



Bildnachweis

Leitfaden Sozialticket

Informieren - Anfangen - Durchsetzen

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

Inhaltsverzeichnis

| | | | |
|---|-----------|--|-----------|
| Liebe Leserinnen und Leser | 3 | <i>2.10. Öffentlichkeit der Umsetzung zur Einführung eines Sozialtickets herstellen</i> | 18 |
| Wozu einen Leitfaden? | 5 | <i>2.11. Regionale Vernetzung der Initiativen zur Einführung eines Sozialtickets</i> | 19 |
| Was ist ein Sozialticket und welche Erwartungen sind mit ihm verknüpft? | 5 | 3. Evaluierung | 19 |
| Warum ein Sozialticket? | 5 | Anlage 1 | 20 |
| Häufig gestellte Fragen | 6 | Bestehende Sozialtickets bzw. Ratsbeschlüsse zur Einführung von Sozialtickets (Juli 2008) | |
| Das Beispiel Köln: Der Weg zum Kölnpass, einschließlich Sozialticket | 8 | Anlage 2 | 22 |
| | | Kölner Sozialticket - Eckpunkte | |
| Das Beispiel Leipzig: „Leipzig braucht ein Sozialticket“ | 10 | Anlage 3 | 24 |
| | | Das Sozialticket in Dortmund – ein Zwischen-Resümee, Juni 2008 | |
| Das Beispiel Dresden: „Für ein Dresdner Sozialticket“ | 12 | Anlage 4 | 27 |
| | | Geschichte der Volksinitiative „Für ein Sozialticket in Brandenburg“ | |
| Schritte für die Durchsetzung eines Sozialtickets | 14 | Anlage 5 | 28 |
| 1. Initiierung und Bündnisbildung | 14 | Offener Brief zur Rücknahme des Volksbegehrens "Für ein Sozialticket in Brandenburg" | |
| 1.1. Vorbereitung | 14 | Anlage 6 | 29 |
| 1.2. Zielbildung | 14 | Presseerklärung der Unterstützer der Volksinitiative „Für ein Sozialticket in Brandenburg“ | |
| 1.3. Aufbau der Arbeitsgruppe | 14 | Anlage 7 | 30 |
| 1.4. Identifizierung und Mobilisierung von Mitstreiterinnen und Mitstreitern | 15 | 22. August 66/2008 – Presseinformation: Das Mobilitätsticket kommt | |
| 2. Umsetzung | 15 | Anlage 8 | 31 |
| 2.1. Verteilen von Materialien, Unterschriften sammeln, Öffentliche Informationsveranstaltungen | 15 | Übersicht über Städte und Landkreise, wo es parlamentarische und außerparlamentarische Initiativen für die Einführung eines Sozialtickets gibt (Stand Juli 2008) | |
| 2.3. Bürgerentscheid | 16 | Anlage 9 | 32 |
| 2.4. Internet | 16 | Rhein-Ruhr-Gebiet – Parlamentarische und außerparlamentarische Aktionen der Initiativen für die Einführung eines Sozialtickets in 16 Städten und Landkreisen (Stand Juli 2008) | |
| 2.5. Demonstrationen, Öffentliche Aktionen, Ziviler Ungehorsam | 16 | Anlage 10 | 34 |
| 2.6. Ein historisches Beispiel – „Aktion-Roter-Punkt“ | 16 | Übersicht über Internetseiten, Aktionen, Informationen, Argumente und weitere Materialien | |
| 2.7. Petitionen, Einwohneranfragen | 16 | Anlage 11 | 35 |
| 2.8. Presse-, Medien- und Öffentlichkeitsarbeit | 17 | Arbeitsprogramm der Bürgerinitiative "Leipzig braucht ein Sozialticket" | |
| 2.9. Zusammenarbeit mit politischen Bündnispartnern, Parlamentarischer Beschluss | 17 | Anlage 12 | 36 |
| | | Offener Brief an den Oberbürgermeister der Stadt Bochum zur Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Verkehr 26.6.01 | |

| | |
|---|-----------|
| Anlage 13 | 37 |
| Einwohneranfrage gemäß § 44 (3) SächGemO i.V.m. § 4a Hauptsatzung der Stadt Leipzig | |
| Anlage 14 | 38 |
| Interfraktioneller Antrag der SPD-Fraktion, Fraktion Die LINKE, Bürgerfraktion, FDP-Fraktion, Linksfraktion.PDS, Bündnis 90/Die Grünen im Stadtrat Dresden | |
| Anlage 15 | 39 |
| Beschlussvorlage - Sozial- und Familienpass für den Landkreis Harz | |
| Kontakte | 40 |

Liebe Leserinnen und Leser,



wenn Sie diesen Leitfaden in die Hand nehmen, werden Sie sich vielleicht fragen, warum sich eine Bundestagsfraktion mit der Einführung von Sozialtickets in Städten und Landkreisen befasst. Ist das nicht eine rein kommunale Angelegenheit? Auf den ersten Blick könnte man zu dieser Auffassung gelangen. Wir meinen aber, dass es kein rein kommunales Thema ist. Warum?

Zum einen liegen die Gründe dafür, dass sich Bürgerinnen und Bürger in den Kommunen auf den Weg machen, um für die Einführung eines Sozialtickets zu kämpfen, in bundespolitischen Entscheidungen. Die Hartz-Gesetze führen dazu, dass immer mehr Menschen von kulturellen, politischen und sozialen Prozessen ausgeschlossen sind. Sie können nur noch selten in vollem Maße am gesellschaftlichen Leben in ihrer Stadt oder Gemeinde teilnehmen. Deshalb meint die Fraktion DIE LINKE: „Hartz IV muss weg“.

Zum anderen sind wir der Auffassung, dass Mobilität ein Grundrecht ist. Für dessen Durchsetzung müssen auf Bundesebene Standards festgelegt und die Finanzierung sichergestellt werden. Hier liegt die Verantwortung des Bundes. Ein Schritt in diese Richtung wäre auch die Einführung eines Sozialtickets für die Deutsche Bahn, eine Initiative der Bundestagsfraktion DIE LINKE.

Dritter Grund und direkter Anlass für die Erarbeitung des Leitfadens war ein bundesweites Treffen lokaler Initiativen, die sich für die Einführung von Sozialtickets und Fahrscheinen zum Nulltarif engagieren, sowie mit Vertreterinnen und Vertretern aus Städten und Landkreisen, die bereits ein Sozialticket eingeführt haben. Zu diesem Treffen hatte die Bundestagsfraktion DIE LINKE am 21. Januar 2008 eingeladen. Es war die Bitte der Teilnehmerinnen und Teilnehmer, ihre und die Erfahrungen anderer Initiativen auszuwerten, aufzubereiten und daraus Empfehlungen für Bürgerinnen und Bürger, die sich auf diesem Gebiet engagieren wollen, abzuleiten, damit nicht jedes Mal das Fahrrad neu erfunden werden muss. Wir sind dieser Bitte gern gefolgt. Auch wenn die Broschüre keinen Anspruch auf Vollständigkeit erheben kann, hoffen wir, Ihnen Anregungen geben und Engagierte motivieren zu können, sich für die Einführung von Sozialtickets einzusetzen. Wir würden uns freuen, wenn Sie den Leitfaden weit verbreiten – sei es in entsprechenden Initiativen und Verbänden oder an weitere interessierte Bürgerinnen und Bürger.

Mit solidarischen Grüßen

Katrin Kunert

und Katja Kipping

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

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

Wozu einen Leitfaden?

Schon seit Jahrzehnten gibt es immer wieder Versuche politisch linker Menschen und Gruppen, die Mobilität von Menschen mit geringem Einkommen zu verbessern und damit die Einschränkungen in der freien Fortbewegung, die durch geringes Einkommen vorprogrammiert sind, aufzuheben. Bestrebungen für günstige Fahrausweise für Notleidende gab es bereits nach dem ersten Weltkrieg.

Seitdem wurden in vielen Städten und Kreisen Sozialtickets eingeführt, manche davon konnten sich dauerhaft etablieren, andere verschwanden wieder oder wurden von Jahr zu Jahr teurer.

Mit den Hartz-Gesetzen, vor allem mit der Hartz IV-Reform, verschlechterte sich die Lage der auf Transferleistungen angewiesenen Menschen dramatisch. Für die Verkehrsleistungen eines ALG II-Beziehenden sind aktuell nur 11,04 € pro Monat vorgesehen. Angesichts der Tatsache, dass in vielen Städten eine Monatskarte das drei- bis sechsfache der veranschlagten Summe nach SGB II und XII kostet, wurde erneut die Forderung nach einem Sozialticket laut.

Die Fraktionen Die LINKE in den Städten und Gemeinden engagieren sich schon seit Langem für die Einführung von Sozialtickets. Auch außerparlamentarisch wird diese Forderung durch eine Vielzahl von Initiativen, Gewerkschaften und sozialen Bewegungen vertreten. Die Bundestagsfraktion DIE LINKE unterstützt dieses Anliegen, da eine Reihe von Rahmenbedingungen durch Bundesgesetze bestimmt wird. Aus Sicht der Bundestagsfraktion stellt das Recht auf Mobilität ein Grundrecht dar.

Gerichtet an alle, die sich auf diesem Gebiet engagieren wollen, stellt er Erfahrungen und Erkenntnisse vor, die in den bisherigen Auseinandersetzungen um ein Sozialticket gewonnen wurden und bereitet diese auf. Der Leitfaden gibt Ratschläge und Handlungsempfehlungen zur Durchsetzung eines Sozialtickets, beantwortet häufig gestellte Fragen, bietet Lösungsansätze und hilft Vorbehalten und unsachlichen Argumenten zu begegnen. Weiterhin soll er die Bürgerinnen und Bürger für die Thematik sensibilisieren und vor allem Betroffene ermutigen, sich an der Diskussion zu beteiligen. Im Anhang des Leitfadens gibt es Hinweise auf weitergehende Informationen.

Was ist ein Sozialticket, und welche Erwartungen sind mit ihm verknüpft?

Ein Sozialticket ist eine Ermäßigung auf Monatskarten oder Einzelfahrscheine, die nach sozialen Kriterien gewährt wird.

Für die Nutzungsberechtigten sollte es in der Regel nicht mehr als die Hälfte des regulären Preises kosten. Aktuell gibt es in 13 Städten Sozialtickets, und in mehr als 30 Städten und Landkreisen werden sie gefordert. Seit dem 1. September 2008 gibt es im Land

Brandenburg ein „Mobilitätsticket“ für Busse und Bahnen des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg.

Der Preis einer Monatskarte für die jeweils Anspruchsberechtigten liegt derzeit entweder zwischen 15 € und 20 € oder beträgt sehr oft die Hälfte des aktuell geltenden Tarifs. Daneben existieren noch andere Formen von Ermäßigungen, so gibt es z. B. in Dresden Wertmarken, mit denen Berechtigte beim Kauf einer Monatskarte 8 € Rabatt bekommen. In vielen Städten gibt es zudem „9-Uhr-Karten“. Diese berechtigen zur ganztägigen Fahrt, werktags jedoch erst ab 9 Uhr.

Die Bundestagsfraktion DIE LINKE ist der Auffassung, dass ein Sozialticket Mobilität für alle sichern, Ausgrenzung verhindern und für jeden bezahlbar sein muss.

Das in Rechnung stellend, muss also ein Sozialticket folgenden Kriterien genügen:

- der Preis darf nicht höher sein als die im Regelsatz veranschlagte Summe für Verkehrsleistungen;
- Ausgestaltung als Einzelfahrschein und gleitendes Monatsticket;
- unbürokratische und stigmatisierungsfreie Ausgabe;
- breiter Adressatenkreis (ALG II-Beziehende, Asylbewerber/innen, Geringverdiener/innen, Einkommenslose und Erwerbsunfähige ohne Leitungsbezug, Sozialgeldbeziehende, Erwerbslose, und Rentner/innen und Studenten/innen mit geringem Einkommen).

„Entscheidend soll das Einkommen und nicht der formale Status der Betroffenen sein.“
(Aufruf, Bochum, Oktober 2000)

Warum ein Sozialticket?

Die Notwendigkeit eines Sozialtickets ergibt sich aus dem zunehmenden Sozialabbau, der den armen Menschen wenig Raum für die Ausgestaltung ihrer Mobilitätsbedürfnisse lässt. Verschärfend auf die Situation der Betroffenen wirkt auch die zunehmende Privatisierung öffentlicher Verkehrsbetriebe. Sie erschwert eine sozial gerechte Ausgestaltung der Tarife.

Dem wird oft entgegengehalten, dass dieses Problem durch eine Erhöhung des Regelsatzes gelöst werden müsste. Auseinandersetzungen um die Erhöhung des Regelsatzes bzw. die grundsätzliche Veränderung des ALG II-Systems sind jedoch sehr viel schwerer zu gewinnen, und es sieht derzeit auch nicht so aus, als seien die sozialen Bewegungen stark genug, dieser Forderung entsprechend Ausdruck zu verleihen. Das Sozialticket bietet die Möglichkeit, auf regionaler Ebene das Problem schneller und wirksam für die Betroffenen zu lösen.

„Uns ist bewusst, dass ermäßigte Fahrpreise im öffentlichen Nahverkehr die grundlegenden Ursachen wachsender Verelendung und damit einhergehender sozialer Ausgrenzung nicht verändern. Wir sind uns aber sicher, dass damit ein Zeichen und eine Chance für bürgerschaftliche Mitbestimmung lokal und regional gesetzt werden.“ (aus der Leipziger Erklärung vom 12. Oktober 2007)

Oft lassen es die Fahrkartenpreise nicht einmal zu, dass die Leistungsbeziehenden notwendige Fahrten für die Arbeitssuche oder zur ARGE machen können. Die ständigen Fahrpreiserhöhungen engen den finanziellen Spielraum und damit die Mobilität weiter ein, weil die Leistungen nicht in adäquater Höhe steigen.

Auch den Menschen, deren finanzielle Lage gegenwärtig angespannt ist, müssen Chancen eröffnet werden, das in Artikel 11 des Grundgesetzes verbriefte Grundrecht auf Freizügigkeit in Anspruch nehmen zu können. Das Sozialticket hilft den Betroffenen, ihr Recht auf Mobilität wahrzunehmen. Mit der Nutzung des Sozialtickets können sie besser am sozialen und gesellschaftlichen Leben teilnehmen. Die sozialen Unterschiede werden gedämpft. Entgegen aller Argumente, die Betroffenen fühlten sich durch die Inanspruchnahme des Sozialtickets diskriminiert, sind die Leute für Angebote dankbar und würden sie auch nutzen.

Von Bedeutung ist auch die umweltpolitische Dimension des Sozialtickets. Da das Ticket vorwiegend von Menschen in Anspruch genommen würde, die sich bisher keine Fahrkarte leisten konnten, könnten Verkehrsunternehmen neue Fahrgäste gewinnen. Der ÖPNV würde durch die bessere Auslastung von Bussen und Bahn gestärkt werden, und es könnten dichtere Taktzeiten eingerichtet werden.

Besonders in den ländlichen Regionen könnte somit auch der ÖPNV erhalten werden. Zusätzlich würden Innenstädte entlastet, Stau und Lärm können vermieden werden. Entsprechende Erfahrungen gibt es bereits. Der Landkreis Harz ist nur ein Beispiel dafür.

Eine weitere wichtige Wirkung des Kampfes für die Einführung eines Sozialtickets ist die Mobilisierung von unmittelbar Betroffenen. So gelingt es den Initiativen sehr oft, Menschen, die mit Politik längst abgeschlossen hatten, zu aktivieren und in den Prozess mit einzubinden. Die Bürgerinnen und Bürger machen wieder die Erfahrung, dass es sich lohnt, für ihre Ziele zu kämpfen. Außerdem wächst mit der Auseinandersetzung auch das gegenseitige Verständnis zwischen den Bürgerinnen und Bürgern. Die Solidarität zwischen den Beteiligten, zwischen Arm und Reich, Jung und Alt wird gestärkt.

Und nicht zuletzt leisten die Auseinandersetzungen, die im Verlauf des Prozesses der Einführung eines Sozialtickets stattfinden, einen nicht zu unterschätzenden Beitrag für grundsätzliche gesellschaftspolitische Diskussionen. Insofern hat das Sozialticket auch einen partizipativen Aspekt.

„Ein Tag für mehr Demokratie – Bürgermitbestimmung in Aktion’: Dieses Motto der heutigen Konferenz soll dazu beitragen, dass zukünftig jeder Tag ein Tag der Demokratie wird und bürgerschaftliches Engagement ein fester, selbstverständlicher Bestandteil in unserer politischen Entscheidungsfindung wird.“ (aus der Leipziger Erklärung vom 12. Oktober 2007)

Häufig gestellte Fragen

Reicht es nicht aus, wenn die Betroffenen die 9-Uhr-Karte nutzen?

Die 9-Uhr Karte kostet weniger als eine reguläre Karte und gilt nur zu bestimmten Tageszeiten. Kerngedanke ist die Vermeidung einer Überlastung der Verkehrsmittel in den Hauptverkehrszeiten; sie ist ein sogenanntes Schwachlastticket. Leider geht sie in vielen Fällen am Bedarf der Menschen vorbei und grenzt systematisch aus. Geringverdiener/innen beispielsweise, die morgens zur Arbeit fahren, können dieses Angebot nicht nutzen.

Wie hoch sind die Kosten eines Sozialtickets für die Kommune?

Die Höhe der Kosten richtet sich natürlich nach dem Preis des Sozialtickets, den eventuell geforderten Ausgleichsansprüchen des Verkehrsträgers und der Nutzerzahl. Der Verkehrsträger bietet das Sozialticket meist nur an, wenn die Kommune seine Einnahmeausfälle durch Ausgleichszahlungen kompensiert. Vom Verkehrsträger werden die Einnahmeausfälle aber überwiegend viel zu hoch angesetzt. Die Folge ist, dass sich die Stadt davor scheut, ein Sozialticket einzuführen. Die tatsächlichen Kosten jedoch sind oft geringer. Leider existieren zurzeit zu wenige Erhebungen über die Nutzerzahlen und das Verkehrsverhalten nach Einführung eines Sozialtickets. Auch lassen sich die Erhebungen über Fahrgastzahlen, Verkehrsströme und Änderungen der Einnahmen nicht problemlos auf andere Kommunen übertragen. Eine für die Stadt Köln durchgeführte Studie zeigt jedoch, dass mit der Einführung des Sozialtickets neue Fahrgäste gewonnen wurden und die Zahl der „Schwarzfahrten“ abnahm. Dadurch wurden die Einnahmeverluste aufgefangen, und die Ausgleichszahlungen der Stadt Köln konnten auf ein Viertel des in den Haushalt eingestellten Betrags reduziert werden. Sicher ist, die Nutzung des Sozialtickets stieg in den Jahren nach der Einführung kontinuierlich. In den Landkreisen Wernigerode und Quedlinburg, wo es von 1995 bis 2007 ein Sozialticket als Bestandteil eines Sozialpasses gab, hat man diesen Effekt vorhergesehen. Die zuständige Verkehrsgesellschaft wusste, dass eine Win-win-Situation entstehen würde, von der auch sie profitiert, und verzichtete daher auf Kompensationsleistungen. Nach wie vor kommt das Verkehrsunternehmen ohne Subventionen aus. Nach der Kreisgebietsreform 2007 in Sachsen-Anhalt wurde das Sozialticket im Februar 2008 für vorerst ein Jahr auch auf den neu entstandenen Landkreis Harz ausgedehnt.

Welche Finanzierungsmöglichkeiten gibt es?

Es ist nicht Aufgabe von Bürgerinitiativen oder Einzelpersonen, ein Modell der Gegenfinanzierung zu erarbeiten. Das ist eher Aufgabe der jeweiligen Mandatsträger des zuständigen Parlamentes und vornehmlich der Verwaltung. Das schließt aber nicht aus, dass die Frage der Finanzierung in einem öffentlichen Prozess diskutiert werden sollte.

So hat sich die Stadt Dortmund als Eigentümerin der Stadtwerke nach einem längeren Diskussionsprozess entschieden, auf einen Teil der erwirtschafteten Überschüsse der Stadtwerke zu verzichten, um mit diesen Mitteln das Sozialticket zu finanzieren.

Zum anderen besteht für die Kommune natürlich immer die Möglichkeit, entsprechende Prioritäten in der Haushaltspolitik zu setzen. Allerdings sollte den Bürgerinnen und Bürgern die Möglichkeit gegeben werden, sowohl autonom als auch mit Politik und Verwaltung über ihre Prioritäten diskutieren zu können.

Förderlich für die Diskussion um Finanzierungsmöglichkeiten ist in jedem Fall eine gesamtgesellschaftliche Betrachtung. Die Einführung eines Sozialtickets hat eine arbeitsmarktpolitische, ökonomische, ökologische, stadtpolitische, demokratische und soziale Dimension. Finden all diese Dimensionen Berücksichtigung, kommt die Kommune mittel- und langfristig auch in fiskalischer Hinsicht zu einem Plus. Wie eine solche Herangehensweise praktiziert werden kann, hat die Verwaltung des Rates der Stadt Leipzig mit ihrer Vorlage für die Ratsversammlung anschaulich gezeigt. (<http://www.sozialticket.info/vorlage-leipzig.pdf>).

