

DIE LINKE.

FRAKTION IM BUNDESTAG

Büro Katrin Kunert

Telefon 030 / 227 74490 Telefax 030 / 227 56183

Büro Katja Kipping

Telefon 030 / 227 70524 Telefax 030 / 227 76526

Kontaktstelle soziale Bewegungen

Telefon 030 / 227 52097 Telefax 030 / 227 56183

Fraktion DIE LINKE. im Bundestag

Platz der Republik 1

11011 Berlin

Mail der Büros: vorname.name@bundestag.de

Kontaktstelle: corinna.genschel@linksfraktion.de

www.linksfraktion.de

Berlin, 23.10.2008

**Zweites bundesweites Treffen der Initiativen für ein „Sozialticket“ mit der Fraktion DIE LINKE. im Bundestag
06.10.2008 in Berlin**

- I Einführung durch die Fraktion DIE LINKE. im Bundestag
- II Schwerpunkt: regionale Lösungen und der ländliche Raum
 - 1. Regionale Vernetzung im Rhein-Ruhr-Gebiet aus der Sicht der Stadt Bochum
 - 2. Der Ländliche Raum – das Beispiel Kreis Lübau-Zittau
 - 3. Ein Sozialticket für Brandenburg
 - 4. Regionale Lösungen – Landes- und Verbundlösungen müssen das Ziel sein
- III Berichte und Kommentare aus den Initiativen, Anregungen und Verabredungen
 - 1. Kommentare, Erfahrungen
 - 2. Weitere Anregungen für die Weiterarbeit der (vernetzten) Initiativen
 - 3. Anregungen für die Bundestagsfraktion
 - 4. Verabredungen

I Einführung durch die Fraktion DIE LINKE. im Bundestag

Katrin Kunert und Katja Kipping

Im Januar 2008 hat das erste bundesweite Treffen der Sozialticket-Initiativen auf Einladung der Fraktion DIE LINKE. im Bundestag stattgefunden. Bei diesem Treffen wurde u.a. verabredet, dass es ca. ein halbes Jahr später ein weiteres bundesweites Treffen geben soll. Seit dieser Zeit hat sich eine Menge ereignet. Ich möchte nur einige Ereignisse schlaglichtartig nennen. In der Diskussion werden wir, da bin ich mir sicher, weitere Beispiele hören. Im Land Brandenburg war die Volksinitiative „Für die Einführung eines Sozialtickets“ letztendlich doch erfolgreich. Das eingeleitete Volksbegehren konnte zurückgenommen werden, weil sich die Landesregierung aufgrund des öffentlichen Drucks entschlossen hat, ein Sozialticket, das jetzt „Mobilitätsticket“ heißt, einzuführen. Anita Tack und Carsten Zinn werden uns aus ihrer Sicht darüber berichten. Im Rhein-Ruhr-Gebiet gibt es inzwischen in 16 Städten und Landkreisen parlamentarische und außerparlamentarische Initiativen für die Einführung eines Sozialtickets. In Leipzig hat der Stadtrat zwar die Einführung eines Sozialtickets beschlossen und das Geld wurde auch in den Haushalt eingestellt, aber das Regierungspräsidium hat es der Stadt untersagt, Gelder für einen solchen Zweck auszugeben. Die Begründung dafür lautet „Die Stadt befinde sich in der Haushaltskonsolidierung, zusätzliche freiwillige Aufgaben könnten nicht finanziert werden.“ Die Initiative „Für die Einführung eines Sozialtickets in Leipzig“ hat natürlich nicht aufgegeben. Der Kampf für die Einführung eines Sozialtickets ist jetzt in eine neue Phase eingetreten. Die Leipziger Initiative macht weiter. Sicher werden die Vertreter/innen aus Leipzig heute über den ganz aktuellen Stand berichten. In Dresden ist das Sozialticket im Rat leider gescheitert; auch hier steht die Frage, wie es weitergehen soll.

Wie Sie/Ihr sehen/seht, genügend Stoff, um heute erneut Erfahrungen auszutauschen. Im Mittelpunkt sollte dabei die Frage stehen, wie ein bezahlbares Sozialticket in der Kommune erfolgreich durchgesetzt und dauerhaft gesichert werden kann. In Vorbereitung auf dieses Treffen haben wir Vertreter/innen von Initiativen gebeten, ihre konkreten Erfahrungen darzulegen. Neben diesen vorbereiteten Beiträgen soll natürlich auch genügend Raum für Diskussionen bleiben.

Nun zum den Stand der Umsetzung der Verabredungen aus dem ersten Treffen, insbesondere über parlamentarische Initiativen der Fraktion DIE LINKE im Bundestag:

- Einstellung von Informationsmaterialien auf der webseite www.leipzig-sozialticket.de

Hier auch ein Dankeschön an Petra Weissfuß, Sprecherin der BI in Leipzig

- Erstellung eines Leitfadens „Sozialticket“, der nach dem Treffen als Broschüre herausgegeben wird; Ihr habt/ Sie haben ein Vorabexemplar
- Ausarbeitung des Wissenschaftlichen Parlamentssdienstes des Deutschen Bundestages „Soziale Qualitätsstandards im öffentlichen Personennahverkehr“:
<http://www.bundestag.de/wissen/analysen/index.html>

Folgende parlamentarische Initiativen hat die Bundestagsfraktion DIE LINKE im Ergebnis unserer letzten Beratung umgesetzt

Antrag zum

- Sozialticket für die Deutsche Bahn:
am 23. September 2008 in den Bundestag eingebracht; am 25. September stand er auf der Tagesordnung; die Positionen der einzelnen Fraktionen zum Antrag kann man nachlesen (siehe Mappe – Auszug aus dem Sitzungsprotokoll)
<http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/16/102/1610264.pdf>
<http://dip21.bundestag.de/dip21/btp/16/16179.pdf> (Seite 19133-19136)

Kleine Anfragen zu folgenden Themen:

- Anpassung des Regionalisierungsgesetzes und das Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) an die Verordnung (EG) 1370/2007
<http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/16/088/1608853.pdf>
- Qualitätsstandards im öffentlichen Nahverkehr – Umsetzung der EU-Verordnung
<http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/16/086/1608635.pdf>

Schriftliche Anfragen zu folgenden Themen.

