGB II, SGB XII und AsylbLG.	44,50 €	22,25 €	Die Sozialticketregelung gilt in Verbindung mit dem Sozialpass. Es gelten 50 % Ermäßigung auf Monatskarten von Buslinien der Fa. Werner und auf die Monatskarte der Tarifstufe I des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar für die Wabe 35.
Berlin (Bundeshauptstadt, Stadtstaat)	Neuregelung Januar 2009	BE	5,5 Mio. € durch das Land Berlin und 3,2 Mio. € durch das öffentliche Verkehrsunternehmen.	Ca. 500.000 Bezugsberechtigte – Bezieher von Leistungen nach SGB II, SGB XII und AsylbLG Tatsächliche NutzerInnen: 2005 - 103.000 2006 - 130.000 2007 - 140.000 2008 - 170.000 (Prognose).	72 €	33,50 €	Das „Berlin-Ticket S“ ist gültig für den Teilbereich Berlin AB. Das Ticket gilt in Verbindung mit dem „berlinpass“ genannten Sozialpass. Die Verwaltungskosten betragen 2006 ca. 300.000 € und 2007 ca. 400.000 €. Bis 2003 gab es bereits die „Berlin-Karte S“ für 20,40€. Dieses Sozialticket galt für die innerstädtischen Tarifzonen AB. Ca. 80.000 Sozialhilfeempfänger nutzten das Ticket zuletzt. 2004 fielen die Zuschüsse des Berliner Senats weg, und das Ticket konnte nicht mehr angeboten werden.
Bonn (kreisfreie Stadt)	2005	NRW		Bezieher von Leistungen nach SGB II, SGB III, SGB VIII, SGB XII, BAföG und AsylbLG. Sowie Personen, deren monatliches Einkommen die Einkommensgrenze (bemessen am Eckregelsatz SGB II, SGB XII) nicht überschreitet. In Härtefällen darf die Verwaltung von den Richtlinien abweichend entscheiden.	74,50 €	37,25 €	Die Sozialticketregelung gilt in Verbindung mit dem Sozialpass, der „Bonn-Ausweis“ heißt. Es gelten 50 % Ermäßigung auf Fahrscheine des Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) im Stadtgebiet (ausgeschlossenen Einzelfahrscheine und die „Tageskarte 5 Personen“).

Gebietskörperschaft	Seit/Status	Bundesland	Zuschuss	Personenkreis	Normaltarif/Monat	Sozialtarif/Monat	Bemerkungen
Braunschweig (kreisfreie Stadt)	2003	NI	Nach Aussage von Christopher Graffam (Pressesprecher der Braunschweiger Verkehrs AG) ist die Ermäßigung eine nicht bezuschusste freiwillige Sonderleistung.	Ca. 30.000 Bezugsberechtigte – Empfänger von Leistungen nach SGB II und SGB XII. Darunter sind über 7.000 Kinder. Aktuell gibt es mehr als 4.000 Nutzer.	55 €	12 €	Das „Mobilticket“ ist in der Zone 40 (Stadtgebiet Braunschweig) gültig. Es gilt eine Sperrzeit bis 9 Uhr (Schüler ausgenommen). Das Ticket berechtigt außerdem zum ermäßigten Eintritt in die städtischen Bäder.
Detmold (große kreisangehörige Stadt)	Januar 2009	NRW			27,50 €	19 €	Das „Sozialpass-Ticket“ für Sozialpass-Inhaber der Stadt gilt für alle Buslinien im Stadtgebiet, Anrufsammel-Taxi und den Nachtbus. Das Ticket gilt Montag - Freitag ab 9 Uhr sowie an Samstagen, Sonn- und Feiertagen ganztägig für bis zu zwei Erwachsene und bis zu drei Kinder bis 14 Jahre. Das Ticket berechtigt über die Stadt Detmold hinaus im Gemeinschaftstarif des Nahverkehrs Ostwestfalens-Lippe zum ermäßigten Fahrpreis.
Dortmund (kreisfreie Stadt)	Februar 2008	NRW	Ca. 5 Mio. € pro Jahr wurden von der Stadt kalkuliert. In 2009 sollen sich die Forderungen auf ca. 7 Mio. € erhöhen.	Ca. 95.000 bezugsberechtigte Bezieher von Leistungen nach SGB II, SGB XII, wirtschaftlicher Jugendhilfe und nach dem AsylbLG. März 2009 gab es ca. 23.800 Nutzer - von denen sind ca. ein Fünftel Neukunden des ÖPNV (Quote Berechtigte / Nutzer: 20-25 %).	48,90 €	15 €	Den Antrag stellten SPD und Grüne. Beschlossen wurde der Antrag im Rat der Stadt mit den Stimmen von SPD, Grünen und DIE LINKE. Zunächst gilt ein zweijähriger Modellversuch. Das Ticket ist ein an den Sozialpass „Dortmund-Pass“ gebundenes „Ticket 1000“ der Preisstufe A für das Stadtgebiet Dortmund. Es gilt für Bus und Bahn. Über ein Großkundenabo erhält die Stadt 16 % Rabatt vom Verkehrsbetrieb. Zusätzlich übernimmt die Stadt pro Ticket 23 €. Die Differenz finanziert formell die Stadt, indem sie auf Rückflüsse aus Jahresgewinnen der Stadtwerke in gleicher Höhe verzichtet.
Erfurt (kreisfreie Stadt, Landeshauptstadt)	April 2009	TH	2009 hat die Stadt 560.000 € für das Sozialticket in den Haushalt eingestellt.	Inhaber des Grünen Sozialausweises: Bezieher von Leistungen nach SGB II, SGB XII, AsylbLG und Bezieher niedriger Einkommen von max. 10 % über dem Sozialleistungsregelsatz. In den ersten beiden Monaten seit der Einführung haben ca. 1.800 Bedarfsgemeinschaften die Regelung in Anspruch genommen. Anspruchsberechtigt sind ca. 25.000 Bedarfsgemeinschaften.	47,60 €	21,80 €	Das Erfurter Sozialticket ist eine Monatskarte für die Tarifzone 10 des Verkehrsverbundes Mittelthüringen (VMT) - Stadtgebiet Erfurt und gilt pro Bedarfsgemeinschaft. Montag - Freitag gilt eine Sperrzeit bis 9 Uhr. Am Wochenende und Feiertags gilt das Ticket ganztägig. Ab Juli 2009 soll das Ticket in der Woche ganztägig gelten. Inhaber des Grünen Sozialausweises können das Ticket beim Amt für Soziales und Gesundheit kaufen. Das Ticket ist bis Dezember 2009 befristet. Vgl. auch Verkehrsverbund Mittelthüringen (VMT) - dort soll bis 2010 ein Sozialticket eingeführt werden.

Gebietskörperschaft	Seit/Status	Bundesland	Zuschuss	Personenkreis	Normaltarif/Monat	Sozialtarif/Monat	Bemerkungen
Frankfurt a. Main (kreisfreie Stadt)	1991	HE	5,3 Mio. € von der Stadt für den „Frankfurt Pass“ - enthalten ist auch die 40 % ermäßigte Monatskarte.	Ca. 25.000 Bezugsberechtigte bei folgenden Netto-Einkommengrenzen: 1-Personenhaushalt 869 € 2-Personenhaushalt 1.125 € 3-Personenhaushalt 1.380 € 4-Personenhaushalt 1.636 € 5-Personenhaushalt 1.892 €.	Erwachsene 72,90 €	Erwachsene ~ 44 €	Inhaber des „Frankfurt Pass“ erhalten eine 40 % ermäßigte Monatskarte Citynetz (RMV Tarifzone 50) für Erwachsene. Für Junioren gibt es zusätzlich Monats- und Wochenkarten. Auf den „Frankfurt Pass“ gibt es weitere Ermäßigungen für kulturelle Angebote der Stadt (Museen, Kinos, Theater der Stadt etc.). 2009 forderte DIE LINKE eine ermäßigte ÖPNV-Monatskarte für 14 €.
Greifswald (kreisfreie Stadt)	1997	MV		Bezieher von Leistungen nach SGB II, SGB XII, AsylbLG oder WoGG. Darüber hinaus Bürgerinnen und Bürger, deren Einkommen im Bereich der Pfändungsfreigrenze liegen. Studentinnen und Studenten.	Doppelkarte 2,90 € 8-Fahrtkarte 9 €	Doppelkarte 1,70 € 8-Fahrtkarte 7,50 €	Inhaber des „Kultur- und Sozialpass“ (KUS) erhalten die ermäßigten Fahrscheine direkt beim Busfahrer.
Hamburg (Stadtstaat)	Januar 2009 (Wiedereinführung)	HH	7,5 Mio. € von der Stadt.	Bezugsberechtigte von Leistungen nach SGB II, SGB XII und AsylbLG - in Hamburg sind das ca. 230.000 Menschen. Eine Sprecherin der Stadt ging 2008 von ca. 34.000 tatsächlichen Nutzern aus.	Beispiel Monatskarte: 1 Tarifzone 42,50 € 2 Tarifzonen 55,50 € 3 Tarifzonen 76 € 4 Tarifzonen oder Großbereich 88 € (...)	24,50 € 37,50 € 58 € (...)	Der Hamburger Verkehrsverbund (HVV) bietet eine Sozialkarte an, die 18 € Ermäßigung auf alle Monats- und Abokarten (außer Wochenkarten) bietet. Die Regelung wurde von der CDU-Grünen Regierung unter dem Stichwort „Sozialticket“ umgesetzt. Zuvor hatte die CDU in 2003, als sie die absolute Mehrheit besaß, das bestehende Sozialticket abgeschafft. Damals hatte das Ticket 15,50 € gekostet. Der Hamburger Sozialsenator Dietrich Wersich (CDU) sagte zu der Entscheidung in 2008: „Wir wollen mit dem Zuschuss auch Hartz IV-Empfängern und Rentnern, die Sozialhilfe beziehen, die Möglichkeit geben, am spannenden Leben der Stadt teilzunehmen.“

Gebietskörperschaft	Seit/Status	Bundesland	Zuschuss	Personenkreis	Normaltarif/Monat	Sozialtarif/Monat	Bemerkungen
Hannover (Landeshauptstadt mit Region)	August 2009	NI	Bei den Kosten ist zwischen direkten Kosten der Region und den finanziellen Auswirkungen auf den Großraum-Verkehr Hannover (GVH) zu unterscheiden. Zu den direkten Kosten kommt auf die Region ein einmaliger Aufwand für die Herstellung der Berechtigungen (Gestaltung/Layout der Karte und der Flyer; Herstellungskosten/Druckkosten und Versandkosten sowie Infomaterial) und Vertriebsaufwand der Verkehrsunternehmen für die Kundenkarten und Wertmarken zu. Ferner entstehen der Region für jede/n Nutzer/in, der oder die eine Wertmarke erwirbt, in Höhe von 9,60 € pro Wertmarke. Dieser Betrag fließt dem GVH zusammen mit dem Eigenbeitrag der Nutzer in Höhe von 5,40 € mit einem Gesamtbetrag von 15 € zu. Bei angenommenen 5.000 Nutzern pro Monat entstünde der Region ein Aufwand von 660.000€ jährlich, dem GVH würden dabei 900.000 € zufließen.	Einwohner der Region Hannover, die Leistungen nach SGB II, SGB XII, AsylbLG oder der Kriegsopferfürsorge beziehen. DIE LINKE geht von 140.000 - 200.000 Bürgerinnen und Bürgern aus, die das Sozialticket nutzen könnten. Die Regionsversammlung Hannover ging bei ihrer Modellrechnung von rund 5.000 monatlichen Nutzern aus.	Einzelfahrschein 3,50 €	Einzelfahrschein 1,20 €	Die Regionsversammlung Hannover hat den „Hannover-Pass“ am 16. Juni 2009 verabschiedet. Das Modell soll nach einem Jahr evaluiert werden. Wertmarken mit der Kundenkarte berechtigen zur Nutzung des Sozialtarifs. Die Wertmarken gelten monatsweise und kosten 15 €. Die Region Hannover übernimmt einen Teil der Kosten für die Wertmarke – die Nutzerinnen und Nutzer müssen einen Eigenanteil von 5,40 € übernehmen. Montag-Freitag gilt eine Sperrzeit bis 8 Uhr. Das „Sozialbündnis Hannover“ fordert darüber hinaus ein Sozialticket für die Region Hannover für 15 €. DIE LINKE in der Regionalversammlung forderte März 2009 den „Region Hannover Pass“ mit einem Sozialticket für 16,05 €. SPD und die Grünen wollen dagegen ein Sozialticket für Bus und Bahn für 35 € durchsetzen.

Gebietskörperschaft	Seit/Status	Bundesland	Zuschuss	Personenkreis	Normaltarif/Monat	Sozialtarif/Monat	Bemerkungen
Heidelberg (Stadtkreis)		BW		Folgenden Bürgerinnen und Bürger können einen „Heidelberg Pass“ beantragen: Bezieher von Leistungen nach SGB II, SGB XII, Lebensgemeinschaften mit kindergeldberechtigten Kindern, Bürgerinnen und Bürger ab dem 65. Lebensjahr sowie Rentnerinnen und Rentner. Darüber hinaus Bedarfsgemeinschaften mit folgenden Nettoeinkommengrenzen im Monat: Alleinstehende Bürgerinnen und Bürger ab 65 Jahre sowie Rentnerinnen und Rentner – 1.215 € 2 Personenhaushalt – 1.600 € 3 Personenhaushalt – 1.985 € 4 Personenhaushalt – 2.375 € 5 Personenhaushalt – 2.755 €	Einzelfahrschein 2,10 € Mehrfahrtenkarte 9,30 €	Einzelfahrschein 1,60 € Mehrfahrtenkarte 6,10 €	Inhaber eines „Heidelberg-Pass“ sind berechtigt, innerhalb der Großwabe Heidelberg (Wabe 125) alle VRN-Verkehrsmittel mit Einzelfahrschein und Mehrfahrtenkarten für Kinder zu nutzen. Die Mehrfahrtenkarte setzt sich in Heidelberg aus fünf Einzelfahrschein zusammen. Februar 2009 forderte die Arbeiterwohlfahrt (AWO) der Metropolregion Rhein-Neckar (u.a. Heidelberg, Mannheim, Ludwigshafen) wiederholt ein weitergehendes Sozialticket im ÖPNV für ca. 17 €. Sie argumentiert: Mehreinnahmen durch Neukunden. DIE LINKE Heidelberg unterstützt die Initiative „Metropolticket-Plus“ und fordert ein weitergehendes Sozialticket in Zusammenhang mit dem „Heidelberg-Pass“. Vgl. Metropolregion Rhein-Neckar und die „Initiative 20 € MetropolticketPLUS in der Metropolregion Rhein-Neckar für Hartz IV-Abhängige und Geringverdiener“ von der AWO.
Ingelheim a. Rhein (Kreisstadt)	1986	RP	Mit der Regelung verzichtet die Kommune freiwillig auf die entsprechenden Einnahmen.	Bezieher von Leistungen nach SGB II und SGB XII sowie jugendliche Arbeitslose bis zur Vollendung des 25. Lebensjahres - ca. 1.500 Menschen.	29,40 €	0 €	Der Sozialausweis der Stadt berechtigt zur kostenlosen Nutzung der Stadtbusse, der Stadtbücherei, des Freibades und kultureller Veranstaltungen - alles unter Vorbehalt der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel.