Kann eine Stadt bzw. ein Landkreis, der sich in der Haushaltskonsolidierung befindet, ein Sozialticket einführen?

In der Diskussion über Pro und Contra der Einführung eines Sozialtickets ist in der Regel die Notwendigkeit der Haushaltskonsolidierung ein Hauptargument dagegen. Die Kassierung der Entscheidung des Leipziger Stadtrates zur Einführung eines Sozialtickets scheint diese Position noch zu stützen. Eine Analyse realer Haushaltspolitik bzw. der Bewirtschaftung von öffentlichen Mitteln im Haushalt eines laufenden Jahres führt jedoch zu anderen Schlüssen. Nur zwei Beispiele: Für Bochum stellt sich zum Beispiel die Frage, warum die Stadt für den Bau einer Stadthalle 1,6 Mio. Euro zur Verfügung stellen kann, aber für das Sozialticket, das nur etwas mehr als die Hälfte dieser Summe kosten würde, kein Geld da ist. In Leipzig wollten die Verkehrsbetriebe (LVB) an einem Ausschreibungsverfahren der Verkehrsbetriebe der Stadt Melborn teilnehmen. Für das Verfahren hätten die LVB 2 Mio. Euro zahlen müssen. Der für das Sozialticket notwendige Zuschuss der Stadt beträgt 1,6 Mio. Euro.

Wenn es um die Finanzierung des Sozialtickets geht, sollte man in jedem Fall eine Budgetanalyse erstellen und eine volkswirtschaftliche Rechnung für die Stadt bzw. den Landkreis machen. Es gilt nicht, die Frage zu beantworten, was kurz-, sondern was mittel- und lang-

fristig für das Gemeinwesen wichtig ist und sich auch rechnet. Sicher eine Frage, die für Politiker/innen, die in Legislaturperioden denken, eher unbequem bzw. uninteressant ist. Für die Kommune hingegen ist sie überlebenswichtig. Und es gilt, die Frage zu beantworten: Wofür werden Steuermittel ausgegeben, und welche Wirkungen werden dadurch erzielt? Diese Frage stellt sich unabhängig davon, ob sich die Kommune in der Haushaltskonsolidierung befindet oder nicht.

Ist das Sozialticket auch das richtige Instrument für Landkreise und Flächenländer?

Gegner des Sozialtickets behaupten, es sei für ländliche Gebiete nicht sinnvoll und löse die Probleme der potenziellen Nutzer nicht. Dem muss entschieden widersprochen werden. Zwar ist es richtig, dass der ÖPNV weniger häufig als in der Stadt genutzt wird, jedoch sind gerade solche Menschen, die sich kein Auto leisten können, auf einen bezahlbaren Nahverkehr angewiesen. Ohne Sozialticket stagnieren die Nutzerzahlen, was zu einer Angebotsverknappung der öffentlichen Verkehrsleistungen führt. Das wiederum zieht erneut sinkende Passagierzahlen nach sich. Die Verkehrsbetriebe sparen sich selbst kaputt! Es ist nicht von der Hand zu weisen, dass für Flächenländer, Landkreise und Verkehrsverbundräume andere Lösungen als in einer Stadt gefunden werden müssen. Aber auch das fällt nicht vorrangig in den Aufgabenbereich einer Sozialticketinitiative. Sie kann ihre Kraft eher dafür verwenden, sich mit den Initiativen der angrenzenden Kommunen zu vernetzen bzw. jene beim Aufbau ihrer Gruppe unterstützen und dann den Beschluss eines Sozialtickets im Parlament voranzutreiben. Im Ruhrgebiet bspw. werden große Anstrengungen unternommen, das Sozialticket für ganze Verkehrsverbünde einzuführen. Zu prüfen ist lediglich, ob auf dem Land eventuell auch rabattierte Wochen/ 4er-Karten angeboten werden sollten.

Welcher Betrag ist für Verkehrsleistungen im Regelsatz genau veranschlagt?

Wenn man sich mit der Aufteilung des Regelsatzes auseinandersetzt, stößt man auf mehrere Zahlen, die für den Posten Verkehr kalkuliert sind. Insgesamt steht für alle Verkehrsleistungen zusammen ein Betrag von 19,20 € pro Monat zur Verfügung. Er setzt sich aus den Kosten für Fahrkarten im Nah- und Fernverkehr, den Kosten für PKW-Haltung, Reparaturen für das Fahrrad usw. zusammen. Von Relevanz für die Kalkulation eines Sozialtickets ist allein die Summe, die das Bundesministerium für Arbeit und Soziales für „fremde Verkehrsdienstleistungen (ohne Luftverkehr/ ohne auf Reisen)“, spricht den Nahverkehr, vorsieht. Sie beträgt 11,04 € monatlich. Für den Fernverkehr (überregionale Fahrten im Reiseverkehr) sind 2,99 € im Monat bestimmt.

Was ist der Unterschied zwischen einem Sozialticket und einem Sozialpass?

In vielen Städten und Landkreisen gibt es den sogenannten Sozialpass. Jener erlaubt es bestimmte Kultur- und Freizeiteinrichtungen vergünstigt oder sogar kostenlos zu besuchen. In wenigen Städten gibt

es zudem Rabatte auf die Monatskarte des jeweiligen Verkehrsunternehmens. Dann ist das Sozialticket Bestandteil des Sozialpasses. Das ist jedoch selten der Fall, oft ist das Sozialticket vom Sozialpass abgekoppelt. Kernforderung von Initiativen ist deshalb, das Sozialticket mit in den Sozialpass aufzunehmen.

Muss das Sozialticket als geldwerte Leistung angesehen werden, bzw. wird die Vergünstigung vom ALG-II abgezogen?

Nach Ansicht des Bundesministeriums für Arbeit und Soziales stellt ein Sozialticket lediglich einen geldwerten Vorteil dar, der nicht mit den Bezügen nach SGB II und XII verrechnet wird. Anders ist die Rechtslage, wenn die Kommune oder der Verkehrsträger einen kostenlosen Fahrschein ausgibt, was als geldwerte Leistung betrachtet wird. Der Fahrschein wird dann vom Arbeitslosengeld II abgezogen. Daher ist die Forderung nach einem Nulltarif im ÖPNV ohne eine Änderung im Sozialgesetzbuch II derzeit nicht umsetzbar. Sie würde zu Lasten der Betroffenen gehen.

Wer sollte Anspruch auf ein Sozialticket haben, bzw. welche Bedingungen sollten dafür erfüllt werden?

In der politischen Debatte werden Armutsrisikogrenzen für die Bestimmung von sehr niedrigen Einkommen herangezogen. Nach dem Sozio-Oekonomischen Panel (SOEP) des Jahres 2006 betrug die Armutsrisikogrenze 880 Euro Netto für einen Alleinstehenden. Alle, die ein individuelles Einkommen unter dieser Grenze beziehen, sollten zum Adressatenkreis des Sozialtickets gehören.

Sind Ermäßigungen auf Einzelfahrscheine sinnvoll und überhaupt machbar?

Die Frage ist leider nicht eindeutig zu beantworten. Zu wenige Erfahrungen wurden auf diesem Gebiet bisher gesammelt. Grundsätzlich werden von Menschen mit geringem Einkommen natürlich auch Einzelfahrscheine nachgefragt, allerdings ist unklar, in welcher Zahl. Der Wunsch nach ermäßigten Einzelfahrscheinen scheint nicht so groß zu sein wie nach einer deutlich vergünstigten Monatskarte. Deshalb sollte die Einführung eines Sozialtickets im Vordergrund stehen. Unbestrittenes Problem für die Kommune ist der - im Gegensatz zum Sozialticket - größere Verwaltungsaufwand. Das macht die Fahrkarte für die Kommune bzw. für die Betroffenen teuer. In Leipzig läuft derzeit eine Machbarkeitsstudie zum ermäßigten Einzelfahrschein.

Das Beispiel Köln: Der Weg zum Köln-Pass inklusive Sozialticket

In Köln gab es seit 1984 bereits einen Köln-Pass. Anspruchsberechtigt waren alle Menschen, die bis zu 130% des damaligen Sozialhilfesatzes zum Leben hatten, egal, ob sie Transferleistungsempfänger oder Geringverdiener waren.

Der „alte“ Köln-Pass berechtigte schon dazu, Fahrkarten zum ermäßigten Preis zu kaufen, außerdem wurde in einigen städtischen Kultureinrichtungen 50% Rabatt gewährt.

2000 ist dieser Köln-Pass von der schwarz-gelben Ratsmehrheit abgeschafft worden.

Dagegen stimmten damals die PDS, SPD und Grüne.

2005 scheiterte ein Antrag der PDS und eines Einzelmandatsträgers der Liste „gemeinsam gegen sozialraub“ (ggs), in dem die Einführung eines Jobsuchertickets gefordert wurde, an den Neinstimmen der übrigen Ratsparteien.

2005 zeichnete sich ab, dass es nach schwarz-grünen Experimenten und einer großen Koalition auf Dauer keine regierungsfähige Mehrheit im Kölner Stadtrat geben würde. Daraufhin schlossen SPD und Bündnis 90/Die Grünen ein Kooperationsabkommen und verständigten sich darauf, künftig im Kölner Stadtrat wechselnde Mehrheiten zur Durchsetzung ihrer Politik zu suchen. Dabei waren die FDP, die CDU, aber auch die Fraktion DIE LINKE potenzielle Partner für einzelne Ratsentscheidungen. Die Linksfraktion war aus den drei Vertretern der PDS und dem ggs-Mandatsträger gebildet worden.

Eine Forderung im Kooperationsabkommen von SPD und Bündnis 90/Die Grünen war die Einführung eines Mobilitätspasses, allerdings zu verschlechterten Bedingungen. Diesmal sollten nur ALG II- und Sozialgeldbeziehende sowie Asylbewerberinnen und -bewerber davon profitieren. Menschen, die mehr Geld als den Regelsatz plus individuelle Miete zur Verfügung hatten, sollten nicht in den Genuss der Ermäßigungen kommen. Außerdem sollte die Monatskarte im öffentlichen Nahverkehr 50% des normalen Abopreises kosten. Das wären über 30 Euro gewesen.

Die Minderheitsregierung aus SPD und Grünen mit wechselnden Abstimmungspartnern erwies sich als stabil und setzte u. a. mit der LINKEN ihre politischen Akzente. Ein Antrag auf ein Mobilitätsticket ließ allerdings auf sich warten.

In der PDS hatte sich Ende 2005 ein Neumitgliederseminar mit dem Thema: „Kampagnen“ beschäftigt. Die Mehrheit entschied sich für eine Kampagne zur Einführung eines Sozialtickets. Daraufhin entwickelten die Neumitglieder gemeinsam mit dem Kreisverband und der Fraktion Ideen, wie sich Druck zur Einführung eines Sozialtickets aufbauen ließe. Es überwog die

Einschätzung, dass sich SPD und Grüne im Rat von der linken Stadtratsfraktion nicht das Heft des Handelns aus der Hand nehmen lassen würden. Deswegen sollte Druck in erster Linie über die Partei und ein Bündnis hergestellt werden.

Nach einigen Gesprächen bildete sich ein Personenbündnis, dem u. a. das Sozialausschussmitglied der LINKEN und die Sprecherin des Kreisverbandes der PDS und der WASG angehörten, VertreterInnen von Arbeitsloseninitiativen, attac sowie stadtbekannt Wissenschaftlerinnen, Wissenschaftler, Künstlerinnen und Künstler. Dieses Bündnis bereitete eine Anregung (Petitionen) im Beschwerdeausschuss vor. In dieser Anregung wurde ein Köln-Pass gefordert, der eine ÖPNV-Fahrkarte für 20,70 Euro und eine 50%ige Ermäßigung auf alle anderen KVB-Fahrkarten beinhaltete sowie weitere Ermäßigungen für städtische Angebote. Erhalten sollten diesen Köln-Pass alle Einwohner Kölns, die 130% des Regelsatzes plus individuelle Miete zur Verfügung haben. Bei Einbringung der Bürgeranregung in den Beschwerdeausschuss wurde diesem 1 600 Unterschriften übergeben, die in kurzer Zeit gesammelt wurden.

Zwischen Einbringung und Behandlung der Anregung im Ausschuss vergingen drei Monate. Kurz vor der Behandlung des Bürgerantrags im Ausschuss hatte das rot-grüne Bündnis endlich einen Antrag im Rat eingebracht, der ebenfalls die Wiedereinführung des Köln-Passes zum Inhalt hatte. Das Angebot eines gemeinsamen Antrags mit der LINKEN hatten beide Parteien abgelehnt. Nichtsdestotrotz verhandelten sie mit der Fraktion DIE LINKE über diesen Antrag. Sie kamen der Forderung der LINKEN nach, Geringverdiener mit einzubeziehen und damit an den alten Köln-Pass wiederanzuknüpfen. Gegenüber der Vereinbarung im Kooperationsvertrag waren nun Geringverdiener wenigstens bis 110% des Regelsatzes Köln-Pass-berechtigt. Dazu kamen Empfänger der wirtschaftlichen Jugendhilfe, Wohngeldbezieher und Menschen, die Kinderzuschlag erhalten. Der Antrag fand mit den Stimmen der LINKEN eine Mehrheit.

Für das Sozialticket sollte eigentlich kein Geld im Haushalt eingestellt werden. Die unterstützenden Ratsfraktionen argumentierten, dass mit der Einführung des ermäßigten Tickets kaum Fahrkartenabonnements wegfielen, weil sich Köln-Pass-Berechtigte die Monatskarten i. d. R. sowieso nicht leisten konnten. Dafür würden neue Kunden gewonnen, die Geld in die Kasse brachten. Die Kölner Verkehrsbetriebe

(KVB) hatten drei verschiedene Modellrechnungen zur Wiedereinführung eines Sozialtickets durchgeführt. Nach allen drei unterschiedlichen Annahmen machte die KVB demnach ein Plus. Jetzt stellte sich aber der Verkehrsverbund Rhein-Sieg quer, dessen Mitglied die KVB ist. Über die CDU-dominierte Gesellschafterversammlung konnte er erreichen, dass die KVB diesen Sondertarif nicht ohne Deckung im Haushalt einführen durfte.

Schließlich wurden 4,8 Mio. Euro als Ausgleich für die Ermäßigungen an die KVB gezahlt. Inzwischen wurde in einer Studie nachgewiesen, dass durch den Köln-Pass mehr Menschen öffentliche Verkehrsmittel nutzen und darüber hinaus die Schwarzfahrerquote deutlich gesenkt worden ist. Deswegen hat sich inzwischen auch der übergeordnete Verkehrsverbund Rhein-Sieg dazu entschlossen, den Köln-Pass als regulären Tarif anzuerkennen. Das senkt die Gelder, die aus dem Haushalt der Stadt Köln aufgebracht werden müssen auf 1,2 Mio. Euro im Jahr 2009.

Von ca. 171 000 Köln-Pass berechtigten KölnerInnen haben ihn 2007 über 150 000 Menschen in Anspruch genommen. Der Preis für eine Monatskarte lag zur Einführung bei 25 Euro, inzwischen kostet sie 28 Euro. Eine reguläre Monatskarte im Abonnement kostet 62,60 Euro. Inzwischen sind viele weitere Vergünstigungen an den Köln-Pass gekoppelt, so z. B. die Anspruchnahme eines ermäßigten Schulmittagessens.

Positiv wirkte sich für die Einführung des Sozialtickets aus, dass in Köln diese Vergünstigung von früher bekannt und erprobt war. Die Verwaltung wusste, wie dieses Instrument zu handhaben ist, und konnte die entsprechenden Strukturen schnell wieder aufbauen. Außerdem ist der Köln-Pass Kölnerinnen und Kölnern ein Begriff. Das vereinfachte die Öffentlichkeitsarbeit.

Positiv wirkte sich ebenfalls aus, dass es in Köln eine strukturelle linke Mehrheit im Rat gibt. Dabei konnten Partei, Fraktion und Basis SPD und Grüne mit einer relativ kleinen Kampagne zeitlich unter Druck setzen. Mit dem Umweg über eine Bürgeranregung blieb die Möglichkeit eines Bündnisses zwischen LINKE, SPD und Grünen im Rat gewahrt, ohne dass DIE LINKE auf eine Initiative des Kernbündnisses im Rat warten musste. Schließlich stand Köln zu diesem Zeitpunkt nicht mehr unter Haushaltsvorbehalt, so dass auch der CDU-Regierungspräsident das Sozialticket nicht mehr auf diesem Weg stoppen konnte.

Das Beispiel Leipzig: „Leipzig braucht ein Sozialticket“

Das Besondere an der Leipziger Bürgerinitiative ist die sehr breite Fächerung des Bündnisses, welche unabhängig vom Ausgang der Bemühungen um ein Sozialticket schon an sich einen riesigen Erfolg der anfangs noch relativ kleinen Gruppe von Aktivisten darstellt. Ansonsten besticht das Beispiel Leipzig durch seine lückenlose Dokumentation der Geschehnisse.

Die Idee zur Gründung einer Bürgerinitiative hatten die Mitglieder des 2005 gegründeten Sozialforums Leipzig und der AG Soziale Politik des Stadtverbands Leipzig der Linkspartei anlässlich der erneuten Fahrpreiserhöhung der Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB GmbH) zum 1. August 2006. Ein weiterer Auslöser war der von Bundesverkehrsminister Tiefensee geäußerte Gedanke, künftig 1-Euro-Jobber als Bus- und Bahnbegleiter einzusetzen. Nach mehreren, sehr erfolgreichen Spontanaktionen, wie z.B. die Besetzung von Fahrzeugen durch „Die Überflüssigen“, formierte sich im Herbst 2006 schließlich ein festes Bündnis.

Parallel dazu gelang es bereits im September 2006, die Linksfraktion im Stadtrat vom geplanten Vorhaben zu überzeugen.

Dem Aufruf zur Gründung der Bürgerinitiative im November folgte die Konstituierung der Initiative im Dezember 2006, auf der u.a. ein Arbeitsprogramm verabschiedet wurde. Dieses legt außer dem Ziel der Einführung eines Sozialtickets für 20 € die Arbeitsprinzipien und -weisen der Sozialticketinitiative fest. Damit öffnete sich die Initiative allen Personen und Gruppierungen, die bereit waren, die Forderung nach einem Sozialticket zu unterstützen, sofern sie nicht faschistisches und rassistisches Gedankengut vertraten. Um möglichst viele Mitstreiter/innen zu gewinnen, wurde die Ermäßigung nicht nur für Hartz IV-Betroffene verlangt, sondern auch für Geringverdienerinnen und Geringverdiener, Rentnerinnen und Rentner, Studentinnen und Studenten. Ferner enthält das Arbeitsprogramm einen Zeitplan mit einzelnen Etappenzielen. Festgelegt wurde, bis zum 1. Mai 2007 eine bestimmte Unterschriftenzahl zu sammeln und vor der parlamentarischen Sommerpause 2007 einen Antrag in die Ratsversammlung einzubringen.

Die Struktur der Bürgerinitiative ist relativ lose, es besteht jedoch in Übereinkunft mit dem Arbeitsprogramm ein Sprecherrat, der die Bürgerinitiative nach außen vertritt. Damit gelang es, die Arbeit innerhalb der Initiative gut abzustimmen und sinnvoll aufzuteilen.

Der Aufruf zur Gründung und der Beschluss des Arbeitsprogramms führten dazu, dass sich immer mehr Vereine, Verbände, Initiativen, Gewerkschaften und Einzelpersonen der Forderung nach einem ermäßigten Fahrpreis anschlossen. Anfangs nur eine Handvoll Mitglieder zählend, wuchs die Bürgerinitiative „Leipzig braucht ein Sozialticket“ bis zum März 2007 auf über 60 Gruppen an. Große Aufmerksamkeit erregte die

Erklärung des Leipziger Sängers Sebastian Krumbiegel (Die Prinzen), in der er sich für ein Sozialticket aussprach. Der Erklärung schlossen sich weitere Leipziger Prominente an. Mit den vielen neuen Mitstreiterinnen und Mitstreitern versuchte das Bündnis nun, die Bevölkerung weiter zu sensibilisieren und für die Durchsetzung eines Sozialtickets auch zu aktivieren. Dafür nutzte man jede Gelegenheit, sich in der Öffentlichkeit zu zeigen. Man warb an Infoständen, sammelte auf Straßen und Plätzen Unterschriften und informierte auf Veranstaltungen in den Wohngebieten über das Anliegen der Bürgerinitiative. Ständige Präsenz in der Öffentlichkeit war immer elementarer Bestandteil der Arbeit.

Bereits sehr früh wurde der Kontakt zu den anderen Akteuren des Projekts gesucht. Es wurden sehr sachliche Gespräche mit den Leipziger Verkehrsbetrieben und der Verwaltung über die Möglichkeiten der Einführung eines Sozialtickets geführt.