- Gesetz den Fall es gäbe in kreisfreien Städten und in Landkreisen für ALG II - und Sozialgeldbeziehende sowie Personen, die unter das Asylbewerberleistungsgesetz fallen, ein Sozialticket für 0 Euro (entgeltfreie Monatskarte für den ÖPNV), wie steht die Bundesregierung in diesem Fall zu einer Anrechnung auf den Regelsatz im Kontext der geltenden ALG II - Verordnung?
<http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/16/086/1608664.pdf> (Frage 55)
- Wenn nach Auffassung der Bundesregierung ein „Sozialticket“ Gegenstand einer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung sein kann (siehe Antwort auf die Fragen 7-9 der Kleinen Anfrage Drs. 16/8635), könnte sich die Bundesregierung die Finanzierung dieses „Sozialtickets“ analog bzw. in Anlehnung an die Regelung zur Schülerbeförderung (§ 45 a Personenbeförderungsgesetz) vorstellen, und wenn nein, warum nicht (bitte begründen) und welche andere Finanzierungsmöglichkeit würde die Bundesregierung sehen?
<http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/16/100/1610047.pdf> (Frage 35)

II Schwerpunkt: regionale Lösungen und der ländliche Raum

1. Der Rhein-Ruhr Verbund: Chancen einer städteübergreifenden, regionalen Vernetzung mit mehr Durchsetzungskraft?

Martin Budich und Stefan Nölle vom Sozialforum Bochum

Die Initialzündung zum Sozialticket in Bochum kam aus Dortmund. Bereits im Jahr 2000 gab es eine erste Initiative zum Jobless-Ticket aus dem kirchlichen Bereich, Weitere Initiativen wurden dann mit dem Ziel verknüpft, nicht nur die Teilhabe am Nahverkehr sondern insgesamt am gesellschaftlichen Leben wenigstens ansatzweise zu gewährleisten. Das Sozialticket wurde durch den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) abgelehnt. Die rigide Ablehnung hatte zunächst die

Aktionsbereitschaft in den Initiativen gemindert, da die CDU-Mehrheit im VRR nicht zustimmen war.

Das Dortmunder Sozialforum hatte ein breites Bündnis für die Einführung des Sozialtickets in der Stadt Dortmund geschaffen. Der öffentliche Druck, den das Bündnis ausübte, führte dazu, dass sich der DGB und die SPD an die Spitze der Bewegung stellten. Das Sozialticket wurde in Dortmund allerdings nicht zu den Bedingungen eingeführt, die die Inis gefordert haben. Erleichtert wurde die Einführung in Dortmund allerdings durch die Zuständigkeit eines einzigen Verkehrsunternehmens für die Stadt. Das ist in Bochum nicht der Fall. Die BOGESTRA ist ein Verkehrsunternehmen der Städte Bochum und Gelsenkirchen.

In Dortmund wurden inzwischen 22.000 Sozialtickets verkauft. Eine reale Kostenrechnung gab es allerdings nicht, sondern immer nur eine Defizitrechnung im Vergleich zum nicht ermäßigten Ticketpreis. Es wurden nur die Einnahmeverluste thematisiert. Das Dortmunder Modellprojekt wurde für 2 Jahre beschlossen.

Wie gesagt, die Einführung des Sozialtickets hatte für Bochum bzw. auch alle anderen Städte im Rhein-Ruhr-Gebiet Initialwirkung. Wir Bochumer haben Dortmund als Vorbild genommen und ihre Aktionen und Ideen übernommen.

In Bochum hat sich der DGB an die Spitze gestellt und sich als Ansprechpartner angeboten. Die dadurch entstandene starke Unterstützung brachte nach 14 Tagen alle wichtigen und erhofften Unterstützerguppen unter ein Dach. Stark beworben wurde die „Initiative für die Einführung eines Sozialtickets“ dann am 1. Mai 2008 durch ein Plakat für das Sozialticket, (<http://www.sozialforum-bochum.de/category/sozialticket/>) um politischen Druck aufzubauen. Es gab viele andere Aktionsideen, so 0,79 Cent – Tägliches Mittagessen eines Kindes unter 14 Jahren in einer Bedarfsgemeinschaft (Tisch mit Teller und wenig drauf und Bild eines opulenten Mahls).

Ab diesem Zeitpunkt erhielt der Kampf für die Einführung eines Sozialtickets auch eine andere Dimension. Das Thema: „Sozialticket“ – bisher noch wenig beachtet durch die Medien, wurde nun Gesprächsthema „in der Stadt“.

Wenig später gab es im Stadtrat erneut Diskussionen zur Einführung eines Sozialtickets in Bochum. SPD und Grüne brachten einen Antrag zum Sozialticket in den Rat ein. Die Verwaltung wurde aufgefordert, eine Vorlage zu erstellen, das ist aber noch nicht erfolgt. Ein Gegenargument, was immer angeführt wurde, war, dass es eine flächendeckende Lösung für den gesamten Verkehrsverbund geben müsste. Ein weiteres Gegenargument bezog sich auf die Tatsache, dass Bochum keine eigenes Verkehrsunternehmen hat, sondern nur an der BOGESTRA beteiligt ist. Damit wäre eine Lösung nur für die Stadt nicht möglich.