Gebietskörperschaft	Seit/Status	Bundesland	Zuschuss	Personenkreis	Normaltarif/Monat	Sozialtarif/Monat	Bemerkungen
Jena (kreisfreie Stadt)	Neuregelung 2005	TH	Für die städtische Verkehrsgesellschaft JeNah wird für die derzeitige Regelung ein Verlust von ca. 300.000 € im Jahr erwartet, den die Stadt ausgleichen soll.	Den Sozialpass „JenaPass“ können folgende Bürgerinnen und Bürger beantragen: Bezieher von Leistungen nach SGB II, SGB XII, AsylbLG. 2007 waren ca. 5.700 Bürgerinnen und Bürger Inhaber des Sozialpass „JenaPass“. 2007 erwarben die ca. 5.700 JenaPass-Inhaber folgende ermäßigte Tickets: 6.900 Monatskarten, 1.100 Wochenkarten und 172.000 Einzelfahrscheine.	Einzelfahrt 1,70 € Wochenkarte 15,60 € Monatskarte 47,60 €	Einzelfahrt 1,20 € Wochenkarte 11,50 € Monatskarte 34,40 €	Inhaber des Sozialpass „JenaPass“ erhalten die entsprechenden Ermäßigungen. Der Verkehrsverbund Mittelthüringen hat diese als „Jenaer Haustarif“ anerkannt. August 2008 stellte die SPD im Stadtrat den Antrag, ein Sozialticket für 25 € im Monat einzuführen. Oktober 2008 forderte DIE LINKE die Einführung eines weitergehenden Sozialtickets im ganzen Verkehrsverbund bis 2009. Das Sozialticket solle Einzel- und Monatskarten umfassen. Der „Jenaer Haustarif“ soll begleitend dazu in einen von der Stadt finanziell gestützten Sozialfahrschein überführt werden. Im März 2009 erneuerte die SPD ihre Forderung, den „Jenaer Haustarif“ auszubauen und bis 2010 auf den VMT auszudehnen. Die „Bürger für Jena“ (Fraktion im Rat der Stadt) forderten alternativ für Inhaber des „JenaPass“ zwei Freifahrtscheine pro Woche - dies würde die Stadt ca. 950.000 € pro Jahr kosten. Vgl. Verkehrsverbund Mittelthüringen (VMT) - hier soll bis 2010 ein Sozialticket eingeführt werden.
Kaiserslautern (kreisfreie Stadt)		RP		Bezieher von Leistungen nach SGB II, SGB XII, der wirtschaftlichen Jugendhilfe und nach dem AsylbLG.	44,50 €	34 €	Derzeit gibt es in Verbindung mit dem Sozialpass 25 % Ermäßigung auf eine Monatskarte. Im Mai 2008 stellte die SPD einen Antrag auf eine weitergehende Regelung. Ihr Vorschlag war ein zweijähriger Modellversuch ab Januar 2009: Halbjahresabo mit monatlicher Ratenzahlung von 14 bis 15 €.

Gebietskörperschaft	Seit/Status	Bundesland	Zuschuss	Personenkreis	Normaltarif/Monat	Sozialtarif/Monat	Bemerkungen
Kassel und Umgebung (kreisfreie Stadt)	2007	HE		Bezieher von Leistungen nach SGB II und SGB XII. Derzeit nutzen ca. 1.000 Bürgerinnen und Bürger die Ermäßigung.	48 €	35,70 €	Die Ermäßigung der Kasseler Verkehrs-Gesellschaft (KVG) trägt den Namen „Diakonieticket“. Es gilt eine Sperrzeit bis 9 Uhr. Die „Initiative für ein Sozialticket in Kassel und Umgebung“ unter Federführung von Attac-Kassel, der mehr als 50 unterstützende Organisationen und Gruppen angehören, fordern eine erweiterte Regelung. Bis Februar 2009 sammelte die Initiative mehr als 7.000 Unterschriften. Die Initiative will das Sozialticket für den Tarifbereich „Kassel Plus“ zunächst für zwei Jahre einführen und danach evaluieren. Das Ticket soll im Bereich „Kassel Plus“ 15 € kosten und im Verkehrsbereich Nordhessischer Verkehrsverbund (NVV) 25 €. Stadtkämmerer Jürgen Barthel (SPD) sagte Oktober 2008, dass ein solches Sozialticket bei 3.500 Nutzern 2 Mio. € kosten würde und verkündete das „Aus für das Sozialticket“. Andere Kalkulationen gehen von ca. 1 Mio. € Kosten aus.
Konstanz (Kreisstadt)		BW	Die Stadtwerke tragen die Kosten.	Bezieher von Leistungen nach SGB II, SGB XII und WoGG.	Bus 2 € Bus/Fähre 4,50 €	Bus 1 € Bus/Fähre 2,20 €	Inhaber des Sozialpass, die älter als 15 Jahre sind, fahren im ÖPNV auf Kinderfahrtschein.
Köln (kreisfreie Stadt)	April 2008	NRW	Pro verkauftem 4erTicket zahlt die Stadt 2,20 € und pro Monats-Ticket 4,50 € in einen verbundweiten Einnahmepool des Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS). April – Dezember 2008 waren es ca. 0,8 Mio. €. Für 2009 geht die Stadt von ca. 1,8 Mio. € aus.	Empfänger von Leistungen nach SGB II, SGB VIII, SGB XII und AsylbLG, außerdem Bezieher von wirtschaftlicher Jugendhilfe sowie Kindergeldzuschlag, Wohngeldempfänger – sowie wirtschaftlich geringfügig besser gestellte Personen (10 % über Regelleistungen SGB II). In Köln sind das insgesamt ca. 175.000 Anspruchsberechtigte.	4erTicket 8,30 € Monats-Ticket 74,50 €	„4erTicket KölnPass“ 4,50 € „Monats-Ticket KölnPass“ 28,40 €	Inhaber des „Köln-Pass“ können ermäßigte Tickets für Fahrten im Kölner Stadtgebiet erwerben. Es gibt ermäßigte „4erTickets“ und „MonatsTickets KölnPass“. Eine Evaluierung ist in 2010/11 geplant. April – Dezember 2008 wurden ca. 160.000 verschiedene Tickets abgesetzt – darunter ca. 11.000 Nutzer des „MonatsTicket KölnPass“ (Quote Berechtigte / Nutzer: 10-15 %).

Gebietskörperschaft	Seit/Status	Bundesland	Zuschuss	Personenkreis	Normaltarif/Monat	Sozialtarif/Monat	Bemerkungen
Leipzig (kreisfreie Stadt)	August 2009	SN	Kosten der Stadt in 2009 anteilig 653.000 €. Für 2010 geht die Stadt von 1,53 Mio. € aus. Darin enthalten sind ein Zuschuss der Stadt an den Mitteldeutschen Verkehrsverbund (MDV) (1,46 Mio. €) sowie anteilig Vertriebs- und Druckkosten (68.000 €).	Empfänger von Leistungen nach SGB II sowie Bürgerinnen und Bürger, die über ein niedriges Einkommen oder Rente verfügen. Ca. 88.000 Bezugsberechtigte bei ca. 520.000 Einwohnern. Verwaltung und Verkehrsbetriebe kalkulieren mit 68.000 Nutzern. Es werden ca. 9 Mio. zusätzliche Fahrten pro Jahr erwartet.	49,80 €	26 € (preisstabil bis zum Juli 2010)	Die „Leipzig-Pass-Mobilcard“ in Verbindung mit dem Sozialpass „Leipzig-Pass“ soll für alle Verkehrsmittel des MDV innerhalb der Zone 110 (Stadt Leipzig) gelten.
Luckenwalde (Kreisstadt)	Januar und September 2008	BB		Bezieher von Leistungen nach SGB II, SGB XII oder AsylbLG.		30 Cent Erwachsene 20 Cent Kinder	Seit 2006 gilt in der Stadt Luckenwalde die Regelung, dass Sozialpassinhaber eine Reihe von Vergünstigungen in Anspruch nehmen können – u.a. vergünstigte Einzelfahrten der Stadtbuslinie. Dezember 2007 führte der Kreistag des Landkreis Teltow-Fläming darüber hinaus ein Sozialticket zum Januar 2008 mit 50 % Ermäßigung ein. Geplant war zunächst ein einjähriges Pilotprojekt. Das Sozialticket galt für ausgewählte Buslinien der Verkehrsgesellschaft Teltow-Fläming (VTF) – aber nicht für die Deutsche Bahn AG und die S-Bahn. Zusätzlich gilt seit September 2008 das Sozialticket des Landes Brandenburg.
Mainz (kreisfreie Stadt, Landeshauptstadt)	Dezember 2008	RP	Keine Zuschüsse.	Inhaber des Sozialausweises – Bezieher von Leistungen nach SGB II und SGB XII.	66 €	49,50 € (25 % Ermäßigung)	Die Ermäßigung gilt für Inhaber des Sozialausweises, die älter als 14 Jahre sind. Die „Sondermonatskarte“ ist ein freiwilliges Angebot der Mainzer Verkehrsgesellschaft (MVG) für Bus und Straßenbahn. Bis Dezember 2008 kostete das Ticket 48 €.

Gebietskörperschaft	Seit/Status	Bundesland	Zuschuss	Personenkreis	Normaltarif/Monat	Sozialtarif/Monat	Bemerkungen
München (kreisfreie Stadt, Landeshauptstadt)	April 2009	BY	5,5 Mio. € von der Stadt München.	Kalkulation pro Jahr: 250.000 Isar Card S-Monatskarten Innenraum, 72.000 Karten für das Gesamtnetz. In der Stadt München gelten ca. 178.000 Menschen als arm – sie können das Sozialticket nutzen. Die Stadt hat 80.000 ALG II- und Sozialhilfe-Empfänger als Nutzer angenommen.	Isar Card 9 Uhr für den Innenraum: 45 € Gesamtnetz: 61 €	Isar Card S für den Innenraum: 22,90 € Gesamtnetz: 38,60 €	Das Sozialticket „Isar Card S“ besteht aus einer Wertmarke in Verbindung mit dem Sozialpass „München Pass“. Das Ticket gilt neben ALG II- und Sozialhilfe-Empfängern außerdem für Grundwehrdienst- und Zivildienstleistende sowie für Teilnehmer des „freiwilligen sozialen Jahrs“. Montag - Freitag gilt 6 - 9 Uhr eine Sperrzeit. Mit Einführung der „Isar Card S“ wurden die bisher verbilligten Tagestickets abgeschafft – zum Ärger von Wenigfahrern. Einige Stadträte meldeten diesbezüglich Protest an. Der Münchner Stadtrat beschäftigt sich weiter mit dem Thema.
Nürnberg (kreisfreie Stadt)		BY	Freiwillige Leistung der Verkehrsgesellschaft.	Ca. 160.000 Nürnberger gelten als arm oder von Armut bedroht – sie könnten ein weitergehendes Sozialticket nutzen.	59,10 €	29,90 €	Derzeit gilt das Sozialticket für Besitzer des Sozialpass „Nürnberg-Pass“ bei der Verkehrsaktiengesellschaft Nürnberg (VAG). Diese Regelung gilt seit Mitte der 1990er Jahre. Damals bezuschusste die Stadt diese Regelung noch. März 2009 gründete sich die „Initiative Sozialticket / Bündnis für Mobilität“ zur Einführung eines Sozialtickets in der Region Nürnberg-Fürth-Erlangen. Die LINKE fordert seit 2008 ein Sozialticket für 15 €.
Rostock (kreisfreie Stadt)	Neuregelung Dezember 2007	MV	2006 waren es 225.000 € durch die Stadt.	Bezieher von Leistungen nach SGB II und SGB XII. Mit Stand vom Sommer 2008 nutzten 6.500 Rostocker die Regelung. Im ersten Halbjahr 2008 wurden 166.000 Fahrten registriert – ca. 30.000 Fahrten pro Monat.	Einzelfahrausweis: 1,70 € Tageskarte: 4,50 €	Einzelfahrausweis: 1,20 € Tageskarte: 3,20 €	Die Regelung existiert mit Unterbrechung seit 2005. Für 2007 bekam die Stadt die Auflage vom Landesrechnungshof jährlich 70 Mio. € einzusparen. Für ein Jahr konnte das Sozialticket deshalb wegen fehlender städtischer Mittel nicht angeboten werden. Seit Ende 2007 gibt es in Rostock wieder ein Sozialticket in Form ermäßigter Einzelfahrausweise und Tageskarten. Ein Berechtigungsausweis muss vom Sozialamt ausgestellt werden. Das Sozialticket muss jedes Haushaltsjahr erneut zwischen der Stadt und der Rostocker Straßenbahn AG und dem Verkehrsverbund Warnow ausgehandelt werden. Kritiker sagen: „Sozialticket light“.