Um diesem Ansinnen Nachdruck zu verleihen, wurden dem Oberbürgermeister auf der Stadtratssitzung am 16. Mai 2007 die ersten 10 000 Unterschriften übergeben. Sie waren an über 100 Stützpunkten der Stadt gesammelt worden. Listen hierzu lagen in den Bürgerämtern und Büros privater Unternehmen aus oder konnten an Infoständen auf der Straße unterzeichnet werden. Nach diesen Aktionen sprachen sich auch die Grünen für ein Sozialticket aus. Mitte des Jahres folgte die SPD. Die Jusos unterstützten bereits seit Januar 2007 die Sozialticketinitiative. Als sich die drei Parteien auf die Seite der Bürgerinitiative stellten, wurde der Sprecherrat erweitert, so dass außer den bisherigen zwei Sprecherinnen noch ein weiteres Mitglied der Initiative und jeweils ein Parteivertreter in das Organ aufgenommen wurden. Damit war eine wesentlich bessere Koordination zwischen den parlamentarischen und außerparlamentarischen Kräften gegeben. Schon vor der parlamentarischen Sommerpause konnte ein interfraktioneller Antrag in den Stadtrat eingebracht werden. Er hatte zunächst einen Prüfauftrag zum Inhalt. Bis November 2007 musste die Verwaltung dem Rat ein Ergebnis vorlegen.

Die Verwaltung hielt sich nicht an den Termin. Sie wollte erst im Februar 2008 Bericht erstatten. Um öffentlich Druck auszuüben, übergab die Initiative dem Stadtrat nochmals 10 000 Unterschriften. Da der Prüfbericht im Februar erneut ausblieb, stellte die Sprecherin der Initiative, Petra Weißfuß, eine Einwohneranfrage gemäß § 44 Sächsischer Gemeindeordnung (dieses Instrument existiert auch in allen anderen Bundesländern und ist in der Gemeinde- bzw. Landkreisordnung geregelt). Sie fragte u.a. nach Möglichkeiten einer Beschleunigung des Prüfauftrags und nach der Haltung des Bürgermeisters zur schnellen Einführung eines Sozialtickets. Der Oberbürgermeister verwies in seiner Antwort auf entsprechende parlamentarische Regeln, die man einhalten müsse. Er meinte, dass das Ergebnis bis zur Sitzung im April vorliegen würde. Zu dem Zeitpunkt sprachen sich die drei genannten Stadtratsfraktionen für ein Sozialticket aus.

Auf der Ratsversammlung am 21. Mai 2008 wurde die Einführung eines Sozialtickets für Leipzig durch den Stadtrat mit den Stimmen der Linken, der SPD und der Grünen beschlossen. Es sollte zum 1. August 2008 angeboten werden.

Inzwischen hat das Regierungspräsidium diesen Beschluss kassiert. Da die Stadt Leipzig 2008 keinen ausgeglichenen Haushalt hat, darf sie keine zusätzlichen freiwilligen Aufgaben finanzieren. Der Kampf um die Einführung eines Sozialtickets geht also in die nächste Runde. SPD, Grüne und die Linkspartei haben bereits erklärt, dass das Sozialticket kommen muss.

Auf ihrem Treffen am 28. August 2008 hat die Bündnisinitiative über die weitere Vorgehensweise abgestimmt:

„In bewährter Weise ergreifen wir mit den verbündeten Fraktionen abgestimmte außerparlamentarische und parlamentarische Aktivitäten gegen die ablehnende Entscheidung der Landesbehörde – dem Regierungspräsidium Leipzig:

Einwohneranfrage der BI zur Ratsversammlung am 17. September 2008

Brief an den Leipziger Oberbürgermeister

Petition der BI an den Leipziger Stadtrat

Sammelpetition an den Sächsischen Landtag

Auftakt der Unterschriftensammlung zur Sammelpetition am 30. August 2008

Weitere öffentliche Aktionen sind in Vorbereitung: Wir informieren rechtzeitig!

Wir machen also weiter!

Gegen Behördenwillkür – für ein Sozialticket!“

Für den Erfolg der Leipziger Initiative bis zum Stadtratsbeschluss zur Einführung eines Sozialtickets in Leipzig am 21. Mai 2008 waren mehrere Faktoren verantwortlich.

- Als erstes ist sicherlich die Breite der Bewegung zu sehen, die in der Bevölkerung fest verankert ist. Die ständige Präsenz in der Öffentlichkeit, die Verlässlichkeit, die Fähigkeit zu sachlicher Auseinandersetzung und die regelmäßige Information der Bevölkerung über den Stand der Debatte zur Einführung des Sozialtickets führten zu einem hohen Bekanntheitsgrad und Ansehen der Bürgerinitiative. Die Bürgerschaft gewann Vertrauen, identifizierte sich mit den deutlich formulierten Zielen und unterstützte die Initiative.
- Durch die Fähigkeit zur Zusammenarbeit mit allen Akteuren und ständigen öffentlichen Druck, insbesondere bei Rückschlägen, konnte die Initiative letztlich auch die Entscheidungsträger der Stadt überzeugen. Als die Entwicklung stagnierte, trat die Initiative für alle wahrnehmbar in der Öffentlichkeit auf (Besetzung von Verkehrsmitteln, Übergabe weiterer Unterschriften, Stellen von Einwohneranfragen).
- Hilfreich waren die Verbindlichkeit in der Arbeit der Initiative, die sehr gute Pressearbeit und der erweiterte Sprecherrat, der die Koordination aller Beteiligten sehr unterstützte.
- Hinzu kam der dosierte und zeitgemäße Einsatz parlamentarischer Mittel, was wichtig ist, wenn man seine politischen Bündnispartner/innen nicht vor den Kopf stoßen will.
- Stets wurde von der Sprecherin, Petra Weißfuß, darauf geachtet, dass das Bündnis nicht einseitig von politischen Kräften vereinnahmt wird und daran zerbricht.

Das Beispiel Dresden: „Für ein Dresdner Sozialticket“

Aktuell kostet ein Monatsticket für den Stadtbereich Dresden 44 €, ab dem 01.11.2008 wird es zwei Euro mehr kosten. Auch wer im Besitz eines Dresden-Passes ist, spart beim Kauf einer Monatskarte nur 8 €. Allerdings wird dafür eine Wertmarke benötigt, die beim zuständigen Sozialamt für jeden Monat abgeholt werden muss. Für den Dresden-Pass selbst ist eine zusätzliche Einkommens- und Vermögensprüfung notwendig. Der ALG II-Bescheid allein ist nicht ausreichend. Dieses Verfahren ist sicher eine der Ursachen, dass von 60 000 Berechtigten nur 3 000 diese Ermäßigung in Anspruch nehmen.

Längst gibt es daher auch in Dresden eine Bewegung, die sich für ein „echtes“ Sozialticket einsetzt. Bereits seit mehreren Jahren hatte die Linke im Stadtrat die Einführung eines Sozialtickets für Dresden immer wieder auf die Tagesordnung gesetzt. Aber stets wurde der Vorschlag unter Hinweis auf die finanziell angespannte Lage der Stadt abgelehnt.

Mai 2007

Im Mai 2007 einigte man sich in der Dresdner Linken um Katja Kipping auf eine eher außergewöhnliche Herangehensweise. Statt ein großes Bündnis wie in Leipzig zu bilden, suchten die Initiatorinnen und Initiatoren erst einmal das Gespräch mit Vertretern der Dresdner Verkehrsbetriebe (DVB) und dem Sozialbürgermeister von Dresden. Nach diesem ersten Austausch wurden alle wichtigen Handlungsträger/innen zu mehreren Workshops eingeladen. Hauptziel war es, die politische Situation genauer zu erkunden und die Möglichkeiten für ein Sozialticket auszuloten.

Juli 2007

Der erste Workshop fand am 11. Juli 2007 statt. Teilnehmer/innen waren neben Katja Kipping und ihrem Team, die Vertreter/innen der Stadtverwaltung um Sozialbürgermeister Tobias Kogge (CDU) und Vertreter/innen der DVB und des Verkehrsverbundes Oberelbe (VVO). Außerdem nahmen einzelne Stadträtinnen und Stadträte sowie verschiedene Lobbyvertreterinnen und -vertreter an dem Gespräch teil. Der Geschäftsführer des Umweltzentrums moderierte das Gespräch.

Am Anfang der Veranstaltung wurde die gegenwärtige Situation der Leistungsbeziehenden in Dresden im Hinblick auf ihre Mobilitätsmöglichkeiten skizziert: Eine DVB-Monatskarte kostet 44 € (46€ ab 01.11.2008), im Budget eines ALG II-Empfängers sind aber nur 11,04 € für regionale Mobilität vorgesehen. Mit einer Wertmarke von damals 8 € wurde die Finanzierungslücke nicht geschlossen. Daraus leiteten sich zwei Lösungsmöglichkeiten ab. Zum einen, über den Preis der Monatskarte Einfluss auf die Situation zu nehmen, zum anderen, die Inanspruchnahme der schon existierenden Wertmarken zu erleichtern. Die Initiatorinnen und Initiatoren machten deutlich, dass ein Sozialticket für alle Beteiligten von Vorteil

wäre. So würden zum einen die Verkehrsbetriebe mehr Fahrgäste gewinnen, die Stadt Dresden hätte eine bessere Außendarstellung, und vor allem die Betroffenen bekämen Hilfe.

Im zweiten Teil des Workshops wurden die Chancen für ein Sozialticket aus verschiedenen Blickwinkeln beleuchtet. Nach ausführlicher Diskussion der Teilnehmenden wurden Absprachen über das weitere Vorgehen getroffen. Es wurde Folgendes vereinbart:

- Die Stadtverwaltung untersucht die Zielgruppe in ihrer Größe und in ihren Anspruchsbedingungen.
- Die erhobenen Daten werden den Verkehrsbetrieben zur Verfügung gestellt.
- Das Wahlkreisbüro von Katja Kipping recherchiert weiter zu Studienergebnissen anderer Städte.
- Für den nächsten Workshop wird ein/e Vertreter/in aus Berlin eingeladen, der/die Erfahrungen des Berliner Sozialtickets vorstellt.

Zuletzt verständigte man sich darauf, dass die Workshop-ergebnisse in eine Vorlage einfließen sollten, die dem Stadtrat noch im selben Jahr vorgelegt werden sollte.

Oktober 2007

Im Rahmen des im Oktober 2007 abgehaltenen zweiten Workshops wurden den Anwesenden die Erfahrungen aus Berlin vorgestellt. Herr Frank Neubeiser von ETC Transport Consultants Berlin legte die grundsätzliche Herangehensweise der finanziellen Kalkulation für das Berlin-Ticket-S dar. Der Sozialbürgermeister der Stadt Dresden präsentierte die Ergebnisse der Verwaltung zur Evaluierung der Zielgruppe.

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer einigten sich auf folgende Ziele, die durch die Einführung eines Dresdner Sozialtickets erreicht werden sollten:

- Verbesserung der Situation für Kinder
- Erhöhung der Nutzungsrate, Abbau der Bürokratie
- Stärkung des ÖPNV

Dabei sollten die Ziele bis spätestens Juni 2008 gemeinsam verwirklicht werden.

Inzwischen lief durch die „Bürgerinitiative gegen Sozialkalkschlag und Nationalismus Dresden“ eine Unterschriftensammlung zum Sozialticket an, die bereits bis Ende 2007 10 000 Unterschriften auf ihrer Liste vereinigte.

Dezember 2007

Im Dezember 2007 wurde durch DIE LINKE im Stadtrat nochmals ein Antrag zum Sozialticket eingebracht, der nun auch die Arbeitsergebnisse der Zusammenkünfte enthielt. Zu Gunsten eines interfraktionellen Antrages wurde dieser jedoch später zurückgezogen.

Januar 2008

Auf dem dritten Workshop im Januar 2008 wurden die Ergebnisse der Köln-Studie von einem Aufsichtsratsmitglied der Kölner Verkehrsbetriebe vorgestellt. Die Gäste des Workshops waren überrascht angesichts der Tatsache, dass die tatsächlichen Kosten des Sozialtickets in Köln nur einen Bruchteil der dafür geplanten Mittel betragen. Dresden ist zwar nicht Köln, doch trotzdem verfehlte der Vortrag seine Wirkung nicht. Vertreter der DVB hielten ein Sozialticket bei entsprechendem politischem Willen grundsätzlich für machbar. Alle Anwesenden sprachen sich für eine Marktforschung aus, unklar war noch, ob vor oder nach der Einführung eines Sozialtickets. Dabei sollten die DVB die Kriterien der Erhebung bestimmen.

Noch am selben Tag wurde das Ergebnis des Workshops mit Dresdner Stadträten, die im Aufsichtsrat der DVB sitzen, diskutiert.

Februar 2008

Am 1. Februar 2008 wurden auf Einladung von Katja Kipping auch die Mitstreiterinnen und Mitstreiter verbündeter Vereine und Verbände über den bisherigen Stand der Verhandlungen informiert. Mit dabei waren wieder Michael Weisenstein, Aufsichtsrat der Kölner Verkehrsbetriebe, und ebenfalls als Gast Petra Weißfuß, Sprecherin der Bürgerinitiative „Leipzig braucht ein Sozialticket“. Jana Gaitzsch, Stadträtin in Dresden, stellte den Antrag der Dresdner Linksfraktion zum Sozialticket vor.

März 2008

Als Konsequenz der Verhandlungen mit den Stadträten der anderen Fraktionen konnte dann am 3. März 2008 auf der Stadtratssitzung ein interfraktioneller Antrag eingebracht und beschlossen werden. Der Antrag sieht die Einführung eines Sozialtickets zum 1. Januar 2009 vor und fordert eine entsprechende Berücksichtigung im Haushalt 2009/10. Anforderungen an das Sozialticket sind eine Ermäßigung auf 40 bis 60 % des regulären Ticketpreises, ein bürokratie- und diskri-

minierungsfreier Verkauf und eine Erweiterung des Berechtigtenkreises auf SGB II/XII-Empfängerinnen und -Empfänger, Asylbewerberinnen und Asylbewerber sowie Geringverdienerinnen und -verdiener, deren Einkommen maximal 10 % über den Bedarfssätzen nach SGB II bzw. XII liegt. Ferner wurde dem Oberbürgermeister aufgetragen, sich mit den DVB in Verbindung zu setzen, damit diese bis 30. Juni 2008 eine Studie zum Sozialticket erarbeiten. Die Studie sollte laut Antrag als Grundlage für eine konkrete Ausgestaltung von „Dresden Mobil“ dienen, wie die neue Vergünstigung heißen sollte. Weiterhin ist eine Einnahme-, Ausgaben- und Nutzungsprognose zu erstellen und die Einführung von rabattierten 4er-Karten zu prüfen.

Resümierend lässt sich sagen, dass durch die Beratungen ein guter Boden für die Einführung eines Sozialtickets in Dresden bereitet werden konnte.

Dies war nur möglich, weil es viele kooperative Gespräche zwischen den einzelnen Handlungsträgern gab. Ausschlaggebend war auch die gute Verhandlungsstrategie der Initiatorinnen und Initiatoren. Neue kommunale Entwicklungen fanden schnell in ihr Platz. Das Konzept war mehr auf Zielorientierung ausgerichtet als auf ein starres Ablaufschema für die Verhandlungen. Es entstand Schritt für Schritt neu, aus den jeweiligen Verhandlungen und den Erfahrungen anderer Städte. Zugleich baute es auf den Ergebnissen der vorangegangenen Gesprächsrunden auf. Wichtig für das Funktionieren war die ständige Kommunikation. Förderlich wirkte sich zudem die effektive Arbeitsteilung zwischen den verschiedenen Institutionen aus. Von Anfang an hatten alle Akteure ihre eigenen Verantwortungsbereiche (siehe Beschreibung 1. Workshop), und es wurden alle – Bürgerinnen und Bürger, Verwaltung, Verkehrsunternehmen, Mandatsträgerinnen und Mandatsträger – rechtzeitig mit einbezogen.

Allerdings wurde das Sozialticket bisher nicht beschlossen, was der von der CDU dominierten Koalition im Dresdner Stadtrat zur Last zu legen ist.

Schritte für die Durchsetzung eines Sozialtickets

Im Folgenden werden in Auswertung der Erfahrungen von Initiativen Empfehlungen für Bürger/innen und Initiativen, die sich für die Einführung eines Sozialtickets engagieren, formuliert. Die aufgeführten Beispiele bieten in vieler Hinsicht Anregungen für die Einführung von Sozialtickets. Wichtig war aber in jedem Fall, dass in allen Phasen des Gesprächs mit Bürgerinnen und Bürgern die Öffentlichkeit gesucht wurde. Nicht alles lief so reibungslos wie hier dargestellt.

Wenn sich zeigte, dass politisch Verantwortung versuchten, die Sache zu verzögern, folgten nicht nur in Leipzig öffentlichkeitswirksame Maßnahmen und nutzte man nicht nur in Bochum ganz bewusst bestehende Mitwirkungs- und Beteiligungsrechte für Bürgerinnen und Bürger, die ihnen durch die Gemeindeordnungen der Länder bzw. Satzungen der Städte und Landkreise eingeräumt werden. Wichtig war immer wieder, am Ball zu bleiben und Öffentlichkeit herzustellen.

So kommt die „Initiative für die Einführung eines Sozialtickets in Dortmund“ nach einer ersten Zwischenbilanz zu dem Schluss: „Ohne den beharrlichen Druck von außen (des Sozialforums, des Aktionsbündnisses „Sozialticket zum Nulltarif auf Dortmund-Pass“ und weiterer Organisationen), 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.“ (<http://www.sozialticket.info/Zwischenbericht%20Sozialticket-1.pdf>)

Jede Initiative muss für ihre Kommune eine den jeweiligen Bedingungen entsprechende Lösung finden. Dies berücksichtigend, sollen in den weiteren Ausführungen interessierten Bürgerinnen und Bürgern Empfehlungen gegeben werden. In Auswertung der bisherigen Erfahrungen werden im Folgenden die einzelnen Phasen, die eine Initiative im Kampf um ein Sozialticket durchlebt, jeweils gesondert dargestellt:

Namentlich sind dies die Phasen der:

1. Initiierung und Bündnisbildung
2. Umsetzung
3. Evaluation

1. Initiierung und Bündnisbildung

Die Initiierung und Bündnisbildung umfasst Vorbereitung, Zielbildung, Aufbau der Arbeitsgruppe, Identifizierung und Mobilisierung der Kräfte für ein Sozialticket und Einbeziehung weiterer Bündnispartner für dieses Projekt.

Auch wenn an dieser Stelle die Schritte in einer zeitlichen Abfolge dargestellt werden, überschneiden sie sich in der Realität. Viele Dinge müssen gleichzeitig gemacht werden.

1.1. Vorbereitung

Zunächst ist es ratsam, seine Idee unter Mitmenschen zu tragen und mit ihnen zu diskutieren. Das schließt ein, dass man auf bestehende Initiativen zugeht, die sich im sozialen, ökologischen und verkehrspolitischen Bereich engagieren. Um weitere Mitstreiterinnen und Mitstreiter gewinnen zu können und öffentlich wahrgenommen zu werden, kann man wenig später eine Bürgerinitiative ins Leben rufen. Vielleicht aber existieren bereits Strukturen, die diese Initiative aufnehmen können, wie z.B. Arbeitsgruppen oder andere Initiativen. Die Gründung einer Bürgerinitiative sollte durch einen Gründungsauftrag vorbereitet werden. Dieser kann in der Öffentlichkeit, auf Veranstaltungen und über die E-Mail-Verteiler bestehender Initiativen verbreitet werden. Er sollte die wichtigsten Argumente für die Einführung eines Sozialtickets enthalten. Diese Argumente sollten über die gesamte Kampagne hinweg Kennzeichen für die Initiative und Leitlinie für ihr Handeln sein.

1.2. Zielbildung

Erfahrungen vieler Initiativen, insbesondere der Leipziger Initiative, zeigen, dass es eines wohlgedachten Arbeitsprogramms bedarf, um die darin enthaltenen Ziele kontinuierlich zu verfolgen und am Ende auch zu erreichen. Diese Ziele müssen klar formuliert und realistisch sein. Zu beachten ist, dass es neben der sozialpolitischen Zieldimension noch weitere Zieldimensionen gibt. So kann die Motivation, sich für ein Sozialticket einzusetzen, durchaus auch umweltpolitischer Natur sein, etwa weil man den motorisierten Individualverkehr einschränken möchte oder sich dafür engagiert, Stau und Lärm in seinem Wohnviertel zu reduzieren. Die Sozialticketinitiative in Bremen arbeitet bspw. mit der Verknüpfung Sozialticket und Schonung der Umwelt. Dadurch gelingt es, die weitergehenden positiven Seiten des Sozialtickets zu betonen.

In dieser Phase sollten auch Regeln des Umgangs miteinander und die Arbeitsweise der Initiative vereinbart werden. Sie sollte offen für alle Interessierten sein und keinen ausgrenzen. Zu diesen Vereinbarungen sollte ausdrücklich eine Abgrenzung von neofaschistischem Gedankengut gehören.

1.3. Aufbau der Arbeitsgruppe

Eine Organisation fußt im Wesentlichen auf den Prinzipien Arbeitsteilung, Verlässlichkeit und Koordination. Jeder soll sich entsprechend seiner Interessen einbringen können.