In Bochum wurde ein Ratschlag (<http://www.sozialticket.info/>) vor der Sommerpause durchgeführt, um eine Vernetzung der Initiativen anderer Städte und Landkreise zu erreichen, eine Bestandsaufnahme durchzuführen und Einvernehmen zur Umsetzung herzustellen. Dazu wurden alle Verantwortlichen an einen Tisch geholt. Die WAZ hat dieses Treffen als Anlass genommen, eine Sonderseite zum Thema: „Sozialticket“ aufzumachen.

Problem ist, dass Ver.di die Initiative nicht unterstützt. Ver.di ist der Auffassung, dass die Einführung eines Sozialtickets zu Lasten der Beschäftigten der Verkehrsunternehmen ginge. Auf deren Schultern würden die Verluste ausgetragen. Stefan Pfeifer, DGB-NRW, haupts. Referent des 1. Ratschlages diese Argumente entkräftigt. Seinen Vortrag kann man unter: <http://www.bo->

alternativ.de/2008/06/25/stefan-pfeifer-eroeffnungsreferat-beim-ratschlag-sozialticket-am-246-2008-in-bochum/ nachzulesen.

Mit einem „Aktionstag für ein Sozialticket“ erklärte sich die Initiative solidarisch mit Dortmund (Flugblätter: „Hände weg vom Sozialticket in Dortmund“) und warb an 14 Infoständen in der gesamten Stadt für die Einführung eines Sozialtickets in Bochum. An diesem Tag wurden weit über 1.000 Unterschriften gesammelt. Es berichteten nicht nur alle Zeitungen, auch im WDR „Fenster Essen“ erschien ein Bericht.

Inzwischen hatte auch der Kreis Unna das Dortmund-Modell übernommen. Das Regierungspräsidium hat zwar interveniert, aber der Rat blieb bei seiner Entscheidung, das Sozialticket einzuführen, allerdings mit der Einschränkung: zum „nächstmöglichen“ Zeitpunkt. Der Kreis (gehört aber nicht zum VRR-Gebiet).

In Witten wurde ein solches Projekt auch durch die SPD unterstützt und wird zum 1. Mai 2009 eingeführt.

Der DGB veranstaltete am 4. September 2008 in Dortmund einen 2. Ratschlag: „Zwischenbilanz und Zukunft des Sozialtickets in Dortmund!“, da in Dortmund das Sozialticket wieder gefährdet ist. Der Ratschlag fand unmittelbar vor der Ratssitzung statt, in der erneut über das Sozialticket entschieden werden sollte. Wie beim ersten Ratschlag im Juni 2008 nahmen auch an diesem Ratschlag Vertreter/innen von Initiativen aus zahlreichen Städten des Rhein-Ruhr-Gebietes teil. Der Rat beschloss am Sozialticket festzuhalten. Die Stadtwerke trauten sich nicht den Vertrag zu kündigen. Allerdings haben nun die Stadtwerke, die bisher die Finanzierung des Ausgleichszahlung für das Sozialticket an das Verkehrsunternehmen übernommen hatte, nun den Ball an den Stadtrat zurückgegeben. Im November oder Dezember wird entschieden, wie es weiter gehen soll.

Die Situation in Dortmund ist noch wackelig, das Ticket steht auf der Kippe – insbesondere ist eine Verteuerung geplant. Der OB Dortmund hat für dieses Jahr zugesagt. Die Gefahr der Einstellung oder auf Erhöhung auf 25 Euro (Vorschlag SPD) besteht weiter. Die beteiligten Stadtwerke befürchten selbst ins Defizit zu kommen, dadurch kommt es auch zu Problemen mit den Gewerkschaften. Die Forderung der Initiativen war ein Null-Ticket, der derzeitige Preis von 15 Euro wird auch weiter kritisiert, es gibt nur Monatstickets. Eine Bewegung gegen die Erhöhung ist in Gang gebracht.

Inzwischen hat der VRR an alle Städte und Landkreise präventiv einen Brief geschrieben, mit dem erklärt wird, dass die Einführung eines Sozialtickets nicht möglich ist, weil systemwidrig. Außerdem würde das gegen Eu-rechtliche Bestimmungen verstoßen.

Die Initiativen werden sich weiter vernetzen und das Thema bis zu den Kommunalwahlen im Juni 2009 am kochen halten. Im November 2008 ist eine gemeinsame Sitzung mit Bochum und Gelsenkirchen zum Sozialticket geplant. Und auch im Rahmen der Mindestlohnkampagne in NRW im Herbst d.J. sollen Unterschriften für die Einführung von Sozialtickets gesammelt werden.