Gebietskörperschaft	Seit/Status	Bundesland	Zuschuss	Personenkreis	Normaltarif/Monat	Sozialtarif/Monat	Bemerkungen
Stuttgart (Stadtkreis und Landeshauptstadt)	2001	BW	2006 gab die Stadt 1,9 Mio. € für die „Bonuscard“ aus – davon 1,7 Mio. € Zuschuss für den ÖPNV. Für 2009 veranschlagt die Stadt 2,3 Mio. € für die „Bonuscard“.	Den Sozialpass „Bonuscard“ erhalten Berechtigte von Leistungen nach SGB II, SGB XII, Menschen deren Einkommen innerhalb dieser Einkommensgrenze liegt sowie sogenannte „Schwellenhaushalte“. Empfänger von Leistungen nach AsylbLG sind nicht berücksichtigt. 2006 nahmen ca. 42.000 Menschen die „Bonuscard“ in Anspruch. Für 2009 sind 50.000 Nutzer veranschlagt.	1 Zone 39 € 2 Zonen 50,30 € (...)	23,50 € 34,80 € (...)	März 2009 bekräftigte die Diakoniefarrerin Karin Ott vor dem Sozialausschuss des Stadtrats die Forderung nach einem weitergehenden Sozialticket. Der Sozialamtsleiter Walter Tattermusch sieht keine Veranlassung für die Einführung eines weitergehenden Sozialtickets und verwies auf die existierende „Bonuscard“. In Verbindung mit der „Bonuscard“ existiert ein „Sozialticket light“: das Umweltticket wird mit 15,50 € fest bezuschusst. Es gilt eine Sperrzeit von Montag-Freitag bis 9 Uhr. DIE LINKE kritisiert, dass der Zuschuss zu gering und nicht dynamisch an die Tarifzonen angepasst ist. Die Stadt Stuttgart alleine besteht aus zwei Zonen – je Zone wird das Ticket umso unerschwinglicher. Seit 2005 fordert DIE LINKE eine Erweiterung der Regelung.
Wiesbaden (kreisfreie Stadt)	Dezember 2008	HE	Keine Zuschüsse.	Inhaber des Sozialausweises - Bezieher von Leistungen nach SGB II und SGB XII.	66 €	45,95 €	Die Ermäßigung gilt für Inhaber des Sozialausweises, die älter als 14 Jahre sind. Die „Sondermonatskarte“ ist ein freiwilliges Angebot der Stadtwerke Wiesbaden für Bus und S-Bahn.
Kreis Düren (u.a. Stadt Jülich)	Juni 2009	NRW		Bezieher von Leistungen nach SGB II und SGB XII.	Je nach Kategorie 70 € bis 136 €	15 €	April 2009 beschloss der Zweckverband Aachener Verkehrsverbund (AVV) auf Antrag der Dürener Kreisbahn (DKB) die Einführung des Sozialtickets zum 14. Juni 2009 – zunächst für ein Jahr. Das Sozialticket gilt für alle AVV-Verkehrsmittel im Kreis Düren (incl. der Ruhrtalbahn und der Deutschen Bahn). Es gilt eine Sperrzeit Montag-Freitag bis 9 Uhr.
Kreis Unna (umfasst die Kommunen Bergkamen, Bönen, Fröndenberg/Ruhr, Holzwickede, Kamen, Lünen, Schwerte, Selm, Unna und Werne)	Dezember 2008	NRW	Der Kreis übernimmt den anfallenden Differenzbetrag. Für 2009 sind 1,1 Mio. € kalkuliert.	Bezieher von Leistungen nach SGB II, SGB XII, AsylbLG und Jugendliche die Leistungen vom Jugendamt beziehen – damit sind von ca. 400.000 Menschen im Kreis ca. 30.000 Berechtigte.	70,50 €	15 €	Die Initiative ging von der Kreistagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen aus. Das Sozialticket gilt im gesamten Kreis für Bus und Bahn. Das Ticket muss beim Jobcenter / ARGE / Sozial- bzw. Jugendamt beantragt werden. Das Ticket läuft zunächst als ein Modellversuch über zwei Jahre. Der Kreis stellt das Sozialticket als Großkundenabo (Jahresabo) für monatlich 49,70 € zur Verfügung. Die Nutzer tragen einen Eigenanteil von 15 €. Februar 2009 gab es 2.225 Anträge auf ein Sozialticket. Das sind ca. 5 % der Berechtigten. Eine steigende Nachfrage auf 2.500 Anträge in 2009 wird erwartet.

Gebietskörperschaft	Seit/Status	Bundesland	Zuschuss	Personenkreis	Normaltarif/Monat	Sozialtarif/Monat	Bemerkungen
Landkreis Barnim	Mit Unterbrechung seit 1998	BB					<p>Erwerbslosenproteste und Montagsdemos im Jahr 1998 führten zur Einführung eines Sozialticket im Landkreis. 2006 wurden die finanziellen Zuwendungen des Landes an die Landkreise für den ÖPNV gekürzt – das Sozialticket in Barnim fiel weg. Fakten zu diesem abgeschafften Sozialticket:</p> <ul style="list-style-type: none"> • galt für ALG II-Empfänger auf allen Linien der Barnimer Busgesellschaft (BBG) • 50 % Ermäßigung • in 2006 lebten im Kreis 17.032 Hartz IV-Empfänger • die Kosten der Stadt stiegen 1998-2006 von 22.000 € auf 70.000 €. <p>DIE LINKE forderte 2006 die Wiedereinführung. Bündnis 90/Die Grünen stellten im November 2007 einen Beschlussantrag im Kreistag zur Wiedereinführung. Vgl. Land Brandenburg zum Sozialticket in Barnim Heute.</p>
Landkreis Dahme-Spreewald	2007	BB	100.000 € durch den Landkreis.	Bezieher von Leistungen nach SGB II, SGB XII oder AsylbLG - im Landkreis sind das ca. 13.000 Menschen.	26 € - 76 €	50 % Ermäßigung	Gilt in Verbindung mit einer Kundenkarte, die die ARGE und das Sozialamt ausgibt. Bestandteil der Regelung sind Einzelfahrausweise und Zeitkarten in den Bussen der Regionalen Verkehrsgesellschaft Dahme-Spreewald (RVS) und der Buslinie 263 der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG). Zusätzlich gilt seit September 2008 das Sozialticket des Landes Brandenburg.
Landkreis Harz	Mai 2008	SNA	Kein Zuschuss – Finanzierung durch die Busunternehmen.	<p>Der Sozial- und Familienpass wird auf Antrag ausgegeben. Antragsberechtigt sind Bezieher von Leistungen nach SGB II, SGB XII, AsylbLG sowie Menschen mit geringen Einkommen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1-Personenhaushalt 899 €, • 3-Personenhaushalt 1.487,30 €. <p>Bis Oktober 2008 wurden im Kreis ca. 2.800 Sozial- und Familienpässe ausgegeben. Ihre Inhaber sind mögliche Nutzer der Sozialticketregelung.</p>		50 % Ermäßigung	<p>Es existiert ein „Sozial- und Familienpass“, der einen umfangreichen Leistungskatalog mitbringt. Bestandteil sind u.a. Ermäßigungen bei folgenden öffentlichen Nahverkehrsunternehmen: Halberstädter Busbetrieb (HBB), Q-Bus Ballenstedt, Wernigeröder Verkehrsbetriebe (WVB), Halberstädter Verkehrsbetriebe (HVG). Die Ermäßigung beträgt bis zu 50 %.</p> <p>Der Kreis existiert seit Juli 2007. Er setzt sich aus den vormaligen Landkreisen Halberstadt, Wernigerode, Quedlinburg und der Stadt Falkenstein/Harz zusammen.</p>

Gebietskörperschaft	Seit/Status	Bundesland	Zuschuss	Personenkreis	Normaltarif/Monat	Sozialtarif/Monat	Bemerkungen
Landkreis Teltow-Fläming (u.a. die Stadt Luckenwalde)	2008	BB	Finanzierung erfolgt über den Landkreis.	Anspruchsberechtigt sind Bezieher von Leistungen nach SGB II, SGB XII oder AsylbLG. September – Dezember 2008 wurden 162 Sozialtickets des Landes Brandenburg abgesetzt. In 2008 wurden 500 Sozialtickets des Landkreises abgesetzt	26 € – 66,50 €	ab 13 €	Durch vorzeigen einer „Kundenkarte“, die über die ARGE bzw. die Kreisverwaltung erhältlich ist, werden 50 % Ermäßigung auf Einzel- und Zeitkarten gewährt. Das Sozialticket gilt nur für Buslinien der Verkehrsgesellschaft Teltow-Fläming nicht aber für Züge der Deutschen Bahn und der S-Bahn. Zusätzlich gilt seit September 2008 das Sozialticket des Landes Brandenburg.
Landkreis Tübingen		BW			4-er Karte 6,60 € Monatskarte 36,50 €	4-er Karte 4 € Monatskarte 27 €	Es gibt einen Sozialpass „BonusCard“, der u.a. zum Kauf von ermäßigten 4-er Karten und Monatskarten berechtigt. Der Kreisverband der LINKEN erneuerte im März 2009 seine grundsätzliche Forderung nach einem Sozialticket. Entsprechende Initiativen gibt es in den Gemeinderäten und im Kreistag.

Gebietskörperschaft	Seit/Status	Bundesland	Zuschuss	Personenkreis	Normaltarif/Monat	Sozialtarif/Monat	Bemerkungen
Bundesland Brandenburg (u.a. die kreisfreien Städte Potsdam, Brandenburg a. d. Havel, Frankfurt a. d. Oder, Cottbus und Eberswalde)	September 2008	BB	Das Land Brandenburg steuert 2,3 Mio. € zur Finanzierung bei.	Bezieher von Leistungen nach SGB II, SGB XII und nach dem AsylbLG. Ca. 400.000 Menschen haben Anspruch. Bis April 2009 nach Angaben des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB) 17.756 - vor allem in den kreisfreien Städten (70 %) - verkaufte Tickets: Potsdam 7.815 Frankfurt/Oder 1.826 Kreis Barnim 1.104 Kreis Uckermark 349 Kreis Märkisch-Oderland 288 Kreis Teltow-Fläming 162 Landkreis Spree-Neiße 1.	Tarif: AB 36,50 € BC 35,60 € ABC 55,00 € bis 2 Waben 40,70 € bis 4 Waben 55,00 € bis 6 Waben 75,40 € 1 Landkreis 77,40 € 2 Landkreise 87,60 € 3 Landkreise 128,40 €	AB 18,20 € (Potsdam 17,50 €) BC 20,30 € ABC 27,50 € 20,30 € 27,50 € 37,70 € 38,70 € 43,80 € 64,20 €	Eine Initiative bestehend aus Arbeitslosenverband, Gewerkschaften, Volkssolidarität, Grüne Liga, BUND und DIE LINKE erzeugte mittels eines Volksbegehrens den notwendigen politischen Druck. Das „Mobilitätsticket“ ermöglicht bis zu 50 % Ermäßigung gegenüber dem Preis einer normalen Umweltkarte im Verkehrsverbund Berlin Brandenburg (VBB). Die Ermäßigungsberechtigung wird auf der VBB-Kundenkarte vermerkt. Für die kreisfreien Städte im Land gilt der ABC Tarif. Anita Tack (DIE LINKE) forderte April 2009 eine einheitliche Regelung für den gesamten VBB (Land Brandenburg und Stadt Berlin).

Ratsbeschlüsse zur Einführung eines Sozialticket

Gebietskörperschaft	Status	Bundesland	Zuschuss	Personenkreis	Normaltarif/ Monat	Sozialtarif/ Monat	Bemerkungen
Bochum (kreisfreie Stadt)	Ratsbeschluss Juni 2008	NRW	Die Grünen rechnen mit einer Haushaltsbelastung der Stadt von 3 Mio. €.		56 €	15 €	Seit April 2008 läuft die Unterschriftenaktion „Sozialticket für Bochum“. Das lokale Bündnis auf Initiative des „Bochumer Sozialforums“ besteht aus Kirchen, Wohlfahrtsverbänden, Gewerkschaften, Uni-Gruppen, Parteien und Arbeitsloseninitiativen. Spektakuläre Aktionen wie „Wir fahren schwarz“. Der Rat der Stadt hat sich im Juni 2008 für ein Sozialticket innerhalb des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (VRR) ausgesprochen. Die Grünen unterstützen die Einführung – weisen aber auf die schwierige Finanzsituation der Stadt hin und fordern eine Lösung innerhalb des gesamten VRR. Die CDU-Mehrheit in den Gremien des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (VRR) verhindert bzw. erschwert die Einführung. März 2009 sprach sich die Oberbürgermeister Scholz (SPD) gegen ein kurzfristiges Sozialticket aus.
Eisenach (kreisfreie Stadt)	Ratsbeschluss 2007	TH		Der existierende Sozialpass steht ca. 5.000 Menschen der Stadt zu – sie könnten das Sozialticket nutzen. Uwe Schenke (Sozialausschussvorsitzender im Stadtrat, DIE LINKE) geht von ca. 1.500 Nutzern aus.	32 €	18 €	In der Stadt existiert bereits ein Sozialpass. Februar 2007 beschloss der Stadtrat ein „Leitbild für die Stadt Eisenach“. Darin enthalten sind „15 Goldene Regeln“ und ein Maßnahmenkatalog. In dem Maßnahmenkatalog ist mit Bezugnahme auf die Stadt Erfurt die Einführung eines Sozialtickets enthalten. Die Kommunale Personennahverkehrsgesellschaft Eisenach (KVG) argumentiert mit fehlenden finanziellen Mitteln gegen das Sozialticket. Die Umsetzung des Ratsbeschlusses verzögert sich aufgrund der ablehnenden Haltung des Wartburgkreises, der ebenfalls der kommunalen Personennahverkehrsgesellschaft angehört.
Fürth (kreisfreie Stadt)	Ratsbeschluss und Initiative „Fürther Sozialforum“	BY			53,20 €	Laut Beschluss 18 € unter Finanzierungsvorbehalt	Die Initiative fordert ein Sozialticket für ca. 11 €. Stadträte, Gewerkschaftler und Dekane unterstützen die Forderung, machen aber die Unterstützung aller Städte im regionalen Verkehrsverbund zur Voraussetzung (z.B. Nürnberg, Erlangen). Vgl. Metropolregion Nürnberg-Erlangen-Fürth.

Gebietskörperschaft	Status	Bundesland	Zuschuss	Personenkreis	Normaltarif/ Monat	Sozialtarif/ Monat	Bemerkungen
Hildesheim (Kreisstadt)	Ratsbeschluss Mai 2006 mit Prüfauftrag für die Verwaltung	NI			50 €		Auf Antrag der Grünen beschloss der Rat Mai 2006: der Rat spricht sich für die Einführung eines Sozialtickets im Netz des Stadtverkehr Hildesheim (SVHi) aus, das nicht teurer als das Seniorenticket (36 €) sein soll. Die SVHi wird gebeten, die Möglichkeiten der Umsetzung zu prüfen.
Wolfsburg (kreisfreie Großstadt)	Ratsbeschluss März 2009	NI		Bezieher von Leistungen nach SGB II und Wohngeldberechtigte.	55 €	Erwachsene: 15 € Schüler: 10 €	Mai 2008 forderte DIE LINKE ein „Mobilitätsticket“. Juni 2008 forderte die SPD-Fraktion ebenfalls ein „Mobilitätsticket“. Die Wolfsburger Verkehrsgesellschaft (WVG) beratschlagte über die Finanzierung. Im März 2009 folgte dann der Ratsbeschluss für das Mobilitätsticket in der Stadt.