Die Erfahrung besagt, dass es wichtig ist, konkrete Verantwortlichkeiten zu benennen. In den meisten Initiativen gibt es folgende Positionen:

- Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
- Aufbau und Betreuung der Internetpräsenz
- Vorbereitung und Durchführung von Aktionen in der Öffentlichkeit

- Zusammenarbeit mit anderen Initiativen und Verbänden sowie der Verwaltung und Parteien
- Einwerbung von finanziellen Mitteln und weiteren Unterstützern
- Verwaltung der Gruppe, Finanzen, Rechtssicherheit

Es sollte eine Koordinationsstelle innerhalb der Initiative geben, die alle Arbeitspositionen wieder zu einem Ganzen vereint. Bewährt hat sich bei den Leipzigern das Modell des Sprecherrats, in dem die Aktivitäten innerhalb der Initiative abgestimmt werden. Wenn erforderlich, kann der Sprecherrat später erweitert werden, um das weitere Vorgehen mit neu gewonnenen Bündnispartnern abzustimmen, die nicht Mitglieder der Initiative sind. In Leipzig wurde der Sprecherrat jeweils um eine Vertreterin bzw. einen Vertreter der drei Stadtratsfraktionen erweitert, nachdem die jeweiligen Fraktionen ihre Unterstützung zugesagt hatten. Unabhängig von der gewählten oder auch nur gewachsenen Organisationsstruktur macht es sich gut, Aufgaben und Verantwortlichkeiten aufzuteilen. Natürlich gilt dabei immer das Prinzip der Freiwilligkeit. Ebenso ist es sinnvoll, in das Arbeitsprogramm einen Zeitplan mit bestimmten Etappenzielen aufzunehmen, um einen zeitlich überschaubaren Rahmen einzuhalten. Die Etappenziele binden die Ergebnisse an ein bestimmtes Datum, z.B. Vorlage einer bestimmten Unterschriftenzahl zu einem festgelegten Tag.

Die Ergebnisse und Vereinbarungen aller Treffen und Zusammenkünfte sollten immer schriftlich festgehalten werden.

Wichtig für die spätere Umsetzung des Plans ist neben taktischem Geschick vor allem eine langfristige Strategie, damit die einzelnen Schritte und Aktionen in ihrer Gesamtheit auf das Ziel ausgerichtet bleiben. Die Strategie korrespondiert z. T. mit den Etappenzielen, muss jedoch insoweit flexibel sein, dass man auch auf unvorgesehene Ereignisse reagieren kann.

1.4. Identifizierung und Mobilisierung von Mitstreiterinnen und Mitstreitern

Für das weitere Gedeihen der Initiative ist es nötig, alle möglichen Bündnispartner eines Projekts „Sozialticket“ zu finden und anzusprechen. Bewährt hat sich, dass man in einem ersten Schritt auf im sozialen, ökologischen, gewerkschaftlichen und verkehrspolitischen Bereich Engagierte und Initiativen zugeht. Wichtig ist auch, direkt Betroffene für die Einführung eines Sozialtickets zu mobilisieren. In einem zweiten Schritt sollten Gespräche mit dem Verkehrsträger und der Verwaltung sowie den politischen Entscheidungsträgern geführt werden. Das alles fällt viel leichter, wenn man auch die Interessenlagen der anderen Akteure kennt und berücksichtigt.

2. Umsetzung

Umsetzung bedeutet hier, dass in einer Kampagne die politischen Entscheidungsträger gezwungen werden, die Einführung eines Sozialtickets zu beschließen. Das

umfasst Aktionen in der Öffentlichkeit, die Arbeit mit den Medien, die Zusammenarbeit mit und die Arbeit in kommunalen Vertretungen bis hin zur Beschlussfassung und schließlich die Begleitung der Ausgestaltung und Einführung des Sozialtickets.

Die meisten Beispiele zeigen, dass Kreativität hier ebenso wichtig ist wie ständiger Druck auf die politisch Verantwortlichen. Andernfalls kommt die Initiative des Sozialtickets zum Stehen. Das Beispiel Leipzig offenbart, dass der Kampf bis zum parlamentarischen Beschluss lange dauern kann und manchmal auch danach noch weitergeht.

2.1. Verteilen von Materialien, Unterschriften sammeln, Öffentliche Informationsveranstaltungen

Natürlich muss jede Initiative die Bürgerinnen Bürger über sich und ihr Anliegen informieren. Da die finanziellen Mittel einer Initiative meistens begrenzt sein werden, bietet sich das Verteilen von Informationsmaterialien und Handzetteln in der Öffentlichkeit an. Informationsmaterialien sollten das Anliegen der Initiative klar darlegen und dieses begründen. Wichtig ist, dass das Material Ansprechpartner benennt, damit interessierte Bürger wissen, an wen sie sich wenden und wie sie sich beteiligen können.

Eine effektive Methode, Öffentlichkeit herzustellen und einen breiten öffentlichen Dialog führen zu können, ist das Sammeln von Unterschriften. Es kann zu jeder Zeit geschehen und ist nicht besonders schwierig. Die Unterschriftenliste sollte das Anliegen, eine kurze Begründung des Vorhabens, die Kontaktdaten der Initiatoren sowie separate Spalten für Vor- und Zunamen, Adresse und die Unterschrift der Unterstützer enthalten. Ein Beispiel für eine Unterschriftenliste findet sich im Anhang. Wenn die Unterschriftenlisten fertig entworfen und gedruckt sind, müssen sie an die Helferinnen und Helfer verteilt werden. Diese haben darauf zu achten, dass die Liste richtig ausgefüllt wird. Die Anschrift muss immer vollständig angegeben werden. Häufig setzen aber gerade Ehepartner unter die Anschrift des Partners nur „Gänsefüßchen“. Damit wird die Unterzeichnung aber nicht wirksam. Ferner muss die Signatur deutlich sein. Das Werben um die Unterschriften ist an belebten Plätzen, Verkehrsknotenpunkten und Fußgängerzonen sinnvoll. Von großem Vorteil ist es, wenn man seine Listen in Bürgerämtern, öffentlichen Einrichtungen und Jobcentern auslegen darf. Abhängig von der jeweils angestrebten Verwendung der Unterschriften (z.B. für Bürgerbegehren) und dem einzelnen Bundesland sind weitere Formalien zu beachten. Besonders muss man darauf achten, dass die gesammelten Unterschriften auch wieder den Weg zurück zu den Initiatoren finden und nicht abhanden kommen. Wenn genügend Unterschriften zusammengelassen sind, können diese den politischen Entscheidungsträgern öffentlichkeitswirksam übergeben werden.

Eine andere Möglichkeit, Öffentlichkeit herzustellen, sind Informationsveranstaltungen zum Sozialticket,

Podiumsdiskussionen mit politischen Entscheidungsträgern oder Erfahrungsaustausche, wie sie z.B. die Leipziger Initiative auch bundesweit organisiert hat. In jedem Fall sollte man anregen, dass auch die Bündnispartner und Unterstützer eigene Veranstaltungen durchführen.

2.2. Bürgerentscheid

Bürgerentscheide sind ein Mittel der direkten Demokratie auf kommunaler Ebene. Sie können bei Themen beantragt werden, die das Gemeinwohl betreffen. Der Sozialticketinitiative bietet sich damit die Möglichkeit, das Sozialticket auch bei Ablehnung durch den Stadtrat durch Bürgerentscheid beschließen zu lassen. Damit ein Bürgerentscheid überhaupt zugelassen wird, muss zuvor ein Bürgerbegehren erfolgreich abgeschlossen werden, d.h. ein bestimmter Prozentsatz vom Hundert der Bevölkerung muss sich für einen Bürgerentscheid aussprechen. Das Bürgerbegehren ist der formale Antrag für einen Bürgerentscheid. Wie hoch die Hürden in den einzelnen Bundesländern sind, welche Anforderungen erfüllt werden müssen und wie ein Bürgerentscheid genau durchgeführt wird, kann man auf der Internetseite des Vereins Mehr Demokratie e. V. nachlesen (www.mehr-demokratie.de). Es ist ratsam, sich vor einem Bürgerentscheid an diesen Verein zu wenden. Er verfügt über breite Erfahrungen, berät nicht nur Initiativen, Bürgerinnen und Bürger vor und bei einem Bürgerbegehren, sondern leistet ihnen auch juristisch Hilfe, wenn es um das Einklagen ihrer Rechte geht.

2.3. Internet

Der Auftritt im Internet hat stark an Bedeutung gewonnen. Auch für Sozialticketinitiativen ist es nützlich, die Chancen einer eigenen Vertretung im Internet zu nutzen. Idealerweise natürlich mit einer eigenen Internetseite. Wichtig ist die ständige Aktualisierung der Seite. Hier die wichtigsten Funktionen, die eine Internetseite hat:

- Selbstdarstellung ⇨ direkte Information über die Sozialticketinitiative
- Argumente für die Einführung eines Sozialtickets
- Wissensangebot ⇨ Bereitstellen von Informationsmaterialien, Unterschriftenlisten, Flugblättern
- Vernetzung ⇨ Kontakt zu anderen Initiativen und Verbänden
- Protokoll ⇨ Internetseite als Tagebuch
- Solidarität ⇨ durch Leute unterschiedlichster Couleur

2.4. Demonstrationen, öffentliche Aktionen, ziviler Ungehorsam

Ebenfalls gut geeignet, die Aufmerksamkeit der Mitmenschen zu erregen, ist die Demonstration. Sie vermag es am ehesten, eine öffentliche Diskussion über ein Thema anzustoßen. Damit viele Teilneh-

mer erscheinen, muss über Ort, Zeit und Anliegen rechtzeitig und gut informiert werden. Das kann zum Beispiel beim Sammeln der Unterschriften geschehen. Versammlungen müssen bei den Ordnungs- bzw. Polizeistellen angemeldet werden. Größere Wirkung allerdings zeigen eher spontane Aktionen in Verbindung mit zivilem Ungehorsam. Ziviler Ungehorsam ist gewaltfreies und bewusstes Missachten von Gesetzen und Pflichten. Beispiele dafür sind das Blockieren von Straßenbahnen und Besetzen von Büros der Verkehrsgesellschaft in Berlin, das Auflösen einer Ratssitzung in Dortmund, das Besetzen von Verkehrsmitteln in Leipzig oder das vielerorts angewandte kollektive Schwarzfahren. Auch ein elektronischer ziviler Ungehorsam wäre zu erwägen. Jede Initiative sollte sich überlegen, welche Aktion jeweils am besten zum Umfeld passt und wie viel ziviler Ungehorsam in der jeweiligen Situation vertretbar ist.

2.5. Ein historisches Beispiel – „Aktion Roter Punkt“

Die „Aktion Roter Punkt“ steht für eine Reihe von Protestaktionen, die vor allem Ende der Sechziger Jahre Schlagzeilen machten. Linke Gruppen, Studenten und Gewerkschafter demonstrierten, gut erkennbar durch einen roten Punkt, gegen hohe Fahrpreise und Fahrpreiserhöhungen. Sie blockierten Verkehrsmittel und richteten einen selbstorganisierten Alternativverkehr ein, indem sie mithilfe engagierter Autofahrer die Fahrgäste beförderten. Dazu wurden in den Städten Haltestellen für Autos eingerichtet, von denen aus die Fahrgäste mitgenommen werden konnten. Die Organisation des „Ersatzverkehrs“ klappte meist völlig reibungslos. Im Sommer 1969 erlebte die Bewegung in Hannover ihren Höhepunkt. Über eine Woche lang wurde der Bus- und Straßenbahnverkehr blockiert, der Verkehr durch das Aktionskomitee geregelt. Von den Haltestellen der Verkehrsbetriebe fuhren nur noch private Autos, die Fahrgäste transportierten. Die Blockade wurde erst nach der Zusage einer Halbierung der Fahrpreise und einer Kommunalisierung der bis dahin privaten Verkehrsbetriebe eingestellt. Eine Neuauflage des Bündnisses wäre interessant, erfordert aber ein breites Engagement. Auf jeden Fall ist die Dokumentation „Aktion Roter Punkt Esslingen“, deren Internetlink im Anhang steht, lesenswert.

2.6. Petitionen, Einwohneranfragen

Neben öffentlich wirksamen Aktionen stehen Menschen und Initiativen eine Reihe von parlamentarischen Instrumenten zur Verfügung, die – überlegt eingesetzt – die Einführung des Sozialtickets beschleunigen können. Zwei davon werden nun erklärt.

Das Grundgesetz und alle Landesverfassungen räumen Einwohnerinnen und Einwohnern ein Petitionsrecht ein. Dies garantiert jeder und jedem, sich einzeln oder in Gemeinschaft mit anderen schriftlich mit Bitten oder Beschwerden (Petitionen) an die zuständigen Stellen und an die Volksvertretung zu wenden. Mit diesen Bitten und Beschwerden müssen sich die dafür zuständigen Stellen und Vertretungen befassen und sie beantworten.

So haben zum Beispiel in Bochum eine Bürgerin und 30 weitere Personen im November 2000 beim Rat der Stadt eine „Anregung zur Einführung eines Jobless-Tickets (Erwerbslosenfahrkarte)“ mit dem Verweis auf § 24 der Gemeindeordnung von NRW eingereicht. Seit dieser Zeit ist das Sozialticket ein Thema in Bochum. Auch in Leipzig werden sich, nachdem das Regierungspräsidium die Entscheidung zur Einführung eines Sozialtickets kassiert hat, Einwohnerinnen und Einwohner mit einer Petition an den Rat der Stadt wenden und eine Massenpetition an den Sächsischen Landtag richten.

In der Regel werden Petitionen von eigens dafür eingerichteten Ausschüssen behandelt. Die Wirksamkeit einer Petition wird oft unterschätzt. Durch die Antwort erhält die Bürgerinitiative oft zusätzliche Informationen und Aufschluss über die grundsätzliche politische Haltung der Parlamentarier und deren Argumentationslinie. Die neu erhaltenen Informationen können möglicherweise auch Orientierung für das weitere Handeln sein.

Einwohner bzw. Bürger einer Kommune haben das Recht, auf den Sitzungen der Kommunalparlamente Einwohner- bzw. Bürgeranfragen zu stellen. Die Inanspruchnahme des Rechts ist ein Weg, um Öffentlichkeit in Sachen Sozialticket herzustellen. Zur Erhöhung der Wirksamkeit dieses Instruments sollten in jedem Fall Einwohnerinnen und Einwohner zur Teilnahme an der entsprechenden Ratsversammlung mobilisiert werden. Schriftlich eingereicht, muss sich die Einwohneranfrage auf die Belange der Kommune beziehen. Vertreter der Verwaltung antworten mündlich während der Ratsversammlung. Die genauen formalen Anforderungen, die bei der Antragsstellung zur Einwohneranfrage zu erfüllen sind, hat der jeweilige Landesgesetzgeber in der Gemeindeordnung geregelt. Mithilfe der Einwohneranfrage versuchte die Leipziger Sozialticketinitiative, den Prüfvorgang der Verwaltung zu beschleunigen.

2.7. Presse-, Medien- und Öffentlichkeitsarbeit

Weil das Sozialticket mit anderen Themen konkurriert, muss auf die Presse- und Medienarbeit der Initiative große Sorgfalt verwandt werden. Öffentliche Aktionen sind eine gute Möglichkeit, um in den Medien erwähnt zu werden. Auch Leserbriefe dienen diesem Zweck. Die Zuschriften sollten entweder durch Vertreter der Initiative selbst geschrieben oder angeregt und organisiert werden.

Elementar ist, dass die Medien regelmäßig informiert und mit Hintergrundmaterialien versorgt werden. Es geht um die lokale Presse, lokale Radio- und Fernsehstationen sowie Freie Radiostationen. Zu Aktionen und Arbeitsergebnissen der Initiative sollten immer Pressemitteilungen herausgegeben werden. Pressemitteilungen sollten nicht länger als eine halbe Seite sein und sich auf die zentralen Botschaften konzentrieren. Wichtig ist es, einen persönlichen Kontakt zu Journalisten bzw. Redakteuren aufzubauen.

Zur Medienarbeit gehört auch, regelmäßig die lokalen Medien nach Meldungen zur Sozialticketinitiative zu durchsuchen.

Nicht jede Pressemitteilung wird gedruckt, trotzdem lohnt sich jeder Versuch. Hilfreich ist es zudem, wenn man sich nach Abgabe einer Pressemitteilung rückversichert, ob diese auch angekommen ist bzw. publiziert wird. Manch ein Regionalredakteur und manches Verlagshaus wird der Sozialticketinitiative vielleicht eher kritisch gegenüber stehen. Auch damit muss umgegangen, mit Ignoranz wie mit Spott jede Initiative fertig werden können. Bei Falschmeldungen aber muss man auf Richtigstellung oder Unterlassung bestehen.

Sport-, Straßen und Wohngebietsfeste, Feiertage sowie weitere wichtige Ereignisse in der Stadt sollten in jedem Fall durch die Initiative genutzt werden, um Einwohnerinnen und Einwohner über ihr Anliegen und ihre Ziele zu informieren.

2.8. Bürgerbefragung

Politische Entscheidungsträger, Verwaltung und Verkehrsunternehmen orientieren sich bei der Festlegung des Preises für ein Sozialticket in der Regel an den bestehenden Tarifstrukturen. Die Höhe des Regelsatzes und die in ihm veranschlagte Summe für Verkehrsleistungen bzw. das niedrige Einkommen spielen in diesem Zusammenhang nur selten eine Rolle. Um die Diskussion in dieser Frage zu versachlichen ist es ratsam, die Adressaten für ein Sozialticket direkt zu befragen. Außerdem ist dies ein möglicher Weg, mit Betroffenen ins Gespräch zu kommen und sie in die Diskussion mit einzubeziehen.

In Gelsenkirchen hat DIE LINKE insgesamt 650 Menschen vor dem Arbeitsamt, Sozialamt und der Tafel befragt, welchen Betrag sie bereit wären, für ein Sozialticket auszugeben. Zur Auswahl standen 15 Euro, 20 Euro und 25 Euro. Fast keiner der Befragten sagte „Nein“ zum Sozialticket. Im Gespräch stellte sich heraus, dass gerade alleinerziehende Mütter für sich und ihre Kinder über sechs Jahre dieses Ticket brauchen, um am Leben in ihrer Stadt teilnehmen zu können. Die Umfrage ergab, dass sich 380 der Befragten für ein 15-, 165 für ein 20- und 88 für ein 25-Euro-Ticket aussprachen.

Eine Bürgerbefragung bietet sich auch an, um herauszufinden, wie die Bürgerschaft in der Stadt bzw. im Landkreis zur Einführung eines Sozialtickets steht. Um den Aufwand für Bürgerbefragungen zu minimieren, sollte man diese mit der Sammlung von Unterschriften bzw. anderen geplanten Aktionen verbinden.

2.9. Zusammenarbeit mit politischen Bündnispartnern, Parlamentarischer Beschluss

Der Erfolg der Initiative hängt davon ab, inwieweit im Kommunalparlament für die Einführung eines Sozialtickets Mehrheiten gewonnen und verbindliche Beschlüsse dazu gefasst werden. Daher ist die Zusammenarbeit mit den lokalen Entscheidungsträgern von Anfang an wichtig. Oft unterscheidet sich die Haltung

einzelner Parlamentarier von denen der Fraktion. Das sollte man unbedingt ausnutzen.

In jedem Fall förderlich ist eine Kooperation mit allen im Rat vertretenen Parteien (Ausnahme Rechtsextremisten). Aufgabe der Politik wie der Initiative ist es zunächst, die Chancen für ein Sozialticket zu diskutieren und auszuloten. Hilfreich ist in diesem Kontext, die Bürgermeisterin bzw. den Bürgermeister und die Aufsichtsratsmitglieder des Parlaments zu beauftragen, sich gegenüber dem Verkehrsträger für ein Sozialticket einzusetzen.

Im Laufe der Zeit sollten dann politische Mehrheiten im Parlament gesucht und ein Antrag für ein Sozialticket vorbereitet werden. Dieser sollte von Vertretern der Initiative, den Mandatsträgerinnen und Mandatsträgern sowie gegebenenfalls von Vertretern der Verwaltung gemeinsam verfasst werden, damit keine formalen Fehler passieren. Die Erfahrungen in Leipzig haben gezeigt, dass für die Einführung eines Sozialtickets eine solche überfraktionelle Zusammenarbeit wichtig ist.

Unter Umständen kann es sinnvoll sein, vor der Beschlussfassung einen Prüfauftrag an die Verwaltung und den Bürgermeister zu erteilen, damit alle in der bisherigen Diskussion offen oder strittig gebliebenen Fragen auf einer anderen Grundlage weiter diskutiert werden können.

Ein Prüfauftrag könnte auch dann erteilt werden, wenn noch keine parlamentarischen Mehrheiten in Sicht sind. Die Verwaltung wird ohnehin häufig mit einer Untersuchung über die Machbarkeit eines Sozialtickets betraut. Das Ergebnis des Prüfauftrags vermag es oft, Skeptiker doch noch umzustimmen. Kommt die Verwaltung zu dem Schluss, das Sozialticket solle nicht eingeführt werden, ist es gut, dem Beispiel der Bochumer Sozialticketinitiative zu folgen. Diese hat die Ratsfraktionen angeschrieben und darum gebeten, die endgültige Abstimmung über das Sozialticket zu verschieben. Damit wurde es möglich, die in vielen sozialen Gruppen erst spät einsetzende Diskussion abzuwarten und weitere Gespräche zu führen.