Kernpunkte/Anregungen aus der Diskussion:

- **Wichtig für eine Vernetzung von Sozialticketinitiativen aus unterschiedlichen Städten sind die gegenseitige Information, der regelmäßige Austausch und ein solidarischer Miteinander.**

- **Man sollte erfolgreiche Beispiele zur Einführung eines Sozialtickets nutzen, um eigene Initiativen aufzubauen. Ideen, Aktionen anderer kann man übernehmen. Das erleichtert den Start. Außerdem muss man das Fahrrad nicht immer neu erfinden.**
- **Der DGB als einigendes Band/Klammer sowohl auf lokaler und regionaler Ebene als auch bezogen auf die vielfältigen Akteure war besonders geeignet, um wirkungsvolle Aktionen durchzuführen, eine Vernetzung zu forcieren und das Thema: „Sozialticket“ auch auf Landesebene zu tragen.**
- **Im Kampf um das Sozialticket wird bewusst an Traditionen angeknüpft (1. Mai).**
- **Bereits geplante öffentlichkeitswirksame Aktionen wie z.B. die „Mindestlohkampagne“ im Land NRW werden verbunden mit Unterschriftensammlungen für die Einführung eines Sozialtickets.**
- **Gut angenommen wird „Der Ratschlag“, zu dem immer alle Initiativen des Rhein-Ruhr-Gebietes eingeladen wurden. Es werden alle relevanten Akteure an einen Tisch geholt. Die Veranstaltungstermine orientierten sich bewusst an Entscheidungsterminen der Räte, um Öffentlichkeit herzustellen und öffentlichen Druck auszuüben.**
- **In Bochum gibt es schon ein „Schokoticket“ für Schülerinnen und Schüler. Es gilt als Jahresabo das ganze Jahr über und im ganzen VRR-Raum für alle Schüler bis 27 Jahren von der Grundschule bis zur Sekundarstufe II, an Sonderschulen, Abendrealschulen und Abendgymnasien. Außerdem für Vollzeitschülerinnen und -schüler an Berufs- und Kollegschulen. Auch Kindergartenkinder ab 6 können das SchokoTicket nutzen (http://www.vrr.de/imperia/md/content/tarif/fragen/10_fragen_schokoticket.pdf). Das Schokoticket sollte für die Debatte um das Sozialticket genutzt werden.**
- **Der ermäßigte Preis für das Sozialticket sollte nicht erkennbar für andere sein. Dortmund hat hier eine Lösung gefunden. .**
- **Es wird vorgeschlagen, den Kreis der Anspruchsberechtigten zu erweitern, nicht nur Hartz IV-Leistungsempfänger/innen, sondern auch Geringverdienende und Rentner/innen.**

2. Der ländliche Raum: Erste Ergebnisse einer Befragung im Landkreis Lübau-Zittau

Matthias Böhm, freiberuflicher Verkehrsplaner, Mitglied im Zittauer Arbeitskreis für soziale Gerechtigkeit

In der Auseinandersetzung um die Einführung von Sozialtickets müssen ländliche Räume besonders betrachtet werden. Anders als in (städtischen) Ballungszentren ist der ÖPNV in ländlichen Regionen bereits ausgedünnt, es müssen oft längere Wege zurück gelegt werden (zu den ländlichen Oberzentren, die oft auch in anderen Landkreiseisen liegen) und oft ist auf Grund des schlechten ÖPNV-Angebots dieser nur gering ausgelastet. Gerade hier ist aber deswegen auch eine Lösung dringend erforderlich: Denn zurr Teilnahme am gesellschaftlichen Leben können Wege (von Ämtergängen über Einkaufen bis zum Besuch von kulturellen

und sozialen Einrichtungen) nur motorisiert zurückgelegt werden. Das Hauptargument gegen die Einführung von Sozialtickets ist finanzieller Art. Es werden Mindereinnahmen (ungeprüft) prognostiziert und das obwohl im ländlichen Raum Busse (auch ohne Sozialtickets) regelrecht leer sind, es eine negative demografische Entwicklung gibt. Der Verkehrsanteil des ÖPNV am Gesamtverkehr liegt bei 5-10% und davon 80% Schülerverkehr.

Vor diesem Hintergrund war eine genaue Mobilitätsumfrage im Landkreis Lübau-Zittau (der mittlerweile im Großkreis Görlitz aufgegangen ist) sinnvoll – sinnvoll für den konkreten Landkreis, sinnvoll aber auch als mögliche Modellbefragung. Auseinandersetzungen um die Einführung eines Sozialtickets wurden vom 2004 gegründeten Zittauer Arbeitskreis für soziale Gerechtigkeit versucht voranzutreiben. Ende 2007 hatten SPD, Grüne und DIE LINKE einen Sozialpass beschlossen (ohne Sozialticket). Dieser funktioniert aber auf freiwilliger Basis; das Sozialticket wird aus finanziellen Gründen abgelehnt.

Im April 2007 wurde dann die Mobilitätsumfrage zum Sozialticket gestartet (der Fragebogen lag den Teilnehmer/innen der Sitzung als Tischvorlage vor.). Sie wird im November 2008 abgeschlossen werden. Eine öffentliche Unterstützung gab es dafür keine, sie wird aus privaten Mitteln bestritten. Hypothese der Befragung ist, dass mit der Einführung eines Sozialtickets zusätzliche Fahrgäste gewonnen werden könnten.

Im Laufe der Befragung wurden bereits einige Probleme deutlich: Interessant war zunächst, dass potentielle Nutzer/innen an der Umfrage wenig interessiert waren. Der freiwillige Rücklauf der Befragungsbögen war nicht zufriedenstellend. Im Anschluss an diese Erkenntnis wurden Betroffene direkt angesprochen, auch hier betrug die Beteiligung an der Umfrage selten mehr als 50 %. Deutlich wurde darüber hinaus, dass das eigene Auto einen großen Stellenwert hat. Zudem wurde die Befragung vom Kreisarbeitsamt eher behindert als unterstützt. Auch von der Presse oder den Arbeitslosenverbänden und –einrichtungen kam wenig Unterstützung. Begründet wurde die Ablehnung von der (unterstellten) Nähe zu den Parteien DIE LINKE und den Grünen.