Parlamentarische und außerparlamentarische Initiativen zur Einführung eines Sozialtickets

Gebietskörperschaft	Status	Bundesland	Personenkreis	Kontakt	Bemerkungen
Aachen (kreisfreie Stadt)	Initiative seit März 2005 „Unabhängige Interessengemeinschaft Arbeitsloser und sozial Benachteiligter in Aachen“	NRW		DIE LINKE Aachen Andreas Müller andreas.mueller@linkspartei-aachen.de Franz Voigt franzvoigt@web.de	Die Initiative setzt sich für ein Sozial-/Mobilitätsticket zum Preis von 18 € im Monat ein. U.a. wurde ein Antrag beim Sozialausschuss der Stadt Aachen gestellt.
Ahaus (mittlere kreisangehörige Stadt)	Initiative	NRW		DIE LINKE Borken info@die-linke-kreisverband-borken.de	DIE LINKE fordert ein Sozialticket – zunächst als zweijährigen Modellversuch mit der Westfalen Bus GmbH und dem Regionalverkehr Münsterland (RVM). Das Ticket soll max. 15 € im Monat kosten.
Augsburg (kreisfreie Stadt)	Initiative	BY	März 2009 waren ca. 30.000 Menschen in Augsburg von Armut bedroht. Über 11.000 Menschen waren arbeitslos gemeldet. Tafelrichtungen versorgen pro Woche ca. 2.500 Menschen mit Lebensmitteln. Sie alle könnten ein Sozialticket nutzen.	Augsburger Armutskonferenz anne-gueller-frey@tuerantuer.de	März 2009 legte die „Augsburger Armutskonferenz“ den 5. Armutsbericht der Stadt vor, und forderte die Einführung eines „Augsburger Pass“ und eines Sozialtickets, das nicht mehr als 14 € im Monat kosten soll. Veranstalter der „Augsburger Armutskonferenz“ sind u.a. Caritas, Diakonie, Sozialverband VdK und DGB.

Gebietskörperschaft	Status	Bundesland	Personenkreis	Kontakt	Bemerkungen
Bielefeld (kreisfreie Stadt)	Initiative	NRW			In Bielefeld gab es bereits Fahrpreisermäßigungen in Höhe von 50 % im Rahmen des „Bielefeld-Passes“, die zunächst reduziert und 2005 ganz abgeschafft wurden. Inga Jesinghaus (Fraktionsgeschäftsführerin der Grünen): „Die grüne Fraktion wird sich für eine Neuauflage der Fahrpreisermäßigung einsetzen, ob wir hierfür politische Partner finden, wird sich zeigen.“ Mit Bezug auf die belgische Stadt Hasselt lautet die Maximalforderung der Grünen in Bielefeld: „kostenfreier ÖPNV für alle“.
Bottrop (kreisfreie Stadt)	Initiative	NRW	Die Kalkulation geht von 13.000 Anspruchsberechtigten aus, von denen ca. 3.200 das Ticket nutzen würden.		September 2008 brachte die SPD-Fraktion einen Antrag auf ein Sozialticket in die Ratssitzung ein. Darin forderte sie die Einführung in das gesamte Tarifgebiet des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (VRR). Falls dies scheitert, sollte die Verwaltung eine separate Regelung für Bottrop erarbeiten. Im Frühjahr 2009 lehnte dann der Oberbürgermeister Noetzel (SPD) ein Ticket nur in Bottrop aus finanziellen Gründen ab. Die Kalkulationen gingen von einem Sozialticket für 15-25 € im Monat aus. Die Stadtverwaltung beziffert die Kosten auf mindestens 1,3 Mio. € in 2009 und auf ca. 2 Mio. € in 2010.
Bremen (Hauptstadt des Landes Freie Hansestadt Bremen)	Initiative	BRE	Ca. 100.000 Menschen leben in Bremen an der Armutsgrenze - sie könnten ein Sozialticket nutzen.	DIE LINKE Bremen info@dielinke-bremen.de Klimaplenum Bremen klimaplenum-bremen@gmx.de	DIE LINKE in der Bürgerschaft argumentiert nicht ökonomisch sondern ökologisch - Umstieg auf und Ausbau des ÖPNV. Die Fraktion hat im Oktober 2007 einen Antrag in der Bürgerschaft zur Einführung des Sozialtickets gestellt. Innerhalb der LINKEN in Bremen gibt es eigens eine AG „Sozialticket“. Seit 2008 gibt es eine Postkartenaktion der LINKEN mit Unterschriftensammlung für ein Sozialticket. Das Sozialticket soll nicht mehr als 15 € im Monat kosten. Das Klimaplenum Bremen fordert die entgeltfreie Nutzung von Bus und Bahn im Bremer Stadtverkehr. Am 16. Mai 2009 veranstaltete das Klimaplenum einen „Bremer Umsonstfahrttag“, um auf seine Forderung aufmerksam zu machen.
Castrop Rauxel (Große kreisangehörige Stadt)	Initiative	NRW			Januar 2009 sagte die Sozialdezernentin der Stadt, Petra Glöß: „Ich denke, dass man eine grundsätzliche Lösung finden muss.“ Ziel sei eine „sozialwürdige Mobilität“. Hinsichtlich der Bedeutung eines Sozialtickets für Bus und Bahn innerhalb der Sozialpolitik sagte Glöß: „Daran wird man sie künftig messen.“ Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) behindert momentan ein Sozialticket. In der Stadt gibt es bereits den Kultur- und Sozialpass als „CAS-Pass“.

Gebietskörperschaft	Status	Bundesland	Personenkreis	Kontakt	Bemerkungen
Chemnitz (kreisfreie Stadt)	Initiative seit 2005	SN	Laut Stadträtin Christine Pastor (DIE LINKE) in 2008: in Chemnitz sind ca. 30.000 Menschen unmittelbar von Hartz IV betroffen, plus Leistungsempfänger nach SGB XII und Asylbewerbergesetz. Sie könnten ein Sozialticket nutzen.	DIE LINKE Chemnitz linke.Fraktion@stadt-chemnitz.de	Eine Forderung auf der 53. Chemnitzer Montagsdemo im September 2005 war ein bezahlbares Sozialticket für den ÖPNV. Ein Antrag der Fraktion DIE LINKE im Stadtrat zur Einführung des Sozialtickets wurde September 2008 abgelehnt. Die Begründung lautete: 2,7 Mio. € Mehrkosten für den städtischen Haushalt.
Darmstadt (kreisfreie Stadt)	Initiative	HE		DIE LINKE Darmstadt Frank Gerfelder-Jung info@linksfraktion-darmstadt.de	Eine Initiative der LINKEN existiert seit 2006.
Dresden (Landeshauptstadt, kreisfreie Stadt)	Initiative „Dresdner Initiative für ein Schüler- und Sozialticket“	SN	In Dresden gibt es derzeit ca. 60.000 Berechtigte für den Sozialpass „Dresden-Pass“ - ca. 12.000 Menschen nutzen den „Dresden-Pass“. Ca. 3.000 Menschen nutzen derzeit die 8 € Wertmarke für den ÖPNV, die es in Zusammenhang mit dem Sozialpass gibt.	DIE LINKE Dresden Ute Bortlik Katja.kipping@wk.bundestag.de	Die Initiative ist ein breites Bündnis bestehend aus DIE LINKE, Bündnis 90/Die Grünen, SPD, DGB, Dresdner Tafel, Grüne Liga, „Bürgerinitiative gegen Sozialkahlschlag und Nationalismus“ u.a. Die Initiative fordert einen „Dresden Mobilpass“. Dezember 2007 gab es einen interfraktionellen Antrag im Stadtrat unter Federführung der LINKEN. Der Antrag ist gescheitert. Es wurde lediglich eine Marktstudie beschlossen. Bis Ende April 2009 wurden 20.000 Unterschriften für das Sozialticket gesammelt. Bis April 2009 gab es 8 € Wertmarken für Inhaber des „Dresden-Pass“. Seit Mai 2009 gibt es stattdessen das „Dresden-Pass-Abo“ – bei Bestätigung durch das Sozialamt wird eine Ermäßigung nun direkt verrechnet. Mit der Wertmarke kostet die Monatskarte anstatt 46 € dann 38 €.
Duisburg (kreisfreie Stadt)	Initiative	NRW	Laut DIE LINKE gibt es 80.000 Bürgerinnen und Bürger in der Stadt, die ein Sozialticket nutzen könnten.	DIE LINKE Duisburg kreisverband@dielinke-du.de	Frühjahr 2008 Antrag der LINKEN und der SPD im Stadtrat auf Einführung eines Sozialtickets für max. 15 € im Monat. Es wurden mehr als 9.000 Unterschriften für ein Sozialticket in Verbindung mit dem „Duisburg-Pass“ („DU-Pass“) gesammelt. CDU und Grüne im Stadtrat sind gegen das Sozialticket. Andererseits fordern die Grünen im Landtag von NRW, hier sind sie in der Opposition, ein landesweites Sozialticket. Der DGB unterstützt die Forderung nach einem Sozialticket in der Stadt.

Gebietskörper-schaft	Status	Bundes-land	Personenkreis	Kontakt	Bemerkungen
Düsseldorf (Landeshauptstadt, kreisfreie Stadt)	Initiative „Initiative für ein Sozialticket in Düsseldorf“	NRW	DIE LINKE im Stadtrat geht von bis zu 25.000 Nutzern aus. In der Stadt sind ca. 50.000 Bürgerinnen und Bürger Sozialpass berechtigt - von ihnen besitzen ca. 30.000 den Sozialpass.	DIE LINKE Düsseldorf info@dielinke-duesseldorf.de „Initiative für ein Sozialticket in Düsseldorf“ www.sozialticket-duesseldorf.de	Die Initiative besteht aus sozialen Einrichtungen, Betroffeneninitiativen und Einzelpersonen. Verschiedene Anträge der Ratsfraktionen der LINKEN, der Grünen und der SPD sind an der Ablehnung von CDU und FDP gescheitert. DIE LINKE fordert ein Sozialticket für 10 €. Auch das Diakonische Werk fordert ein Sozialticket. Es gibt u.a. eine Postkartenaktion gegenüber dem Bürgermeister. Im Februar 2009 startete die Obdachloseninitiative „fifty-fifty“ ein Modellprojekt bis zum Sommer 2009, in dem sie die Finanzierbarkeit des Sozialtickets durch die Stadt belegen will: alle 1.500 registrierten Verkäufer von „fifty-fifty“ können ein Monatsticket (Preisstufe A, Sperrzeit bis 9 Uhr) der Rheinbahn für 15 € statt für 44,40 € bekommen. Die Differenz sponsert „fifty-fifty“. April 2009 demonstrierten mehrere Hundert vor dem Stadtrat und dem Sitz der Landesregierung für ein Sozialticket. In Düsseldorf existiert bereits der Sozialpass „Düsselpass“ - das Sozialticket soll an ihn gebunden sein. DIE LINKE im Stadtrat forderte einen 2-jährigen Modellversuch in 2009 und 2010 unter Verwendung von Haushaltsmitteln in Höhe von 8,5 bzw. 14 Mio. €. Die LINKE verweist auf Mehreinnahmen der Rheinbahn AG durch Neukunden.
Essen (kreisfreie Stadt)	Initiative	NRW		DIE LINKE Essen kontak@dielinke-essen.de	Die Ratsfraktion DIE LINKE/DKP/AUF stellte Februar 2008 einen Antrag im Stadtrat. Der DGB hat diese Initiative unterstützt. Ein Ratsbeschluss zur Einführung zum März 2009 wurde kurzfristig von Oberbürgermeister Wolfgang Reiniger (CDU) und vom Stadtrat abgesetzt. Der Düsseldorfer Regierungspräsident Jürgen Büssow (SPD) hatte Vorbehalt angekündigt, da das Ticket den städtischen Haushalt belaste. Geplant war die Einführung eines Sozialtickets für 27,80 € (Erwachsene) bzw. 19,50 € (Jugendliche) im Monat. DIE LINKE fordert ein Sozialticket für max. 15 € im Monat, ermäßigte 4er Tickets und einen Sozialpass als Trägerkarte. Laut Verwaltung und Essener Verkehrs-AG muss das Sozialticket „haushaltsneutral“ sein.

Gebietskörper-schaft	Status	Bundes-land	Personenkreis	Kontakt	Bemerkungen
Freiburg i. Breisgau (kreisfreie Stadt und Region)	Initiativen seit 2005, derzeit „Runder Tisch zu den Auswirkungen der Hartz-Gesetze in Freiburg“	BW	Die Initiative geht von über 13.000 Bürgerinnen und Bürgern aus, die in Freiburg Leistungen nach SGB II und SGB XII beziehen. Sie könnten das Sozialticket nutzen.	Runder Tisch (...) Martin Klauss runder-tisch-freiburg@web.de	Die Initiative fordert ein Sozialticket für Bus und Bahn für Freiburg und die Region für 18 € im Monat. Eine Regio-Monatskarte kostet derzeit 45,50 €. Das Sozialticket soll an den Sozialpass gebunden sein. Die Initiative findet u.a. beim DGB und kirchlichen Einrichtungen Unterstützung. Im November 2008 hat die Freiburger Verkehrs AG (VAG) ein Mobilitätsgutachten zur Einführung in Auftrag gegeben. Dezember 2007 beschloss der Gemeinderat bereits den Sozialpass „Freiburg-Pass“, der 2008 realisiert wurde. Die Initiative geht davon aus, dass das Sozialticket Mehreinnahmen durch neue Nutzer bringt. Aus dem städtischen Haushalt sollen 100.000 € zur finanziellen Sicherung des Projektes eingeplant werden.
Gelsenkirchen (kreisfreie Stadt)	Initiative	NRW		DIE LINKE Gelsenkirchen dielinke.gelsenkirchen@arcor.de	Ähnliche Situation wie in der Stadt Bochum. SPD, Grüne und DIE LINKE/AUF haben im September 2008 einen Ratsbeschluss zur Einführung auf der Ebene des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (VRR) durchgesetzt. Ein weitergehender Antrag von DIE LINKE/AUF auf einen städtischen Alleingang fand mit Hinweis auf die schwierige finanzielle Situation der Stadt keine Mehrheit. Die CDU spricht sich gegen das Sozialticket aus. VVR-Vorstand Klaus Vorgang sagte in der Debatte: „Man muss nicht über jedes Stöckchen springen, das einem DIE LINKE hinhält.“ Juni 2008 führte die Hartz IV-Selbsthilfegruppe des Evangelischen Industrie- und Sozialpfarramtes eine Umfrage zum Sozialticket durch. Die Hartz IV-Selbsthilfegruppe fordert ein Sozialticket für 18 €.
Gladbeck (große kreisangehörige Stadt)	Initiative	NRW		DKP-Ratsfraktion Gladbeck dkp-gladbeck@arcor.de	Die DKP-Ratsfraktion setzt sich für das Sozialticket ein und sammelt seit September 2008 Unterschriften. Sozialdezernent Rainer Weichert sagte September 2008: „Die Stadt wird das Sozialticket-Thema und die Beratungen auf VRR-Ebene aufmerksam beobachten.“
Göttingen (Kreisstadt)	Initiative	NI		Sozialforum Göttingen info@pari-goe.de	November 2004 forderten Göttinger Arbeitslose ein Sozialticket für öffentliche Einrichtungen und Verkehrsmittel.