Folgende Punkte gehören unbedingt in einen Antrag zur Einführung eines Sozialtickets:

- politische Willensbekundung der Mandatsträger für die Einführung eines Sozialtickets
- Grundsätze für die Ausgestaltung eines Sozialtickets
- Art und Weise der Finanzierung des Sozialtickets (möglicherweise Einstellen von finanziellen Mitteln in den kommenden Haushalt)
- rechtzeitige und offensive Information der Anspruchsberechtigten
- Auftrag an die Bürgermeisterin bzw. den Bürgermeister, eine Lösung erarbeiten zu lassen

- eventuell Einrichten einer Steuerungsgruppe
- Setzen einer Frist
- Begründung

Die Erfahrungen in den meisten Städten zeigen, dass Mehrheiten in den kommunalen Vertretungen durch die vorerst zeitlich begrenzte Einführung eines Sozialtickets gewonnen werden konnten, so z.B. in Leipzig, im Landkreis Harz, in Dortmund, in Köln.

2.10. Öffentlichkeit der Umsetzung zur Einführung eines Sozialtickets herstellen

Nach dem Beschluss muss durch die politisch Verantwortlichen, die Verwaltung und die Verkehrsunternehmen eine Lösung hinsichtlich der Einrichtung eines Sozialtickets gefunden werden. Die Initiative sollte darauf achten, dass der abzuschließende Vertrag alle Anforderungen, die im Parlamentsbeschluss vorgegeben sind, berücksichtigt. Sie sollte darauf drängen, dass sie und die Öffentlichkeit regelmäßig über den Stand der Verhandlungen informiert werden. Man sollte regelmäßig mit den politisch Handelnden zusammentreffen, um die Zwischenergebnisse zu beraten.

Wie wichtig das ist, zeigt das Beispiel Dortmund. Dort kam es zu einer für die Betroffenen sehr ungünstigen Formulierung des Vertrags zwischen der Stadt und der Dortmunder Stadtwerke AG (DSW), die so niemals von den Initiatoren gewollt war. So ist der Bezug des Sozialtickets nur als Jahresabo möglich und für Kunden ohne Konto nur über Umwege realisierbar. In einer solchen Situation ist es natürlich gut, wenn die Bürgerinitiative auf eine Nachverhandlung des Vertrags per Stadtratsbeschluss drängen kann. Trotzdem zeigt das Beispiel Dortmund, wie auch wegen der Haushaltskonsolidierung stark unter Druck geratene Städte ein Sozialticket durchsetzen können.

Sobald Klarheit über die konkrete Ausgestaltung des Sozialtickets herrscht, sollte darauf gedrängt werden, die Betroffenen offensiv zu informieren. Dies ist vor allem Aufgabe der Verwaltung und der Verkehrsunternehmen. Daher sollte die Initiative darauf achten, dass die Betroffenen rechtzeitig und umfassend über die Medien, alle Ämter, Wohnungsunternehmen, Einkaufszentren - Orte, an denen sie sich aufhalten - über das Sozialticket unterrichtet werden. Dafür müssen von vornherein entsprechende Mittel im städtischen Haushalt und bei den Verkehrsunternehmen eingeplant werden. Die Initiative sollte natürlich auch ihre Möglichkeiten nutzen und dies auch bei Unterstützern und Bündnispartnern anregen. Die Art und Weise der Information über das Sozialticket kann dazu beitragen, dass es von möglichst vielen Berechtigten in Anspruch genommen wird. Auch nach der Einführung des Sozialtickets muss weiter dafür geworben werden. In Dortmund hat man diesen Aspekt unterschätzt. In Brandenburg wurde das Sozialticket ab 1. September 2008 flächendeckend in allen kreisfreien Städten und Landkreisen eingeführt. In Vorbereitung darauf hat der Verkehrsverbund einen Info-Flyer in einer Auflage von 200 000

Stück (bei 285 000 Anspruchsberechtigten) gedruckt. Die Flyer werden in allen Leistungsstellen ausgelegt. Großplakate für das ganze Land Brandenburg wurden gedruckt und geklebt. Alle 41 Busunternehmen des Landes werben für das Sozialticket. Jeweils auf Seite 1 der Internetpräsentation des Verkehrsverbundes, der Busunternehmen und der Unterstützer der Landesinitiative für ein Sozialticket wird darüber informiert.

2.11. Regionale Vernetzung der Initiativen zur Einführung eines Sozialtickets

Landkreise und kreisfreie Städte, aber auch Verkehrsunternehmen haben sich in der Regel in Verkehrsverbänden zusammengeschlossen, um den ÖPNV gemeinsam betreiben und abzustimmen. Dabei verfolgte Ziele sind v.a. ein einheitlicher Tarif, von allen Verkehrsunternehmen anerkannte einheitliche Fahrscheine, abgestimmte Fahrpläne, einheitliche Fahrplaninformationen und eine Anschlusssicherung, unabhängig von den Verkehrsunternehmen. Verkehrsverbände bestehen meistens in Form einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung (GmbH), bei der die Kreise bzw. Städte und oft auch das jeweilige Bundesland Gesellschafter sind.

Sozialticketinitiativen verschiedener Städte und Landkreise, die zu einem Verkehrsverbund gehören, sollten in jedem Fall zusammenarbeiten. Es wäre gut, die Einführung eines Sozialtickets in möglichst vielen Städten und Landkreisen des jeweiligen Verkehrsverbundes zu einem öffentlichen Thema zu machen. Dadurch kann der öffentliche Druck auf die politischen Entscheidungsträger, ein Sozialticket für den gesamten Verkehrsverbund einzuführen, erhöht werden. Von Vorteil für eine gut funktionierende Zusammenarbeit der Initiativen ist die Gewinnung von Organisationen, die auf regionaler Ebene agieren und die Koordinierung der Sozialticketinitiativen übernehmen. Ein abgestimmtes Vorgehen und die Solidarisierung der Initiativen untereinander würde in jedem Fall die Wirksamkeit des Kampfes für die Einführung eines Sozialtickets erhöhen. Positive Erfahrungen aus Städten und Landkreisen sollten für die öffentliche Diskussion genutzt werden.

Wie wichtig das ist zeigt das Beispiel Bochum. Dort knüpfen die politischen Entscheidungsträger eine positive Entscheidung an die Bedingung, dass das Sozialticket für den gesamten Verkehrsverbund eingeführt wird. Die Stadt Bochum gehört zum Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR). Ihm gehören fünf Landkreise und insgesamt 19 kreisfreie Städte an. In 16 kreisfreien Städten und Landkreisen gibt es derzeit parlamentarische und außerparlamentarische Aktionen und Initiativen zur Einführung eines Sozialtickets. Dortmund hat das Sozialticket zum 1. Februar 2008 für zunächst zwei Jahre eingeführt. Der Landkreis Unna beschloss die Einführung des Sozialtickets unmittelbar nach den Sommerferien. Der DGB NRW hat einen „Ratschlag Sozialticket“ initiiert. Er soll eine sachliche Diskussion zwischen den verschiedenen Gruppen befördern und richtet sich an alle, die für die Einführung eines Sozialtickets kämpfen, und an die, die für die Umsetzung dieses Ziels gewonnen werden müssen – Politik, Verwaltung, Verkehrsunternehmen, Bürgerinnen und Bürger.

3. Evaluierung

Die Arbeit einer Initiative ist mit der erfolgreichen Einführung eines Sozialtickets eigentlich noch nicht zu Ende. Eine wichtige Voraussetzung, um ein Sozialticket am Leben zu erhalten, ist, seine Wirkung zu erfassen und zu dokumentieren sowie in der Öffentlichkeit darzustellen.

Als erstes sollte dabei der Prozess zur Einführung eines Sozialtickets kritisch reflektiert werden: Was war erfolgreich? Was müsste man künftig anders machen?

Weiterhin sollte die Entwicklung des Sozialtickets kontrollierend begleitet werden. Ziel des Sozialtickets ist eine dauerhafte und fortdauernde Verbesserung der Mobilität der Menschen mit geringen Einkommen. Minimalvorgabe muss eine institutionelle und qualitative Erhaltung des Sozialtickets sein. Das heißt zum einen, die bloße Existenz des Sozialtickets zu verteidigen, zum anderen aber auch, dessen Wirkung nicht durch ständige „Preisanpassungen“ abzuschwächen.

Die Strukturen und Netzwerke, die durch die Initiative im Laufe der Zeit geschaffen wurden, sollten unbedingt weiter gepflegt werden, um jederzeit wieder für ein Sozialticket, das seinem Namen gerecht wird, zu streiten. Bewährt haben sich Mittel wie „Runde Tische“, an denen Vertreterinnen und Vertreter der Bürgerinitiative, der Sozialverbände, der Verkehrsbetriebe, der Kommunalpolitik und der Verwaltung teilnehmen. In diesem Forum können dann aktuell auftretende Probleme und Entwicklungen besprochen werden. Auch hier wäre eine überregionale Vernetzung bestehender Sozialticketinitiativen wichtig.

Ein anderer Aspekt der Evaluierung könnte sein, die Verwaltung aufzufordern, gemeinsam mit den Verkehrsbetrieben eine Befragung zur Nutzung des Sozialtickets durchzuführen. Zu diesem Zweck müssen ggf. Mittel in den Haushalt eingestellt werden. Die Untersuchung sollte eine Registrierung der Verbreitungs- und Nutzungsrate, eine Beschreibung der Verkehrsgewohnheiten der Nutzerinnen und Nutzer sowie eine Kontrolle der Auslastung der Fahrzeuge zum Inhalt haben. Erfahrungsgemäß steigt die Nutzungsrate nach der Einführung allmählich an. Auch können mit Hilfe einer Studie die für die Kunden hindernden Umstände sichtbar gemacht und Empfehlungen für deren Beseitigung gegeben werden (bürokratische Hürden usw.). Bisher nicht ansprechbare Gruppen könnten so erreicht werden. Außerdem kann die tatsächliche Ausgleichssumme der Kommune an den Verkehrsträger auf Grundlage der Studie genau bestimmt werden. Das Beispiel Köln zeigt, dass der Kompensationsbeitrag infolgedessen rapide gesenkt werden konnte.

Initiativen und ihre Bündnispartner sollten eigene Befragungen unter den Anspruchsberechtigten durchführen und dafür die im Zuge der Durchsetzung des Sozialtickets geschaffenen Netzwerke, deren Beratungsstellen und Einrichtungen nutzen. Im Mittelpunkt sollte dabei die Frage stehen, ob und warum das Sozialticket genutzt bzw. warum es nicht genutzt wird.

Anlage 1

Bestehende Sozialtickets bzw. Ratsbeschlüsse zur Einführung von Sozialtickets (Juli 2008)

| Gebietskörperschaft | seit/Status | Bundesland | Zuschuss | Personenkreis | Normaltarif / monatlich | Sozial-Tarif / monatlich | Erläuterung |
|---|-------------|------------|--|-----------------------------|---------------------------|--|---|
| Berlin | 2005 | BE | 8 Mio. € | 623.000 | 70,00 € | 33,50 € | |
| Brandenburg a.d. Havel (kreisfr. Stadt) | 2003 | BB | 0,4 Mio. € | | 35,00 € | 17,50 € | |
| Dortmund (kreisfr. Stadt) | 2008 | NW | aus Überschüssen der Stadtwerke | 94.700 | 48,90 € (A2) | 15,00 € | von rot-grüner Stadtratsmehrheit, auf Initiative der LINKEN, beschlossen http://sozialamt.dortmund.de/project/assets/template1.jsp?smi=16.0&tid=81544 |
| Eisenach (kreisfr. Stadt) | (2007) | TH | ca. 60.000 € auf eine Monatskarte | 3.000 | 36,00 € | 17,00 € | 2007 vom Stadtrat beschlossen; vom Aufsichtsrat des Verkehrsunternehmens abgelehnt; für 2009 ein neuer Versuch geplant; Schwierigkeit: für den Wartburgkreis ist ein Verkehrsunternehmen zuständig |
| Frankfurt/M (kreisfr. Stadt) | 1991 | HE | 5,3 Mio. € für den „Frankfurt Pass“ | 25.000 | 69,30 € | 46,10 € | im Rahmen des „Frankfurtpasses“ |
| Hamburg (Stadtstaat) | 2007 | HH | 3,3 Mio. € | 115.000 | 41,50 € | 31,50 € | |
| Köln (kreisfr. Stadt) | 2007 | NW | 3,0 Mio. € | 175.000 | 62,60 € | 28,00 € | im Rahmen des „Kölnpasses“ |
| Potsdam (kreisfr. Stadt) | 2003 | BB | gekoppelt an Zuschuss Land Brandenburg | 16.000 | 35,00 € - 52,50 € | 17,00 € bis 27,50 € | |
| Stuttgart (kreisfr. Stadt) | 2001 | BW | 1,66 Mio. € (Haushaltsansatz 2005) | 40.000 + Schwellenhaushalte | 17,00 € - 57,90 € | 22,10 € - 32,90 € (je nach Wabe) | BonusCard, außerdem „schoolabo“ (25,85 €) |
| LK Harz | 2008 | SA | nein | ca. 5.000 prognostiziert | zwischen 1,20 € u. 6,00 € | 50% ige Ermäßigung für Einzelfahrscheine | im Rahmen eines „Sozial- und Familienpasses“; die 50%-ige Ermäßigung bezieht sich auf Einzelfahrscheine; vorerst begrenzt auf ein Jahr |

| Gebietskörperschaft | seit/Status | Bundesland | Zuschuss | Personenkreis | Normaltarif / monatlich | Sozial-Tarif / monatlich | Erläuterung |
|--------------------------|-------------|------------|---|----------------------------------|---|--|---|
| LK Dahme-Spreewald | 2007 | BB | 100.000 € | 13.000 | 26,00 € - 76,00 € | 50 % | unbegrenzt |
| LK Teltow-Fläming | 2008 | BB | wird erst Anfang September auf den Bedarf hochgerechnet | wird erst Anfang Sept. ermittelt | 26,00 € - 66,50 € | 50 % | auf zwei Jahre begrenzt – Ermäßigung um 50 %; für Sozialpassinhaber: 0,30€ (E)/0,20 € (K) |
| Leipzig (kreisfr. Stadt) | 2008 | SN | 1,4 Mio. € | 88.000 | 47,50 € (Abo: 39,58 €) | 25,00 € | Sollte ab 1.8.2008 eingeführt werden; begrenzt bis 2010; Regierungspräsidium untersagt die Einführung; neue Aktionen zur Einrührung eines Sozialtickets |
| Land Brandenburg | 2008 | BB | 2,3 Mio. €, gedeckelt | 285.000 | 40,70 €- 128,40 €, je nach Wabe und Stadt | 50 % vom Monats-ticket | ab 1.9.2008 eingeführt, begrenzt bis 2010; Evaluierung nach einem Jahr |
| Stadt Luckenwalde | 2007 | BB | 80.000 Euro in 2008 | 14.000 | | 20 Cent für Kinder, 30 Cent für Erwachsene | bis Ende 2007 Inhaber eines Sozialpasses |

Anlage 2

Kölner Sozialticket - Eckpunkte

Eingeführt wurde das Sozialticket zum 1.1.2007, und zwar in 2 Versionen: rabattierte Vierertickets und rabattierte Monatstickets (monatsweise, also nicht im Abo).

Berechtigt sind alle sog. KölnPass-InhaberInnen, das waren Ende 2007 knapp 150.000 KölnerInnen.¹

Anmerkung: Im Gegensatz zu Dortmund bekommen SozialhilfeempfängerInnen in Köln, rd. 30.000 Personen, den KölnPass automatisch zugeschickt. Insgesamt wird von rd. 175.000 Personen (17% der Kölner Bevölkerung) ausgegangen, die nach den Kölner Kriterien grundsätzlich für den KölnPass und damit auch für das Sozialticket berechtigt wären. Die Kölner Kriterien sind großzügiger als die Dortmunder Kriterien: Zum Berechtigtenkreis gehören dort alle Leute, die nur über ein geringes Einkommen verfügen, das heißt in Köln Alg II-Regelsatz (+ angemessene Wohnkosten) +10 Prozent.

Preise

Vierertickets (in Klammern Regulärpreis): 4,40 € im Jahr 2007 (gegenüber 7,80 € regulär), ab dem 1.1.2008 Erhöhung auf 4,50 € (8,10 €) Monatstickets: 25 € monatlich im Jahr 2007 (59,30 €), seit Jan. 2008 28 € (regulär 62,60 €)

Inanspruchnahme

Im Jahr 2007 wurden knapp 126.000 rabattierte Monatstickets und 133.000 Vierer-Tickets verkauft, das sind auf den Monat gerechnet durchschnittlich 10.500 bzw. 11.000 (Angaben nach: Erfahrungsbericht zum Köln-Pass 2007). Nach einem Bericht im jüngsten Wochenkurier Dortmund (Juli 2008) sind die Zahlen mittlerweile auf jeweils rd. 15.000 im Monat angestiegen.

Ausgleichszahlungen

Im ersten Jahr (2007) hat die Stadt Köln als Ausgleich für den Unterschied zwischen Verbundtarif und Endkundenpreis (rechnerischer Unterschiedsbetrag) eine Summe von knapp 4,8 Mio. € an die Kölner Verkehrsbetriebe überwiesen.

Für das Jahr 2008 rechnet die Stadt Köln jetzt nur noch mit einem Ausgleichsbetrag von rd. 2,8 Mio. €. Angegebene Gründe: bessere Auslastung/Neukunden, deutlich weniger Schwarzfahrer, Einbettung des Sozialtickets in das reguläre Tarifangebot des VRS (Übernahme am 14.3.08 vom VRS beschlossen, s.u.).

Reale Mindereinnahmen

Nach der von der KVB in Auftrag gegebenen begleitenden Marktstudie beträgt der reale Einnahmenver-

lust der Verkehrsbetriebe jedoch erheblich weniger als die geleisteten Ausgleichszahlungen. Hochgerechnet aus den Ergebnissen einer (Haus-) Befragung von 1.700 KölnPass-Berechtigten ergab sich für 2007 ein „rechnerischer Einnahmenverlust“ von 1,17 Mio. €, und für dieses Jahr - auf der Basis der neuen Preise - von rund 0,91 Mio. €. Hierzu heißt es erläuternd in der VRS-Drucksache:

„Für die KölnPass-Inhaber, die aktuell rabattierte Tickets erwerben, lassen sich folgende drei Effekte nachweisen:

- Es finden Abwanderungen aus dem Regeltarif statt (vorwiegend aus den Einzel-, 4er-, Formel9- und MonatsTickets).
- Zusätzlich wird durch die Tarifabsenkung Neu- und Mehrverkehr induziert.
- Vorwiegend bisherige Schwarzfahrer kaufen nun (häufiger) ein Ticket.

In der Summe führen diese drei Effekte zu einem Fehlbetrag pro (ausgegebenen, unser Zusatz) Ticket, dieser fällt jedoch (aufs Jahr gerechnet, mein Zusatz) deutlich geringer aus als angenommen und beträgt 1,17 Mio. Euro statt ca. 4,5 Mio. Euro (2007).“ (S. 6) (der letzte Satz ist in der Drucksache etwas verstümmelt, deswegen unsere Zusätze)

Und weiter hinten im Papier: "In Köln hat erst die Marktforschung die sichere Erkenntnis gebracht: Rabattierte Tickets führen zu deutlich geringeren Verlusten als bisher angenommen." (S. 11) "Bei deutlich reduzierten Ticketpreisen werden von den KölnPass-Inhabern erheblich mehr ÖPNV-Fahrten durchgeführt. Die Bereitschaft, Tickets zu erwerben ist gestiegen. ÖPNV-Fahrten, die in der Vergangenheit von einem Teil der KölnPass-Inhabern ohne gültiges Ticket durchgeführt wurden, erfolgen jetzt zu 'regulären Bedingungen'. Aufgrund dessen war der vorab kalkulierte städtische Erstattungsbetrag zu hoch bemessen; es reichen niedrigere Erstattungsbeträge aus." (S. 17)

Seit April 2008 Köln-Ticket Teil des regulären VRS-Tarifangebots

Die durch Beschluss der VRS-Verbandsversammlung am 14.3.2008 erfolgte Aufnahme des Kölner Sozialtickets in das reguläre VRS-Tarifsortiment hat zu einer erheblichen Minderung der erforderlichen Ausgleichszahlungen der Stadt Köln geführt. Die Rede ist von einer Entlastung der Stadt i.H.v. 2-3 Mio. € pro Jahr, auf dann noch voraussichtlich 2,8 Mio. Euro (2008). Für den Rest tritt offenbar der Verbund ein.

Gleichwohl beträgt auch letztgenannte Zahl noch das Dreifache dessen, was im Rahmen der Studie an

¹ von diesen im Umlauf befindlichen Pässen war allerdings ein Teil nicht mehr gültig

realen Mindereinnahmen von KVB bzw. VRS für 2008 prognostiziert wurde (vgl. oben).