Auch wenn eine abschließende Auswertung noch nicht möglich ist, sind doch jetzt schon einige Herausforderungen erkennbar: Die Schwierigkeit im Rücklauf sowie die mangelnde Unterstützung durch Verbände, Organisationen und kommunale Einrichtungen lassen vermuten, dass die Vorteile, die in einem Sozialticket im ländlichen Raum liegen könnten, nicht deutlich sind oder es bisher auch nicht viel Vorteile gibt, ein Auto muss in der Regel doch gehalten werden. Offensichtlich hat das Thema bezahlbare Mobilität für die Kommunen keine Priorität, zudem diese auch nicht unter Druck gesetzt werden, hier Verbesserungen zu schaffen.

Einige Handlungsempfehlungen für den ländlichen Raum sind dennoch schon formulierbar:

- Der Landkreis sowie die regionale Verkehrsverbände sind in die Planung und Durchsetzung von vorn herein mit einzubeziehen.
- Die Komplexität der Tarifstruktur im ländlichen Raum erfordert auch technische Lösungen, damit ein Sozialticket nicht nur monatlich sondern auch auf Einzelfahrscheine anwendbar sein soll.
- Ein Sozialtickets im ländlichen Raum muss eine räumliche Gültigkeit haben, die sich auf den Wohnortlandkreis und das Oberzentrum; erstreckt. Als Maßstab für den Preis des Sozialticket kann nicht die zurückgelegte

Entfernung ausschlaggebend sein, da fast immer die Zentren mit ihren Einkaufsmöglichkeiten, Ärzten und Verwaltung erreicht werden müssten.

- Eine Tageskarte im Verkehrsverbund ZVON kostet zurzeit ermäßigt noch 8 Euro, eine ermäßigte Monatskarte 100 Euro. Diese Summe ist aus dem Regelsatz unbezahlbar. Eine „Semesterticketregelung“, nach der 10 Euro (oder weniger) direkt von den Leistungen für ein Sozialticket bei allen einbehalten werden, wird von den Befragten einhellig abgelehnt.
- Ein Sozialticket im ländlichen Raum wird erst attraktiv, wenn auch das ÖPNV-Angebot generell verbessert wird. Nur dann kann es zur Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) werden.

Kernpunkte/ Anregungen aus der Diskussion:

- **Grundsätzlich sollte beim Umgang mit dem Thema und bei Begriffen darauf geachtet werden, welche Bilder von den Betroffenen produziert werden. Ein Sozialticket verbessert die Bedingungen, am gesellschaftlichen Leben teilzunehmen. Und deswegen ist die Durchsetzung von Sozialtickets so entscheidend.**
- **Die „Semesterticketregelung“, d.h. ein automatischer Abschlag von der Regelleistung für ein Sozialticket (in welcher Höhe auch immer), stößt auf große Kritik.**
- **Gerade im ländlichen Raum ist es wichtig, die Einführung von Sozialtickets auf die Verkehrsverbünde und Landkreise zu beziehen. Denn Mobilität im ländlichen Raum ist (fast) immer Gemeinde überschreitend.**
- **Vor dem Hintergrund der schlechten ÖPNV Versorgung im ländlichen Raum wäre besonders zu überlegen, inwieweit Preis reduzierte Einzelfahrscheine wichtiger sind als Monatstickets. Denn Fahrten müssen oft ohnehin anders organisiert werden.**
- **Es wäre zu prüfen, ob ein „Mobilitätsgeld“ die bessere Herangehensweise für den ländlichen Raum sein könnte.**
- **Es wäre zu prüfen, ob ehrenamtlich arbeitende Menschen mit in den Berechtigtenkreis einzubeziehen wären, da dadurch eine Stigmatisierung der Ticketinhaber/innen beseitigt werden könnte.**

3. Volksinitiative Brandenburg

Vortrag Anita Tack, MdL, und Carsten Zinn, ver.di

Am 23. 1.2008, also genau an dem Tag als das erste Treffen stattfand, hatte es im Landtag Brandenburg eine Debatte zur „Volksinitiative für ein Sozialticket“ gegeben. Die Koalitionsfraktionen sprachen sich dagegen aus. Ihre Argumente: „Das „Sozialticket sei nicht Sache des Landes, sondern der Träger des ÖPNV, d.h. der Landkreise und kreisfreien Städte.“

32.000 Stimmen wurden für die Volksini gesammelt. 20.000 wären nur notwendig gewesen. Nach Ablehnung der Volksinitiative durch den Landtag, beschlossen die Initiatoren ein Volksbegehren einzuleiten und mit allen Mitteln Öffentlichkeit herzustellen. Eine gute Unterstützung war das Ergebnis einer Emnid-Umfrage, nach der sich 76 % aller Befragten für ein Sozialticket ausgesprochen hatten.

Unerwartet hat die SPD dann eine eigene Initiative gestartet. Die CDU hat dem zugestimmt. Heraus kam das Mobilitätsticket für 30 Euro.
http://www.vbbonline.de/download/pdf/VBB_Flyer_Mobilitaetsticket.pdf DIE LINKE ging dann trotzdem in das Volksbegehren – im Verbund mit vielen Verbänden mit Ausnahme der AWO – am 22.5.2008 wurde im Aufsichtsrat des Verkehrsverbundes Berlin/Brandenburg für das Ticket gestimmt, im Übrigen weitergehend als die in der Volksinitiative eingebrachten Forderungen. Damit wurde dann das Volksbegehren nicht mehr weiter verfolgt.