Gebietskörperschaft	Status	Bundesland	Personenkreis	Kontakt	Bemerkungen
Gütersloh (Kreisstadt)	Initiative	NRW	Laut Antrag der Grünen Berechtigte von Leistungen nach SGB II, SGB XII und AsylbLG.		Februar 2009 Antrag der Ratsfraktion der Grünen: die Verwaltung der Stadt solle Verhandlungen mit den Stadtwerken Gütersloh für ein Sozialticket aufnehmen (zunächst Modellversuch für 2 Jahre). Laut Grünen-Antrag Erwachsene 15 € und Jugendliche 10 € im Monat. Laut Antrag der Grünen soll der städtische Haushalt nicht belastet werden.
Halle (kreisfreie Stadt)	Initiative	SNA	Berechtigte von Leistungen nach SGB II oder vergleichbarer staatlicher Hilfen zum Lebensunterhalt.	DIE LINKE Halle info@dielinke-halle.de	September 2007 Antrag DIE LINKE im Stadtrat. Modifizierter Beschluss – die Oberbürgermeisterin Dagmar Szabados (SPD) wurde mit der Vorbereitung und Umsetzung eines Sozialtickets zum Januar 2008 beauftragt. Der Antrag ist in die entsprechenden Ausschüsse und in den Aufsichtsrat der Verkehrsbetriebe verwiesen wurden – ein Beschluss wurde aber mit Hinweis auf die Belastung des Haushalts bisher nicht gefasst. DIE LINKE hält an einem Sozialticket (nach dem Modell Leipzig) fest. Eine Monatskarte kostet derzeit 44,50 € - das Sozialticket soll max. 18,40 € im Monat kosten. Laut Aussage von Uwe Heft (verkehrspolitischer Sprecher DIE LINKE im Landtag SNA / Mitglied im Stadtrat Halle / Mitglied im Aufsichtsrat Hallesche Verkehrs AG (HAVAG)) sind keine öffentlichen Zuschüsse erforderlich.
Herne (kreisfreie Stadt)	Initiative „Herner Sozialforum – Bündnis für Arbeit und soziale Gerechtigkeit“	NRW		Herner Sozialforum norbert.arndt@verdi.de DIE LINKE Herne vorstand@dielinke-herne.de	September 2007 beauftragte der Stadtrat die Verwaltung, das Sozialticket zu prüfen. Februar 2008 lehnte der Stadtrat das Sozialticket ab – eine Lösung sei nur im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) möglich. Kämmerer Peter Bornfelder sieht für Herne kein Sozialticket, da es eine „klassische freiwillige Leistung“ sei, die sich die Haushaltssicherungsgemeinde nicht erlauben könne. Die Fraktionssprecher Frank Dudda (SPD), Rolf Ahrens (Grüne) teilten diese rechtliche Einschätzung und verweisen auf eine Lösung im VRR. Verdi, DGB und DIE LINKE fordern das Sozialticket. Die Initiative hat September 2008 beschlossen, verstärkt Unterschriften zu sammeln

Gebietskörper-schaft	Status	Bundes-land	Personenkreis	Kontakt	Bemerkungen
Herten (große kreisangehörige Stadt)	Initiative	NRW		DIE LINKE Herten info@dielinke-herten.de	U.a. Januar 2009 Anregung DIE LINKE zur Einführung eines Sozialtickets für den ÖPNV in Herten. Der Rat solle sich bei den entsprechenden Gremien für ein Sozialticket für Bezieher von Leistungen nach SGB II und SGB XII einsetzen, das 15 € im Monat kostet. Derzeit gibt es den Sozialpass „Herten-Pass“ ohne Vergünstigung im ÖPNV.
Iserlohn (große kreisangehörige Stadt)	Initiative	NRW	Ca. 4.000 Bürgerinnen und Bürger könnten das Sozialticket nutzen.	Friedensplenum Iserlohn info@irislula.de	Ein Antrag der Ratsfraktionen Bündnis 90/Die Grünen und SPD im Sozialausschuss wurde mit der Begründung abgelehnt: zu hohe Belastung des kommunalen Haushaltes. Bis dato halten die Grünen an ihrer Forderung fest. Im August 2008 Anregung von Andreas Seckelmann („Friedensplenum“) gegenüber dem Rat der Stadt zur Einführung eines Sozialtickets auf der Grundlage eines Antragsentwurfs des „Friedensplenums Iserlohn“ Vgl. Märkischer Kreis.
Karlsruhe (Stadtkreis)	Initiative	BW			Juli 2008 forderte die SPD gegenüber Oberbürgermeister Heinz Fenrich (CDU) ein „Karlsruher Sozial-Ticket“ zum Preis von 20 € im Monat. Neukunden würden laut SPD die Einbußen des Karlsruher Verkehrsverbundes (KVV) decken. Der KVV widerspricht dem und fordert seinerseits Zuschüsse der Stadt. Laut Kalkulation der SPD ca. 2,5 Mio. € Kosten, die z.T. die Stadt tragen müsste.
Kiel (kreisfreie Stadt, Landeshauptstadt)	Initiative	SH		DIE LINKE Kiel info@dielinke-kiel.de Ansprechpartnerin der Kieler Kinderarmutskonferenzen Jana Dümling duemling@drk-kiel.de außerdem: Björn Thoroe piratikus@gmx.de	März 2009 lehnte Oberbürgermeisterin Angelika Volquartz (CDU) mit der FDP ein Sozialticket aus Kostengründen ab. SPD, Bündnis 90/Grüne, SSW und DIE LINKE sind für das Sozialticket. Die „Kieler Kinderarmutskonferenz“ fordert ebenfalls ein Sozialticket.
Krefeld (kreisfreie Stadt)	Initiative	NRW		DIE LINKE Krefeld heidrun@vdstueck.de	DIE LINKE fordert ein Sozialticket in der Stadt und Druck auf die CDU /FDP-Landesregierung in NRW. November 2008 Antrag der Grünen zur Einführung des Sozialtickets im VRR – notfalls auch auf kommunaler Ebene. Vgl. Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR).

Gebietskörperschaft	Status	Bundesland	Personenkreis	Kontakt	Bemerkungen
Lübeck (kreisfreie Stadt)	Initiative	SH	Laut Kalkulation der Stadt 32.800 Bürgerinnen und Bürger, von denen zwischen 30 % (SGB XII-Bezieher) und 50 % (SGB II-Bezieher) das Sozialticket nutzen würden.	DIE LINKE Lübeck info@die-linke-luebeck.de	Bis 2001 galten mit dem Lübeck-Pass 50 % Ermäßigung auf Zeitkarten. September 2008 Beschluss der Bürgerschaft auf Antrag DIE LINKE die Einführung eines Sozialtickets für Busse zu prüfen. April 2009 schlug der Stadtverkehr zwei Modelle vor: 1) Abo: Erwachsene 47,50 €, Kinder 35,10 € (je 15 € Ermäßigung im Monat) - Kosten für den städtischen Haushalt ca. 2,8 Mio. €. 2) 50 Prozent Ermäßigung auf Wochen- und Monatskarten - Zuschussbedarf schwer zu ermitteln.
Ludwigshafen (kreisfreie Stadt)	Initiative	RP		DIE LINKE Ludwigshafen kreisvorstand@die-linke-lu.de	Februar 2009: die Arbeiterwohlfahrt (AWO) der Metropolregion Rhein-Neckar (u.a. Heidelberg, Mannheim, Ludwigshafen) forderte wiederholt ein Sozialticket im ÖPNV für ca. 17 € im Monat. Ihre Argumentation: Mehreinnahmen durch Neukunden. 2008 brachte die SPD-Fraktion im Stadtrat einen Antrag für ein Sozialticket für zunächst zwei Jahre ein. DIE LINKE unterstützt das Sozialticket.
Lüneburg (Kreisstadt)	Initiative	NI	Laut Antrag DIE LINKE sollte der Sozialausweis mit Sozialticket allen Bürgerinnen und Bürgern der Stadt Lüneburg zustehen, die weniger als 1.000 € netto im Monat zur Verfügung haben.	DIE LINKE Lüneburg Linksfraktion.Lueneburg@Online.de	2007 stellte die DIE LINKE im Stadtrat einen Antrag für einen Sozialausweis, der optional ein Sozialticket für den Stadtbus beinhalten sollte. Mit Sozialticket sollte der Sozialausweis 15 € im Monat kosten, ohne Sozialticket kostenlos sein.
Mannheim (Kreisstadt)	Initiative	BW		Linke Liste Mannheim gudrun.kuch@lili-mannheim.de	Februar 2009: die Arbeiterwohlfahrt (AWO) der Metropolregion Rhein-Neckar (u.a. Heidelberg, Mannheim, Ludwigshafen) forderte wiederholt ein Sozialticket im ÖPNV für ca. 17 € im Monat. Ihre Argumentation: Mehreinnahmen durch Neukunden. Der SPD-Ortsverband unterstützt diese Forderung. Dezember 2008: die Grünen im Gemeinderat forderten gegenüber der CDU und SPD eine Erweiterung des Sozialpasses um ein Sozialticket. In Mannheim existiert bereits ein „Maxx-Ticket“: Kinder und Jugendliche, die Sozialhilfe oder Hartz IV bekommen und weiter als drei Kilometer von der Schule entfernt wohnen, erhalten ein Monatsticket für 8 bzw. 11 € anstatt 45 €. Stadträtin Gudrun Kuch (Linke Liste Mannheim (LiLiMa)) forderte 2008 wiederholt einen Sozialpass mit Sozialticket für den Personenkreis, der unter die Pfändungsgrenze fällt. Das Ticket soll 15 € im Monat in der Großwabe Mannheim kosten.

Gebietskörper-schaft	Status	Bundes-land	Personenkreis	Kontakt	Bemerkungen
Markkleeberg (Große Kreisstadt im Landkreis Leipzig)	Initiative „Markkleeberg muss leben“	SN		Ingo Brinksmeier aktionsbuendnis-leipzig@markkleeberg.de	Die Initiative ist Bestandteil eines Bündnisses gegen Sozialabbau in Nordsachsen und fordert ein Sozialticket für max. 20 € im Monat. Als Berechnungsgrundlage soll das steuerliche Existenzminimum dienen. Der Landrat des Landkreis Leipzig, Gerhard Gey (CDU), lehnt ab und verweist auf den Mitteldeutschen Verkehrsbund (MDV) als Verhandlungspartner. Vgl. Landkreis Leipzig.
Menden (mittlere kreisangehörige Stadt)	Initiative	NRW			April 2009 sagte Ingrid Ketzscher (stellvertretende Bürgermeisterin): „Wir Grüne setzen uns unter dem Motto ‚Recht auf Mobilität auch für Arme‘ dafür seit Jahren ein.“ Stadt und Kreis lehnen ein Sozialticket ab
Mönchengladbach (kreisfreie Stadt)	Initiative	NRW		DIE LINKE Mönchengladbach buero@die-linke-mg.de	Die SPD forderte Februar 2008 ein Sozialticket analog dem „Dortmunder Modell“ für ca. 15 € im Monat. Die Verwaltung solle mit der Niederrheinischen Versorgung und Verkehr AG (NVV) Verhandlungen aufnehmen. In ihrem Kommunalwahlprogramm 2009 fordert DIE LINKE die Ergänzung des existierenden Sozialpass „Mönchengladbach-Pass“ um ein Sozialticket für 15 € monatlich.
Mülheim a. der Ruhr (kreisfreie Stadt)	Initiative	NRW	Mit Stand vom November 2008 kalkulierte die Stadt: 10.000 Mülheimer hätten einen Anspruch.	DIE LINKE Mülheim nina.eumann@dielinke-mh.de uwe.klabuhn@dielinke-mh.de	Das Sozialticket soll an den „MülheimPass“ gekoppelt werden. Die Fraktionen der SPD und der Grünen im Stadtrat forderten Januar 2008 die wohlwollende Prüfung des Sozialtickets durch die Verwaltung. DIE LINKE Kreisverband Mülheim-Ruhr fordert die Einführung eines Sozialtickets für 14,11 € im Monat. Zur Finanzierung sagte Johannes Gliem (sozialpolitischer Sprecher der SPD-Ratsfraktion): „Das Geld hat Mülheim nicht.“, die Stadt würde zur Nothaushaltsgemeinde und der Regierungspräsident das Ticket in der Kommune ablehnen. Laut Berechnungen der Stadt vom November 2008 würden die Kosten 2 Mio. € betragen.
Münster (kreisfreie Stadt)	Initiative	NRW		DIE LINKE Münster info@die-linke-muenster.de	Zur Kommunalwahl 2009 fordert DIE LINKE ein Sozialticket für Hartz IV- und Sozialhilfeempfänger. Das Ticket soll kostenlose Busfahrten und Gratisbesuche in Schwimmbädern leisten.

Gebietskörperschaft	Status	Bundesland	Personenkreis	Kontakt	Bemerkungen
Neumünster (kreisfreie Stadt)	Initiative	SH		DIE LINKE Neumünster info@dielinkenms.de	Dezember 2008 stieß ein Antrag der Ratsfraktion DIE LINKE zur Einführung eines Sozialticket fraktionsübergreifend auf Zustimmung. Die Zustimmung des Sozialausschusses steht noch aus. Einführung des Sozialtickets voraussichtlich Mitte 2009. Bis August 2009 gab es mit dem „Neumünster-Pass“ eine Sechsfahrtenkarte im Sozialtarif für 7,05 € anstatt 9,40 €.
Neuss (kreisangehörige Stadt)	Initiative	NRW	Laut Antrag der SPD sollen Empfänger von Leistungen nach SGB II, SGB XII, AsylbLG und WoGG berechtigt sein.	DIE LINKE Neuss FelixDieLinke@t-online.de	Juni 2005 beantragte die Ratsfraktion Unabhängige/PDS die Einführung eines Sozialtickets im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) für max. 20 € im Monat. Dezember 2008 Ratsantrag der SPD-Fraktion zum Sozialticket: einjährige Probelaufzeit, das Ticket solle „wirtschaftlich vertretbar“, „kostenneutral für den städtischen Haushalt“ und billiger als 28 € im Monat sein. Die Grünen unterstützen den Antrag der SPD und die Ausdehnung auf die Kreisebene. DIE LINKE fordert derzeit in Ablehnung an das „Dortmunder Modell“ ein Ticket für 15 €. Januar 2009 wurde ein Antrag der SPD im Stadtrat abgelehnt.
Oberhausen (kreisfreie Stadt)	Initiative	NRW		DIE LINKE Oberhausen info@dielinke-oberhausen.de	Es existiert der Sozialpass „Oberhausen-Pass“. Dezember 2007 forderten die Grünen für Inhaber des „Oberhausen-Pass“ Ermäßigungen bei Bus und Bahn. Das Ticket sollte 15 € pro Monat kosten. Der Vorstand der „Stadtwerke Oberhausen AG“ (STOAG) sollte im ersten Halbjahr 2008 die Einführung prüfen und eine 2jährige Erprobungsphase ermöglichen. Februar 2008 stellte DIE LINKE einen Ratsantrag zur sofortigen Einführung eines Sozialtickets für max. 15 € im Monat nach dem „Dortmunder Modell“.
Plochingen (vgl. auch Landkreis Esslingen)	Initiative	BW		DIE LINKE Kreisverband Esslingen Rainer Hauenschild rainer-hauenschild@t-online.de	August 2008 forderte DIE LINKE ein Sozialticket in Zusammenhang mit einem zu schaffenden Sozialpass, das monatlich ca. 20 € kosten soll.
Regensburg (kreisfreie Stadt)	Initiative u.a. „Bürgerinitiative Asyl Regensburg“	BY		Bürgerinitiative Asyl Regensburg http://biasyl.de/	Bis 2005 existierte bereits ein Sozialtarif. Die Bürgerinitiative fordert einen Sozialpass und ein Sozialticket für Alleinstehende (14 €), Jugendliche (11,20 €) und Flüchtlinge (1,60 €), angelehnt an die Verordnung des Arbeitsministeriums, das 4 % des Regelsatzes für den Posten „Verkehr“ vorgesehen sind).