Die Ratsfraktion der Kölner SPD kommentierte den VRS-Entschluss übrigens u.a. so:
„Die von der CDU geäußerte Befürchtung, dass Tarifabsenkungen für einkommensschwächere Zielgruppen automatisch Mindererlöse beim VRS nach sich ziehen würden, konnte durch eine Marktforschungsstudie entkräftet werden. Dem Umsatzminus durch Abwanderungen aus dem Regeltarif steht ein Umsatzplus durch Neu- und Mehrverkehr sowie verringertes ‚Schwarzfahren‘ gegenüber.“ (aus: Pressemitteilung v. 18.3.08)

Quellen

- VRS-Drucksache „Sozialticket – Ergebnisse zum Pilotprojekt 'Ermäßigte Tickets für KölnPass-Inhaber'“, Köln November 2007 (Drucksache für Fraktionssitzung in den Gremien der VRS am 5.11.07) Möglichkeit zum Download unter: http://www.sozialticket-leipzig.de/Dokumente/Koeln/studie_vrs_koeln_pass.pdf
 - Stadt Köln, Amt für Soziales und Senioren, Erfahrungsbericht zum Köln-Pass 2007, o.D., vermutlich aber Frühj. 2008. Als Download verfügbar unter <http://www.sozialticket-leipzig.de/koeln.htm>
 - „Zum KVB-Geschäftsbericht 2007“, Erläuterungen zum Geschäftsbericht auf der Website der Kölner Verkehrsbetriebe KVB, s. www.kvb-koeln.de/german/unternehmen/leistungsdaten/geschaeftsbericht.html
- „Das Sozialticket bleibt zunächst, wie’s ist. Wie sich die Dortmunder Erfahrungen von Köln und Berlin unterscheiden“, Artikel im Wochenkurier Dortmund v. 15.7.2008

Der Artikel ist in Kopie auf der Sofodo-Website <http://agora.free.de/sofodo> eingestellt.

- „Rathaus Ratlos“, Zeitung der Fraktion von Bündnis 90/Die Grünen im Kölner Stadtrat, Ausgabe 192 v. Mai 2008 (im Internet unter: <http://www.gruenekoeln.de/1240.html>)
- Presseerklärungen der Kölner Ratsfraktionen von SPD (18.3.08) und B90/Die Grünen (14.3.08) zum VRS-Beschluss vom 14. März, das Kölner Sozialticket betreffend

Die wichtigsten der oben angeführten Dokumente sind auch auf der Website von AKOPLAN zu finden.

Weitere Infos – vor allem zur Geschichte des Kölner Sozialtickets – in der Dokumentation „Sozialtickets – realisiert, initiiert und umkämpft“, Dokumentation einer Fachtagung in Leipzig am 12.10.2007 - im Internet eingestellt unter folgender Adresse: <http://www.sozialticket-leipzig.de/Dokumente/ReaderSozialticket.pdf> sowie unter: http://www.sozialticket-leipzig.de/bundesweite_aktivitaeten.htm

Links zu weiteren Sozialticket-Initiativen innerhalb des VRRs und darüber hinaus über <http://www.sozialticket.info/materialien1.php> und http://www.sozialticket-leipzig.de/bundesweite_aktivitaeten.htm

Dortmund, 7. August 2008
AKOPLAN - Institut für soziale und ökologische Planung e.V., Dortmund
Mitglied im Dortmunder Sozialforum
www.akoplan.de
Huckarder Str. 10-12, 44147 Dortmund
Tel. 0231/14 59 69 und 52 19 80

Anlage 3

Das Sozialticket in Dortmund – ein Zwischen-Resümee, Juni 2008

Die Stadt Dortmund ist nach mehrmaligen vergeblichen Versuchen, den VRR für dieses Thema zu interessieren, auf eigene Faust vorgeprescht und hat zum 1.2.2008 in Dortmund ein Sozialticket für Einkommensschwache eingeführt. Das Ticket kostet die Betroffenen 15 € im Monat und erweist sich als echter Renner: Ende Juni werden voraussichtlich 20.000 Dortmunder und Dortmunderinnen mit einem Sozialticket unterwegs sein.

1. Zur Vorgeschichte

Die Notwendigkeit eines Sozialtickets für die Nutzung von Bus und Bahn wurde in Dortmund erstmals vom Sozialforum Dortmund thematisiert, und zwar schon kurze Zeit nach seiner Gründung im Herbst 2003. „Dortmunder BürgerInnen, die mit einem Einkommen von weniger als der Hälfte des Durchschnittseinkommens leben müssen, erhalten auf Dortmunder Stadtgebiet freie Fahrt im ÖPNV“, so hieß es in einem ersten Forderungspapier des Forums vom 20.12.2003.

Im Rat der Stadt Dortmund fand dieses Anliegen zunächst nur Unterstützung bei den Vertretern der PDS sowie des Linken Bündnis Dortmund (heute vereinigt zur Fraktion „Die Linken im Rat“). Die Rathaus-Koalition aus SPD und Grünen lehnte entsprechende Anträge jedoch wiederholt ersatzlos ab und verwies auf die Zuständigkeit des VRR.

Anfang 2007 startete das Sozialforum zusammen mit zahlreichen Bündnispartnern (darunter der Asta der Uni, attac, VCD Dortmund, Sozialverband Deutschland u.v.a.m.) eine breite Kampagne für diese Forderung, die schließlich in eine gut besuchte gemeinsam getragene Veranstaltung im November mündete. Schon zum Zeitpunkt dieser Veranstaltung war klar, daß sich bei der Dortmunder SPD und den Grünen in den vorangegangenen Wochen die Stimmung stark gewandelt hatte und plötzlich durchaus ernsthafte Aussichten bestanden auf die Einführung eines Sozialtickets, das nur in Dortmund gelten würde (offiziell als Pilotprojekt für den VRR bezeichnet). Allerdings nicht zum Nulltarif; im November war noch die Rede von einem Kostenbeitrag der Betroffenen von bis zu 30 € im Monat. Wer sollte das bezahlen?

Kurz vor der entscheidenden Ratssitzung, am 13.12.07, wandte sich das Bündnis noch einmal mit einem Offenen Brief an die Damen und Herren RatsvertreterInnen, als Flugblatt auch vor den ARGEn und dem Sozialamt verteilt: Darin wurde noch einmal erläutert, warum angesichts eines Bedarfsansatzes von insgesamt 14,11 € für sämtliche „fremden Verkehrsdienstleistungen“ (Stand RS 1.7.07) ein Nulltarif für die Nutzung des innerstädtischen ÖPNV die einzig angemessene Lösung darstellt (Rot-Grün hatten sich inzwischen auf einen Beitrag von 15 € im Monat geei-

nigt). Zum anderen wurden darin noch eine Reihe von Fragen und Ungereimtheiten hinsichtlich des Berechtigtenkreises angesprochen.²

Leider mochte sich die rot-grüne Rathauskoalition den dort vorgetragenen Anregungen nicht anschließen. Es blieb bei den 15 Euro und dem vorgesehenen Berechtigtenkreis (vgl. unten). Aus (verwaltungs-) technischen Gründen konnte das Sozialticket dann erst zum 1. Februar 2008 eingeführt werden; es ist zunächst als 2-jähriges Pilotprojekt angelegt.

2. Ausstattung des Tickets und Antragsverfahren

Das Dortmunder Sozialticket berechtigt zur beliebig häufigen Nutzung von Bus und Bahn innerhalb Dortmunds (inkl. DB-Verkehrsmittel), unabhängig von der Tageszeit. Der Leistungsumfang (und auch das Aussehen des Tickets) entspricht einem normalen VRR-Ticket 1000, Preisstufe A. Das Ticket ist grundsätzlich personengebunden, also nicht übertragbar, und wird in Form eines Jahresabos ausgegeben.

Das Ticket wird von den Dortmunder Stadtwerken als Betreiber der Verkehrsbetriebe ausgestellt. Für die Beantragung ist wegen der Beschränkung auf Leistungsbezieher (vgl. unten) das städtische Sozialamt zuständig; hier müssen die Anträge eingereicht werden. Antragsformulare gibt es auch in den städtischen Sozial-/Seniorenbüros in den Vororten, im örtlichen Arbeitslosenzentrum sowie als Download im Internet unter www.sozialticket.dortmund.de

Die Vorlaufzeit für die Bearbeitung eines Antrags beträgt einen Kalendermonat. Der Monatsbeitrag von 15 € wird zu Beginn jeden Monats vom Konto abgebucht. Für Menschen, die kein Bankkonto besitzen, ist auch eine Barzahlung möglich.

3. Berechtigtenkreis

Das Sozialticket kann von allen LeistungsbezieherInnen nach SGB II (also Hartz IV), SGB XII (Grundsicherung/ Sozialhilfe) und Asylbewerberleistungsgesetz sowie von EmpfängerInnen wirtschaftlicher Jugendhilfe beantragt werden. Die Grundgesamtheit beträgt damit knapp 95.000 berechnete DortmunderInnen (Datenbasis: 2005), nach Abzug der – unentgeltlich beförderten – Kinder unter 6 Jahren noch 83.000. Die für Ende Juni erwartete Zahl von 20.000 NutzerInnen des neuen Tickets entspricht also – je nach Grundgesamtheit – bereits einer beachtlichen Quote von 20 bis 25 Prozent aller Berechtigten. Und das sechs Monate nach Einführung!

² Zu den einzelnen Bedarfsansätzen im Alg II-Regelsatz siehe http://agora.free.de/sofodo/ueber-uns/publikationen/dokumentationen/Regelsatz-Teilbedarfe_1-7-2007.pdf

4. Finanzierung

Gegenüber dem VRR müssen die Dortmunder Stadtwerke eine Einnahme von mindestens 39 € pro verkauftem Monatsticket ausweisen (entsprechend dem Preis des aktuell billigsten VRR-Vollzeittickets, dem Großkundertarif im Abo). Die Differenz zwischen dem Abgabepreis von 15 € und diesen 39 € trägt formell die Stadt Dortmund; sie hat dafür per Beschluss des Rates auf Rückflüsse aus Jahresgewinnen der Stadtwerke in gleicher Höhe verzichtet.

5. Einführung des Sozialtickets durch Struktur der hiesigen Verkehrsbetriebe begünstigt

- Die Dortmunder Stadtwerke dsw21 sind eine 100%ige Stadttochter. Defizite aus den Verkehrsbetrieben – und z.B. auch aus dem Betrieb des Dortmunder Flughafens – werden durch Gewinne in anderen Sparten (mehr als) ausgeglichen. Im Ergebnis können die Stadtwerke Jahr für Jahr Millionen-Beträge an die Stadt ausschütten.
- Das Dortmunder Stadtgebiet wird ÖPNV-mäßig fast ausschließlich von den Dortmunder Verkehrsbetrieben versorgt, sieht man mal vom schienengebundenen Personenverkehr (SPNV) ab. Das bedeutet: Aus den Erlösen des Ticketverkaufs fließt kaum etwas an Nachbargemeinden ab. In Hinblick auf die unilaterale Einführung eines Sozialtickets ebenfalls wichtig: der daraus resultierende geringe Abstimmungsbedarf mit anderen Verkehrsbetrieben.
- Und umgekehrt betrachtet, operieren die Dortmunder Verkehrsbetriebe – bis auf einige wenige Linienabschnitte – auch nur ausschließlich auf Dortmunder Stadtgebiet. Das bedeutet mit Blick auf das Sozialticket: kein „Abfluss“ von Vorteilen aus zusätzlichen Erlösen (bzw. dem damit verbundenen reduzierten Defizit der Verkehrsbetriebe).

6. Einschätzung und Kritikpunkte

Ein Viertel der heutigen Sozialticket-InhaberInnen besaß vorher ein anderes Monatsticket (zu regulären Preisen)³. Aber auch unter Berücksichtigung dieser „Umsteigerquote“, einer nicht quantifizierbaren Mindereinnahme beim Barverkauf sowie einer etwas erhöhten Inkasso-Ausfallquote von 4-6 % dürfte sich das Ganze schon heute für die Dortmunder Stadtwerke rechnen. Es kommt durch das Sozialticket insgesamt mehr rein, was wiederum den Jahresverlust verringert (und den Verzicht der Stadt auf Rückflüsse – vgl.

³ Diese Quote erscheint auf den ersten Blick erstaunlich hoch. Eine Gruppe ist aber auf jedem Fall heute schon auszumachen, die im hohen Grade zu den „Umsteigern“ zählen dürfte: das sind die 1-euro-Jober. Ihr Mobilitätsbedarf ist hoch (i.d.R. 5-Tage-Woche), so dass sich die Einzelfahrscheine für sie nicht lohnen, wenn ihre Einsatzstelle nicht gleich um die Ecke liegt, und sie müssen die Fahrten aus der „Aufwandsentschädigung“ bestreiten. Von Maßnahme-Trägern war zu hören, dass sie ihre „TeilnehmerInnen“ bereits vor Einführung des Sozialtickets auf das neue günstigste Angebot aufmerksam gemacht haben. In Dortmund gibt es aktuell rd. 3000 Arbeitsgelegenheiten! Im übrigen sind die auf die Gesamtheit gerechnete Umsteiger-Quote von Monat zu Monat.

oben – tendenziell gegenstandslos werden läßt)⁴. Um so erstaunlicher, dass die dsw21 das Sozialticket bis heute nicht offensiv bewerben.

Selbst wenn die Stadt Dortmund am Ende vielleicht doch noch ein paar Euro drauflegen müßte: Sie hat mittels dieser Maßnahme – trotz und entgegen der anfänglichen Bedenken im Rat, der Stadtspitze und bei den Stadtwerken – schon heute 20.000 einkommensschwachen BürgerInnen dieser Stadt bessere Mobilitätsmöglichkeiten beschert. Ohne wirklich was investieren zu müssen.

Unter den InitiatorInnen der Kampagne für ein Sozialticket zum Nulltarif wurde die Einführung dieses Sozialtickets gleichwohl recht unterschiedlich eingeschätzt. Die Spanne reicht von „großem Teilerfolg“ bis zu wesentlich zurückhaltenderen Einschätzungen. Weitgehende Einigkeit besteht im Sozialforum darin, dass es sich alles um allen um eine eher halbherzige Maßnahme des Rats handelt, die nur scheinbar die grausame Realität des Eckregelsatzes aufnimmt, und dass jedes Sozialticket – gemessen am anti-sozialen Meilenstein Hartz IV – allenfalls ein Tropfen auf eben diesen heißen Stein sein kann. Ferner: Ohne den beharrlichen Druck von außen (des Sozialforums, des Aktionsbündnisses „Sozialticket zum Nulltarif auf Dortmund-Pass“ und weiterer Organisationen), 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.

Letztlich kamen aber wohl günstige lokale (und z.T. auch bundesweite) Umstände hinzu, die den überraschenden Meinungsumschwung bei den beiden Rathausparteien SPD und Bündnis90/Die Grünen zugunsten der Einführung eines Sozialtickets befördert haben, etwa das Bekanntwerden erster Ergebnisse aus dem „Berichts zur sozialen Lage in Dortmund“ (Herbst 2007) sowie eine spürbar zunehmende Nervosität angesichts der Umfrageergebnisse der neuen Partei DIE LINKE in den letzten Monaten.

Einige Dinge aber bleiben bei der jetzigen Konstruktion des Dortmunder Sozialtickets völlig unbefriedigend. Vor allem ist der Berechtigtenkreis zu eng gefaßt, weil er einen Leistungsbezug nach SGB II (Alg II/Sozialgeld) oder SGB XII (Grundsicherung) zur Voraussetzung hat. Menschen, die – sei es aus Scham oder Unwissenheit, sei es, um sich nicht der oft schikanösen und erniedrigenden Behandlung durch die ARGE auszusetzen – auf einen (Rest-) Anspruch auf Alg II oder Grundsicherung verzichten, gehen auch beim Dortmunder Sozialticket leer aus. Gekniffen haben ferner die Leute mit Kinderzuschlag (nach § 6a Bundeskindergeldgesetz) sowie diejenigen, die mit ihren Einkünften und/oder Rücklagen knapp über den

⁴ Das alles natürlich nur unter der Maßgabe, dass für den neuen Zustrom an (Abo-)KundInnen nicht ein einziger Bus bzw. eine einzige Bahn zusätzlich auf den Weg geschickt wird

offiziellen Bedürftigkeitsgrenzen liegen, nach normalen Standards aber gleichfalls als arm gelten müssen.

Die Haltung der Dortmunder SPD-Fraktion in dieser Frage spricht für wenig Realitätsnähe, wenn sie damit argumentiert, daß der Regelsatz nach SGB II/SGB XII im Vergleich zur früheren Sozialhilfe „mehr als um 10% angehoben wurde und der Personenkreis der Anspruchsberechtigten im Bereich der Arbeitslosenhilfe (gemeint wahrscheinlich das Alg II) deutlich ausgeweitet wurde“, die vormalige 10 %-Regelung aus der Sozialhilfe damit „sachlich begründet entfallen“ konnte.⁵

Einhellige Meinung des Sozialforums dazu: „Das Sozialticket muss zumindest auch allen Geringverdienern, Rentnern und sonstigen Leistungsbeziehern (z.B. von Alg I) gewährt werden, deren laufende Einnahmen sich innerhalb oder nur geringfügig über den Regelsätzen nach SGB II/SGB XII bewegen.“⁶

Ein weiterer Schwachpunkt liegt in der Festlegung der betreffenden Haushalte auf ein Jahresabo. Nicht jeder, der mit jedem Pfennig rechnen muss, möchte das ganze Jahr über ein Monatsticket halten; und manche

legen eher Wert auf gelegentliche Fahrten über die Stadtgrenzen hinaus (die ja nicht inbegriffen sind). Dazu aus dem Flugblatt des Dortmunder Sozialforums: „Wenn schon kein Nulltarif, dann verlangen wir als Ergänzung zum Sozialticket vergünstigte Einzeltickets (wie in Köln), um die Wahlmöglichkeiten für die Betroffenen zu verbessern. Auch die Abgabe des Sozialtickets in Form eines Jahresabos darf nicht der Weisheit letzter Schluß sein: Wieso soll der/die Einzelne nicht monatsweise, entsprechend seinen/ihren jeweiligen Plänen und Bedürfnissen, zwischen der Nutzung des Sozialtickets oder der Nutzung von (ermäßigten) Einzeltickets entscheiden können? Der Zusatzaufwand für die Verkehrsbetriebe wäre gering.“

Weitere Infos und Berichte zum Thema unter: <http://agora.free.de/sofodo/themen/do-spez-1/sozialticket>

Heiko Holtgrave, 20.6.2008

AKOPLAN – Institut für soziale und ökologische Planung e.V., Dortmund

www.akoplan.de

⁵ zitiert aus der Antwort des SPD-Fraktionsvorsitzenden E. Prüsse v. 10.12.07 auf den oben erwähnten Offenen Brief des Sozialforums

⁶ aus: „Trostpflaster, doch hilfreich: das Dortmunder Sozialticket“, Flugblatt des Sozialforums v. 16.3.2008

Anlage 4

Geschichte der Volksinitiative „Für ein Sozialticket in Brandenburg“

2005 dem Verkehrsausschuss des Brandenburger Landtages liegen erstmals Informationen und Berechnungen des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB) zur Machbarkeit eines Sozialtickets vor

2006 der Verkehrsausschuss des Brandenburger Landtages diskutiert die Idee eines Sozialtickets erneut – die Landesregierung signalisiert Ablehnung

26.6.06 Beschluss des Erwerbslosenausschusses von ver.di Berlin-Brandenburg mit der Aufforderung an den Landtag zur Einführung eines Sozialtickets

ver.di Berlin-Brandenburg startet eine Unterschriftenaktion für ein Sozialticket in Brandenburg

Die PDS unterstützt das Anliegen

28.11.06 Susanne Stumpfenhusen (ver.di) und Anita Tack (PDS) fordern erstmals in einer gemeinsamen Pressekonferenz die Einführung eines Sozialticket in Brandenburg

Es entsteht die Idee für den Start einer Volksinitiative zum Thema

Dezember 2006 Erster Antrag der PDS-Fraktion im Landtag, im Haushalt 2007 Mittel für ein Sozialticket bereits zu stellen – Ablehnung durch die Koalition

Suche von Verbündeten für eine Volksinitiative

16.4.07 Erstes Initiatorentreffen der Volksinitiative

1.5.07 öffentlicher Start der Volksinitiative
Binnen vier Monaten sammelt die Initiative weit mehr als die nötigen 20.000 Unterschriften

2.10.07 Übergabe der 32.400 Unterschriften an den Landtagspräsidenten

1.11.07 Zulässigkeitserklärung der Volksinitiative durch den Hauptausschuss.

29.11.07 wird in einer planmäßigen Sitzung des Verkehrsausschusses des Brandenburger Landtages den gesetzlichen Vertreterinnen und Vertretern der „Volksinitiative zur Einführung eines Sozialtickets in Brandenburg“ die Möglichkeit eingeräumt, ihre Standpunkte im Rahmen eines öffentlichen Anhörungsverfahrens darzulegen.