Die Erfahrungen daraus:

- Das Mobilitätsticket ist nur ein erster Schritt. Es ist für 2 Jahre geplant. Im Laufe dieser zwei Jahre erfolgt die Evaluation. Sie wird durch die Linksfraktion im Landtag kritisch begleitet werden. Geprüft werden sollen z.B. auch Tagesfahrtscheine. Ziel ist es, bereits in den zwei Jahren Veränderungen zu erreichen. Der VBB hat hierzu auch seine Bereitschaft signalisiert.
- Insgesamt wird für das Projekt Sozialticket ein langer Atem benötigt. In Brandenburg ging die Initiative dafür von der Linksfraktion aus. Pressearbeit ist sehr wichtig. Man muss „Bilder produzieren“. Die Tickets müssen stark beworben werden, damit es auch angenommen wird.
- In Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen muss klar gemacht werden: das Sozial-Ticket stärkt den ÖPNV und damit auch die Stellung der dort Beschäftigten.
- Die Länder bekommen Regionalisierungsmittel vom Bund – die dafür genutzt werden können.
- Ver.di hat hier klar positive Stellung bezogen. Siehe z.B. Seite 4:
http://dju-berlinbb.verdi.de/publikationen/sprachrohr-ausgaben_2008/data/Sprachrohr_04_2008
- Es müssen solidarische Lösungen für ein Sozialticket gefunden werden, da die Landkreise nicht über die notwendigen Mittel verfügen. Eine Landeslösung bietet sich auch deshalb an, damit die Verkehrsunternehmen nicht am Rande des Ruins wirtschaften müssen.

Kernpunkte/ Anregungen aus der Diskussion:

- **Ein Schlüssel zum Erfolg der Volksinitiative „Für ein Sozialticket in Brandenburg“ war die Herstellung von Öffentlichkeit. Dies gilt auch unbedingt für die Bewerbung des Sozialtickets, damit es möglichst viele nutzen. Unterstützend wirkte auch das Ergebnis der Emnid-Umfrage. 87% der Bevölkerung hatte sich für ein Sozialticket ausgesprochen. Parlamentarische Verbindungen sollten in jedem Fall genutzt werden, wenn sie zum Erfolg beitragen.**
- **Eine gute Zusammenarbeit mit dem Verkehrsverbund und den Verkehrsunternehmen ist zu empfehlen, weil es auch um eine Stärkung des ÖPNV geht, zumal in Brandenburg der VBB sich für ein Sozialticket ausgesprochen hatte.**
- **Es sollte herausgestellt werden, dass das Mobilitätsticket in Brandenburg nicht das Sozialticket ist, das von der Initiative gefordert wurde.,**

- **Hinsichtlich der Beantragung von Sozialtickets wird vorgeschlagen, sich am Schwerbehindertenausweis zu orientieren. Wer Leistungen beantragt, bekommt auch das Ticket.**
- **Der Name „Mobilitätsticket“ wird für besser befunden als der Name „Sozialticket“. Damit kann einer Stigmatisierung entgegengewirkt werden.**
- **Kritik an der Werbung für das Mobilticket: Volle Leistung zum halben Preis, das sei so nicht wahr, es brauche dringend verbundübergreifende Tickets, die Ticket müssten auch übertragbar sein.**
- **Es wird signalisiert, dass es noch der Unterstützung für die Argumentation bedarf, besteht zu dem Vorbehalt, das Sozialticket ginge zu Lasten der Beschäftigten der Verkehrsbetriebe.**
- **Man sollte sich nicht von dem Argument „Das Sozialticket ist nicht finanzierbar“ leiten lassen. Es gibt genügend öffentliche Mittel (z.B. Regionalisierungsmittel).**

4. Regionale Lösungen – Landes- und Verbundlösungen müssen das Ziel sein

In **Sachsen** hat Bündnis 90/Die Grünen die Einführung eines Sozialtickets beschlossen; am Wochenende 11./12.10.2008 hat auch DIE LINKE einen Beschluss dazu gefasst. Erste Kontakte sind darüber hinaus mit der SPD-Fraktion im Landtag geknüpft. Aus der Perspektive der Initiative „Leipzig braucht ein Sozialticket“ stellt sich allerdings ein anderes Problem: Die Zusammenarbeit mit lokalen Initiativen aus der Region ist schwer zu realisieren. Die meisten arbeiten isoliert voneinander. Insofern wird die Durchsetzung eines Sozialtickets für Leipzig als Basis begriffen, wenn es auch eine Insellösung erst einmal wäre, von der aus Landeslösungen realisierbarer erscheinen. Hierfür gälte es die Finanzierung durch Landesmittel zu sichern, schon alleine wegen der sehr unterschiedlichen regionalen Bedingungen (Petra Weissfuß, Leipzig). Klar ist allerdings, dass dies erst einmal eine Insellösung bliebe, die nicht mal im Umland genutzt werden könnten (Initiative „Markleeberg muss leben“)

Die Initiativen aus der **Region Rhein Ruhr** streben auch eine regionale Lösung an, auch wenn diese viel Ausdauer, kontinuierliche Anläufe aus den einzelnen Gemeinden wie auch gemeinsame Anstrengungen der Initiativen erfordert. So wird das ZAK Düsseldorf ein Treffen mit dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr organisiert. Ver.di Bochum unterstützt die Einführung von Sozialtickets prinzipiell, beteiligt sich allerdings nicht an lokalen Lösungen, weil das zu Lasten der kommunale Verkehrsträger ginge. Bei landesweiten Initiativen wäre sie aber voll dabei.