Gebietskörperschaft	Status	Bundesland	Personenkreis	Kontakt	Bemerkungen
Schweinfurt (kreisfreie Stadt)	Initiative u.a. „Schweinfurter Arbeitsloseninitiative e.V.“ (SALI) und „Montagsaktion“	BY		DIE LINKE Schweinfurt Sinan.Oeztuerk@DieLinke-SW-KG.de Schweinfurter Arbeitsloseninitiative sali-ev@t-online.de	Die Initiative setzt sich für einen Sozialpass mit Sozialticket in Stadt und Landkreis ein. DIE LINKE unterstützt diese Forderung. August 2008 sagte Sinan Öztürk (DIE LINKE, Bezirksgeschäftsführer ver.di Schweinfurt): „Zu wissen, dass jedes fünfte Kind in Schweinfurt in Armut lebt, ist eine Situation, die wir nicht hinnehmen dürfen.“ Schweinfurt hat die zweithöchste Kinderarmutsrate in Bayern. 2007 lebten in Schweinfurt 1.649 Kinder unter 15 Jahren von monatlich 208 € Sozialgeld / ALG II.
Soest (Kreisstadt)	Initiative	NRW		DIE LINKE Soest iris.fenzlein@die-linke-soest.de	In ihrem Kommunalwahlprogramm 2009 fordert DIE LINKE die Einführung eines „SoestPass“, der städtische Sozialtarife bündeln soll (u.a. das Sozialticket für Empfänger von Sozialleistungen und Geringverdiener).
Solingen (kreisfreie Stadt)	Initiative	NRW	Nach Angaben von „Solingen AKTIV“ sind 20.000 Solinger von Armut betroffen.	Solingen AKTIV info@sg-aktiv.de	Ein Antrag der Ratsfraktion der Grünen in der Stadt vom August 2008 wurde von ihnen im Oktober 2008 mit Verweis auf einen Antrag der Grünenfraktion im Landtag NRW zurückgestellt. Unabhängig davon forderte die Ratsfraktion „Solingen AKTIV“ im Oktober 2008 ein Sozialticket für 15 € im Monat.
Suhl (kreisfreie Stadt)	Initiative	TH		DIE LINKE Suhl geschaeftsstelle@die-linke-suhl.de	Es existiert ein Sozialpass. Ein Sozialticket in Verbindung mit dem Sozialpass wurde zu 2009 wieder abgeschafft.
Trier (kreisfreie Stadt)	Initiative „Sozialforum“ - existiert seit Februar 2008	RP		DIE LINKE Trier mail@die-linke-trier.de Sozialforum Trier buero@multicultural-center.de Initiativkreis der Freien Linken wolfgang.a.schmitt@freielinke.de	Das „Sozialforum“ fordert vom Stadtrat ein „Mobilitätsticket“ mit keiner oder geringer Eigenbeteiligung der Nutzer. Ziel ist die kostenlose Nutzung des Busverkehrs für alle Trierer. Das Sozialforum bringt soziale und ökologische Argumente an. DIE LINKE unterstützt das „Sozialforum“ aktiv. Unabhängig davon forderte der „Initiativkreis der Freien Linken“ im April 2009 ein Sozialticket für max. 20 € im Monat für Personen, die unterhalb der EU-Armutsgränze (938 €) leben – es soll sich durch Neukunden selber tragen.

Gebietskörperschaft	Status	Bundesland	Personenkreis	Kontakt	Bemerkungen
Tübingen (große Kreisstadt)	Initiative	BW		ZAK Tübingen zak@zak-tuebingen.org	Die Gruppe „ZAK“ sagt über sich, dass sie zu den Themen Asyl, Rassismus, Arbeit, Europa und Militarisierung vor Ort aktiv ist. Die Gruppe fordert einen Nulltarif für den städtischen Stadtverkehr „TüBus“. Die lokale Kampagne steht unter dem Leitmotiv „Grundrecht auf Mobilität in Zeiten des Klimawandel“. Zuletzt brachte die Gruppe ihre Forderung „TüBus umsonst!“ im Wahlkampf zu den Gemeinderatswahlen 2009 ein. Laut „ZAK“ nimmt die Stadtverkehr Tübinger GmbH jährlich rund fünf Mio. Euro mit dem Ticket-Verkauf ein. Um den Ausfall dieser Einnahmen zu kompensieren, schließt die Gruppe Steuererhöhungen nicht aus. Ein Modell ist eine allgemeine Mobilitätsabgabe, die sozial gestaffelt werden soll.
Waltrop (mittlere kreisangehörige Stadt)	Initiative	NRW	Laut Antrag DIE LINKE sollen Empfänger von Leistungen nach SGB II und SGB XII berechtigt sein.	DIE LINKE Waltrop DIE-LINKE.Waltrop@web.de	Februar 2008 stellte DIE LINKE Stadtverband Waltrop einen Antrag an den Rat der Stadt für ein Sozialticket nach dem Vorbild der Stadt Dortmund für 15 € im Monat.
Weiden (kreisfreie Stadt)	Initiative	BY	Laut Antrag DIE LINKE für Empfänger von Leistungen nach SGB II oder vergleichbare staatliche Unterstützung.	DIE LINKE Weiden-Neustadt-Tirschenreuth info@die-linke-wen-new-tir.de	Februar 2009 richtete DIE LINKE Kreisverband Weiden-Neustadt-Tirschenreuth eine Eingabe an den Stadtrat mit der Forderung nach einem regionalen Sozialticket „Nordoberpfalz-Ticket“ für die Stadt Weiden, den Landkreis Neustadt und den Landkreis Tirschenreuth bis zum Juli 2009. Für Erwachsene bzw. Jugendliche und Kinder soll das Ticket 15 € bzw. 10 € im Monat kosten. Dieses Sozialticket soll gleichzeitig als Sozialpass verschiedene Ermäßigungen bieten. Der Oberbürgermeister Kurt Seggewiß (SPD) sicherte die „wohlwollende Prüfung“ der Eingabe zu.
Weimar (kreisfreie Stadt)	Initiative, Sozialticket voraussichtlich ab 2010	TH			Die Weimarer Jusos sprechen sich seit 2005 für ein Sozialticket mit folgenden Leistungen aus: Preishalbiert auf Zeitkarten für Empfänger von ALG II und ähnlich finanziell Benachteiligte. Juni 2008 stellten die Ratsfraktionen Die Grünen, SPD und PDL eine gemeinsame Anfrage zur Wiedereinführung des Sozialtickets mit der Forderung nach zeitnahe Einführung, 50 % Ermäßigung auf Wochen- und Monatskarten. Das Ticket sollte durch einen städtischen Zuschuss finanziert werden. Vgl. auch Verkehrsverbund Mittelthüringen (VMT) – hier soll bis 2010 ein Sozialticket eingeführt werden.

Gebietskörper-schaft	Status	Bundes-land	Personenkreis	Kontakt	Bemerkungen
Witten (Große kreisangehörige Stadt)	Initiative	NRW			Initiative des DGB für ein Sozialticket über die Stadt hinaus. November 2008 forderte die SPD ein Mobilitäts-/Sozialticket bis zum Mai 2009 über die Stadt hinaus im gesamten Gebiet des Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR).
Wuppertal (kreisfreie Stadt)	Initiative	NRW	Laut Antrag der LINKEN für Inhaber des „Wuppertalpass“ und Bezieher von Leistungen nach SGB II, SGB XII und AsylbLG.	DIE LINKE Wuppertal ratsfraktion@dielinke-wuppertal.de	Es existiert bereits ein Sozialpass „Wuppertalpass“. Die Ratsfraktion DIE LINKE forderte Februar 2008 ein Sozialticket für 15 € im Monat. CDU/SPD/Grüne/FDP und WfW lehnten ab. Oktober 2008 brachten die Grünen einen eigenen Antrag zur Einführung eines Sozialtickets in den Rat der Stadt ein.
Würzburg (kreisfreie Stadt)	Initiative	BY	Laut Antrag der LINKEN für Bezieher von Leistungen nach SGB II, SGB XII und AsylbLG.	DIE LINKE Würzburg info@die-linke-wuerzburg.de	DIE LINKE forderte 2008 vom Stadtrat ein Sozialticket zum Preis von 18 € im Monat. März 2009 forderte die Arbeitsgemeinschaft sozialdemokratischer Frauen (AsF) im Landkreis Würzburg: die SPD-Fraktion solle sich im Kreistag des Landkreis Würzburg für ein Sozialticket zum Preis von 15 € im Monat einsetzen.
Zittau (Große Kreisstadt)	Initiative u.a. „Zittauer Arbeitskreis für soziale Gerechtigkeit“ (ZAK)	SN		Zittauer Arbeitskreis für soziale Gerechtigkeit zak-zittau@gmx.de	Vgl. Landkreis Löbau / Zittau.
Zwickau (Große Kreisstadt)	Initiative	SN		DIE LINKE Zwickau dielinke-zwickau@t-online.de	Januar 2009 forderte Stadtrat Thomas Ungethüm (AG Zwickau, unabhängige Wählervereinigung e.V.) wiederholt ein Sozialticket nach dem Leipziger Modell. Der Sozialbürgermeister Bernd Meyer (DIE LINKE) dazu: „Wir prüfen das.“
Kreis Borken	Initiative	NRW	Laut Antrag der Grünen Empfänger von Leistungen nach SGB II, SGB XII, AsylbLG und wirtschaftlicher Jugendhilfe.		Mai 2008 stellte die SPD-Fraktion einen Antrag zur Einführung eines Sozialtickets. März 2009 wurde ein Antrag der Grünen im Ausschuss für Arbeit, Soziales und Gesundheit des Kreistages abgelehnt. Das Sozialticket sollte für Bus und Bahn im Kreisgebiet gelten.
Kreis Bruck	Initiative	BY			Initiative der SPD. Die Kreisverwaltung winkte bereits im Vorfeld mit der Begründung ab, das Sozialticket sei zu teuer und verursache zu viel Bürokratie. Evelyn Richter (Vorsitzende der CSU-Fraktion im Kreistag): „Ich bin äußerst skeptisch.“ Laut Zahlen des Landkreis ca. 410.000 € Kosten plus Personal- und Organisationskosten.

Gebietskörper-schaft	Status	Bundes-land	Personenkreis	Kontakt	Bemerkungen
Ennepe-Ruhr-Kreis (u.a. Ennepetal)	Initiative	NRW			Juni 2008 war die SPD im Kreistag dafür, dass die Kreisverwaltung ein Sozialticket prüft („angemessener Preis für eine Monatskarte“). Querschüsse kamen von der CDU. Vgl. Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR).
Kreis Herford (u.a. Herford, Enger, Spenge und Bünde)	Initiative	NRW		DIE LINKE Herford info@dielinke-owl.de	September 2008 beschloss die Hartz IV AG der LINKEN ein Sozialticket für den Kreis Herford zu fordern.
Kreis Herzogtum Lauenburg	Initiative	SH		DIE LINKE Herzogtum Lauenburg info@dielinke-khl.de	Mai 2008 forderte DIE LINKE Kreisverband Herzogtum Lauenburg ein Sozialticket für einkommensschwache Bürger. Oktober 2008 beantragte DIE LINKE im Kreistag die Einführung eines Sozialtickets.
Kreis Höxter/ Niesen	Initiative	NRW			Dezember 2008 stellten die Grünen einen Antrag für ein Sozialticket im Nahverkehrsverbund Paderborn Höxter (nph). Laut Antrag der Grünen soll die Landesregierung in Anlehnung an die Schülerbeförderung und das Semesterticket Haushaltsmittel bereitstellen.
Kreis Kleve	Initiative	NRW		ATTAC Niederrhein klaus.kubernus@uni-due.de	U.a. fand im Mai 2009 das „2. Forum für ein Sozialticket Niederrhein“ mit ATTAC Niederrhein statt. Vgl. Kreis Wesel und Region Niederrhein.
Märkischer Kreis (u.a. Stadt Iserlohn, Menden)	Initiative u.a. „Friedensplenum Iserlohn“	NRW	Laut dem „Friedensplenum Iserlohn“ sollen Empfänger von Leistungen nach SGB II, SGB XII, AsylbLG und wirtschaftlicher Jugendhilfe berechtigt sein. Laut Grüne könnten ca. 15.000 Menschen im Kreis das Ticket nutzen.	Friedensplenum Iserlohn info@irislula.de	2006 entschied der Kreistag mit den Stimmen von CDU und FDP kein Sozialticket im Kreis einzuführen. 2008 Anregung des „Friedensplenum Iserlohn“ gegenüber dem Landrat und dem Kreistag zur Einführung eines Sozialtickets für ca. 14 € im Monat. Die Initiative argumentiert sozial-, umwelt-, gesundheits- und wirtschaftspolitisch. Der Finanzierungsvorschlag des „Friedensplenum Iserlohn“ lautet Umlagefinanzierung durch den Kreis und Verrechnung der tatsächlichen Kosten. Das MdB Markus Kurth (Grüne) tritt aktiv für ein Sozialticket im Kreis auf.