Ende 2007 erneuter Antrag der Linksfraktion im Landtag, im Haushalt 2008/9 Mittel für ein Sozialticket bereit zu stellen – Ablehnung durch die Koalition

14.1.08 eine repräsentative Umfrage belegt: 76% der Brandenburgerinnen und Brandenburger befürworten die Einführung eines Sozialtickets

16.1.08 Entscheidung im Sozialausschuss – Ablehnung der Volksinitiative

18.1.08 Hauptausschuss entscheidet über Beschlussempfehlung für das Parlament – Ablehnung der Volksinitiative

23.1.08 Landtagssitzung mit endgültiger Entscheidung zur Volksinitiative Sozialticket“ - Entschließungsantrag der Fraktion DIE LINKE, der Volksinitiative zuzustimmen – Ablehnung durch die Koalition

8.2.08 die Initiatoren der Volksinitiative beschließen, in ein Volksbegehren zu gehen

23.2.08 Die SPD Brandenburg beschließt auf einer Klausurtagung ein Sozialpaket für Brandenburg, das u. a. die Einführung eines Sozialtickets für 30 Euro für das gesamte Land Brandenburg vorsieht

25.2.08 Die Initiatoren für ein Sozialticket in Brandenburg beantragen beim Landtagspräsidenten ein Volksbegehren

März 08 in der Großen Koalition entsteht Streit über die Pläne der SPD für ein landesweites Sozialticket – der Koalitionsausschuss einigt sich nach langem Ringen auf ein Mobilitätsticket zum halben Preis einer Monatskarte in verschiedenen Varianten; über die von der Koalition vorgestellten Pläne für ein Mobilitätsticket gibt es Streit mit den Kommunen hinsichtlich der Finanzierung und der praktischen Umsetzung – eine Entscheidung im Aufsichtsrat des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB) über die Einführung eines Sozialtickets ist weiter offen

10.4.08 Antrag Fraktion DIE LINKE zur Einführung des Sozialtickets – Ablehnung durch die Koalition >> Entschließungsantrag der Koalition, der die Landesregierung auffordert, mit dem VBB Verhandlungen für ein Mobilitätsticket zu führen

28.4.08 Start des Volksbegehrens und der begleitenden Kampagne „Ja zum Sozialticket“

Mai 08 Beschluss des VBB-Aufsichtsrates zur Einführung eines Sozialtickets

28.7.08 Offener Brief an den Landtagspräsidenten zur Rücknahme des Volksbegehrens

Quelle: http://ja-zum-sozialticket.de/das_volksbegehren/chronologie/

Anlage 5

Offener Brief zur Rücknahme des Volksbegehrens „Für ein Sozialticket in Brandenburg“

Mit dem Beschluss der Landesregierung ein Mobilitätsticket einzuführen, sieht sich die Volksinitiative am Ziel. Dennoch kämpfen die Vertreter um weitere Verbesserungen. Davon kündigt ein offener Brief an den Landtagspräsidenten:

28. Juli 2008 Pressemitteilung Sozialticket

Offener Brief zur Rücknahme des Volksbegehrens „Für ein Sozialticket in Brandenburg“

Sehr geehrter Herr Präsident,

in den nächsten Tagen wird Ihnen der Brief der Initiatoren der Volksinitiative / des Volksbegehrens „Für ein Sozialticket in Brandenburg“ auf Rücknahme des mittlerweile gestoppten Volksbegehrens zugeleitet.

Als gesetzliche Vertreter des ver.di-Landesbezirkes Berlin-Brandenburg und der GRÜNEN LIGA Brandenburg sowie als unmittelbare Betroffene und ggf. auch als Anspruchsberechtigte dieses Mobilitätstickets gibt es von unserer Seite Vorbehalte gegen die Formulierung, dass das Anliegen dieser Volksinitiative erfüllt sei.

Wir betrachten die Einführung des Mobilitätstickets lediglich als ersten Schritt in die richtige Richtung, dem jedoch weitere unbedingt folgen müssen. Dies mit Blick auf die qualitative Ausgestaltung des ursprünglich geforderten Sozialtickets für Brandenburg, welches nun offiziell unter dem Namen Mobilitätsticket firmiert.

Die Zeichnung des Briefes auf Rücknahme an Sie erfolgt deshalb unsererseits mit bitterem Beigeschmack und Bauchschmerzen, weil die angebotenen Preiskategorien für das ab dem 1. September 2008 nutzbare monatliche Mobilitätsticket außerhalb der kreisfreien Städte für viele Anspruchsberechtigte eine große finanzielle Herausforderung darstellt und deshalb davon auszugehen ist, dass es in den Preiskategorien zwischen 20,30 EUR und 64,20 EUR kaum oder gar nicht nachgefragt wird.

Hinzu kommt, dass die kreisübergreifenden Mobilitätstickets, die ja auch vorwiegend für Beschäftigte mit ergänzenden Lohnersatzleistungen im Sozialgesetzbuch II (Hartz IV) gedacht sind und im öffentlichen Schienenpersonennahverkehr in den Fahrtrouten nach und über Berlin, Sachsen-Anhalt, Sachsen und Mecklenburg-Vorpommern führen, in dieser Form nicht genutzt werden können.

Der ver.di-Landesbezirk Berlin-Brandenburg hat in zwei Pressemitteilungen (Nr. 102 und Nr. 140) eine inhaltliche und dazu notwendige kritische Bewertung vorgenommen.

Wir bitten Sie höflichst, diese beigefügten Anlagen zum Offenen Brief zur Kenntnis zu nehmen und diese zum Bestandteil der offiziellen Unterlagen zu machen.

In diesem Sinne verbleiben mit freundlichen Grüßen

Carsten Zinn
(Gesetzlicher Vertreter des ver.di-Landesbezirkes Berlin-Brandenburg in der Volksinitiative / im Volksbegehren „Für ein Sozialticket in Brandenburg“)

Dr. Andreas Steiner
(Gesetzlicher Vertreter der GRÜNEN LIGA Brandenburg in der Volksinitiative / im Volksbegehren „Für ein Sozialticket in Brandenburg“)

<http://www.ja-zum-sozialticket.de/>

Anlage 6

Presseerklärung der Unterstützer der Volksinitiative „Für ein Sozialticket in Brandenburg“

Volksinitiative für ein Sozialticket bedankt sich bei Brandenburgern

Ab kommenden Montag, dem 1. September 2008, gilt das neue Sozialticket, das unter dem Namen „Mobilitätsticket“ angeboten wird. Dazu erklärt die verkehrspolitische Sprecherin der Fraktion DIE LINKE im Landtag Brandenburg, Anita Tack gemeinsam mit den Unterstützern der Volksinitiative:

Die Unterstützerorganisationen der Volksinitiative und des Volksbegehrens zum Sozialticket bedanken sich bei allen Bürgerinnen und Bürgern, die mit ihrer Unterschrift zur Einführung eines Sozialtickets in Brandenburg beigetragen haben. Bürgerengagement lohnt sich – das wurde mit der Volksinitiative zum Sozialticket sehr deutlich. Zwei Drittel der Brandenburgerinnen und Brandenburger sprachen sich laut einer emnid-Umfrage für ein Sozialticket aus.

Lehnten SPD- und CDU-Fraktion die Volksinitiative im Januar 2008 im Parlament noch ab, zwang der Druck aus der Bevölkerung die Landesregierung letztlich, doch ein Sozialticket einzuführen.

Ab kommenden Montag können Bürgerinnen und Bürger, die unterstützende Leistungen zum Lebensunterhalt bekommen, das Mobilitätsticket nutzen. Brandenburg ist damit das erste Flächenland, das ein vom Land finanziertes Sozialticket anbietet.

Die Bereitstellung der Kundenkarten sowie der Wertabschnitte erfolgte vielerorts nahezu reibungslos. Der Dank dafür sowie für die kompetente Unterstützung der Initiative geht an den VBB.

Die Fraktion DIE LINKE geht zusammen mit allen Unterstützerorganisationen der Volksinitiative davon aus, dass das Mobilitätsticket gut angenommen wird. Die Nutzung des Tickets rechnet sich in der

Regel schon ab wenigen Fahrten im Monat.

Das Mobilitätsticket ist nicht nur ein guter Anfang, sondern zugleich eine wichtige Entscheidung für mehr Fahrgäste im ÖPNV. Das kommt auch den Verkehrsunternehmen zugute.

Die Unterstützer der Volksinitiative haben sich darauf verständigt, gemeinsam an der Weiterentwicklung des Tickets zu arbeiten. So wird die Fraktion DIE LINKE die Landesregierung auffordern, zukünftig Mobilitätstickets mit Gültigkeit im Stadtverkehr und Einzelfahrscheine auf den Weg zu bringen. Ein weiteres Ziel ist die Einbeziehung des Tarifgebietes Berlin im gemeinsamen Verkehrsverbund VBB.

Anlage 7

22. August 66/2008 Presseinformation

Das Mobilitätsticket kommt

Infrastrukturstaatssekretär Rainer Bretschneider und VBB-Geschäftsführer Hans-Werner Franz stellten heute in Potsdam das neue „Mobilitätsticket“ und die dazugehörige Informationskampagne vor. Empfänger von Arbeitslosengeld II, von Leistungen nach dem Sozialgesetzbuch XII, nach dem Asylbewerberleistungsgesetz sowie Mitglieder von Bedarfsgemeinschaften können Nahverkehrszeitkarten zur Hälfte des regulären Ticketpreises kaufen. Das Land Brandenburg finanziert das vergünstigte Ticket mit jährlich 2,3 Millionen Euro.

Infrastrukturstaatssekretär Rainer Bretschneider: „Wir können mit dem Mobilitätsticket ganz konkret den Menschen helfen, die aufgrund ihres geringen Einkommens in ihrer Mobilität im Berufsleben oder der Freizeit eingeschränkt sind. Wir wollen, dass möglichst viele bedürftige Menschen das Mobilitätsticket nutzen und haben daher über das Mobilitätsticket umfassend informiert. Damit Einkommensschwache das Ticket zur Hälfte des regulären Preises erwerben können, stellt das Land Brandenburg jährlich 2,3 Millionen Euro zur Verfügung.“

Hans-Werner Franz, VBB-Geschäftsführer: „Für finanziell schlechter gestellte Menschen ist das Mobilitätsticket eine sehr gute Sache. Wir bedanken uns bei unseren Partnern in den Leistungsstellen und bei den Verkehrsunternehmen für die gute Zusammenarbeit. So kann das Mobilitätsticket zügig zum 1. September an den Start gehen.“

Das neue Mobilitätsticket ist Waben- und kreisübergreifend und geht damit weit über die Forderungen der Volksinitiative für ein Sozialticket hinaus. Angeboten werden 2-, 4- und 6-Waben-Karten sowie Karten für bis zu drei Landkreise bzw. kreisfreie Städte. Es sind gleitende Monatskarten, die nicht übertragbar

sind. Der Preis beträgt grundsätzlich 50 % des regulären Monatskartenpreises. Die genauen Preisstufen zeigt beiliegende Übersicht.

Seit Anfang August können Anspruchsberechtigte bei den Leistungsstellen (Sozialämter, Jobcenter, Agentur für Arbeit und ARGE) die Kundenkarten erhalten und bei den 41 Verkehrsunternehmen die Wertmarken kaufen. Um Anspruchsberechtigte umfassend über das Mobilitätsticket zu informieren, wurden insgesamt 1.000 Plakate in den Leistungsstellen und bei den Verkehrsunternehmen aufgehängt. Zudem wurden Faltblätter zum Mitnehmen mit allen wichtigen Informationen ausgelegt (Gesamtauflage 200.000 Stück). Zudem wurde eine breite Medienberichterstattung angegangen.

Der Brandenburgische Landtag hatte im April beschlossen, das Mobilitätsticket einzuführen. Der Aufsichtsrat des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg (VBB) stimmte dem Vorhaben ebenfalls zu, so dass das „Mobilitätsticket Brandenburg“ wie geplant ab dem 1. September erhältlich ist. Es ist zunächst bis zum 31. August 2010 befristet. Im Frühjahr 2010 wird es eine Evaluation des Mobilitätstickets geben.

Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung

Henning-von-Tresckow-Str. 2-8, 14467 Potsdam
 Pressesprecher Egbert Neumann
 Hausruf: 03 31 - 8 66 - 80 06
 Tel.: 03 31 - 8 66 - 80 07
 Fax: 03 31 - 8 66 - 83 58
 pressestelle@mir.brandenburg.de,
 www.mir.brandenburg.de

Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH

Hardenbergplatz 2, 10623 Berlin
 Dr. Matthias Stoffregen
 Tel.: 030 - 25 414 - 130, Fax: 030 - 25 414 - 113
 stoffregen@vbbonline.de, www.vbbonline.de

Mobilitätsticket Brandenburg – Fahrpreise

| Geltungsbereich | | VBB-Umweltkarte (Monatskarte) Preis in € | Mobilitätsticket Brandenburg Preis in € |
|--|--|--|---|
| Landkreise | bis 2 Waben | 40,70 | 20,30 |
| | bis 4 Waben | 55,00 | 27,50 |
| | bis 6 Waben | 75,40 | 37,70 |
| | 1 Landkreis | 77,40 | 38,70 |
| | 2 Landkreise oder 1 Landkreis und 1 kreisfreie Stadt | 87,60 | 43,80 |
| | 3 Landkreise oder 2 Landkreise und 1 kreisfreie Stadt oder 1 Landkreis und 2 kreisfreie Städte | 128,40 | 64,20 |
| kreisfreie Städte Brandenburg, Frankfurt (Oder), Cottbus | AB | 36,50 | 18,20 |
| | BC | 35,60 | 20,30* |
| | ABC | 55,00 | 27,50** |
| kreisfreie Stadt Potsdam | AB | 35,00 | 17,50 |
| | BC | 34,20 | 20,30* |
| | ABC | 52,40 | 27,50** |

* entspricht dem Preis der 2-Waben-Karte

** entspricht dem Preis der 4-Waben-Karte

Anlage 8

Übersicht über Städte und Landkreise, wo es parlamentarische und außerparlamentarische Initiativen für die Einführung eines Sozialtickets gibt (Stand Juli 2008)

| Stadt | Ansprechpartner | eMail |
|--|---|---|
| Aachen | Andreas Müller | andreas.mueller@linkspartei-aachen.de |
| Bochum | Soziales Zentrum | sozialticket@sozialforum-bochum.de |
| Bremen | DIE LINKE Bürgerschaftsfraktion | inga.nitz@linksfraktion-bremen.de |
| Darmstadt | Frank Gerfelder-Jung | info@linksfraktion-darmstadt.de |
| Dresden | Ute Bortlik | katja.kipping@wk.bundestag.de |
| Duisburg | DIE LINKE Duisburg | die-linke-duisburg@arcor.de |
| Düsseldorf | DIE LINKE Düsseldorf | info@dielinke-duesseldorf.de |
| Freiburg | Martin Klaus | runder-tisch-freiburg@web.de |
| Göttingen | Sozialforum Göttingen (Manfred Grönig) | info@pari-goe.de |
| Halle | DIE LINKE Halle | info@dielinke-halle.de |
| Hannover, Regionalrat | Stefan Müller | mail@muellerstefan.com |
| Hannover | DIE LINKE. Stadtfraktion, Heidrun Tannenber | heidrun.tannenber@hannover-rat.de |
| Heidelberg, Ludwigshafen, Mannheim | Brigitte Hirsch, Sabine Schwenk | hirsch@snd-ev.de schwenk@snd-ev.de |
| Kassel | DIE LINKE Kassel | info@linke-kassel.de |
| Kiel | Björn Thoro | piratikus@gmx.de |
| Markkleeberg | Ingo Brinksmeier | aktionsbuendnis-leipzig@markkleeberg.de |
| München, München-LK | Vorstand DIE LINKE | vorstand@dielinke-muenchen.de |
| Rostock | DIE LINKE Fraktion Bürgerschaft | dielinke.fraktion@rostock.de |
| Saarland | Dagmar Trenz | dagmar.trenz@gmx.net |
| Schwalm-Eder-Kreis | Antonio Gottwald | antonio.gottwald@t-online.de |
| Suhl | Holger Auerswald | rgeschaefsstelle@die-linke-suhl.de |
| Weimar | DIE LINKE Weimar | info@dielinke-pds-weimar.de |
| In NRW gibt es in folgenden Städten ebenfalls Initiativen: Castrop Rauxel, Essen, Gelsenkirchen, Herne, Mönchengladbach, Mühlheim an der Ruhr, Oberhausen, Waltrop, Witten, Wuppertal | | kontakt@sozialticket.info |

Anlage 9

Rhein-Ruhr-Gebiet – Parlamentarische und außerparlamentarische Aktionen der Initiativen für die Einführung eines Sozialtickets in 16 Städten und Landkreisen (Stand Juli 2008)

Bochum

November 2000 Anregung von Bürgerinnen und Bürgern an den Rat zur Einführung eines Joblesstickets (Erwerbslosenfahrkarte) nach § 24 Gemeindeordnung NRW

Juni 2001 Offener Brief der Arbeitsloseninitiative zur Einführung eines Joblestickets an den Bochumer Stadtrat

Juni 2005 Antrag der Sozialen Liste an den Rat zur Einführung eines Sozialtickets

Juni 2005 Gemeinsamer Antrag der Fraktionen der SPD und DIE GRÜNEN zur Einführung eines Sozialtickets.

Dezember 2005 Die Verbandsversammlung des VRR lehnt die Einführung eines Sozialtickets mit der Begründung, dass sie dafür keine Notwendigkeit sehe, ab.

August 2007 Antrag der Sozialen Liste an den Rat. Die Verwaltung soll die Einführung eines Sozialtickets prüfen und Modelle entwickeln.

Januar/Februar 2008 Antrag der Fraktionen der CDU, SPD und DIE GRÜNEN an den Rat. Die Verwaltung wird beauftragt, gemeinsam mit der BOGESTRA (Verkehrsgesellschaft) die Voraussetzungen für die Einführung eines Sozialtickets zu prüfen.

April 2008 Aufruf und Unterschriftenaktion „Sozialticket für Bochum“; 54 Organisationen, Verbände, Parteien, Vereine und Institutionen sowie 7 Persönlichkeiten unterstützen die Initiative für die Einführung eines Sozialtickets

Juni 2008 Antrag der Fraktionen der SPD und DIE GRÜNEN zur Einführung eines Sozialtickets im Gebiet des VRR.

Dortmund

19. Mai 2005 Beschluss des Rates zur Einführung eines „Sozialtickets“

Herne

26. Februar 2008 Der Rat der Stadt Herne spricht sich gegen das Sozialticket aus, da sich die Stadt in der Haushaltssicherung befindet. Das würde die Finanzierung zusätzlicher freiwilliger Leistungen ausschließen. Ein solches Vorhaben könne nur im Rahmen des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr umgesetzt werden.

Essen

27. Februar 2008 Der Stadtrat erteilt der Verwaltung den Auftrag, gemeinsam mit der Essener Verkehrs AG (EVAG) Konzepte zur Einführung eines Sozialtickets zu entwickeln, die weder den städtischen Haushalt noch den Wirtschaftsplan des Verkehrsunternehmens zusätzlich belasten. Die Verwaltung wird dem Rat im September 2008 über das Ergebnis berichten.

Gelsenkirchen

4. März 2008 Der Sozialausschuss diskutiert über die Einführung eines Sozialtickets.

5./7. März 2008 Die Fraktion DIE LINKE bringt im Rahmen der Haushaltsberatungen einen Antrag auf Einführung eines Sozialtickets ein. Der Haupt- und Finanzausschuss befasst sich am 7. März 2008 mit dem Thema „Sozialticket“

14. April 2008 Industriefarramt und ver.di-Erwerbslose laden ins IG Metall-Haus zur Podiumsdiskussion zum Thema „Sozialticket“ ein. 40 Bürgerinnen und Bürger folgten der Einladung.

April/Mai 2008 Bürgerbefragung zum Sozialticket durch DIE LINKE Gelsenkirchen.

Oberhausen

Dezember 2007 Die Grünen fordern die Einführung eines verbilligten Tickets für 15 Euro zur Nutzung von Bussen und Bahnen im Stadtgebiet zu prüfen.

Castrop Rauxel

13. Dezember 2007 Die Fraktion DIE LINKE bringt einen Antrag zur Einführung eines Sozialtickets in den Rat ein.

Witten

10. Juni 2008 Die SPD-Fraktion bringt einen Antrag in den Rat ein, mit dem die Verwaltung beauftragt wird, mit dem Ennepe-Ruhr-Kreis (EN-Kreis) als Aufgabenträger für den ÖPNV die Voraussetzungen für die Einführung eines Mobilitäts-/Sozialtickets in Witten zu schaffen. Gleichzeitig wird die Verwaltung beauftragt, die haushaltsrechtlichen Voraussetzungen zu schaffen, um den evtl. erforderlichen Verlustausgleich für die Verkehrsunternehmen zur Verrechnung über den EN-Kreis übernehmen zu können. Zielsetzung ist die Einführung des Sozialtickets zum 01.05.2009.