In **Hessen** hat die Linksfraktion eine Anfrage gestellt, wo überall es das Sozialticket schon gibt. Es soll die HessenCard auf den Weg gebracht werden. Beim hessischen Sozialforum wird die Idee vorgestellt. Eine landesweite Einführung von regionalen Tickets wäre anzustreben. Um in die Oberzentren zu kommen ist manches Mal eine verbundsübergreifende Lösung notwendig.

- Es ist kein einheitliches Anforderungsprofil erkennbar, regionale Lösungen sind sinnvoll, auch wenn nicht alle damit glücklich sind, es gibt Ungerechtigkeiten, denen man nicht entgehen kann,

III Themen und Berichte, Anregungen und Verabredungen

1. Themen und Berichte

a.) Die Bedeutung von kommunal in Auftrag gegebenen Studien:

Viele Initiativen sind damit konfrontiert, dass die Kommunen Studien zur Finanzierbarkeit von Sozialtickets in Auftrag gegeben haben bzw. geben. So wird in der Studie aus **Dresden** festgestellt, dass die Zielgruppe für das Sozialticket mobiler als Vergleichsgruppen sei. Die **Region Hannover** hat eine Studie zu den Kosten eines Sozialtickets erstellt, die sehr unglaubwürdig und damit angreifbar erscheint. Interviews wurden direkt bei der ARGE geführt und die Anonymisierung nicht versprochen. Die Studie ergab, dass schon die meisten Betroffenen mit Monatsfahrkarten ausgestattet seien. Bei einem Preis zwischen 47 und 82 Euro je nach Zone ist dies sehr unglaubwürdig. Die Fraktion DIE LINKE in der Regionsversammlung wird die Ausführung und Auswertung der Studie durch einen Sachverständigen prüfen lassen. Obwohl ein Sozialticket auch im Koalitionsvertrag von rot-grün steht, sind auch in der Region Hannover die Planungen „aus finanziellen Gründen“ ins Stocken geraten. Der Regionspräsident Jagau hat sich in einem Obdachlosenmagazin zum Sozialticket wie folgt verhalten: „Ich würde Rad fahren“. (Anmerkung der Protokollantin: daraufhin hat die Fraktion die Linke einen Antrag auf Streichung des Dienstwagens des Regionspräsidenten gestellt.). Auch in **Dortmund** wird das erstellte Gutachten in verschlossenen Schubladen verborgen, das Gutachten **Köln** erscheint solide, müsste aber überprüft werden.

- **Insgesamt ist für den Umgang mit Studien/Gutachten grundsätzlich wichtig, dass sie immer kritisch geprüft und gelesen werden müssen. Deswegen sollte es auch einen Austausch der Initiativen über Studien geben**
- **Wenn Sozialtickets als Modellprojekte eingeführt werden, müssen sie eine Mindestlaufzeit von zwei Jahren haben, um Schwankungen in der Nutzung beurteilen zu können**

b) Nutzbarkeit vorhandener Sozialtickets und Sozialpässe

In **Göttingen** gibt es zwar eine Kulturkarte für Kommunikation und Teilhabe (KuKT) und als ersten Schritt eine „socialcard“. Diese Karte beinhaltet aber nur freiwillige Rabatte privater Träger. Weder Nutzer/innen des ÖPNV noch z.B. des städtisches Schwimmbades profitieren davon. Die Initiative Tatdrang **Aachen** hatte 2005 ein Ticket gefordert. Aachen hat ein Seniorenticket für 24,70 Euro. Aachen hat auch einen Sozialpass, der aber eben von Inhaber/innen des Sozialpasses nicht genutzt werden kann, solange es kein Sozialticket bzw. bezahlbaren ÖPNV gibt. Dies ist ein grundsätzliches Problem von „Sozialpässen“.

- **In die Auseinandersetzungen um Sozialpässe muss das Sozialticket dringend eingebunden werden!**

c) Preise, potentielle Nutzer/innen und Finanzierbarkeit

Ein Schwerpunkt in den Wortbeiträgen war immer wieder der **Preis** des Sozialtickets, 30 Euro oder sogar mehr als 30 Euro sind für die Anwesenden eindeutig zu hoch. Zudem muss ausgewertet werden, inwieweit bestimmte Vorteile, die mit den herkömmlichen Tickets einhergehen (wie z.B. die Übertragbarkeit von Monatskarten) wegfallen und deswegen auch bei einem geringeren Preis keine kostengünstigere Lösung für die Betroffenen wären. Ein Sozialticket darf sich zudem nicht nur auf ALG II Leistungsbezieher/innen beziehen, sondern sollte vom steuerlichen Existenzminimum ausgehen.

Es wurde aber auch betont, dass die kommunalen Verkehrsverbände möglichst keine Einbußen durch das Sozialticket erleiden sollten. Ebenso wichtig ist auch eine bessere finanzielle Ausstattung der Kommunen. Wenn Jobcenter/ARGEN Fahrkarten finanzieren, dann sollten sie auch zu den Kosten der Sozialtickets herangezogen werden, da sie dadurch Kosten sparen. In Leipzig ist das Sozialticket trotz Bürgerwillen und dem Beschluss der städtischen Fraktionen durch die Kommunalaufsichtsbehörde niedergeschlagen worden.