Gebietskörperschaft	Status	Bundesland	Personenkreis	Kontakt	Bemerkungen
Kreis Paderborn	Initiative	NRW			Dezember 2008 stellten die Grünen einen Antrag im Kreistag für ein Sozialticket im Nahverkehrsverbund Paderborn Höxter (nph). Darüber hinaus streben die Grünen eine Regelung für alle Nahverkehrsverbände im Bundesland NRW an.
Kreis Recklinghausen	Initiative u.a. „Montagsdemonstrationen“	NRW		DIE LINKE Recklinghausen info@die-linke-re.de Initiative Montagsdemonstration info@montagsdemo-recklinghausen.de	Juni 2005 beantragte die damalige PDS im Kreistag die Schaffung eines „Jobsucher-Tickets“. Dieses Ticket für ALG II-Empfänger sollte über einen Großkundenrabatt beim Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) und die ARGE finanziert werden. September 2008 wiederholte DIE LINKE im Kreis ihre Unterstützung für die Initiativen für ein Sozialticket. In ihrem Kommunalwahlprogramm 2009 fordert DIE LINKE die Einführung eines flächendeckenden Nahverkehrsticket im ÖPNV, das durch ein Sozialticket für Einkommensschwache ergänzt werden soll. DIE LINKE fordert von der Landesregierung NRW (Anschubfinanzierung) und vom Bund (Erhöhung der ÖPNV-Regelsätze) eine finanzielle Beteiligung.
Kreis Rendsburg-Eckernförde	Initiative	SH		DIE LINKE Rendsburg-Eckernförde dielinke.rdeck@googlemail.com	Der Kreisverband DIE LINKE forderte im November 2008 die Einführung eines Sozialtickets in 2009.
Rhein-Sieg-Kreis (vgl. Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS))	Initiative	NRW	Laut DIE LINKE sollen Erwerbslose und Erwerbstätige mit einem Monatslohn bis zu 1280 € anspruchsberechtigt sein.	DIE LINKE Rhein-Sieg info@linkspartei-rhein-sieg.de	März 2009 machte DIE LINKE die Anregung gegenüber dem Kreistag zur Einführung eines „Sozial-Monatsticket“. Das Ticket soll 10-15 € im Monat kosten. April 2009 wurde die Anregung zur Beratung in den Ausschuss für soziale Angelegenheiten und soziale Beschäftigungsförderung überwiesen.
Kreis Siegen-Wittgenstein	Initiative	NRW		DIE LINKE Siegen-Wittgenstein mail@die-linke-siegen-wittgenstein.de	DIE LINKE forderte im Juni 2008 die umgehende Einführung eines Sozialtickets im Tarifbereich der Verkehrsgemeinschaft Westfalen-Süd (VGWS). Das Ticket für Menschen mit geringem Einkommen soll nicht mehr als 19 € im Monat kosten (dies entspricht dem Hartz IV-Regelsatz für Mobilität insgesamt).
Kreis Soest	Initiative	NRW	Laut der LINKEN sollen Arbeitslose, Grundsicherungsbezieher und Geringverdiener anspruchsberechtigt sein.	DIE LINKE Soest info@die-linke-soest.de	In ihrem Kommunalwahlprogramm 2009 fordert DIE LINKE ein Sozialticket für Bus und Bahn. Der Kreisverband bezieht sich auf das Dortmunder Sozialticket für 15 € im Monat.

Gebietskörperschaft	Status	Bundesland	Personenkreis	Kontakt	Bemerkungen
Kreis Steinfurt	Initiative	NRW			Im September 2008 tagte der Verkehrs-, Wirtschafts- und Bauausschuss des Kreistages zum Thema „Rahmenbedingungen für die Einführung eines Sozialtickets“. Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Rat der Stadt Hörstel beantragte im Januar 2009, dass der Stadtrat die Initiative für ein Sozial- bzw. Bürgerticket im Kreis Steinfurt ergreift.
Kreis Stormarn	Initiative	SH		DIE LINKE Stormarn info@die-linke-stormarn.de	Der Kreis ist am Hamburger Verkehrsverbund (HVV) beteiligt. In ihrem Kommunalwahlprogramm 2008 forderte DIE LINKE ein Sozialticket, das die kostenlose Nutzung von Bus, Bahn, Büchereien, Kinos u.ä. ermöglicht. November 2008 lehnte der Sozial- und Gesundheitsausschuss beim Kreis die Forderung der LINKEN nach einem Sozialpass mit Sozialticket ab. Die Ausschussvorsitzende Margot Sinnig (SPD) sagte: „Was die LINKEN wollten, ist das Gießkannenprinzip. Es bringt nichts, den Leuten 20 oder 30 € im Jahr zu geben. Man muss ihnen stattdessen lebenspraktische Hilfe bieten – zum Beispiel Tipps, wie sie einen Haushaltsplan aufstellen können.“
Kreis Warendorf	Initiative	NRW			März 2009 beriet der Kreisausschuss auf Antrag der Grünen zum Sozialticket. Die Grünen verweisen auf das Modell in Unna. In der Diskussion wurde mehrfach darauf verwiesen, dass ein Sozialticket nur auf der regionalen Ebene Münsterland Sinn mache. Die Verwaltung erhielt einen Prüfauftrag. Eckehard Müller (Sprecher der Grünen Kreistagsfraktion): „Alle verlangen von Arbeitslosen Mobilität, also müssen wir ihnen auch die Möglichkeit dazu geben.“ Laut Kreisdirektor Dr. Heinz Börger würde die Einführung eines Sozialtickets zum Preis von 15 € im Monat den Kreis ca. 1 Mio. € im Jahr kosten.

Gebietskörper-schaft	Status	Bundes-land	Personenkreis	Kontakt	Bemerkungen
Kreis Wesel	Initiative	NRW	Laut Angaben der ARGE lebten im Mai 2008 ca. 38.000 Menschen in Bedarfsgemeinschaften (8 % der Bevölkerung). Sie könnten ein Sozialticket nutzen.	ATTAC Niederrhein klaus.kubernus@uni-due.de	November 2008 unterstützten die Grünen die Forderung nach einem Sozialticket für 15 € im Monat. Sie wollen die Verkehrsge-meinschaft Niederrhein (VGN) überzeugen, und so Kosten für die Städte und Kommunen im Kreis vermeiden. Januar 2009: Bürgeran-trag zur Einführung eines Sozialtickets für Bürgerinnen und Bürger, die unter die Armutsriskogrenze fallen. Das Ticket soll 15 € im Monat kosten. Der Kreistag Wesel sollte mit dem Kreis Kleve ein gemeinsames Sozialticket vereinbaren - kreisübergreifend seien mehr als 100.000 Neukunden möglich. März 2009 übernahm die SPD-Fraktion diesen Bürgerantrag und brachte ihn in den Kreistag ein - zur Einführung eines Sozialtickets in 2010. Der Antrag wurde mit Stimmen der SPD und der CDU abgelehnt, stattdessen wurde folgender Antrag von Martin Kusters (Die vereinigten Wählerge-meinschaften im Kreistag Wesel, VWG) angenommen: „Der Kreistag Wesel beauftragt die Verwaltung Verhandlungen mit dem Kreis Kleve und den Verkehrsgesellschaften aufzunehmen mit dem Ziel ein kreisübergreifendes Sozialticket einzuführen.“ Mai 2009 fand das „2. Forum für ein Sozialticket Niederrhein“ statt. Vgl. Kreis Kleve und Region Niederrhein.
Landkreis Birkenfeld	Initiative	RP		DIE LINKE Birkenfeld rainer-boess@linke-birkenfeld.de	2009 forderte DIE LINKE in ihrem Kommunalwahlprogramm einen Sozialpass mit Sozialticket für den Kreis. Karin Feulner (DIE LINKE) sagte: „Mobilität darf keine Frage des Alters und des Einkommens sein.“
Landkreis Dachau	Initiative	BY	Nutzer sollen Bezieher von Leistungen nach SGB II und SGB XII sein.		Oktober 2008 Antrag der Grünenfraktion mit Unterstützung der SPD. Der Antrag fand Anfang 2009 keine Mehrheit. Entgegen dem Kreistag sprach sich die Bürgermeisterversammlung des Landkreises im Frühjahr 2009 einstimmig für ein Sozialticket aus. Das Sozialticket soll jetzt örtlich angeboten werden. Die SPD im Landkreis zeigt sich seit April 2009 uneinig zum Thema. CSU und FDP im Kreistag sind dagegen. Laut Landratsamt lägen die Zuschusskosten des Landkreis bei 59.000 € - 187.000 €

Gebietskörperschaft	Status	Bundesland	Personenkreis	Kontakt	Bemerkungen
Landkreis Ebersberg	Initiative	BY			Ein Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom Oktober 2008 wurde im Februar 2009 im Ausschuss für Umwelt- und Naturschutzangelegenheiten, Landkreisentwicklung, Regionalmanagement, Verkehrsinfrastruktur, Abfallwirtschaft, ÖPNV und Schülerbeförderung (ULV-Ausschuss) beraten. Der Antrag bezieht sich auf das Beispiel Münchens. Anstatt 45 € soll das Sozialticket 23 € im Monat kosten. Laut Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen soll das Sozialticket durch den Landkreis bezuschusst werden.
Landkreis Esslingen	Initiative	BW		DIE LINKE Esslingen rainer-hauenschild@t-online.de	Die Initiative wurde November 2008 von Rainer Hauenschild (DIE LINKE Esslingen) gestartet. Im Februar 2009 sollte eine Mobilitätsstudie im Stadtgebiet Esslingen gestartet werden. Unterschriftensammlungen und weitere Aktionen sind geplant. Das mittelfristige Ziel ist ein landesweites Sozialticket für Bus und Bahn – dafür sollen in allen Kreisverbänden Initiativen auf den Weg gebracht werden.
Landkreis Freising	Initiative	BY	Laut DIE LINKE gibt es ca. 2.300 Bürgerinnen und Kreis im Kreis, die das Sozialticket nutzen könnten.	DIE LINKE Freising info@freisinger-linke.de	Dezember 2007 stellte der Kreisrat Guido Hoyer (DIE LINKE) den Antrag für ein Sozialticket. Der Landkreis sollte sich gegenüber dem Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV) für eine Monatskarte für max. 13,88 € einsetzen. Der Antrag wurde vom DGB-Kreisverband Freising-Erding unterstützt. Der Kreisausschuss hat den Antrag im Januar 2009 mit großer Mehrheit (4:12) abgelehnt.
Landkreis Fulda	Initiative	HE		DIE LINKE Fulda wahlkreisbuero@die-linke-fulda.de	Oktober 2008 stellte DIE LINKE einen Antrag zur Ausarbeitung eines Konzepts für ein Sozialticket. Die Erarbeitung eines solchen Konzepts durch den Kreisausschuss wurde abgelehnt.
Landkreis Fürstenfeldbruck	Initiative	BY			März 2009 forderte Peter Falk (SPD-Fraktionssprecher im Kreistag) ein Sozialticket nach dem Vorbild der Stadt München – incl. einer bedarfsgerechten Regelung für Monats-, Wochen- und Tageskarten. April 2009 drängte die SPD im Kreistag auf ein Sozialticket. Die Verwaltung lehnt ab – das Ticket sei zu teuer. Evelyn Richter (CSU-Kreisfraktionsvorsitzende) äußerte zum Sozialticket „tiefe Skepsis“. Laut Verwaltung würde das Ticket den Landkreis 410.000 € kosten plus Personal- und Organisationskosten.

Gebietskörperschaft	Status	Bundesland	Personenkreis	Kontakt	Bemerkungen
Landkreis Görlitz (auch Altkreis Löbau-Zittau)	Initiative u.a. „Sozialbündnis des Landkreises Görlitz“	SN		Sozialbündnis Landkreis Görlitz Marian Melde marian.melde@online.de Zittauer Arbeitskreis für soziale Gerechtigkeit zak-zittau@gmx.de	Die Initiative fordert die Einführung eines Sozialtickets über den Kreis Görlitz hinaus in ganz Sachsen. Das „Sozialbündnis des Landkreis Görlitz“ besteht u.a. aus dem „Zittauer Arbeitskreis für soziale Gerechtigkeit“, der Initiative „Görlitzer Montagsdemo ‚Die Originale‘“ und der „Bürgerinitiative gegen Hartz IV und Sozialabbau“ in Niesky und Weißwasser. November 2008 sprach sich der Kreisverband Bündnis 90/Die Grünen für ein Sozialticket im Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien (ZVON) im Landkreis Görlitz aus. Das Ticket soll ca. 20 € im Monat kosten und an einen Sozialpass gebunden sein. Die Bündnis 90/Grünen verweisen auf das „Seniorenticket“, das es seit 2009 im ZVON für 33 € anstatt 149 € im Monat gibt. In ihrem Kommunalwahlprogramm von 2008 spricht sich die SPD ebenfalls für ein Sozialticket aus.
Landkreis Leipzig	Initiative	SN	Anspruchsberechtigte sollen Empfänger von Leistungen nach SGB II, SGB XII und AsylbLG sein.	DIE LINKE Landkreis Leipzig leipziger-land@linkspartei-sachsen.de	April 2009 beauftragte der Kreistag auf Antrag DIE LINKE, SPD und Bündnis 90/Grüne die Landkreisverwaltung, Verhandlungen für die Einführung eines Sozialtickets mit dem Mitteldeutschen Verkehrsverbund (MDV) und dem Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL) aufzunehmen. Es soll ein Finanzierungskonzept erarbeitet werden, das den Berechtigten den Kauf von Einzeltickets zum halben Preis ermöglicht. Ein Ergebnis soll dem Kreistag bis August 2009 vorgelegt werden. April 2009 polemisierte die NPD für ein Sozialticket im Kreis ohne Anspruch für Empfänger nach AsylbLG.
Landkreis Marburg-Biedenkopf	Initiative	HE	Laut Antrag DIE LINKE Empfänger von Leistungen nach SGB II, SGB XII und AsylbLG. Darüber hinaus Menschen, die Einkommen entsprechend den Richtlinien des „Marburger Stadtpass“ beziehen.	DIE LINKE Marburg-Biedenkopf info@die-linke-marburg.de	Mai 2008 stellte DIE LINKE einen Antrag im Kreistag für ein Sozialticket. Laut Antrag DIE LINKE sollte das Sozialticket kostenlos sein, und der Kreisausschuss bis Herbst 2008 eine Vorlage zur Einführung erarbeiten. DIE LINKE verweist in ihrem Antrag auch auf die Marburger Partnerstadt Poitiers (franz.), in der es ein Sozialticket für 5 € im Jahr gibt!