Düsseldorf

1999/2000/2005 Die Grünen beantragen im Rat die Einführung eines ermäßigten VRR-Tickets für Arbeitslose und Leistungsbeziehende nach SGB XII.

Duisburg

Februar 2008 Anträge der SPD-Fraktion und der Fraktion DIE LINKE zur Einführung eines Sozialtickets nach dem Vorbild von Dortmund

Ennepe-Ruhr-Kreis

Juni 2008 Die Kreistagsfraktion der SPD beschließt, einen Antrag zur Einführung eines Sozialtickets in den Kreistag einzubringen. Die Kreisverwaltung soll Vorschläge für die Einführung eines Mobilitäts-/Sozialtickets für den ÖPNV im Ennepe-Ruhr-Kreis für Personen, die ALG II beziehen oder über ein dem ALG II vergleichbares Einkommen verfügen, erarbeiten. Auswirkungen auf den Kreishaushalt sollen dargestellt werden.

Mülheim

Februar 2008 Die SPD-Fraktion spricht sich für die Einführung eines Sozialtickets aus.

August 2008 Antrag der Fraktion DIE GRÜNEN zur Einführung eines Sozialtickets

Mönchengladbach

Februar 2008 Die SPD-Fraktion fordert die Einführung eines Sozialtickets und bringt einen Antrag in den Rat ein, mit dem die Verwaltung beauftragt wird, Verhandlungen mit der Niederrheinischen Versorgung und Verkehr AG (NVV-AG) zur Einführung eines Sozialtickets aufzunehmen.

Kreis Unna

11. März 2008 Der Kreistag beschließt die Einführung eines Sozialtickets unmittelbar nach den Sommerferien zum Preis von 15 Euro.

Waltrop

Februar 2008 Die Fraktion DIE LINKE bringt einen Antrag zur Einführung eines Sozialtickets in den Rat ein.

Wuppertal

Februar 2008 Die Fraktion DIE LINKE bringt einen Antrag zur Einführung eines Sozialtickets in den Rat ein.

Anlage 10

Übersicht über Internetseiten, Aktionen, Informationen, Argumente und weitere Materialien

a) Internetseiten

<http://www.sozialpass.de>
<http://www.sozialticket-leipzig.de>
http://www.sozialticket-leipzig.de/bundesweite_aktivitaeten.htm
<http://www.mehr-demokratie.de>
<http://www.sozialticket.dortmund.de>
<http://agora.free.de/sofodo>
<http://www.sozialticket.info>
<http://www.bo-alternativ.de/>
<http://www.sozialforum-bochum.de/category/sozialticket/>
<http://ja-zum-sozialticket.de/aktuelles/startseite/>

b) Aktionen, Informationen, Argumente und weitere Materialien

Aktionen, Veranstaltungen, Kampagnen

Dokumentation über die Aktion „Roter Punkt Esslingen“
<http://entdinglichung.wordpress.com/2008/04/18/roter-punkt-in-esslingen-1971/>
<http://www.arbeitslosennetz.de/forum/showthread.php?p=128630>

Ratschlag Sozialticket des DGB
24. Juni 2008 in Bochum
1. September 2008 in Dortmund
<http://www.sozialticket.info/>

Informationen und Literatur

Sozialticket ist keine geldwerte Leistung! Ausschuss für Arbeit und Soziales, Ausschussdrucksache 16(11)286 - Unterrichtung durch das Bundesministerium für Arbeit und Soziales Auswertung der Einkommens- und Verbrauchsstichprobe (EVS) 2003

Anna Christina Berlit • *Notstandskampagne und Roter Punkt-Aktion. Die Studentenbewegung in Hannover*

1967-1969. • Verlag für Regionalgeschichte, Bielefeld (Hannoversche Schriften zur Regional- und Lokalgeschichte; Band 20) • 2007

Argumente für ein Sozialticket

Initiative „Leipzig braucht ein Sozialticket“ - Argumente für ein Sozialticket
<http://www.sozialticket-leipzig.de/Materialien/Leipzig/Argumenteneu.pdf>
Sozialpolitische, ökologische, arbeitsmarktpolitische und soziale Aspekte der Einführung eines Sozialtickets der Informationsvorlage (DS IV/3136)
Dezernat Jugend, Soziales, Gesundheit und Schule • Prüfauftrag: Einführung eines Sozialtickets • Drucksache IV/3136 • April 2008
[http://notes.leipzig.de/appl/laura/wp4/kais02.nsf/docid/81AC6298E4B1B050C12573E200434ACB/\\$FILE/IV-ds-3136-text.pdf](http://notes.leipzig.de/appl/laura/wp4/kais02.nsf/docid/81AC6298E4B1B050C12573E200434ACB/$FILE/IV-ds-3136-text.pdf)

Studie des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg GmbH zu den realen Kosten der Einführung eines Sozialtickets VRS-Drucksache „Sozialticket - Ergebnisse zum Pilotprojekt 'Ermäßigte Tickets für KölnPass-Inhaber'“, Köln November 2007 (Drucksache für Fraktionssitzung in den Gremien der VRS am 5.11.07)
http://www.sozialticket-leipzig.de/Dokumente/Koeln/studie_vrs_koeln_pass.pdf

Argumentationshilfe von Werkschlag
<http://www.sozialticket.info/argumentationshilfe.htm>

Anlage 11

Arbeitsprogramm der Bürgerinitiative „Leipzig braucht ein Sozialticket“

1. Anliegen und Ziel der Bürgerinitiative

Die am 28. November 2006 ins Leben gerufene Bürgerinitiative „Leipzig braucht ein Sozialticket“ fordert die Einführung eines Sozialtickets für die Bedürftigen dieser Stadt. Wir fordern den Stadtrat auf, seine soziale und kommunalpolitische Verantwortung gegenüber den immer mehr ins soziale und gesellschaftliche Abseits Gedrängten mit der Einführung eines echten Sozialtickets wahrzunehmen! Das betrifft neben den von Hartz IV-Betroffenen ebenso die erwerbstätigen Billiglöhner, die in die Selbständigkeit gedrängten „Selbstaussbeuter“ und Senioren mit Kleinstrenten. Die Bürgerinitiative wird zu gegebener Zeit einen entsprechenden Antrag an den Stadtrat einbringen. Flankierend dazu werden eine Unterschriftensammlung und weitere Einzelaktionen die Dringlichkeit dieser Forderung in der öffentlichen Meinung verstärken.

2. Arbeitsprinzipien

Der Bürgerinitiative können Einzelpersonen, Vereine, Organisationen, Verbände oder Initiativen beitreten. Sie ist offen für alle politischen Anschauungen und Bindungen, solange diese nicht neofaschistische, revanchistische oder rassistische Grundlagen haben. Sie eint der Wille, Ziel und Anliegen dieser Bürgerinitiative durch aktive Mitwirkung zum Erfolg zu führen.

3. Arbeitsweise

Die Bürgerinitiative ist ein offenes, loses und befristetes Zweckbündnis von Einzelpersonen, Vereinen, Verbänden, Organisationen und anderen Initiativen. Nach außen wird sie durch 2 Sprecher vertreten, die in offener Wahl bestimmt werden. Es besteht eine Option auf Erweiterung durch einen Sprecherrat.

4. Zeitplanung mit Etappenzielen

Die befristete Konstituierung der Bürgerinitiative orientiert sich an der Durchsetzung ihres Zieles: Beschluss der Ratsversammlung zur Bezuschussung eines Sozialtickets.

Dazu dienen folgende Etappenziele:

- Etappenziel der Unterschriftensammlung zum 1. Mai 2007
- Einbringen des Antrages in die Ratsversammlung Juni/Juli 2007

Einstimmig verabschiedet am 19. Dezember 2006

Anlage 12

An den Oberbürgermeister der Stadt Bochum

Ernst-Otto Stüber
Willy Brandt Platz 1
44777 Bochum

Offener Brief zur Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Verkehr 26.6.01

Nulltarif in Bochum (wird es nicht geben, das Joblessticket brauchen wir) Melden sie sich am...ist die Forderung des Arbeitsamtes. Erwerbslose kommen gerne der Forderung nach. Bewerbungsgespräche finden auch nicht in der nächsten Nachbarschaft statt. Fahrtkosten zum Arbeitsamt, Bewerbung u.a. werden nicht erstattet. Nicht zu vergessen alle anderen notwendigen Fahrten.

Für uns ist Mobilität eine Grundvoraussetzung um schnell wieder in ein Arbeitsverhältnis zu kommen.

Wir brauchen ein Joblessticket

Damit Einkommensschwache mehr am gesellschaftlichen Leben teilnehmen können, ist ihre Mobilität zu fördern, also die bezahlbare Fahrkarte. Für ein Auto steht kein Geld zur Verfügung, und ohne Verkehrsmittel sitzen viele fest.

Die Ablehnung unserer Forderung, mit dem Verweis auf fehlende Erfahrung im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, **können wir nicht gelten lassen**. Andere Verkehrsverbünde (in Frankfurt wird, unter schwarzgrüner Ratsmehrheit, das Angebot ausgeweitet) machen uns vor, das es geht. Münster bietet im Rahmen des Münster-Passes eine um 25% reduzierte Fahrkarte an. Bielefeld hat eine um 25% reduzierte Fahrkarte für Sozialhilfeempfänger.

Die Nahverkehrsunternehmen, die Bundesbahn, die Städte wären finanziell mit der freien Fahrt für Erwerbslose keineswegs überfordert. Für diese Maßnahme müsste keine Mark mehr, ausgegeben werden. Ministerpräsident Clement will stattdessen lieber viel Geld für den Metrorapid ausgeben. Ohnehin ist der öffentliche Nahverkehr billiger als die Bereitstellung von Straßen und Parkraum für den motorisierten Individualverkehr. Der aber wird höher subventioniert und bevorzugt.

So sehen die Tarifbestimmungen aus (wo ähnliches praktiziert wird)

Sozialticket

Gegen Vorlage einer aktuellen Anspruchsberechtigung können Empfänger von Arbeitslosengeld, Arbeitslosenhilfe oder Sozialhilfe, mit ständigem Wohnsitz in B...Monatskarten zu einem 50% ermäßigten Tarif als Sozialticket erwerben. Die Nutzung des Sozialtickets beschränkt sich auf die Verkehrsmittel in B... Beim Erwerb des Sozialtickets ist die Empfangsberechtigung wie folgt nachzuweisen:

- für Sozialhilfeempfänger durch den aktuellen Sozialhilfebescheid, in Verbindung mit dem letzten Überweisungsbeleg (Kontoauszug. oder sonst. Auszahlungsbeleg)
- für Empfänger von Arbeitslosengeld oder Arbeitslosenhilfe durch die Vorlage des Bewilligungsbescheides und des letzten Auszahlungsbeleges des Arbeitsamtes (Kontoauszug, oder sonst. Auszahlungsbeleg)

Anspruchsberechtigung besteht, wenn im Vormonat Leistungen gewährt wurden, oder die Ausstellung des Bescheides im Vormonat erfolgte.

Bei Fahrausweiskontrollen ist die Anspruchsberechtigung nachzuweisen. Das Sozialticket ist nicht übertragbar. Das Sozialticket (Monatskarte) gilt vom Tag des Kaufes bis zum letzten Tag des laufenden Kalendermonats für B...

Liebe Stadtratsmitglieder, nutzt die Erfahrung anderer Kommunen.

Wir brauchen ein Joblessticket.

Arbeitsloseninitiative Werkschlag

Wir treffen uns einmal im Monat 10.00 Uhr im Industrie- u. Sozialpfarramt , Wittener Str. 242, Tel. 350092

Anlage 13

Einwohneranfrage gemäß § 44 (3) SächGemO i.V.m. § 4a Hauptsatzung der Stadt Leipzig

Bürgerinitiative Leipzig braucht ein Sozialticket

Sprecherin Petra Weißfuß, Wegastraße 30,
04205 Leipzig
Telefon: 034 1-4 11.64.24
E-Mail p.weissfuss@t-online.de
www.sozialticket-leipzig.de

Stadt Leipzig
Geschäftsbereich des
Oberbürgermeisters
und des Stadtrates
Büro für Ratsangelegenheiten
04092 Leipzig, 03.03.2008

Einwohneranfrage

Einführung eines Sozialtickets 2008

Inhalt der Anfrage:

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

die Einführung eines Sozialtickets für die einkommensschwachen Leipzigerinnen und Leipziger wurde mit dem Beschluss vom 14.11.2007 zur weiteren Prüfung und der daraus folgenden Beschlussvorlage auf den Februar 2008 vertagt. Nunmehr müssen wir zur Kenntnis nehmen, dass jedoch auch dieser Termin

überfällig ist. Für die Betroffenen heißt das, dass der Prozess der Ausgrenzung von der Teilhabe am gesellschaftlichen Leben ungebremst weiter voranschreitet. Seit der Einbringung des Antrages auf „Einführung eines Sozialtickets“ durch die drei Fraktionen SPD, Die LINKE und B90/Grüne am 18.7.2007 konnte mit der Prüfung der Modalitäten begonnen werden – die Zeit drängt!

Wir fragen deshalb:

1. Kann die Stadtverwaltung den Prüfvorgang dahingehend beschleunigen, dass die Entscheidungsvorlage spätestens in der Ratsversammlung im April 2008 vorliegt?
2. Werden in den Haushalt 2008 Finanzmittel bereitgestellt, die im Sinne einer Anschubfinanzierung die Einführung eines Sozialtickets finanziell absichern?
3. Wie positioniert sich der Oberbürgermeister gegenüber dem tausendfachen Bürgerwillen nach schneller Einführung eines Sozialtickets und dem damit verbundenen Vertrauen in eine demokratische Mitwirkung der Bürgerschaft?

Mit freundlichen Grüßen

gez. Petra Weißfuß

Sprecherin der Bürgerinitiative „Leipzig braucht ein Sozialticket“

Anlage 14

Linksfraktion.PDS, Bündnis 90/Die Grünen
SPD-Fraktion, Fraktion Die LINKE, Bürgerfraktion,
FDP-Fraktion

Antragsnummer:
Datum: 03.03.2008

Interfraktioneller Antrag

Gegenstand:

Studie der Dresdner Verkehrsbetriebe AG als Grundlage für die Einführung eines ermäßigten Tickets „Dresden Mobil“ zum 01.01.2009

Beschlussvorschlag:

1. Der Oberbürgermeister wird beauftragt, sich mit der Bitte an die Dresdner Verkehrsbetriebe AG zu wenden, in Zusammenarbeit mit der Dresdner Stadtverwaltung, bis zum 30. 6. 2008 eine Studie zu erarbeiten, in der konkrete Varianten eines ermäßigten Dresden Ticket für einkommensschwache Bürgerinnen und Bürger (Ticket „Dresden Mobil“) in der Landeshauptstadt Dresden dargestellt werden. Es wird empfohlen auch Dritte, zum Beispiel die TU Dresden, einzubeziehen.

2. Die Einführung eines Tickets „Dresden Mobil“ ist im Haushalt 2009/2010 zu berücksichtigen.

3. Kriterien für ein ermäßigtes Ticket „Dresden Mobil“:

- Deutliche Erweiterung der Nutzungsberechtigten: SGB II-Empfänger/innen, SGB XII-Empfänger/innen, Asylbewerber/innen, Geringverdiener/innen, deren Einkommen maximal 10% über den Bedarfssätzen nach SGB II bzw. XII liegen;
- Versorgungsgebiet der Dresdner Verkehrsbetriebe AG;
- Monatskarten und 4er Karten prüfen, dazu Durchführung einer Prognose des Verhältnisses von Nutzung und Wirtschaftlichkeit;

- Preishöhe des Tickets:
Ermäßigungen von 40 bis 60 %;
- Art und Weise des Vertriebs: rechtliche Prüfung und Sicherstellung eines unbürokratischen, verwaltungsarmen und diskriminierungsfreien Vertriebs;
- Prognose zu Kosten, Einnahmen und Nutzung des Tickets „Dresden Mobil“ pro Jahr;
- geschätzte Höhe des städtischen Zuschusses für die vorgeschlagenen Kartenangebote;
- Ziel ist die Einführung ab 01.01.2009.

4. Bis Februar 2010 erfolgt eine umfassende Analyse über die Einführung des Tickets „Dresden Mobil“ (Erreichung des Zieles der Einführung des Tickets, Nutzung, Kosten, Perspektiven). Dem Stadtrat sind Ergebnisse dieser Analyse vorzulegen.

Begründung:

Eines der größten Probleme einkommensschwacher Menschen in Dresden ist ihre eingeschränkte Mobilität. Dieser Mangel an Mobilität trifft besonders für Familien mit Kindern zu. Eingeschränkte Mobilität erschwert den Zugang zu Beschäftigungen, die einen längeren Anfahrtsweg voraussetzen, aber auch die Teilnahme am kulturellen und sportlichen Leben. Die bisherigen Formen der rabattierten Monatskarten über den Erwerb des Dresden-Passes haben sich letztlich als nicht ausreichend erwiesen, um dem oben genannten Problem beikommen zu können. Bei einer 44 Euro Monatskarte werden 8 Euro durch die Landeshauptstadt Dresden und DVB AG ermäßigt. Die verbleibenden 36 Euro müssen selbst getragen werden. Das können viele Personen nicht aufbringen. Die Konsequenz besteht darin, dass gesellschaftliche Teilhabe eines relevanten Teils der Bevölkerung nur eingeschränkt möglich ist. Daher ist es notwendig, andere Schritte zu gehen. Mit einem klar definierten Ticket Dresden Mobil kann insbesondere einkommensschwachen Familien Entlastungen gewährt werden.

Anlage 15

Landkreis Harz

Der Landrat
Beschlussvorlage
Vorlage Nr.: 141/2008 (öffentlich)

Betreff:
Sozial- und Familienpass für den Landkreis Harz

Beschlussvorschlag:
Der Kreistag beschließt die Einführung des Sozial- und Familienpasses im Landkreis Harz sowie die Richtlinie zur Vergabe des Sozial- und Familienpasses.

Dr. Ermrich

Begründung:
Die wirtschaftliche Situation der Familien ist regional unterschiedlich, denn die Situation der Unternehmen, die Arbeitsmarktlage, die Wohnbedingungen und die Lebenshaltungskosten sind in den Regionen des Bundesgebietes nicht einheitlich. Staatliche Familienpolitik kann mit ihren Instrumenten (wie Erziehungs-/Kindergeld; steuerliche Berücksichtigung der Familiensituation) auf diese regionalen Unterschiede kaum eingehen. Das ist jedoch auf örtlicher und regionaler Ebene gut möglich. Kreise, Städte und Gemeinden können innerhalb ihrer Kompetenzen wirksam zu einer finanziellen Unterstützung von sozial schwachen Familien und Einzelpersonen beitragen und ihnen so die Teilhabe am Leben der Gesellschaft erleichtern.

Als ein vielerorts bereits eingeführtes und in verschiedenen Ausformungen erprobtes Instrument zur Bündelung finanzieller Entlastungen hat sich der Familien-/Sozialpass erwiesen.

Der Sozial- und Familienpass des Landkreises Harz soll Einzelpersonen und Familien mit geringem Einkommen die Möglichkeit bieten, kulturelle und sportliche Einrichtungen, die sich in Trägerschaft der Städte, Gemeinden, Verwaltungsgemeinschaften und in Trägerschaft des Landkreises befinden sowie weitere Einrichtungen, mit denen Vereinbarungen seitens des Landkreises Harz abgeschlossen wurden, kostengünstiger (Ermäßigungen bis zu der von den Einrichtungen gewährten Höhe) zu nutzen. Damit sollen die Möglichkeiten dieses Personenkreises verbessert werden, am Gemeinschaftsleben in den Städten und Gemeinden des Landkreises Harz teilzunehmen.

Für einen Sozial- und Familienpass des Landkreises Harz sind Einzelpersonen und Familien antragsberechtigt, die ihren ständigen Wohnsitz bzw. ihren tatsächlichen Aufenthalt im Landkreis Harz haben und die Voraussetzungen gem. beigefügter Richtlinie erfüllen.

Die Unternehmen des ÖPNV im Landkreis Harz beteiligen sich an den Regelungen des Sozial- und Familienpasses zunächst befristet bis zum 31.12.2009. Über eine weitere Teilnahme über diesen Zeitraum hinaus soll nach Auswertung der finanziellen Auswirkungen per 30.09.2009 entschieden werden.

Finanzielle Auswirkungen:
Der Sozial- und Familienpass wird für den Landkreis kostenneutral eingeführt.

Kontakt

Bundestagsbüro Katrin Kunert (MdB)

Platz der Republik 1
11011 Berlin
Telefon: 030/ 227 744 88
Fax: 030/ 227 764 89
Email: Katrin.Kunert@bundestag.de

Bundestagsbüro Katja Kipping (MdB)

Platz der Republik 1
11011 Berlin
Telefon: 030/ 227 70524
Fax: 030/ 227 76526
Email: Katja.Kipping@bundestag.de

Fraktion DIE LINKE. im Bundestag

Kontaktstelle soziale Bewegungen
Corinna Genschel
Platz der Republik 1
11011 Berlin
Telefon: 030/227 52097
Fax: 030/227 56183
Email: corinna.genschel@linksfraktion.de