- **Auch wenn die Einführung von Sozialtickets mit einer finanziellen Begründung durch Kommunen oder durch Aufsichtsbehörden abgelehnt wird, ist es wichtig, immer in Erinnerung zu behalten, dass es sich um politische Entscheidungen handelt. Denn andere Projekte werden durch die öffentliche Hand ja auch weiterhin finanziert.**
- **Die Sozialticket-Initiativen sind auch ein Forum für verschiedene Träger und beteiligte Parteien sowie für unterschiedliche Ideen und Modelle. Damit können sie gemeinsame Plattformen bilden, von denen aus mit stärkeren Argumenten und vereinigten Kräften Sozialtickets durchsetzbar werden. In solch breiten Plattformen ist die Suche nach und das Einfordern von politischen Mehrheiten besser möglich.**
- **Es gibt keine für alle Regionen gleichermaßen geltende Lösung. Jede Stadt, jeder Landkreis, jede Region muss eine den lokalen Bedingungen entsprechende Lösung, d.h. ihre Lösung zu suchen. Sinnvoll sind nur allgemeine Handlungsrahmen, -muster.**
- **Das Sozialticket ist ein Teil der Auseinandersetzung um soziale Gerechtigkeit, die deutlich macht, wie unzureichend die Mittel für Menschen mit geringem Einkommen und zur Realisierung von öffentlichen Aufgaben der Daseinsvorsorge sind. Taktisch ist es aber wichtig, über die Sozialtickets einen Erfolg versprechenden Einstieg in die Auseinandersetzungen zu bekommen. Dabei ist es eventuell im Übergang zu „akzeptieren“, dass dies noch nicht alle Zugangsbeschränkungen auflösen kann.**

2. Anregungen für die Weiterarbeit der (vernetzten) Initiativen

Es wurde vorgeschlagen, eine **bundesweite Plattform** zu bilden und/oder einen bundesweiten, gemeinsamen Aufruf mit zentralen Forderungen zu erarbeiten, da es für alle gültige Grundlagen gäbe. Ein Teilnehmer führte aus, dass doch ein Grundstock von Forderungen Konsens sei. So z.B. dass Sozialtickets nicht nur für ALG II Empfänger/innen gelten dürften, dass es keinen Abschlag für alle vom ALB II geben dürfe, dass ein Sozialticket maximal 15 Euro kosten dürfe, ermäßigte Einzeltickets gefordert würden, es Forderungen in Richtung Bund und Land gäbe nach einer besseren Ausstattung der Kommunen, der Abschaffung von , Hartz IV überwinden, des Verbots von „Hungerlöhnen“. Dies alles gehöre zur Kampagne zum Sozialticket. In Freiburg findet Mitte November eine Veranstaltung dazu statt. Der erste Vorschlag einer Plattform hängt am Protokoll an. Kontaktadressen für den weiteren Austausch: pia@witte-leipzig.de, runder-tisch-freiburg@web.de oder Martin.Klauss@web.de

Das Aktionsbündnis Sozialproteste hat eine E-Mail-Liste eingerichtet, die über den Verteiler der Bundestagsfraktion hinausgeht und eben auch selbstständig zur Diskussion, **Vernetzung** und gegenseitiger Information genutzt werden

könnte. Sie solle auch noch besser genutzt werden. Anmeldung unter: Sozialticket Mailingliste; Sozialticket@listi.jpberlin.de;
<https://listi.jpberlin.de/mailman/listinfo/sozialticket>

Das von der Bundestagsfraktion organisierte Treffen der Sozialinitiativen kann auch zur weiteren Vernetzung genutzt werden. Dieses muss aber von den anwesenden Initiative gewollt sein und „von unten“ ausgehen. Soll eine bundesweite politische Plattform der Initiativen erstellt werden? Am Rande des nächsten Treffens könnte ein solcher Aufruf fertig gestellt werden und ein Treffen zur Verabschiedung vor oder nach dem Treffen in der BT Fraktion vorbereitet werden.

3. Anregungen für die Bundestagsfraktion/Verabredungen bis zum nächsten Treffen

- Das Protokoll des zweiten bundesweiten Treffens wird von der Kontaktstelle soziale Bewegungen an den vorliegenden Verteiler der Kontaktstelle/Bundestagsfraktion sowie an die vom ABSP eingerichtete Mailingliste Sozialticket verschickt.
- Die Bundestagsfraktion sammelt die vorliegenden Studien und prüft, inwieweit sie eine Auswertung der Studien in Auftrag geben kann. Öffentlich zugängliche Studien werden (in Anhängigkeit von der Größe) über die Liste verschickt oder als Download bei „Leipzig braucht ein Sozialticket“ zur Verfügung gestellt. (www.sozialticket-leipzig.de)
- Es soll ein drittes bundesweites Treffen der Sozialticket-Initiativen geben. Die Bundestagsfraktion wird gebeten, ein weiteres Treffen im März/April 2009 auszurichten.
- Die Bundestagsfraktion lässt vom Wissenschaftlichen Dienst die Frage prüfen und untersuchen, inwieweit Jobcenter/ARGE an den Kosten für ein Sozialticket beteiligt werden können.

Vorschläge aus dem Plenum für das nächste Treffen:

Beim dritten Treffen sollte weniger der Erfahrungsaustausch im Zentrum stehen als vielmehr die Frage, wie die Initiativen mit den Vorbehalten in den Städten umgehen können. Was sind dabei die Argumente der Entscheidungsträger, wie können wir uns dazu verhalten. Zudem ist auch noch die Frage nach dem Umgang mit der DB offen (Einbindung in Regionalverkehr, sind gleitende Monatskarten eine Lösung?). Und fast am wichtigsten auch die Frage, wie es nach dem Sozialticket weitergehen soll.

Berlin, 23.10.2008

i. A. von Katrin Kunert und Katja Kipping

das Protokoll-Team: Petra Brangsch (Büro Kunert), Corinna Genschel (Kontaktstelle), Felicitas Weck (Bund-Länder-Koordination)