Gebietskörperschaft	Status	Bundesland	Personenkreis	Kontakt	Bemerkungen
Landkreis Meißen	Initiative	SN		DIE LINKE Meißen kontakt@dielinke-meissen.de	Eine Anfrage der SPD-Fraktion im Kreistag September 2007 wurde zurückgestellt. 2008 forderte Heinz Hoffmann (DIE LINKE): „Sozial gerecht und notwendig ist es auch, dass der jetzige Meißner Sozialpass (...) weiter bestehen bleibt. Ich bin dafür, dass hier die Erweiterung um ein Sozialticket erfolgt (...).“ Ein Antrag der LINKEN im Kreistag März 2009 wurde mit der Mehrheit von CDU und FDP abgelehnt.
Landkreis Offenbach	Initiative	HE	Laut Antrag DIE LINKE sollten Empfänger von Leistungen nach SGB II, SGB XII und AsylbLG sein.	DIE LINKE Offenbach kreisvorstand@die-linke-of.de	2007 stellte DIE LINKE im Kreistag einen Antrag zur Einrichtung eines Runden Tisches, der sich einem Sozialticket im Kreis befassen sollte. Teilnehmer des Runden Tisches sollten Vertreter von Parteien, Gewerkschaften und sozialen Organisationen sein. Das Sozialticket soll Ermäßigungen von wenigstens 50 % bringen.
Schwalm-Eder-Kreis	Initiative	HE	Laut Antrag DIE LINKE Empfänger von Leistungen nach SGB II und SGB XII.	DIE LINKE Schwalm-Eder-Kreis die_linke_sek@gmx.de	September 2007 brachte DIE LINKE im Kreistag einen Antrag für ein Sozialticket ein. Dieses Sozialticket soll 50 % Ermäßigung im entsprechenden Tarifgebiet des Nordhessischen Verkehrsverbundes (NVV) ermöglichen.
Metropolregion Nürnberg-Fürth-Erlangen (u.a. die kreisfreien Städte Ansbach, Bamberg, Bayreuth, Erlangen, Fürth, Hof, Nürnberg, Weiden Würzburg und verschiedene Landkreise)	Initiative „Bündnis Sozialticket“	BY		Bündnis Sozialticket Buendnis-Sozialticket@web.de	Die Initiative fordert ein Sozialticket im Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN). Dieses soll mittelfristig aus sozialen und ökologischen Gründen zum Nulltarif angeboten werden. Die Initiative besteht aus Vereinen, Stiftungen, Einzelpersonen der Kirchen und Parteien.

Gebietskörperschaft	Status	Bundesland	Personenkreis	Kontakt	Bemerkungen
Metropolregion Rhein-Neckar (u.a. Heidelberg, Mannheim, Ludwigshafen, Kreis Hockenheim, Kreis Meckesheim-Mönchzell)	Initiative „Initiative 20 € MetropolticketPLUS in der Metropolregion Rhein-Neckar für Hartz4-Abhängige und Geringverdiener“	BW	Hartz-IV Empfänger und Menschen mit geringem Einkommen (Pfändungsgrenze).	Initiative 20 € MetropolticketPLUS (...) matzmuellerschoen@web.de	Februar 2009 forderte die Arbeiterwohlfahrt (AWO) der Metropolregion Rhein-Neckar wiederholt ein Sozialticket im Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) für ca. 17 € im Monat. Argumentation: Mehreinnahmen durch Neukunden. Verschiedene Basisorganisationen der SPD drängen ihre Kreistags- und Stadtratsfraktionen sich der Initiative anzuschließen (Bsp. Meckesheim-Mönchzell, Hockenheim, Ilbesheim-Leinsweiler, Mudershausen (die beiden letzten im Land RP)). April 2009 formulierte die SPD-Kreistagsfraktion: „Sozialticket für Bedürftige Gebot der Stunde“. Der Vorsitzende der SPD-Kreistagsfraktion, Helmut Beck, schlägt aus Finanzierungsgründen die Begrenzung des Tickets auf verkehrsarme Zeiten von 9 bis 16 Uhr vor. In ihrem September 2008 beschlossenen Kommunalwahlprogramm unterstützen Bündnis 90/Die Grünen die „Initiative MetropolticketPLUS“.
Region Niederrhein (die Kreise Kleve, Wesel, Viersen, Heinsberg, der Rhein-Kreis Neuss und die Städte Krefeld, Isselburg, Oberhausen, Duisburg, Mönchengladbach)	Initiative „Sozialticket Niederrhein jetzt - sozial - umweltschonend - kreisübergreifend - gerecht,, u.a. mit ATTAC Niederrhein	NRW		ATTAC Niederrhein klaus.kubernus@uni-due.de	Verschiedene Aktionen: Mai 2009 sollte bspw. ein „2. FORUM für ein Sozialticket“ durchgeführt werden. In einem Flyer der Initiative heißt es: „Wir meinen jedoch, dass für alle Menschen am Niederrhein der Zugang zu umweltschonender Mobilität eine Selbstverständlichkeit sein sollte. (...) Danach sollen alle unterhalb der Armutsgrenze (nach der OECD-Skala) in den Kreisen Wesel und Kleve lebenden Menschen berechtigt sein, kostenlos oder zu deutlich reduzierten Preisen Bahn und Bus kreisübergreifend in Anspruch zu nehmen.“ Die Initiative konzentriert sich auf die Einführung eines Sozialtickets in den Kreisen Kleve und Wesel. Vgl. Kreis Kleve und Kreis Wesel.

Gebietskörper-schaft	Status	Bundes-land	Personenkreis	Kontakt	Bemerkungen
Region Weiden-Neustadt-Tirschenreuth (Nordoberpfalz)	Initiative	BY		DIE LINKE Weiden-Neustadt-Tirschenreuth info@die-linke-wen-new-tir.de	Im Februar 2009 stellte DIE LINKE eine Eingabe für ein regionales Sozialticket zum Juli 2009. Laut Antrag der LINKEN sollte dieses „Nordoberpfalz Ticket für Erwachsene max. 15 € und für Kinder max. 10 € im Monat kosten.
Regionalverband Ruhr (RVR) (die Kreise Wesel, Recklinghausen, Unna, Ennepe-Ruhr und die Städte Duisburg, Oberhausen, Mülheim, Bottrop, Essen, Gelsenkirchen, Herne, Bochum, Dortmund Hagen, Hamm)	Initiative	NRW	Berechtigt sollen Bezieher von ALG II, Sozialhilfeempfänger und Geringverdiener sein.	DIE LINKE in NRW lgs@dielinke-nrw.de	September 2008 sprachen sich verschiedene Städte (u.a. Bottrop und Bochum) für die Einführung eines Sozialtickets im gesamten RVR aus. Sie fordern gegebenenfalls eine Änderung des Tarifrechts, um selbständig auf kommunaler Ebene Sozialtickets einführen zu können. Der Stadt Gelsenkirchen beispielsweise wäre ein solcher Schritt aber zu teuer. August 2008 sprach sich u.a. auch die SPD-Fraktion im Kreistag Bottrop für ein Sozialticket aus. November 2008 beantragte Die LINKE die Einführung eines Kulturpass und eines Sozialtickets zum Kulturhauptstadtjahr 2010. Der Antrag wurde gegen die Stimmen der LINKEN und bei zwei Enthaltungen abgelehnt. Der Bezirksverband Ruhr von Bündnis 90/Die Grünen spricht sich in seinem „Positionspapier: Umbau 2020“ für ein flächendeckendes Sozialticket im gesamten Ruhrgebiet aus. Oktober 2008 forderten die Landtagsfraktionen der SPD, der Grünen und der LINKEN eine finanzielle Beteiligung des Landes NRW.

Gebietskörper-schaft	Status	Bundes-land	Personenkreis	Kontakt	Bemerkungen
Bundesland Hessen	Initiative	HE		DIE LINKE in Hessen kontakt@die-linke-hessen.de und m.schott@ltg.hessen.de	Oktober 2008 stellte DIE LINKE im Hessischen Landtag eine Anfrage bzgl. der kommunalen Ausbreitung und Ausprägung von Sozialtickets in Hessen. Der hessische Minister für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung konnte keine konkrete Antwort geben und verwies auf die Zuständigkeit der kommunalen Sozialämter bzw. Spitzenverbände. Dezember 2008 forderte DIE LINKE die „HessenCard“ - ein hessenweites Sozialticket. Marjana Schott (sozialpolitische Sprecherin DIE LINKE im Hessischen Landtag): „Die Ankündigungen, die Preise für die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel zum neuen Jahr anzuheben, unterstreicht die Notwendigkeit, ein hessenweites Sozialticket (HessenCard) einzuführen.“
Bundesland Nordrhein-Westfalen	Initiative	NRW	SPD und Grüne gehen von ca. 2 Mio. Menschen im Land NRW aus, die Sozialticket berechtigt wären (Empfänger von Leistungen nach SGB II, SGB XII und AsylbLG). Der DGB geht von ca. 2,2 Mio. Menschen in NRW aus. Die Grünen gehen von einer Quote Berechtigte/Nutzer bei ca. 35 % aus - der DGB dagegen von ca. 15 % (in städtischen Ballungszentren tendenziell eine höhere Nutzungsquote als im ländlichen Raum).		Der Landtag debattierte im Oktober 2008 über die Einführung eines landesweiten Sozialtickets für Bus und Bahn. SPD und Grüne hatten entsprechende Anträge eingebracht. Laut Antrag der SPD soll das Sozialticket mindestens 40 % preiswerter als die gleichwertige Monatskarte im Jahresabonnement sein. Die Landesregierung von CDU und FDP hat sich gegen ein Sozialticket ausgesprochen. April 2009 fand im Ausschuss für Bauen und Verkehr eine öffentliche Anhörung zum Thema statt - verschiedene Städte, Gewerkschaften und Spitzenverbände gaben dazu ausführliche Stellungnahmen ab. SPD und Grüne gehen für die Jahre 2009/10 von 65 Mio. € aus, die die Einführung des Sozialtickets kostet. Das Land NRW soll diese Kosten tragen. Mit den Zuschüssen vom Land sollen die Kommunen in die Lage gebracht werden, das Sozialticket als eine freiwillige und zusätzliche Leistung anzubieten.
Bundesland Saarland	Initiative	SL		DIE LINKE Saarland info@dielinke-saar.de und DagmarTrenz@DieLinke-kvsb.de	Mai 2008 kündigte die FDP-Landtagsfraktion eine Anfrage zum Sozialticket gegenüber der Landesregierung an. Kernpunkte waren der potentielle Nutzerkreis im Saarland, wie ein landesweites Konzept aussehen könnte und wie hoch die voraussichtlichen Kosten wären. Manfred Baldauf (sozialpolitischer Sprecher der FDP-Fraktion): „Sollte unsere Anfrage ergeben, dass im Saarland ein Sozialticket gebraucht wird, werden wir einen entsprechenden Antrag in den Landtag einbringen.“ April 2009 forderte der Jugendverband der Grünen „Grüne Jugend Saar“ ein bezahlbares, saarlandweites Sozialticket.

Gebietskörper-schaft	Status	Bundes-land	Personenkreis	Kontakt	Bemerkungen
Bundesland Sachsen	Initiative, „Bus und Bahn für jeden - Für Sozialtickets in Sachsen!“	SN		DIE LINKE Sachsen kontakt@dielinke-sachsen.de Für die Initiative Petra Weißfuß P.Weissfuss@t-online.de	Die Initiative besteht aus Gewerkschaften, Parteien und verschiedenen lokalen Bündnissen. Bis Februar 2009 hatten Landespartei der Grünen, LINKEN und SPD die Einführung eines landesweiten Sozialtickets in Sachsen beschlossen. Seit Februar 2009 läuft eine Unterschriftensammlung. U.a. beteiligt sich der DGB an der Aktion unter dem Motto: „Wer an der Gesellschaft teilhaben will, muss auch hinkommen können!“ Die Initiative ruft zur Gründung von kommunalen Initiativen auf. Die sachsenweite Initiative fordert die Einführung von Sozialtickets auf regionaler und kommunaler Ebene – finanziert durch den Freistaat Sachsen.
Mittel-deutscher Verkehrs-verbund (MDV) (Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen; u.a. die Landkreise Merseburg-Querfurt, Burgenland-kreis, Weißenfels, Leipziger Land, Muldentalkreis, Torgau-Oschatz, Altenburger Land, Saalekreis sowie die Städte Leipzig und Halle)	Initiative	SN, SNA, TH		DIE LINKE Sachsen-Anhalt Uwe Heft uwe.heft@dielinke.lt.sachsen-anhalt.de	Auf Anregung des Vertreters der LINKEN im Mitteldeutschen Verkehrsverbund (MDV), Uwe Heft, wurde die Geschäftsführung des MDV im Dezember 2007 beauftragt, die Einführung eines Sozialtickets im Verkehrsverbund zu prüfen. Ein Prüfungsergebnis liegt noch nicht vor.

Gebietskörper-schaft	Status	Bundes-land	Personenkreis	Kontakt	Bemerkungen
Nord-hessischer Verkehrs-verbund (NVV)	Initiative	HE	Laut DGB arme Menschen in der Region - ALG II-Empfänger, Werk-tätige mit Anspruch auf Wohn- und Heizkostenzuschuss sowie Rentnerinnen und Rentner in der Grundsiche-rung.	DIE LINKE Hessen info@linke-kassel.de DGB kassel@dgb.de	Der DGB Nordhessen fordert ein Sozialticket im NVV für ca. 15,70 € im Monat (Satz des ALG II für die Nutzung des ÖPNV). Seit 2009 gibt es innerhalb des NVV das „Diakonieticket“, das ca. 22 % Ermäßigung auf eine Monatskarte mitbringt. Dass dieses „Diakonieticket“ über die Stadt Kassel hinaus im NVV genutzt werden kann, ist kaum bekannt.
Verkehrs-verbund Mittel-thüringen (VMT) (die Städte Weimar, Erfurt, Jena, Apolda und Umgebung)	Voraussichtlich ab 2010	TH			Die Initiative ist u.a. von den Jusos ausgegangen, die 50 % Ermäßigung forderten. Januar 2009 kündigten die Oberbürger-meister der Städte Erfurt, Weimar und Jena (alle SPD) ein einheitliches Sozialticket im VMT bis 2010 an. Das Sozialticket soll bis zu 50 % preiswerter als eine reguläre Monatskarte sein. Die anfallenden Kosten sollen im Wesentlichen die Kommunen tragen – die Initiatoren gehen von bis zu 1 Mio. € pro Jahr aus.
Verkehrs-verbund Rhein-Ruhr (VRR) (21 Städte und 5 Kreise)		NRW			Dezember 2008 hat die CDU-Mehrheit im Verwaltungsrat die Abschaffung des Großkundenvertriebsmodells zum Januar 2009 beschlossen – Großkunden (u.a. Kommunen) konnten bis dahin 16 % Preisnachlass erhalten, was eine wichtige Berechnungs-grundlage für Sozialtickets in den Kommunen des VRR war. Der notwendige Zuschuss zum Sozialticket ist für die Kommunen nun praktisch unbezahlbar. Die CDU-FDP Landesregierung in NRW hat sich gegen ein Sozialticket ausgesprochen.